

***Integriertes  
Verkehrsentwicklungskonzept  
Feldbergregion***

**Gutachten im Rahmen des Projekts  
“Mobilität und Tourismus am Feldberg“**

Gerd Hickmann\*

**Nr. 204 / November 2001**

**Arbeitsbericht**

ISBN 3-934629-58-X

ISSN 0945-9553

---

\* Nahverkehrsberatung Südwest, Tübingen;  
im Auftrag der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg

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

Industriestr. 5, 70565 Stuttgart  
Tel.: 0711 • 9063-0, Fax: 0711 • 9063-299  
E-Mail: [info@ta-akademie.de](mailto: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](mailto: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.

## Vorwort

Mit dem Projekt „Mobilität und Tourismus am Feldberg“ („Moto(u)r Feldberg“) greift die TA-Akademie ein Thema im Spannungsfeld zwischen Naturschutz und Wirtschaftsentwicklung (Tourismus) auf. In naturnahen Gebieten erleben die Besucher die Reize von Natur und Landschaft und wünschen den Schutz und den Erhalt dieser Qualitäten. Auf der anderen Seite ist die Erschließung dieser Gebiete als Erholungs- und Erlebnisraum mit wirtschaftlichen Aktivitäten verbunden, die Eingriffe in die Natur erforderlich machen. Als besonderes Konfliktfeld erweisen sich häufig der Verkehr und die ihm zugrunde liegende Verkehrsinfrastruktur. Straßen und Verkehrsmittel stören den Erlebniswert und sollten aus Sicht der vor Ort anwesenden Besucher am besten nicht vorhanden sein, obwohl die touristisch attraktiven Punkte ohne Verkehr nicht erreicht werden können.

Besonders deutlich wird dieser Konflikt am Feldberg, der Teil des „Naturparks Südschwarzwald“ ist. Das Feldberggebiet im Hochschwarzwald besitzt als Naherholungs- und Urlaubsgebiet eine sehr hohe Attraktivität und zieht jährlich über eine Million Besucher an. Die Besucherzahlen variieren jedoch stark und erreichen an schönen Tagen z.B. im Winter Spitzenwerte von über 10.000 Ausflüglern und Urlaubern. Die daraus resultierenden Verkehrsspitzen sind unter den besonderen Verkehrsbedingungen am Feldberggipfel nur schwer zu bewältigen und mindern die touristische Attraktivität, und ein schlüssiges Verkehrskonzept mit aufeinander abgestimmten Maßnahmen zur verträglichen und funktionalen Abwicklung des Verkehrs fehlt bislang. Zudem berührt die Gipfelregion das Gebiet dreier Kommunen, die in drei Landkreisen liegen. Sowohl die Größe der zu lösenden Aufgaben als auch die verteilten Zuständigkeiten machen es den betroffenen Gemeinden unmöglich, alleine befriedigende Regelungen zu finden.

Dies war der Anlass für die TA-Akademie, das Feldberggebiet auszuwählen und Möglichkeiten zu untersuchen, wie dort eine Ordnung des Verkehrs erreicht werden könnte, 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. Dem Auftrag der Akademie entspricht es dabei, im Sinne der Neutralität und Transparenz nicht nur die betroffenen Gemeinden an der Untersuchung zu beteiligen, sondern darüber hinaus weitere politische Akteure und Interessensvertreter auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene in den Prozess einzubinden.

Das Projekt „Mobilität und Tourismus am Feldberg“ umfasst mehrere Schritte. Im ersten Schritt wurde von der Akademie eine Studie an einen Verkehrsexperten und Gutachter vergeben, in der unterschiedliche Konzepte zur Neuordnung des Verkehrs am Feldberg entwickelt werden sollten. Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse in der Form von vier Szenarien dar, die auf der Basis von konsistenten Maßnahmen-

vorschlägen mögliche alternative mittelfristige Entwicklungen beschreiben. Im Vordergrund stehen dabei besonders die Möglichkeiten verkehrlicher Infrastrukturgänzungen und der Angebotsverbesserung im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Szenarien stellen eine Argumentations- und Orientierungshilfe zur Verfügung und bilden die Grundlage für den Dialog mit den wichtigen Akteuren, der nun im zweiten Schritt begonnen wird. Dieser ergebnisoffene Erörterungs- und Ausgestaltungsprozess hat zum Ziel, die Realisierungsmöglichkeiten der vorgeschlagenen Lösungen zu überprüfen.

Eine Realisierung und Umsetzung wird dabei von den Kommunen am Feldberg alleine nicht zu erreichen sein; dazu bedarf es der gemeinsamen Anstrengungen aller Verantwortlicher auf Landkreis-, Regierungsbezirks- und Landesebene sowie der aktiven Mitarbeit weiterer Betroffener und Interessensvertreter.

**Dr.-Ing. D. Schade, Dipl.-Geogr. J. Brenner**  
*Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg*

---

# Inhaltsverzeichnis

## Vorwort

<b>1</b>	<b>Einführung und Untersuchungsauftrag.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Problem- und Defizitanalyse .....</b>	<b>3</b>
	2.1 Die Feldbergregion und ihre touristische Struktur.....	3
	2.2 Nutzungs- und Zielkonflikte im engeren Feldbergbereich .....	7
	2.3 Die Besucherzahlen des engeren Feldbergbereichs .....	8
	2.3.1 Jahres- und Saisondaten .....	8
	2.3.2 Die Wintersaison .....	9
	2.3.3 Die Sommersaison.....	13
	2.3.4 Singuläre Großveranstaltungen .....	13
	2.4 Typische Feldberg-Tage und ihre Verkehrsprobleme.....	14
	2.4.1 Der Spitzentag im Winter.....	14
	2.4.1.1 Anzahl, Struktur und Aktivitäten der Besucher .....	14
	2.4.1.2 Auftretende Verkehrsprobleme .....	17
	2.4.2 Der Spitzentag im Sommer.....	20
	2.4.2.1 Anzahl, Struktur und Aktivitäten der Besucher .....	20
	2.4.2.2 Auftretende Verkehrsprobleme .....	23
	2.5 Situation und Probleme des ruhenden Verkehrs .....	24
	2.5.1 Situation des ruhenden Verkehrs.....	24
	2.5.2 Probleme.....	27
	2.5.3 Fazit .....	28
	2.6 Situation und Probleme des fließenden Verkehrs .....	29
	2.6.1 Situation des Straßennetzes und Stauprobleme durch Netzüberlastung.....	29
	2.6.2 Stauprobleme als Folge des Parkraummangels .....	30
	2.6.3 Fazit .....	31
	2.7 Situation und Probleme des ÖPNV .....	31
	2.7.1 ÖPNV am Feldberg: Angebot und Nachfrage.....	31

---

2.7.2 Die Nachfrage im ÖPNV.....	33
2.7.3 Probleme des ÖPNV-Angebots.....	35
2.7.4 Fazit.....	37
2.8 Zusammenfassende Bewertung und Handlungsbedarf.....	39
<b>3 Trendszenario.....</b>	<b>40</b>
3.1 Trends im Schwarzwaldtourismus.....	40
3.2 Perspektiven und Planungen für den engeren Feldbergbereich.....	41
3.3 Ableitbare Entwicklung der Besucherzahlen.....	44
3.3.1 Auswirkungen auf die Besucherzahlen.....	44
3.3.2 Zeitliche Verteilung der Besucher.....	45
3.3.3 Fazit.....	45
3.4 Auswirkungen auf die Verkehrssituation.....	46
<b>4 Anforderungen an ein integriertes Verkehrsentwicklungskonzept.....</b>	<b>48</b>
<b>5 Maßnahmenkatalog zur Ordnung und Verbesserung der Verkehrssituation.....</b>	<b>51</b>
5.1 Maßnahmenkatalog zur Optimierung des Pkw-Verkehrs.....	51
5.1.1 Verkehrs- und Parkraummanagement innerhalb des engeren Feldberggebiets.....	51
5.1.2 Ausbau der Parkplatzkapazitäten.....	54
5.1.3 Fazit: Mögliche Strategien zum Ausbau des Parkraums und Lenkung des motorisierten Individualverkehrs.....	55
5.2 Maßnahmenkatalog ÖPNV.....	56
5.3 Integrierte, intermodale Leit- und Lenkungssysteme (Verkehrsmanagement).....	59
5.3.1 Räumliche Lenkung.....	59
5.3.2 Zeitliche Lenkung.....	59
5.3.3 Verkehrsmittelbezogene Lenkung.....	60
5.3.3.1 Grundsätzliche Überlegungen.....	60
5.3.3.2 Verlagerungspotenzial.....	61
5.3.3.3 Maßnahmen.....	61

---

<b>6</b>	<b>Szenariengruppe „Ordnung der Verkehrssituation“</b>	<b>69</b>
6.1	Zielsetzung	69
6.2	Maßnahmenbündel	70
6.3	Parkraumszenario	77
6.4	ÖPNV-Szenario	79
6.5	Kombinationsszenario	80
6.6	Die Szenarien im Vergleich	81
6.6.1	Quantitative Übersicht über die Szenarien	81
6.6.2	Möglichkeiten einer schrittweisen Umsetzung	82
6.6.3	Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit von Parkierungs- und Verkehrskonzepten	83
<b>7</b>	<b>Szenario „Autofreier Feldberg“</b>	<b>86</b>
7.1	Konzeptionelle Grundüberlegungen	86
7.2	Anforderungen an die Verkehrssysteme	88
7.2.1	Anforderungen an die Erschließung des Feldbergs mit Bergbahnen	88
7.2.2	Abschätzung des notwendigen Umfangs von Auffangparkplätzen	89
7.3	Konzeption für die Erschließung des Feldbergs mit Bergbahnen und öffentlichen Verkehrsmitteln	90
7.3.1	Erschließung aus Richtung Bärental / Titisee	90
7.3.1.1	Schienebahn Titisee – Feldberg	90
7.3.1.2	Alternative: Luftseilbahn Bärental – Feldberg	92
7.3.2	Erschließung aus Richtung Todtnau	93
7.3.3	Erschließung aus Richtung St. Blasien – Menzenschwand	94
7.4	Auswirkungen	95
7.4.1	Auswirkungen auf die Verkehrssituation	95
7.4.2	Auswirkungen auf die touristische Attraktivität	95
7.4.3	Auswirkungen auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes	96
7.5	Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit	97
7.5.1	Kosten der Zubringersysteme Bahn und Bus	97

---

7.5.2 Kosten der Auffangparkplätze.....	101
7.5.3 Sonstige Kosten.....	102
7.5.4 Zusammenstellung der Kosten.....	102
7.5.5 Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Konzepts.....	104
7.5.6 Bewertung des Szenarios „Autofreier Feldberg“.....	105
<b>8 Schlussbetrachtung.....</b>	<b>107</b>
Literaturverzeichnis	
Anhang	



---

## Verzeichnis der Tabellen:

Tabelle 1: Anreisezeiten der Besucher zum Feldberg .....	9
Tabelle 2: Anzahl der Betriebstage je Saison und verkaufte Liftkarten seit 1990 .....	10
Tabelle 3: Verteilung der Feldbergbesucher in der Wintersaison .....	11
Tabelle 4: Abschätzung der Besucherzahl an Spitzentagen anhand der verfügbaren Parkierungsflächen .....	14
Tabelle 5: Herkunftsregionen der Feldbergbesucher (Ergebnis einer Kennzeichenerhebung) .....	15
Tabelle 6: Erfassung eintreffender Fahrzeuge am Feldbergerhof nach Uhrzeit und Entfernungszonen (14. Juli 2001) .....	21
Tabelle 7: Anreisende Besucher/innen zum Feldbergerhof am 14.06.2001 .....	22
Tabelle 8: Anzahl und Verteilung der Pkw-Abstellmöglichkeiten im engeren Feldberggebiet .....	24
Tabelle 9: Anzahl der Pkw-Abstellmöglichkeiten in Fahl .....	26
Tabelle 10: Anzahl der Kfz im Personenverkehr, Straßenverkehrszählung 1995 .....	29
Tabelle 11: Fahrplanangebot im Busverkehr zum Feldberg (Fahrplan 2001) .....	32
Tabelle 12: Anzahl der Busfahrgäste in der Sommersaison .....	34
Tabelle 13: Zielhaltestellen der Busfahrgäste zum Feldberg Sommer / Winter .....	35
Tabelle 14: Zukunftstrends im Feldbergtourismus und Auswirkungen auf die Verkehrsprobleme .....	45
Tabelle 15: Bestehende Parkplätze in der Umgebung des Feldbergs .....	64
Tabelle 16: Mögliche Park+Ride-Standorte .....	72
Tabelle 17: Abschätzung der Auslastung eines Parkdecks am Feldbergerhof in Abhängigkeit von der Stellplatzzahl .....	77
Tabelle 18: Quantitativer Überblick über die Szenarien der Gruppe „Ordnung der Verkehrssituation“ .....	80
Tabelle 19: Möglichkeiten der schrittweisen Umsetzung der Szenarien .....	81
Tabelle 20: Auslastung und Kosten verschiedener Parkdeckgrößen am Feldbergerhof .....	82
Tabelle 21: Auslastungstage verschiedener Parkdeckgrößen .....	83
Tabelle 22: Park+Ride-Verkehr – Kosten je Person .....	83
Tabelle 23: Parkdeck – Kosten je Person .....	84

---

Tabelle 24: Ermittlung der Beförderungsnachfrage in der Spitzenstunde für die einzelnen Zubringerkorridore .....	88
Tabelle 25: Abschätzung der notwendigen Stellplatzzahl von Auffangparkplätzen im Talbereich .....	89
Tabelle 26: Kapazität einer Schienenbahn auf den Feldberg in Abhängigkeit von Taktdichte und Zuglänge .....	90
Tabelle 27: Kostenabschätzung für eine Schienenbahn auf den Feldberg .....	96
Tabelle 28: Kostenabschätzung für eine Luftseilbahn auf den Feldberg .....	97
Tabelle 29: Vergleich der Varianten Schienenbahn und Luftseilbahn für die Verbindung Bärental – Feldbergerhof .....	98
Tabelle 30: Abschätzung der Jahreskosten für einen Auffangparkplatz im Bereich Bärental / Titisee .....	100
Tabelle 31: Gesamtkosten des Szenarios Autofreier Feldberg (Abschätzung) .....	101
Tabelle 32: Gesamtkosten des Szenarios Autofreier Feldberg im Fall einer GVFG-Förderung der Investitionen (Abschätzung) .....	102
Tabelle 33: Kosten je Besucher im Szenario „Autofreier Feldberg“ .....	103

#### **Verzeichnis der Abbildungen:**

Abb. 1: Untersuchungsgebiet .....	5
Abb. 2: Panoramabild der Lifтанlagen .....	6
Abb. 3 Anzahl der verkauften Skipässe je Saison seit 1990 .....	10
Abb. 4: Schwankungen der Tagesnachfrage in der Saison 1999/2000 .....	11
Abb. 5: Übersicht über die Parkmöglichkeiten am Feldberg .....	25
Abb. 6: Übersicht über die entwickelten Szenarien .....	68

# 1 Einführung und Untersuchungsauftrag

Der Feldberg als höchster Berg des Schwarzwaldes und Baden-Württembergs ist ein beliebtes und nachgefragtes Ausflugsziel im Urlaubs- wie im Naherholungsverkehr. Die Feldbergregion leidet seit vielen Jahren, insbesondere an den Spitzentagen mit sehr hohen Besucherzahlen, an Verkehrsproblemen. Der vorhandene Parkraum ist auf diese Nachfragespitzen bei weitem nicht ausgelegt, so dass durch Parksuchverkehr sowie das Abstellen von Fahrzeugen auf der Bundesstraße 317, die den Feldberg quert, der Verkehr zeitweise zum Erliegen kommt. Die Erreichbarkeit des Feldbergs ist an diesen Tagen auch für den öffentlichen Verkehr sowie für Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge stark eingeschränkt. Die Verkehrssituation wird den wachsenden Qualitätsansprüchen im Tourismus nicht gerecht.

Die erfolgte und weiter vorgesehene qualitative Verbesserung der touristischen Einrichtungen am Feldberg sollte daher von verkehrlichen Vorsorgemaßnahmen begleitet werden.

Angesichts der herausragenden landesweiten touristischen Bedeutung des höchsten Berges des Landes, der extremen Nachfragespitzen im Naherholungsverkehr eines großen Einzugsgebiets sowie der im touristischen Kerngebiet verlaufenden Bundesstraße mit überörtlicher Verkehrsfunktion sind die drei Standortgemeinden mit der Lösung der inzwischen seit Jahrzehnten bestehenden Verkehrsprobleme überfordert.

Die Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg (TA-Akademie) hat daher ein Projekt „Mobilität und Tourismus am Feldberg“ initiiert, das einen teilräumlichen Beitrag zur Entwicklung einer vorbildlichen Erholungslandschaft im Sinne der Naturparkkonzeption Südschwarzwald liefern will. Die Koordinierung des Projekts erfolgt durch die TA-Akademie in Abstimmung mit den Kommunen Feldberg, Todtnau und St. Blasien und im Dialog mit weiteren regionalen und überregionalen Akteuren.

Im Rahmen dieses Projekts hat die TA-Akademie einen Untersuchungsauftrag zur Erstellung eines integrierten Verkehrsentwicklungskonzepts zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Feldberg in Auftrag gegeben. Gegenstand des Konzepts ist die Verbesserung und Optimierung der Verkehrssituation sowohl im motorisierten Individualverkehr (ruhender, fließender Verkehr) wie auch im öffentlichen Verkehr im engeren Feldberggebiet. Dazu soll ein entsprechender verkehrlicher Maßnahmenkatalog entwickelt werden. Ziel ist es, den Kommunen am Feldberg, weiteren Gebietskörperschaften in der Region sowie Akteuren auf Landesebene eine qualitative Orientierung zur Verbesserung der Verkehrssituation durch mögliche Maßnahmen(-bündel) in Form von Alternativen zu bieten. Detail- und Ausführungsplanungen waren nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Die Konzeption sollte im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung verkehrsplanerische wie auch (tourismus-)wirtschaftliche und ökologische Belange berücksichtigen (Qualität für Tourismus und Umwelt). Die Funktionsfähigkeit der touristischen Destination Feldberg soll in Bezug auf die verkehrliche Erreichbarkeit sichergestellt und verbessert werden.

Die Erarbeitung der vorliegenden Untersuchung fand in enger Abstimmung mit der TA-Akademie statt. Zwischenergebnisse wurden in mehreren Runden mit den Bürgermeistern der drei betroffenen Kommunen erörtert.

Aufgrund der komplexen Verkehrssituation und vielschichtigen Interessenlage kann die vorliegende Untersuchung keine fertige Verkehrsplanung liefern. Sie möchte jedoch mit fundierten Grundlagen über den heutigen Zustand sowie verschiedenen Lösungsansätzen einen Beitrag für einen zielgerichteten und fruchtbaren Diskussionsprozess liefern.

## 2 Problem- und Defizitanalyse

### 2.1 Die Feldbergregion und ihre touristische Struktur

#### Projektgebiet

Projektgebiet ist der nähere Bereich um den Feldberg mit den Siedlungen Feldberg Ort, dem Feldbergerhof und den umliegenden touristischen Anlagen sowie die dazugehörige Verkehrsinfrastruktur.

Das engere Feldberggebiet umfasst das Massiv des Feldbergs (1493 m) mit dem in süd-östlicher Richtung vorgelagerten Seebuck. Im Süden des Feldbergmassivs schließt sich das Herzogenhorn (1415 m) an, dessen nördlicher Teil aufgrund des eng verflochtenen touristischen Angebots (Grafenmatt-Lifte, Fahler Abfahrten) mit einbezogen wurde. Das Herzogenhorn wird vom Feldberg durch einen Sattel getrennt, auf welchem sich auch die Passhöhe der B 317 Titisee-Lörrach befindet, die das Feldberggebiet in Ost-West-Richtung quert.

Die größten Flächen im Projektgebiet entfallen auf die drei Kommunen Feldberg, Todtnau und St. Blasien, die gemeinsam auch den Liftverbund Feldberg betreiben.

#### Touristische Struktur

Zusammen mit den Destinationen Titisee und Schluchsee bildet das Feldberggebiet den touristischen Kernraum des Südschwarzwaldes als der mit Abstand bedeutendsten Tourismusregion Baden-Württembergs. Die drei genannten Ziele bestimmen maßgeblich das Bild der Fremdenverkehrslandschaft Südlicher Schwarzwald und die Gesamtattraktivität dieser Urlaubsregion.

Gerade der Feldberg hebt sich dabei jedoch nochmals durch seine hohe ganzjährige Nutzungsintensität, also in der Sommer- wie in der Wintersaison ab.

Der Feldberg wird aus einer großen Zahl von Urlaubsorten in der Umgebung besucht und ist daneben Naherholungsziel vor allem aus dem Raum Freiburg, aber auch darüber hinaus. Im Radius von 100 Kilometern um den Naturpark Südschwarzwald wohnen immerhin 11,5 Mio. Menschen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> R. Roth: Entwicklungskonzeption Sporttourismus, S. 54

Der Tourismusverband Südlicher Schwarzwald gibt die Zahl der Übernachtungen im Jahr 2000 mit rund acht Millionen an.<sup>2</sup> Davon entfallen auf die Gemeinde Feldberg rund 500.000, auf Todtnau rund 380.000 und auf St. Blasien rund 325.000. Nach einem deutlichen Rückgang der Übernachtungszahlen bis Mitte der 90er Jahre, haben sich die Zahlen bis 2000 wieder etwas erholt.

### **Touristische Infrastruktur im engeren Feldbergbereich**

Neben einem ausgedehnten Wanderwegenetz im Sommer und einem Netz von 60 Kilometern Loipen im Winter konzentriert sich die touristische Infrastruktur des Feldbergs auf die Bereiche um das Hotel Feldbergerhof und um Feldberg Ort mit Gaststätten, Hotels und weiteren Beherbergungsbetrieben.

Im Winter spielen die Liftanlagen und Abfahrten für den Alpinski als Anziehungspunkt eine zentrale Rolle, die vom Feldbergerhof auf den Seebuck, von Feldberg Ort in Richtung Grafenmatt und von Fahl in Richtung Grafenmatt führen. In den vergangenen Jahren wurden die Lift- und Nebenanlagen am Seebuck (Feldbergbahn) umfassend modernisiert, womit dort auf absehbare Zeit ein Abschluss des Ausbaus der Liftinfrastruktur erreicht ist. Entsprechende Modernisierungsmaßnahmen befinden sich für die Gebiete Grafenmatt und Fahl noch im Planungsstadium. Die Lifte werden von drei gemeindeeigenen bzw. -beteiligten Gesellschaften betrieben, die zusammen einen Liftverbund bilden.

Am Herzogenhorn befinden sich Loipen sowie das Bundesleistungszentrum des deutschen Skiverbands.

Die Besuchernachfrage konzentriert sich im Winter auf die Bereiche Feldbergerhof und Feldberg Ort und erst mit deutlichem Abstand folgt Fahl mit einer neben den Liftanlagen geringen touristischen Infrastruktur. Nur am Feldbergerhof stehen in größerem Umfang Parkflächen zur Verfügung. Sie befinden sich in privatem Besitz und sind kostenpflichtig.

Im Sommer konzentriert sich die Besuchernachfrage in stärkerem Maß auf den Feldbergerhof (1270 m) als unmittelbarem Zugangsort zum Feldberg. Hier beginnt auch die im Sommer zur Kabinenbahn umgerüsteten Bahn auf den Seebuck. Als weiterer Anziehungspunkt wurde hier Ende 2001 das Haus der Natur eröffnet. Als ganzjähriger, saisonübergreifender touristischer Schwerpunkt im Feldberggebiet ist daher der Bereich Feldbergerhof zu betrachten.

---

<sup>2</sup> zit. nach Badischer Zeitung, 11.4.2001. Zusammen mit den in der amtlichen Statistik nicht erfassten Privatquartieren wird die Zahl auf rund 12 Mio. Übernachtungen geschätzt.



Legende:

- A...Feldberggipfel (1493 m ü.NN)    B...Seebuck (1448 m)    C...Hotel Feldbergerhof  
 D...Paßhöhe der B 317 (1231 m) und Hebelhof    E...Grafenmatt (1377 m)  
 F...DSV-Leistungszentrum Herzogenhorn    G...Herzogenhorn (Gipfel; 1415 m)    T...Todtnauer Hütte  
 W...St. Wilhelmer Hütte    Z...Zastler Hütte  
 S...Sessellift    L...Einstiegsmöglichkeit Köpfle-Loipe und Herzogenhorn-Loipe  
 (P1)...Großparkplatz am Feldbergerhof    (P2)...Parkplätze entlang Zubringerstraße  
 (P3)...Großparkplatz am Hebelhof    (P4)...Parkplätze entlang der B 317
- Gemeindegrenzen  
 — Schlepplift

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (Entwurf und Gestaltung: J. Brenner)

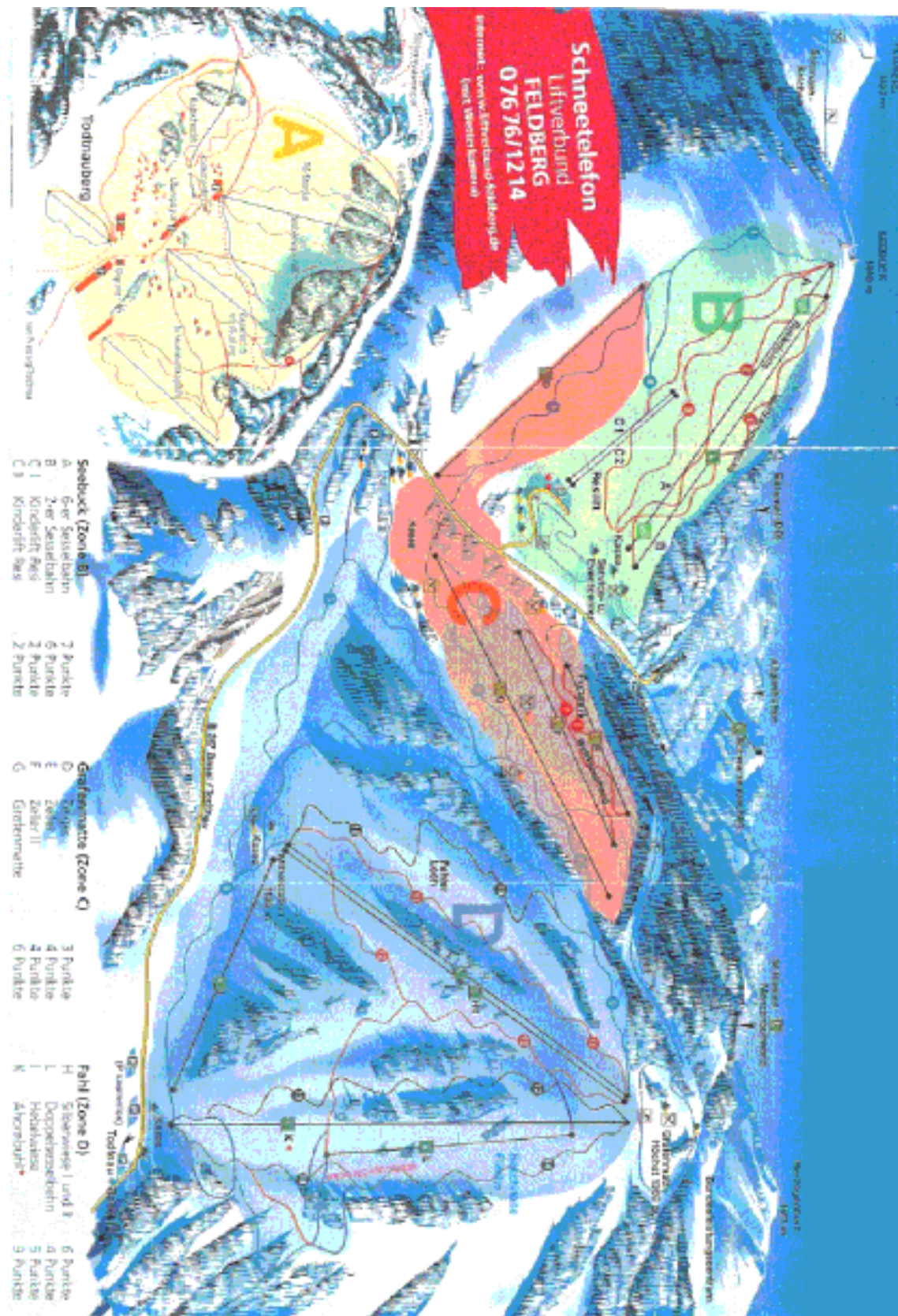


Abbildung 2: Panoramabild der Lifтанlagen



## **Lage im Verkehrsnetz**

Der Feldberg ist im Straßenverkehr gut erschlossen. Die B 317 zwischen Lörrach und Bärental bzw. Titisee quert das Feldberggebiet unmittelbar über den Feldbergpass. Aus Richtung Freiburg sowie aus Richtung Stuttgart-Villingen ist der Feldberg über die B 31 bis Titisee erreichbar. Aus Richtung Süden (Waldshut) wird der Feldberg über die B 500 bis Bärental erreicht.

Von der B 317 zweigt nahe der Feldberg-Passhöhe eine ebenfalls als Bundesstraße eingestufte Stichstraße ab und endet nach ca. 800 Metern am Feldbergerhof.

Im öffentlichen Verkehr ist zunächst als nächstgelegener Schienenverkehrshalt der sechs Kilometer vom Feldberg entfernte Bahnhof Feldberg-Bärental zu nennen, an dem stündlich Züge der Linie Freiburg-Seebrugg halten und der mit einer täglichen Interregio-Verbindung auch Fernverkehrsanschluss besitzt. Die Buslinie 7300 Titisee-Bärental-Feldberg-Todtnau-Zell-Schopfheim-Lörrach der SüdbadenBus GmbH bietet für einen Großteil der Züge Zu- und Abbringerfunktion am Bahnhof Feldberg-Bärental und stellt Direktverbindungen zum Feldberg von Titisee (zusätzliche Zuganschlüsse der Linie Freiburg-Neustadt) und aus dem Wiesental (Todtnau, Schopfheim) her.

## **2.2 Nutzungs- und Zielkonflikte im engeren Feldbergbereich**

Am Feldberg treffen die Bedürfnisse von Erholung und Tourismus einerseits sowie von Natur- und Landschaftsschutz in besonderem Maße aufeinander.

Bedeutung als Erholungsgebiet mit zahlreichen Nutzungen besitzt der Feldberg das ganze Jahr über, ob für Wanderer, welche die Rundblicke genießen wollen oder für Skifahrer, welche die hochgradig ausgebaute Infrastruktur nutzen (26 Lifte im Liftverbund, 60 km Loipe). Gleichzeitig ist der Feldberg aufgrund seiner glazial und periglazial geprägten Morphologie, seines Klimas und in der Folge einer subalpinen Vegetation sowie seiner Tierwelt in weiten Teilen als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Der Konflikt zwischen hohem Besucherdruck und Naturschutz führte bereits in den 70er und 80er Jahren zu verschiedenen Besucherlenkungsmaßnahmen am Feldberg.

Jeder weitere Ausbau der touristischen Infrastruktur muss daher sorgsam mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abgewogen werden. Dabei sind Interessenkonflikte unvermeidbar.

Ungelöst sind auch die Probleme, die aus den Belastungen durch die An- und Abreise der Feldbergbesucher entstehen. Die Besuchermenge und die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs bei der An- und Abreise führt insbesondere an den besucherstarken Tagen im fließenden und ruhenden Verkehr zu Problemen. Durch eine

große Zahl fahrender und abgestellter Fahrzeuge sinken die Attraktivität des Zielgebiets und die Gästezufriedenheit. Vor allem im Sommer wird der Verkehr von den Besuchern als Beeinträchtigung des Natur- und Landschaftserlebnisses empfunden. 43 Prozent der Wanderer am Feldberg empfinden den Auto- und Motorradverkehr als störend.<sup>3</sup>

Bemühungen um eine vollständige Sperrung für den Autoverkehr, wie sie beispielsweise am Belchen umgesetzt wird, sind auf den Feldberg aus verschiedenen Gründen nicht übertragbar. Zum einen benötigt die ausgebaute Infrastruktur an Restaurants, Hotels, Beherbergungsbetrieben, Liftanlagen sowie die bedeutend größere Zahl an Besuchern eine leistungsfähige Erschließung. Zum anderen erlaubt die wichtige Verbindungsfunktion der Bundesstraße 317 über den Feldberg keine einfache Unterbrechung.

Kleinräumige Sperrungskonzepte am Rande des engeren Feldberggebiets, nämlich die Sperrung der Zufahrt zum Herzogshorn sowie, außerhalb des engeren Untersuchungsraums gelegen, zur Todtnauer Hütte / St. Wilhelmer Hütte wurden in den 90er Jahren eingeführt, haben sich jedoch nicht bewährt und wurden wieder aufgehoben.

## **2.3 Die Besucherzahlen des engeren Feldbergbereichs**

### **2.3.1 Jahres- und Saisondaten**

Verlässliche Daten über die Anzahl der jährlichen Besucher am Feldberg liegen nicht vor. Plausible Schätzungen gehen von rund einer Million Besuchern pro Jahr aus. Davon entfallen rund 600.000 auf die Wintersaison und 400.000 auf die Sommersaison.<sup>4</sup>

#### **Einzugsbereich**

Nach Aussagen der örtlichen Sachverständigen verteilt sich die Herkunft der Feldbergbesucher wie folgt:

- 1/3 Urlauber in der Feldbergregion,
- 1/3 Schwarzwaldgäste,
- 1/3 Naherholer.

---

<sup>3</sup> R. Roth: Entwicklungskonzeption Sporttourismus im Naturpark Südschwarzwald, S. 166

<sup>4</sup> Andere Schätzungen in der Höhe von 2 Mio. Besuchern/Jahr und 15.000 Besuchern an Spitzentagen bzw. 5000-8000 Pkw (vgl. Becker/Job/Koch 1991) scheinen zu hoch gegriffen, da eine entsprechende Anzahl von Pkw auf den vorhandenen Abstellmöglichkeiten nicht umgeschlagen werden kann.

Das bedeutet, dass rund 2/3 der Feldbergbesucher Schwarzwaldurlauber sind und von ihrem Urlaubsort anreisen. An den besucherstarken Wochenenden liegt der Anteil der Tagesausflügler selbstverständlich höher.

Einen Hinweis auf den Einzugsbereich gibt auch folgende Auswertung der Anreisezeiten der Feldbergbesucher:

<b>Anreisezeiten der Feldbergbesucher <sup>5</sup></b>	
bis 30 Minuten	33 %
30 - 60 Minuten	41 %
60 - 90 Minuten	13 %
über 90 Minuten	13 %

Tabelle 1: Anreisezeiten der Besucher zum Feldberg

Auch an den Tagen mit hoher Besucherfrequenz überwiegt der Anteil der Besucher aus dem Einzugsbereich bis 60 Minuten Fahrzeit (mit 71 Prozent) eindeutig.<sup>6</sup>

### **2.3.2 Die Wintersaison**

In der gesamten Wintersaison von Dezember bis Ostern ist von bis zu 600.000 Besuchern des Feldberg auszugehen, in Jahren mit schlechten Schneeverhältnissen auch etwas weniger. Davon entfällt die gute Hälfte auf Liftbenutzer (Alpin-Skifahrer / Snowboarder) und der Rest auf andere Wintertouristen.

#### **Saisonverlauf**

Die Wintersaison ist im wesentlichen gebunden an die Wintersportmöglichkeiten, also an eine ausreichende Schneedecke. In Spitzenjahren ist an 150 Tagen Wintersport möglich, in schneearmen Jahren nur an 30-70 Tagen. Das langjährige Mittel liegt bei 90-100 Tagen.<sup>7</sup> Tabelle 2 zeigt die Anzahl der Betriebstage der Liftanlagen sowie die Zahl der verkauften Liftkarten für die Jahre 1989/1990 bis 2000/2001 (vgl. auch Abb. 3).

<sup>5</sup> R.Roth: Umweltverträgliche Entwicklungskonzeption Skigebiet Menzenschwand / Feldberg, S.91

<sup>6</sup> ebd.

<sup>7</sup> Daten der Liftbetreiber über Betriebstage der Lifte; vgl. auch R. Roth, Umweltverträgliche Entwicklungskonzeption Skigebiet Menzenschwand / Feldberg, S. 96

Saison	Betriebstage Grafenmatt	Summe	Karten je Betriebstag
1989/1990	27	41.282	1.529
1990/1991	94	187.298	1.993
1991/1992	129	235.758	1.828
1992/1993	33	65.119	1.973
1993/1994	104	185.977	1.788
1994/1995	107	192.874	1.803
1995/1996	76	134.411	1.769
1996/1997	115	156.524	1.361
1997/1998	105	174.787	1.665
1998/1999	144	266.744	1.852
1999/2000	157	272.420	1.735
2000/2001	100	ca. 300.000*	ca. 3.000*

\* = Daten für 2000/2001 methodisch nicht vergleichbar

Tabelle 2: Anzahl der Betriebstage je Saison und verkaufte Liftkarten seit 1990

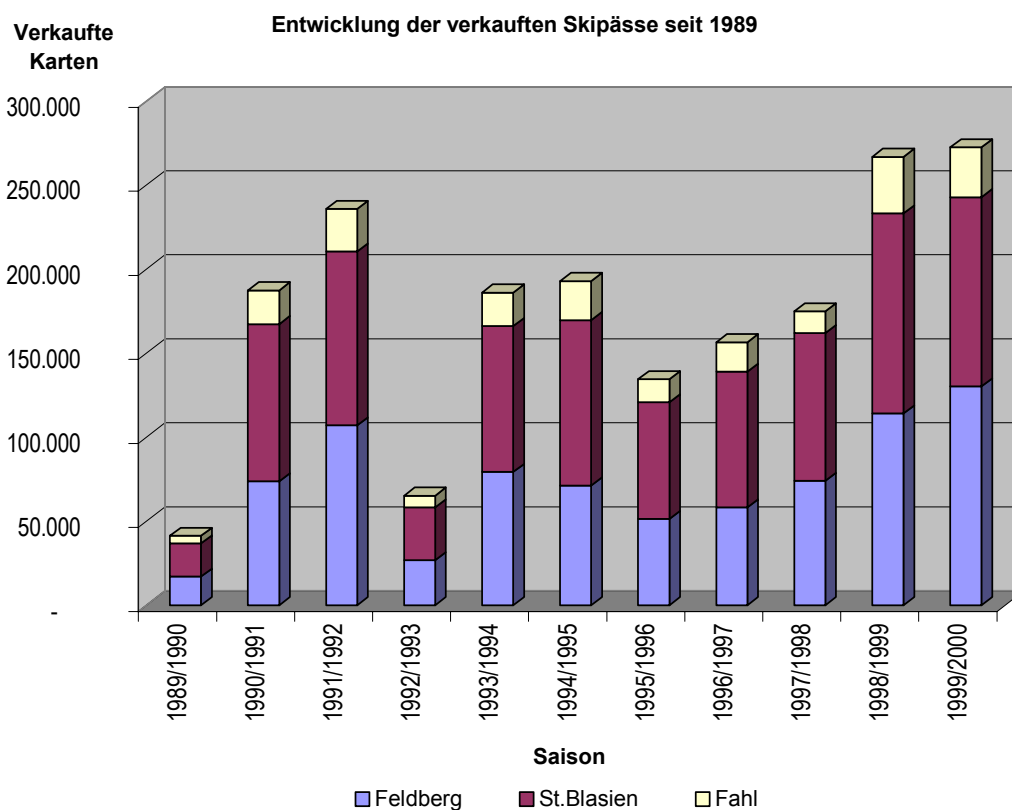


Abbildung 3: Anzahl der verkauften Skipässe je Saison seit 1990

Den Verlauf der Liftnutzer über eine Saison hinweg (Anzahl verkaufter Karten je Betriebstag in der Saison 1999/2000) zeigt Abbildung 4 (eine genauere Abbildung ist in Anlage 1 zu finden). Deutlich zu erkennen sind die ausgeprägten Nachfrageschwankungen und die hervorgehobene Stellung der Wochenenden.

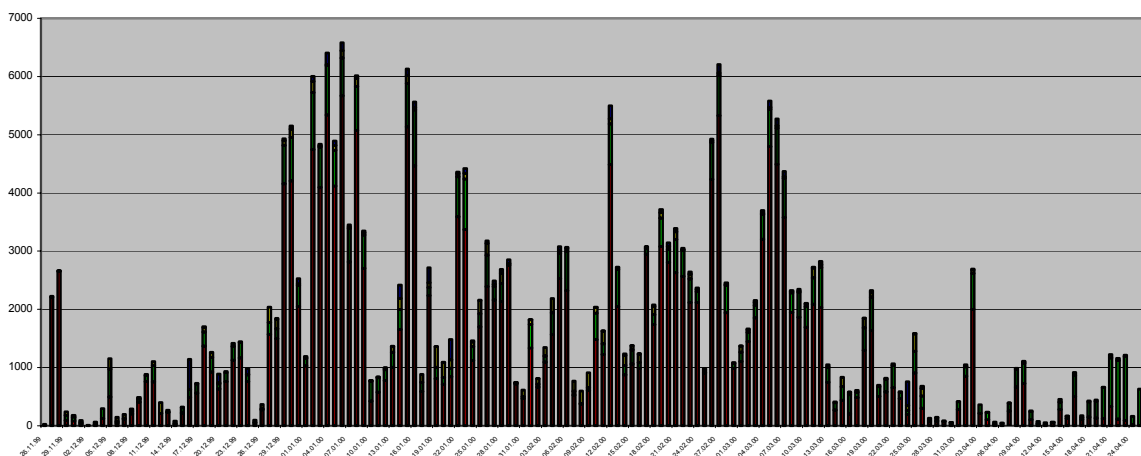


Abbildung 4: Schwankungen der Tagesnachfrage in der Saison 1999/2000

Die Besucherzahlen konzentrieren sich auf die Wochenenden und die Schulferien, sowie mit gewissem Abstand sonnige Wochentage mit guten Schneeverhältnissen. Dies zeigt Tabelle 3.

An den Spitzentagen der Wintersaison ist von rund 10.000 Besuchern am Feldberg auszugehen.

Verteilung der Feldbergbesucher über die Wintersaison <sup>8</sup>	
Wochenenden	42 %
Schulferien	44 %
Wochentage	14 %

Tabelle 3: Verteilung der Feldbergbesucher in der Wintersaison

Nach Aussagen der Liftbetreiber ist in den vergangenen Jahren ein Trend der zeitlichen Nachfrageentzerrung zu erkennen. Die Liftnutzerzahlen steigen vor allem an den Werktagen.

<sup>8</sup> Quelle: R. Roth: Entwicklungskonzeption Sporttourismus im Naturpark Südschwarzwald, S. 212

In manchen Jahren stellt bei schlechter Schneelage der Feldberg die einzige Wintersportmöglichkeit im Südschwarzwald dar, wie zuletzt in der Saison 2000/2001. Bei einer solchen Schneeeinsellage des Feldbergs nehmen Schwarzwaldurlauber teilweise täglich längere Fahrtwege in Kauf, um am Feldberg Ski zu fahren, z.B. Distanzen wie Schönwald-Feldberg.<sup>9</sup>

Im Bereich der Tagesausflügler sind aber auch gegenläufige Trends bei Schneeeinsellage zu beobachten: wenn man von Freiburg aus keinen Schnee sehen kann, brechen die Freiburger erst gar nicht zum Ausflug in den Schnee auf.<sup>10</sup>

An schneelosen Tagen ohne Fernsicht sind hingegen so gut wie keine Besucher am Feldberg anzutreffen.

### **Aktivitäten**

Die Hälfte der Besucher in der Wintersaison kommt zum Alpin-Skilauf zum Feldberg. Der Rest verteilt sich auf Spaziergänger, Langläufer und sonstige Ausflügler.

### **Räumliche Verteilung im Gebiet**

Die Alpin-Skifahrer verteilen sich wie folgt im Gebiet:

Feldberg	ca. 40 %,
Grafenmatt	ca. 40 %,
Fahl	ca. 20 %.

Aufgrund der topografischen Verhältnisse und der infrastrukturellen Ausstattung (Gaststätten, Skischule) wird das Gebiet Grafenmatt vorwiegend von Familien und weniger geübten Skifahrern genutzt, während sich die fortgeschrittenen Skifahrer auf den Bereich Fahl konzentrieren.

Durch die infrastrukturelle Aufwertung des Seebucks erhöht sich in jüngster Zeit der Feldberger Anteil in Richtung 50 %.

---

<sup>9</sup> Prof. R. Roth im mündlichen Gespräch, Febr. 2001

<sup>10</sup> dto.

### 2.3.3 Die Sommersaison

#### Saisonverlauf

Auch die Sommersaison ist von erheblichen Schwankungen der Besucherzahlen geprägt. An Wochenenden mit Inversionswetterlage und guter Fernsicht im Sommer und besonders im Herbst treten ähnliche Probleme auf wie an besucherstarken Winterwochenenden.

Bei einer Erhebung im Jahr 1995 wurden von Mai bis Oktober auf dem Feldberggipfel 140.000 Wanderer gezählt (im Durchschnitt 778 Wanderer/Tag).

Der Spitzenmonat war der Juli mit 36.000 Wanderern (1.161 Wanderer/Tag).

Der absolute Spitzentag war ein milder Oktober-Sonntag mit 2.200 Wanderern.

Der niedrigste Wert wurde an einem verregneten Augusttag mit nur 60 Wanderern verzeichnet.<sup>11</sup> Dies macht die großen Schwankungen in Abhängigkeit vom Wetter deutlich.

### 2.3.4 Singuläre Großveranstaltungen

In den vergangenen Jahren fanden am Feldberg eine Reihe von spektakulären Großveranstaltungen mit jeweils bis zu 20.000 Besuchern statt.

1999: Festival Radio Regenbogen,

2000: Gipfelparty Radio Regenbogen, Weltcup Ski-Alpin in Fahl,

2001: Gipfelparty Radio Regenbogen (im März).

Dabei wurde jeweils die Bundesstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt und als Parkraum genutzt. Pendelbusse brachten die Besucher auf den Feldberg.

---

<sup>11</sup> Zählung der AG für Landschafts- und Umweltplanung im Jahr 1995, zit. nach Entwicklungskonzept Sporttourismus, S. 182

## 2.4 Typische Feldberg-Tage und ihre Verkehrsprobleme

### 2.4.1 Der Spitzentag im Winter

#### 2.4.1.1 Anzahl, Struktur und Aktivitäten der Besucher

In der Wintersaison treten Spitzentage an den Wochenenden und in den Schulferien auf, soweit die Schneeverhältnisse alpinen Wintersport zulassen und gutes Wetter herrscht. An diesen Tagen treten die größten Verkehrsprobleme auf. Daher wird dieser Tagestyp in besonderer Weise untersucht und dargestellt.

#### Die Besucher und ihre Aktivitäten

An solchen Spitzentagen wird der Feldberg von rund 10.000 Personen besucht. Diese Zahl lässt sich auch über die zur Verfügung stehende Verkehrsinfrastruktur nachvollziehen<sup>12</sup>:

	Berechnung	Personen/Tag
Anzahl Stellplätze	2300	
* Umschlag 1,3 Fahrzeuge/Tag	→ 2990	
* Besetzung 2,9 Personen/Pkw	→ 8671	8670
Anteil ÖPNV + Reisebusse	1700	1700
<b>Summe</b>		<b>10370</b>

Tabelle 4: Abschätzung der Besucherzahl an Spitzentagen anhand der verfügbaren Parkierungsflächen

Eine ausführlichere Darstellung dieser Abschätzung ist in Anlage 2 zu finden.

Davon entfallen rund 6.000 Personen auf Alpinskifahrer und Snowboarder, welche die Liftanlagen des Liftverbunds nutzen. Der restliche Teil der Besucher sind Spaziergänger, Skilangläufer oder begleitende Eltern von Kindern, die einen Skikurs absolvieren.

Ein relevanter Teil ist auch den Ausflüglern zuzurechnen, die mit dem Pkw eine Ausflugstour an verschiedene Zielpunkte des Hochschwarzwalds unternehmen (Titisee, Feldberg, Schluchsee usw.) und nur kurze Zeit am Feldberg verbringen. In den Wintermonaten mit kurzen Tagen sowie bei schlechterem Wetter nimmt die Zahl der Ausflügler sicherlich stärker ab als jene der Wintersportler.

<sup>12</sup> Vgl. hierzu auch Abschnitt 2.5.1



Bei einer Besucherbefragung am 5. März 2000 (Fasnachtsferien) gaben 77 Prozent der Befragten an, an diesem Tag ausschließlich den Feldberg als Ziel anzusteuern.<sup>13</sup> Ein gutes Fünftel verband den Ausflug zum Feldberg mit einem Besuch anderer Ziele (v.a. Titisee und Schluchsee). Der Anteil der „Aktivitätenkoppler“, welche in der Verkehrsmittelwahl aufgrund der gewünschten Flexibilität stärker auf den Pkw festgelegt sind, ist also in der Wintersaison relativ gering.

An den Spitzentagen ist der Anteil von Kindern mit knapp 30 Prozent der Gesamtbesucherzahl sehr hoch.<sup>14</sup> Ein Drittel der befragten Besucher während der Faschingsferien 2000 war überhaupt das erste Mal am Feldberg, weitere 40 Prozent das erste Mal in der betreffenden Saison. Nur ein Viertel der Besucher war in der damaligen Saison bereits zuvor einmal oder mehrmals am Feldberg und daher auf die Verhältnisse gut eingestellt. Die Vertrautheit mit der Situation ist für das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl ein wichtiger Aspekt.<sup>15</sup>

### Herkunftsorte

Am 5. März 2000 (Sonntag) wurde durch die TA-Akademie eine umfangreiche Kennzeichenerhebung auf den Großparkplätzen am Feldbergerhof, entlang der Stichstraße, entlang der Bundesstraße B 317 und auf den Parkplätzen in Feldberg Ort durchgeführt.<sup>16</sup> Die Herkunftsorte der Besucher an diesem Winterspitzentag ergaben folgendes Bild:

Herkunftsregionen	Anteil	Anteile Kumuliert
Stadt Freiburg und Lkr., Breisgau-Hochschwarzwald	12 %	12 %
Lkr. Lörrach und Waldshut	8 %	20 %
Übriger Regierungsbezirk Freiburg	15 %	35 %
Regierungsbezirk Karlsruhe (Nordbaden)	8 %	43 %
Regierungsbezirke Stuttgart und Tübingen (Württemberg)	11 %	54 %
Andere Bundesländer	34 %	88 %
Andere Staaten	12 %	100 %
Summe	100 %	

Tabelle 5: Herkunftsregionen der Feldbergbesucher (Ergebnis einer Kennzeichenerhebung)

<sup>13</sup> Befragung der TA-Akademie vom 5.3.2000; vgl. Gutachten R. Roth: umweltverträgliche Entwicklungskonzeption Skigebiet Menzenschwand/Feldberg, S. 90

<sup>14</sup> Erhebung der TA-Akademie am 5.3.2000

<sup>15</sup> ebd.

<sup>16</sup> insgesamt wurden 1846 Fahrzeuge erfasst.

Auffallend ist der hohe Anteil (46%) von Besuchern aus anderen Bundesländern und anderen Staaten (vor allem Niederlande und Belgien). Diese Gruppe ist mit wenigen Ausnahmen der Gruppe der Urlaubsgäste zuzuordnen. 20 Prozent kommen aus den Anliegerlandkreisen des Feldbergs (Freiburg, Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach, Waldshut) und sind mit Sicherheit Naherholer.

Die restlichen 34 Prozent kommen aus Baden-Württemberg und verteilen sich auf beide Gruppen.

Eine gutes Drittel der Besucher ist damit der Gruppe der Naherholer zu zurechnen.

### **Verkehrsmittel bei der An- und Abreise**

Rund 80 Prozent aller Besucher reisen im Winter mit dem Pkw zum Feldberg an. Jeweils rund 10 Prozent entfallen auf den ÖPNV (Buslinie 7300 und Liftbus) und Reisebusse.

Mit einer durchschnittlichen Besetzung von rund 2,9 Personen sind die einzelnen Pkw sehr gut ausgelastet.<sup>17</sup> Dies hängt auch mit dem hohen Kinderanteil unter den Besuchern zusammen.

### **Aufenthaltsdauer, An- und Abreisezeiten**

Die Hauptanreisezeit ist zwischen 9 und 11 Uhr. Um 11 Uhr sind an Spitzentagen die meisten Parkplätze belegt. Die Hauptabreisezeit beginnt ab 16 Uhr.

Im Winter bleibt über die Hälfte der Besucher (52 %) länger als sechs Stunden am Feldberg. Ein weiteres Viertel (26 %) verbringt vier bis sechs Stunden am Feldberg. Nur ein gutes Fünftel der Besucher hat den Feldberg bereits nach max. vier Stunden wieder verlassen.<sup>18</sup> Dies entspricht dem Fünftel unter den Besuchern, das am gleichen Tag noch ein anderes Ausflugsziel ansteuert.

Dies ergibt eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von gut fünf Stunden. Dies bedeutet, dass nur ein geringer Teil der Parkplätze je Tag doppelt belegt werden kann.

---

<sup>17</sup> eigene Erhebungen im Februar 2001

<sup>18</sup> Besucherbefragung der TA-Akademie am 5.3.2000

### 2.4.1.2 Auftretende Verkehrsprobleme

#### Parkplatzmangel

Gekennzeichnet ist die Situation am Feldberg durch einen akuten Mangel geeigneter Pkw-Parkmöglichkeiten. Geordneter Parkraum steht bei weitem nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung. Dies führt zu teilweise „chaotischen Verkehrsverhältnissen“ (Verkehrspolizei).

Der Großparkplatz am Feldbergerhof mit rund 700 Stellplätzen (die Zahl schwankt je nach Schnee- und Räumverhältnissen) und die Parkplätze entlang der Stichstraße (ca. 150) reichen für die Besucher des Feldbergerhofs und des Seebucks nicht aus. In Feldberg Ort als Ausgangsort der Grafenmattlifte stehen sogar nur rund 230 geordnete Stellplätze zur Verfügung. Hier gibt es damit ein noch größeres Defizit.

Gegen 10.30 – 11.00 Uhr sind auch am Seebuck alle liftnahen Parkplätze belegt. Häufig lassen dann die Pkw-Fahrer ihre Mitfahrer in Liftnähe aussteigen und suchen alleine nach einem entfernter gelegenen Parkplatz.

Die übrigen Fahrzeuge parken an den Spitzentagen entlang der Bundesstraße 317. Dies betrifft einen Abschnitt von knapp vier Kilometern zwischen der oberen Herzbachkurve (ca. 1 km westlich von Feldberg Ort) und der Kreuzlekreue (ca. 1 km östlich des Caritashauses). Aufgrund der großzügigen Ausbaubreite der Straße wird teilweise einseitig, teilweise auch zweiseitig in Längsrichtung, im Bereich gesonderter Parkbuchten auch in Querrichtung geparkt. Allerdings entstehen dabei erhebliche Probleme:

- Mit bis zu zwei Kilometern Länge sind die Fußwege zu den Zielpunkten Feldbergerhof und Feldberg Ort unzumutbar lang, insbesondere für die Alpinskifahrer mit ihrer Ausrüstung. Diese Verhältnisse führen bei den Gästen zu großer Verärgerung.
- Der Parksuchverkehr nach günstig gelegenen Parkplätzen in Nähe der Zielpunkte, sowie Ein- und Ausstiegsvorgänge von Beifahrern auf der Straße führen zu chaotischen Straßenverkehrsverhältnissen.
- Die Bundesstraße 317 dient nicht nur dem Durchgangsverkehr, sondern wird auch außerhalb der Ortslagen zum Parken, Rangieren, Umziehen und als Fußweg genutzt. Dies führt zu Behinderungen und gefährlichen Verkehrssituationen.
- Die nicht ausreichende Zahl an Stellplätzen führt dazu, dass auch Übernachtungsgäste ihr Fahrzeug am Straßenrand abstellen und damit das nächtliche Schneeräumen der Bundesstraße erheblich erschweren.

Auch in Fahle reichen bei Betrieb der Fahler Lifanlagen die dortigen Parkplatzkapazitäten an solchen Tagen nicht aus.

## Staus

Staus entstehen vor allem auf der Zufahrt von der B 317 zum Feldbergerhof. Hier überlagern sich der Rückstau durch das Kassiergeschäft bei der Einfahrt zum kostenpflichtigen Großparkplatz, Wendemanöver von Besuchern, die keine Parkgebühren akzeptieren wollen, Rangiermanövern und Warten auf freiwerdende Parkplätze entlang der Stichstraße und Absetzen und Aufnehmen von Mitfahrern samt Ausrüstung. Die Zustände sind so schwerwiegend, dass die Linienbusse die Haltestelle Feldbergerhof an den Winterwochenenden nicht mehr anfahren können, weil ansonsten auf dieser kurzen Strecke mit 1 Kilometer Länge Verspätungen von bis zu 30 Minuten entstehen (!). Auch für Rettungsfahrzeuge (Feuerwehr, Notarzt) ist dann kein Durchkommen mehr. An manchen Spitzentagen wird die Zufahrt zur Stichstraße für den Gesamtverkehr gesperrt, wenn alle Parkplätze erschöpft sind. Dies stößt bei Pkw-Fahrern, die ihre Mitfahrer am Lift abliefern oder abholen wollen, auf großes Unverständnis und führt zu heftigen Beschimpfungen der Polizeibeamten.

### Sperrung der Stichstraße ab Abzweig von der B 317 am 11.2.2001

11:00	Großparkplatz Feldberger Hof ist voll belegt.
11:20	Die Polizei stellt halbseitige Bake "keine Durchfahrt" am Abzweig B 317 auf.
11:30	Viele Pkw fahren durch
11:35	Ein Polizeibeamter bewacht die Absperrung. Viele Autofahrer regen sich auf, der Beamte wird beschimpft. ("Müssen Kinder zur Skischule bringen", "Nie mehr Feldberg")
11:45	Der Polizeibeamte zieht (entnervt) ab.
11:45 - 12:30	94 Pkw wenden direkt vor der Abschränkung. 75 Pkw fahren durch. Nur vier davon kommen in der Erhebungszeit wieder zurück. Der Rest findet offensichtlich einen Parkplatz.
13:00	Am Großparkplatz werden (wieder) munter Parkkarten verkauft und Pkw eingelassen – trotz Sperrung unten am Abzweig.
14:30	Die Polizei hebt die Sperrung auf.

Auf der Bundesstraße von / nach Bärenthal kommt es bei der Anreise ab 9 Uhr und der Abreise gegen 16 Uhr teilweise zu zähflüssigem Verkehr. Bei Schneefall kommt der Verkehr durch rutschende und querstehende Fahrzeuge zum Stillstand.

## ÖPNV

An den Spitzentagen im Winter verkehrt zusätzlich zum Angebot der SBG-Linie 7300 (zwei Fahrten je Stunde in der jeweiligen Lastrichtung, abgestimmt auf die Zuganschlüsse in Bärental bzw. Titisee) halbstündlich der von den Liftbetreibern finanzierte Liftbus zwischen Bärental und dem Feldberg. Damit fahren in Lastrichtung vier Busse je Stunde, wovon drei Busse in Bärental oder Titisee Zuganschluss aus bzw. in Richtung Freiburg haben. Für Liftkartenkäufer ist dieses Angebot kostenlos.

Befragungen haben gezeigt, dass dieses Busangebot bei den anreisenden Pkw-Nutzern nur unzureichend bekannt ist. Umsteiger vom Pkw auf den Liftbus gibt es so gut wie keine. Er wird nur von Personen genutzt, die bereits mit dem Zug anreisen.

Trotzdem ist an Spitzentagen die Kapazitätsgrenze der Busse zu den Hauptan- und -abreisezeiten bereits überschritten.

Bereits die Züge ab Freiburg ins Höllental sind in der jeweiligen Lastrichtung überfüllt. In den Abbringerbussen ab Bärental sind dann nicht nur Stehplätze die Regel, sondern es bleiben auch Fahrgäste stehen, die dann eine halbe Stunde auf den nächsten Kurs und bei der Rückfahrt ggf. in Bärental einen weitere halbe Stunde auf den nächsten Zuganschluss in Richtung Freiburg warten müssen.

Auch an Tagen, an denen die Kapazitäten nicht erschöpft sind kommt es zu überfüllten Bussen, weil zeitparallel verkehrende Busse nicht im festen Konvoi, sondern in geringem zeitlichen Abstand verkehren und alle Fahrgäste aus Angst, den Anschluss zu verpassen, in das erste Fahrzeug drängen.

Durch die Behinderungen im Straßenverkehr können die Busse nicht ihre Fahrpläne einhalten und Zuganschlüsse werden verpasst. Daher fahren die Busse an den Spitzentagen inzwischen nicht mehr die besonders problematische Haltestelle Feldbergerhof an, sondern nur noch eine Ersatzhaltestelle am Abzweig der Stichstraße von der B 317. Dadurch ergeben sich für die ÖPNV-Nutzer sehr lange Fußwege zur Sesselbahn am Seebuck. Sie sind weiter als für den Großteil der Pkw-Nutzer. Lediglich in Feldberg Ort können die Fahrgäste direkt die Grafenmattlift erreichen.

Unter dem Strich ist das Liftbus-Angebot daher nicht wirklich attraktiv und zuverlässig. Nutzervorteile, welche die Nutzung des Liftbusses gegenüber der Anreise mit dem Pkw attraktiv machen könnten, entstehen trotz der chaotischen Parkraumsituation nicht.

## Fazit

Für den Versorgungs- und Rettungsverkehr entstehen unzumutbare Verhältnisse. Der ÖPNV wird in seiner Zuverlässigkeit schwerwiegend beeinträchtigt.

40 Prozent der mit dem Pkw anreisenden Besucher des Feldbergs stören sich an der Verkehrssituation. Es sind dringend Verbesserungen notwendig.

## **2.4.2 Der Spitzentag im Sommer**

Über die Sommersaison liegen im Unterschied zu den Spitzentagen im Winter vergleichsweise wenig Informationen und vor allem kaum quantitative Daten vor.

Der Spitzenmonat der Sommersaison liegt mit dem Juli in der Urlaubszeit. Die absoluten Spitzentage sind jedoch die sonnigen Herbstwochenenden, vor allem bei Inversionswetterlage (Nebel in der Rheinebene, Sonne im Hochschwarzwald, hervorragende Fernsicht).

### **2.4.2.1 Anzahl, Struktur und Aktivitäten der Besucher**

#### **Die Besucher und ihre Aktivitäten**

Für die Sommersaison liegen keine verlässlichen Daten vor. Die Verkehrssituation lässt jedoch annehmen, dass an Spitzentagen im Herbst ebenfalls bis zu 10.000 Personen den Feldberg besuchen. An den normalen Sommertagen, auch an den Wochenenden sind die Zahlen jedoch deutlich niedriger.

Neben Wanderern, Mountainbikern, Pilzsammlern sind vor allem Spaziergänger und Ausflügler, die nur relativ kurze Zeit am Feldberg verbringen, anzutreffen.

Generell sind die Besucher im Sommer im Schnitt älter als im Winter, und es kommen sehr viel weniger Kinder auf den Feldberg.<sup>19</sup> Die Wanderer sind zu 60 % im Alter ohne Kinder (Durchschnittsalter 49 Jahre).

#### **Die räumliche Verteilung im Feldberggebiet**

Im Sommer dominiert innerhalb des Feldberggebiets eindeutig der Zielpunkt Feldbergerhof mit der Kabinenbahn auf den Seebuck.

75 Prozent der Busfahrgäste mit dem Ziel Feldberg frequentieren die Haltestelle Feldbergerhof. Bei den Pkw-Anreisenden liegt dieser Anteil – betrachtet man die Parkplatzbelegung – noch höher. Dies ist zurückzuführen auf den größeren Anteil an Kurzzeitausflüglern und Spaziergängern. Mit deutlichem Abstand folgen der Bereich Caritashaus sowie die mit dem Pkw anfahrbaren Wanderparkplätze am Herzogenhorn und an der Todtnauer Hütte („Anlieger frei“).

---

<sup>19</sup> Ralf Roth: Entwicklungskonzeption Sporttourismus im Naturpark Südschwarzwald, S. 181.

## Herkunftsorte der Besucher

Über den Besucher-Einzugsbereich des Feldbergs im Sommer liegen kaum Daten vor.

Eine eigene Kennzeichenerhebung wurde am 14.6.2001 (Fronleichnam), also außerhalb der Hauptferiensaison durchgeführt. Es war ein Tag mit trockenem, aber nicht sehr warmem und unsicherem Wetter und in der Folge nur mäßigem Andrang (ca. 2.100 Besucher am Feldbergerhof).

Die Kennzeichenerhebung ergab einen Anteil an Schwarzwaldurlaubern (Fahrzeugkennzeichen außerhalb Baden-Württembergs und der Schweiz) von erstaunlich hohen 57 Prozent. Nur 23 Prozent kamen aus dem Nahbereich, waren also mit Sicherheit Naherholer (Landkreise FR, EM, WT, LÖ, VS, TUT). Die restlichen 20 Prozent kamen aus dem übrigen Baden-Württemberg und der Schweiz und konnten keiner Gruppe eindeutig zugeordnet werden (vgl. auch Anlage 3).

Ankunftszeit	Nahbereich	Mittelbereich	Fernbereich	Summe
vor 10:45	40	30	114	184
10:45 – 11:30	22	18	61 + 1	101
13:00 – 13.45	14 + 1 Bus	15	23	52
15:35 – 16:05	17	17	31	65
16:05 – 16:35	9	8	28	45
Summe	102	257	447	447

Tabelle 6: Erfassung eintreffender Fahrzeuge am Feldbergerhof nach Uhrzeit und Entfernungszonen (14. Juli 2001)

Eine Untersuchung über die Gruppe der Wanderer an einem Wochenende im September kommt hingegen zu dem Ergebnis, dass nur 40 Prozent der Wanderer ihren Wohnort über 100 km vom Feldberg entfernt haben, und rund 50 Prozent aus einer Distanz von bis zu 50 Kilometern kommen<sup>20</sup>.

Beides zusammen weist darauf hin,

- dass der Anteil der Wanderer bei den Naherholern größer ist als bei der Gesamtmenge der Feldbergbesucher und
- dass die Wanderer in größerem Umfang mit Bahn und Bus anreisen als die übrigen Feldbergbesucher.

<sup>20</sup> Polenz, 2000, zit. nach R. Roth, Entwicklungskonzeption Sporttourismus im Naturpark Südschwarzwald, S. 164f.

### Aufenthaltsdauer, An- und Abreisezeiten

Die durchschnittliche Aufenthaltszeit am Feldberg liegt im Sommer mit durchschnittlich 2-3 Stunden deutlich unter jener der Wintersaison. Während die früh anreisenden Wanderer meist längere Zeit am Feldberg verbringen bzw. bei Ganztageswanderungen andere Ziele haben und von dort abreisen, nimmt die Dauer des Aufenthalts bei den später eintreffenden Besuchern immer weiter ab.

Tabelle 7 zeigt, dass der Zustrom zum Feldberg über den gesamten Tag hinweg kontinuierlich stattfindet, von 10 bis 16 Uhr ein hohes Niveau hält und erst danach abflacht. Im deutlichen Gegensatz zum Winter trifft über die Hälfte der Besucher erst nach 13 Uhr am Feldberg ein.

Uhrzeit	Anreisende Personen mit Pkw	Anreisende Personen mit Bus	Gesamt	ÖPNV-Anteil
8-9	20	5	25	20 %
9-10	70	35	105	33 %
10-11	270	76	346	22 %
11-12	250	41	291	14 %
12-13	200	43	243	18 %
13-14	230	23	253	9 %
14-15	260	16	276	6 %
15-16	320	9	329	3 %
16-17	150	4	154	3 %
17-18	60	0	60	0 %
<b>Gesamt</b>	<b>1830</b>	<b>252</b>	<b>2082</b>	<b>12%</b>

Tabelle 7: Anreisende Besucher/innen zum Feldbergerhof am 14.06.2001

### Benutzte Verkehrsmittel bei der An- und Abreise

Insgesamt liegt der Anteil des öffentlichen Linienverkehrs auch im Sommer bei 10-15 Prozent, weitere 5-10 Prozent dürften auf Reisebusse entfallen, während mit 80 Prozent der größte Teil der Besucher mit dem Pkw anreist. Über den Tag hinweg sind jedoch signifikante Unterschiede festzustellen. Dies zeigt Tabelle 7.

Der ÖPNV-Anteil unter den Ganztagesbesuchern, und hier insbesondere unter den Wanderern liegt mit rund 30 Prozent deutlich über dem Durchschnitt. Hingegen spielt die Nutzung des ÖPNV bei den nachmittäglichen Kurzzeitbesuchen praktisch keine Rolle mehr.



### **2.4.2.2 Auftretende Verkehrsprobleme**

Trotz teilweise ebenso hoher Besucherzahlen an den Spitzentagen relativieren sich die Verkehrsprobleme der Sommersaison gegenüber den Spitzentagen im Winter deutlich. Dies ist zurückzuführen auf die kürzere Aufenthaltsdauer und eine deutliche zeitliche Entzerrung der An- und Abreisezeiten gegenüber der Wintersaison.

#### **Parkplatzsituation**

Die kürzere durchschnittliche Aufenthaltsdauer führt zu einem höheren Fahrzeugumschlag auf den Parkplätzen. Jeder Stellplatz kann im Schnitt 2-3 Mal am Tag belegt werden.<sup>21</sup> Dies entspannt die Parksituation gegenüber der Wintersaison erheblich.

An besucherstarken Tagen werden zwar die Parkplätze in den Buchten entlang der B 317 ausgelastet, jedoch wird nicht am Straßenrand (längs-)geparkt wie im Winter.

Ein Problem ist hingegen das unerlaubte Parken an Waldwegefahrdten oder im Gelände abseits der Straße.

Generell fühlen sich die Besucher im Sommer durch parkende Autos stärker in ihrem Landschaftserlebnis beeinträchtigt als im Winter.

#### **Stauungen**

Durch den kontinuierlicheren Zu- und Abfluss der Pkw, deutlich abgeschwächte Stoßzeiten (wie im Winter nach Betriebsende der Lifte) und das Fehlen von behindernden Witterungseinflüssen auf den Verkehr sind Stauerscheinungen im Sommer praktisch nicht zu beobachten.

Auch Behinderungen des ÖPNV treten nicht in nennenswertem Umfang auf.

#### **Fazit**

Die objektiven Verkehrsprobleme sind in der Sommersaison auch an den Tagen mit vergleichbaren Besucherzahlen wie an Winterspitzentagen deutlich entschärft.

Nicht als Verkehrsteilnehmer, jedoch als Touristen empfinden viele Besucher die weitläufigen mit Autos zugedachten Bereiche rund um den Feldbergerhof als störend.

---

<sup>21</sup> Beispiel Großparkplatz Feldbergerhof: bei einem Verkauf von 800 Parkkarten sind im Winter über Mittag alle Parkplätze belegt. Im Sommer ist der Parkplatz bei gleicher Anzahl verkaufter Parkscheine hingegen zu keinem Zeitpunkt über 50 Prozent ausgelastet.

## 2.5 Situation und Probleme des ruhenden Verkehrs

### 2.5.1 Situation des ruhenden Verkehrs

#### Anzahl der Parkmöglichkeiten

##### *Feldberg*

Insgesamt stehen im engeren Feldbergbereich (Feldbergerhof und Feldberg Ort) auf Parkplätzen und entlang der Bundesstraße und der Stichstraße rund 2300 Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Darin enthalten sind die Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesstraße 317 im Abschnitt von der oberen Herzbachkurve (ca. 1,5 km westlich des Ortseingangs Feldberg Ort) bis zur Kreuzlekurve (ca. 1 km östlich des Caritashauses). Die Verteilung der Abstellmöglichkeiten ist in Tabelle 8 zu entnehmen.

<b>Anzahl der Abstellmöglichkeiten Feldberg</b>	<b>Angaben Polizei aus 1992</b>	<b>Zählung 11.2.2001</b>
<b>Feldbergerhof</b>		
Parkplätze Feldbergerhof 1 und 2	500	680
Obere Stichstraße	66	50
Ober Stichstraße Busse		16
Untere Stichstraße	103	98
Ökonomie	21	20
<b>Hebelhof</b>		
Wiesenquelle	62	66
August-Euler-Platz	130	99
Hallenbad	42	40
Kurverwaltung	22	20
<b>Gesamt auf Parkplätzen</b>	<b>946</b>	<b>1089</b>
<b>Parkplätze auf B 317 (jeweils beidseitig)</b>		
Ortseingang Feldberg - obere Herzbachkurve	300	300
Ortseingang Feldberg - Stichstraße	465	498
Stichstraße - Caritashaus	330	330
Caritashaus - Kreuzlekurve	200	200
<b>Gesamt auf B 317</b>	<b>1295</b>	<b>1328</b>
<b>Gesamtzahl aller Stellplätze</b>	<b>2241</b>	<b>2417</b>

Tabelle 8: Anzahl und Verteilung der Pkw-Abstellmöglichkeiten im engeren Feldberggebiet

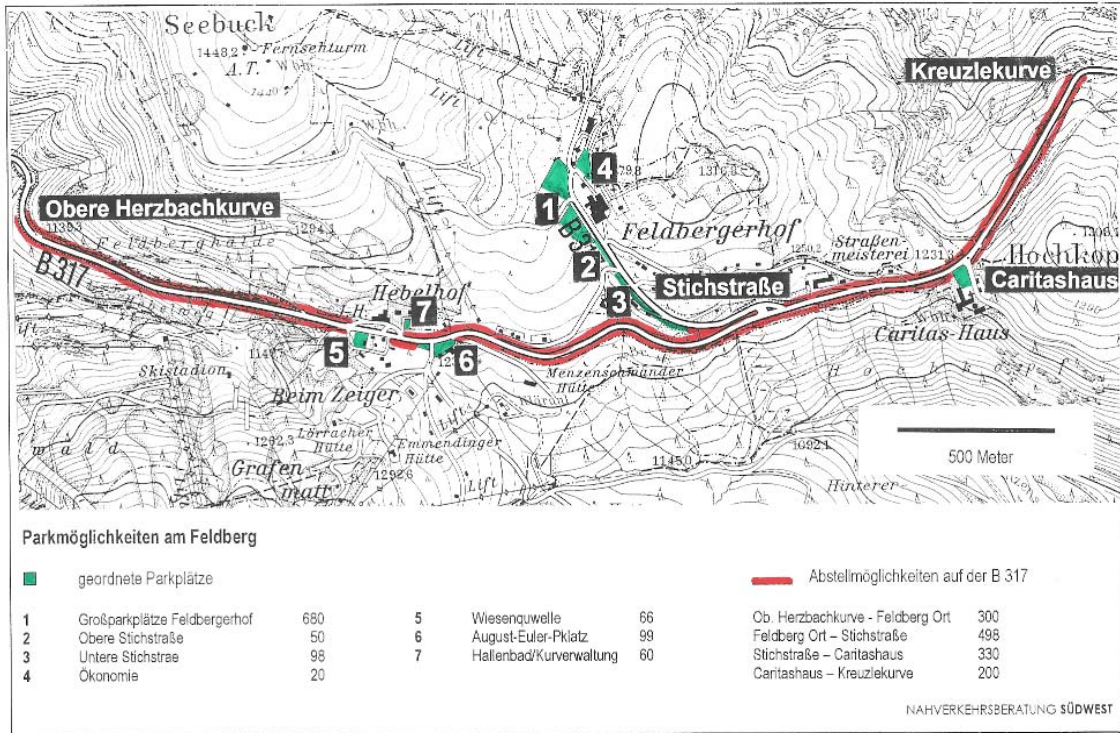


Abbildung 5: Übersicht über die Parkmöglichkeiten am Feldberg

Entwurf und Gestaltung: Hickmann

Die Abstellmöglichkeiten verteilen sich also auf rund 1.000 Stellplätze auf Parkplätzen und rund 1.300 Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesstraße 317. Dabei schwankt die Anzahl der auf dem Großparkplatz Feldbergerhof zur Verfügung stehenden Stellplätze in Abhängigkeit von der Schneemenge. In schneereichen Zeitabschnitten kann sich dort die Zahl durch zusammengeschobenen Schnee um bis zu 150-200 Stellplätze verringern.

### **Fahl**

Hinzu kommen die Parkmöglichkeiten in Fahl, die jedoch nur genutzt werden, wenn die Schneeverhältnisse eine Abfahrt bis nach Fahl erlauben. Dies war in den vergangenen Jahren an den Spitzentagen nicht immer der Fall. Daher sind diese Abstellmöglichkeiten gesondert zu betrachten und können nur bedingt zum Gesamtbestand gezählt werden.

<b>Anzahl der Abstellmöglichkeiten in Fahl</b>	
Parkplätze	220
Parkplatz Bundeswehr	85
<b>Gesamtzahl der Stellplätze</b>	<b>305</b>

Tabelle 9: Anzahl der Pkw-Abstellmöglichkeiten in Fahl

### **Fahrzeugumschlag**

Da nicht alle Besucher den gesamten Tag am Feldberg verbringen, kann ein Teil der Stellplätze über den Tag hinweg mehrfach belegt werden. Untersuchungen haben ergeben, dass bei den gebührenpflichtigen Parkplätzen an Winterspitzentagen von einem Fahrzeugumschlag von 1,25 und bei den gebührenfreien Abstellmöglichkeiten in Nähe der Lifтанlagen von 1,5 auszugehen ist<sup>22</sup>. Bei den weiter entfernten Abstellmöglichkeiten auf der B 317 ist hingegen aufgrund der Füllung zum letzten Zeitpunkt und den langen Fußwegen nur von einer einfachen Belegung auszugehen.

Die Anzahl der insgesamt über den Tag hinweg zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten erhöht sich also etwa um den Faktor 1,3 auf 3120 (ohne Fahl).

Bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 2,9 Personen je Pkw reicht dies - unter den gegebenen Bedingungen teilweise sehr weiter Fußwege - für rund 9000 Gäste aus.

Eine Dokumentation der Füllung der einzelnen Abstellmöglichkeiten für einen Winter- und einen Sommertag findet sich in der Anlage 4.

<sup>22</sup> Erhebung der TA-Akademie am 5.3.2000

## 2.5.2 Probleme

Die in den verschiedenen Jahreszeiten auftretenden Probleme beim ruhenden Verkehr lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Insgesamt steht an den Spitzentagen im Winter zu wenig Parkfläche zur Verfügung.
- Die in zumutbarer fußläufiger Distanz vorhandenen Pkw-Parkplätze reichen vor allem in Feldberg Ort, aber auch am Seebuck / Feldbergerhof nicht aus. Zwar stehen am Feldbergerhof größere Parkplatzkapazitäten zur Verfügung, jedoch werden hier aufgrund der Attraktivität des Ziels auch mehr Abstellmöglichkeiten nachgefragt. Inzwischen gibt es nach Aussagen der Liftbetreiber auch in Fahl einen Parkraum-mangel, wenn die Lifte laufen.  
Der Mangel an Abstellmöglichkeiten verteilt sich also über das gesamte Unter-suchungsgebiet.
- Die Parkprobleme sind nur durch Nutzung der Bundesstraße als Parkplatz halbwegs zu lösen. Dies verursacht aber erhebliche Probleme: nicht nur lange Fußwege und große Unzufriedenheit bei den Besuchern, sondern auch Behinderung des fließenden Verkehrs, Verkehrsgefährdung durch die Vielzahl konkurrierender Nutzungen des Straßenraums (Durchgangsverkehr - Parksuchverkehr - Parken - Wende- und Ran-giermanöver - Einstieg/Ausstieg mitsamt Umziehen - Fußgängerverkehr).
- Der Mangel an (überdachten) Parkplätzen für Dauerparker (Übernachtungsgäste, Personal) und das dadurch bedingte Abstellen der Fahrzeuge über längere Zeiträume führt zu Problemen beim Schneeräumen sowohl der Bundesstraße wie auch der Parkplätze.
- Zum Mangel an Parkplätzen kommt hinzu, dass das Parken völlig unregelt vor sich geht: Es fehlen ein Parkleitsystem sowie Parkeinweiser. Dadurch kommt es zu ineffizientem, extensivem Parken sowie zu unnötigem Parksuchverkehr.
- Durch das räumlich enge Nebeneinander von kostenpflichtigen und kostenlosen Parkplätzen am Feldbergerhof kommt es zu zusätzlichem Parksuchverkehr, Wende-manövern und Stockungen im Verkehrsfluss.
- Das Inkasso am Großparkplatz Feldbergerhof geschieht bei der Einfahrt, dadurch entstehen Rückstaus auf der Stichstraße.
- Im Sommer wird nicht auf der Bundesstraße geparkt, obwohl es in dieser Jahreszeit viel unproblematischer wäre (Wegfallen des Schneeräumens). Dafür wird vermehrt wild im Gelände und auf Waldwegen geparkt.
- Im Sommer werden flächendeckend abgestellte Autos von den Gästen störender empfunden als im Winter.

- Der weitere Ausbau der touristischen Infrastruktur (Liftkapazitäten, Haus der Natur etc.) geschieht bislang ohne begleitende Parkierungskonzeption.

Die Parkplatzsituation wird an den Spitzentagen von 40 Prozent der Besucher als „unzureichend“ bezeichnet.<sup>23</sup>

### **2.5.3 Fazit**

Für den Besucherandrang an Spitzentagen vor allem in der Wintersaison stehen bei weitem nicht genügend Parkplätze zur Verfügung. Zwar ist die Nutzung von Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesstraße möglich, dies führt jedoch zu Nutzungskonflikten auf der Bundesstraße und für die Besucher zu sehr langen Fußwegen.

Durch ein fehlendes Parkierungskonzept, das Fehlen von Leitsystemen und das Nebeneinander von kostenpflichtigen und kostenlosen Parkplätzen entsteht ein intensiver Parksuchverkehr, der die Funktionsfähigkeit des fließenden Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs extrem beeinträchtigt.

---

<sup>23</sup> Ralf Roth: Umweltverträgliche Entwicklungskonzeption Skigebiet Menzenschwand/Feldberg, S.93

## 2.6 Situation und Probleme des fließenden Verkehrs

### 2.6.1 Situation des Straßennetzes und Stauprobleme durch Netzüberlastung

Der Ausbaustandard der B 317 über den Feldberg und der Stichstraße zum Feldbergerhof ist sehr großzügig. Auch die Knotenpunkte sind, wenngleich sie nicht signalisiert sind, großzügig und mit Abbiegespuren ausgelegt.

Aufgrund der besonderen touristischen Situation geben die Daten der amtlichen Straßenverkehrszählung, die tägliche Durchschnittswerte angibt, keine sinnvollen Hinweise auf die Belastungssituation. Über die Belastung an Spitzentagen und hier wiederum in der Spitzenstunde (An- und Abfahrt) geben sie keine Auskunft.

Zählstelle	B 317 zw. Bärental und Caritashaus	B 317 Fahl
Werktage (Mo-Sa) außerhalb der Ferienzeit	3171	2630
Sonn- und Feiertage	7338	5414
Alle Ferienwerktage	5123	3021

Tabelle 10: Anzahl der Kfz im Personenverkehr, Straßenverkehrszählung 1995

Es liegen keine quantitativen Werte für die Belastung der einzelnen Straßenabschnitte und der Knotenpunkte für die Spitzenstunden vor. Anhand der Zählungen der an- und abfahrenden Pkw am Vormittag und am Nachmittag sowie aufgrund der Beobachtungen am Knotenpunkt B 317/Stichstraße kann jedoch davon ausgegangen werden, dass ohne weitere Einwirkungen wie Schneefall oder Parkvorgänge keine länger andauernden Stockungen auftreten und das Straßennetz ausreichend dimensioniert ist.

Kurzzeitig können beim nachmittäglichen Abreiseverkehr Stockungen im Bereich des Linksabbiegers bei der Ausfahrt aus der Stichstraße auf die B 317 Richtung Bärental entstehen.

Bei einsetzendem Schneefall genügen jedoch schon wenige Fahrzeuge ohne Winterausrüstung, um insbesondere an den Gefällstrecken größere und länger andauernde Staus zu verursachen. Dies betrifft vor allem die Hauptabreisezeit an Spitzentagen ab 16 Uhr.

## 2.6.2 Stauprobleme als Folge des Parkraummangels

Der Großteil der Behinderungen des fließenden Verkehrs ist jedoch bedingt durch die Parksituation.

### Stichstraße B 317 - Feldbergerhof

Die Stichstraße zwischen der B 317 und dem Feldbergerhof stellt den größten Flaschenhals dar. Dies ist im Wesentlichen zurückzuführen auf

- Rückstaus durch das Kassiergeschäft bei der Einfahrt in den bewirtschafteten Großparkplatz,
- Rückstaus durch wendende Fahrzeuge vor dem Großparkplatz (die keine Parkgebühren zahlen wollen) und anschließenden Parksuchverkehr,
- wartende Fahrzeuge vor frei werdenden kostenlosen Parkplätzen entlang der Stichstraße,
- Pkw-Fahrer, welche die Mitfahrer samt Skiausrüstung absetzen, bevor sie das Fahrzeug weit entfernt abstellen (Abholung entsprechend).

An Spitzentagen wird bei erschöpftem Parkraum durch die Polizei eine Sperrung der Stichstraße ab dem Abzweig von der B 317 vorgenommen.

Diese Sperrung lässt sich in der heute praktizierten Form allerdings kaum durchsetzen (vgl. Kasten auf S. 18). Dies liegt auch am unkoordinierten Vorgehen von Polizei und Parkplatzbesitzer sowie einem fehlenden dynamischen Parkleitsystem. Eine stundenlange Sperrung der Straße stößt nicht auf Akzeptanz, wenn die regelwidrig einfahrenden Pkw aufgrund der Besucherfluktuation fast alle im gesperrten Bereich einen Parkplatz finden.

### B 317 und Feldberg Ort

Auf der B 317 entstehen Behinderungen für den Durchgangsverkehr, insbesondere durch

- Parksuchverkehr und wendende Fahrzeuge in Feldberg Ort,
- Ein- und Ausparkvorgänge auf der B 317,
- auch hier Pkw-Fahrer, welche die Mitfahrer samt Skiausrüstung vor der Parkplatzsuche absetzen (Abholung entsprechend),
- zusätzlichen Fußgängerverkehr auf der bereits beidseitig beparkten B 317.



### 2.6.3 Fazit

Die meisten Behinderungen im fließenden Verkehr entstehen als Folge des nicht ausreichenden Parkraums in der Nähe der Liftanlagen. Alle anfahrenen Fahrzeuge versuchen zunächst in der Nähe der Liftanlagen einen Parkplatz zu finden und verursachen erheblichen Parksuchverkehr. Wesentliche Ursache für den ungeordneten Verkehrsfluss beim Parksuchverkehr ist das räumlich nahe Nebeneinander von kostenpflichtigen und kostenlosen Stellplätzen sowie das Fehlen eines dynamischen Parkleitsystems.

## 2.7 Situation und Probleme des ÖPNV

### 2.7.1 ÖPNV am Feldberg: Angebot und Nachfrage

#### Schiienenanbindung

Die Feldbergregion ist über die Schienenstrecke Freiburg - Titisee - Feldberg-Bärental - Seebrugg an das Schienennetz angebunden. Auf dem Abschnitt Freiburg-Titisee wird tagsüber an allen Wochentagen ein 30-Minuten-Takt und damit ein sehr guter Fahrplan angeboten. Der Abschnitt Titisee - Feldberg-Bärental (-Seebrugg) wird stündlich bedient (durchgehende Züge von/nach Freiburg). Die Züge in beiden Fahrtrichtungen begegnen sich im Bahnhof Feldberg-Bärental. Dies schafft gute Voraussetzungen für Busanschlüsse in die Feldbergregion aus Richtung Freiburg-Titisee wie auch aus Richtung Schluchsee.

#### SBG-Buslinie 7300

Der engere Untersuchungsraum des Feldbergs wird von der Schiene nicht erreicht. Er wird durch die Buslinie 7300 der SüdbadenBus GmbH bedient. Sie verkehrt von Titisee über den Bahnhof Feldberg-Bärental, Feldbergerhof, Feldberg-Ort nach Todtnau und weiter nach Zell-Schopfheim-Basel. Sie erschließt also den Feldberg sowohl aus Richtung Freiburg-Titisee als auch aus Richtung Wiesental-Todtnau.

In der Regel besteht am Bahnhof Feldberg-Bärental oder in Titisee direkter Anschluss von und zu den Zügen aus/in Richtung Freiburg (sowie in Feldberg-Bärental in/aus Richtung Schluchsee). Richtung Wiesental verkehren die Busse durchgängig ab/bis Schopfheim oder Zell mit Zuganschluss aus/in Richtung Lörrach-Basel.

Im Schienen- wie im Busverkehr reicht aus Richtung Freiburg der Geltungsbereich der Regiokarte (verbundweit gültige Monats- oder Jahreskarte im RegioVerkehrsverbund Freiburg) bis zum Feldberg. Die Zeitkartenbesitzer der Region Freiburg fahren damit kostenlos bis auf den Feldberg.

## Liftbus

Zusätzlich zum Angebot des Linienverkehrs verkehrt seit 1985 während der Skisaison an Wochenenden und in den Schulferien der von den Liftbetreibern finanzierte Liftbus, der tariflich in das Angebot der SBG-Linie integriert ist. Liftkartenbesitzer fahren kostenlos bzw. bekommen den Busfahrpreis beim Kauf der Liftkarte erstattet.

Früher verkehrte der Liftbus stündlich auf der Strecke Titisee - Feldberg, womit der Großparkplatz in Titisee angebunden war. Dies hatte sich in der Vergangenheit allerdings nicht bewährt, da bis heute die überwiegende Mehrheit der Liftbusnutzer mit dem Zug anreist. Daher fährt er inzwischen halbstündlich auf dem Abschnitt zwischen Bahnhof Feldberg-Bärental und dem Feldberg. Vormittags als Zubringer zum Feldberg ab Feldberg-Bärental jeweils zur Minute 05 (nach Zugankunft aus Richtung Freiburg) sowie zur Minute 35 (ohne Zuganschluss). Morgens um 8.30 und mittags um 12.30 wird zusätzlich eine Fahrt bereits ab Titisee angeboten. Am Nachmittag wird halbstündlich ein Abbringer vom Feldberg angeboten.

## Fahrplanangebot

Auf der Linie zum Feldberg besteht damit das folgende Gesamtfahrplanangebot aus Linienfahrten und Liftbus:

	in/aus Richtung Freiburg - Titisee	in/aus Richtung Wiesental - Todtnau
Montag-Freitag	7 Fahrten im 1 oder 2-Std-Takt zwischen 9 und 18 Uhr Zuganschlüsse durchweg in Titisee	7 Fahrten im 1- bis 2-Std-Takt zwischen 9 und 18 Uhr
Samstag und Sonntag	10 Fahrten von 9-19 Uhr (nahezu stündlich) Zuganschluss in Titisee. Zusätzlich von 10-15 Uhr stündlicher Zugabbringer ab Feldberg-Bärental auf den Feldberg, in Gegenrichtung von 15 bis 17 Uhr zusätzlicher Abbringer vom Feldberg. <b>→ in der Lastrichtung des Ausflugsverkehrs zwei Fahrten je Stunde</b>	10 Fahrten von 9-19 Uhr (nahezu stündlich)
Wochenenden und Schulferien in der Wintersaison	Zusätzlich zu den o.g. Linienkursen verkehrt der Liftbus halbstündlich in der jeweiligen Lastrichtung: 8.30 Uhr – 11.00 Uhr in Richtung Feldberg, 15.50 – 17.30 ab Feldberg <b>→ in der Lastrichtung des Ausflugsverkehrs werden je Stunde 4 Fahrten angeboten</b>	10 Fahrten von 9-19 Uhr (nahezu stündlich)

Tabelle 11: Fahrplanangebot im Busverkehr zum Feldberg (Fahrplan 2001)

An den Wochenenden der Wintersaison verkehren damit in der jeweiligen Lastrichtung des Besucherverkehrs zwischen dem Bahnhof Feldberg-Bärental und dem Feldberg vier Busse je Stunde. Allerdings gibt es aufgrund der Fahrplangestaltung auf der Hinfahrt zum Feldberg ab Freiburg nur stündliche Fahrmöglichkeiten. Auf der Rückfahrt am Nachmittag vom Feldberg werden durch wechselnde Anschlüsse an den Bahnhöfen Feldberg-Bärental und Titisee halbstündliche Fahrmöglichkeiten in Richtung Freiburg angeboten – dafür jedoch mit einer langen Wartezeit von rund zwanzig Minuten beim Umstieg am Bahnhof Feldberg-Bärental.

### **Anbindung aus Richtung Falkau-Lenzkirch**

Der Feldberger Ortsteil Falkau sowie die Gemeinde Lenzkirch ist im regulären Busverkehr nicht an den Feldberg angebunden. Daher wurde eine von den beiden Gemeinden finanzierte Freizeitbuslinie der SBG mit vier täglichen Fahrtenpaaren eingerichtet. Die Finanzierung zum Fortbestand der Linie ist derzeit nicht gesichert.

### **Anbindung aus Richtung St. Blasien**

Versuche einzelner direkter Busverbindungen von St. Blasien zum Feldberg in den vergangenen Jahren wurden nicht befriedigend angenommen.

Im ersten Jahr fuhr ein täglicher Shuttle-Bus mit durchschnittlich drei Fahrgästen. Im zweiten Jahr nur noch an drei Tagen je Woche. In der letzten Saison fuhr der Bus nur noch zwei mal je Woche und nur bei Schneemangel im Gebiet Menzenschwand. Dies hat nach Auskunft der Stadt St. Blasien die Auslastung gesteigert.

## **2.7.2 Die Nachfrage im ÖPNV**

### **Wintersaison**

An den Spitzentagen im Winter rund 1.000 Personen auf den Feldberg und wieder zurück befördert<sup>24</sup>. Damit fährt das Bussystem an und manchmal auch über der Kapazitätsgrenze, wie auch Kapazitätsberechnungen bestätigen.

Am Wochenende und während der Schulferien werden nach SBG-Auskunft auch an Schlechtwettertagen stets 500 Personen auf den Feldberg gebracht.

Bei den Nutzern der Busse handelt es sich in erster Linie um jugendliche Fahrgäste mit Snowboard, ältere Fahrgäste sowie Langläufer. Vergleichsweise wenig anzutreffen sind Alpinskiläufer und Familien mit Kindern.

---

<sup>24</sup> Angaben der Südbadenbus GmbH, Niederlassung Schopfheim

90-95 Prozent der (Lift-)Busnutzer reisen mit dem Zug an oder kommen aus dem direkten Einzugsbereich der Buslinien. Es gibt nahezu keine Umsteiger vom Pkw auf den Liftbus (Park + Ride). Dies hat seine Ursache auch im zu geringen Bekanntheitsgrad des Liftbusses: 60 Prozent der mit dem Pkw angereisten Besucher kennen das Liftbus-Angebot nicht.<sup>25</sup>

### Sommersaison

Nach Angaben der SüdbadenBus sieht die Nachfrage auf der Buslinie 7300 zum Feldberg während der Wandersaison von Mai bis November wie folgt aus:

<b>Wochentag</b>	<b>Anzahl der Fahrgäste zum Feldberg</b> (An- und Abreise)
Montag-Freitag	200 Fahrgäste
Samstag	600 Fahrgäste
Sonntag	800 Fahrgäste

Tabelle 12: Anzahl der Busfahrgäste in der Sommersaison

Dabei reisen rund 80 Prozent der Fahrgäste über Titisee bzw. den Bahnhof Feldberg-Bärental an, 20 Prozent kommen aus Richtung Todtnau. Fast alle Fahrgäste haben den Feldberg zum Ziel. Durchreisende Fahrgäste über den Feldberg gibt es praktisch nicht.

Beobachtungen der Busauslastung zeigen, dass im Sommer vor allem die Ganztagesausflügler und hier vor allem Wanderer das Busangebot nutzen. Viele Wanderer fahren mit dem Bus auf den Feldberg und nutzen nach der Wanderung andere Linien für die Rückfahrt (z.B. ab Rincken, Hinterzarten, Zastlertal). Unter den Ausflüglern mit kurzer Aufenthaltsdauer im Feldberggebiet, die großteils erst am Nachmittag eintreffen, ist der Anteil der Busnutzer erheblich geringer.

Anlage 5 gibt einen Überblick über die zeitliche Verteilung der anreisenden Busnutzer für einen Tag der Sommersaison 2001.

<sup>25</sup> Befragung der TA-Akademie am 5.3.2000

## Ziele am Feldberg

Die Bedeutung der einzelnen Haltestellen als Zielpunkte der Fahrgäste stellt sich nach Auskunft der SBG wie folgt dar:

	Sommer	Winter
Feldbergerhof	75 %	55 %
Hebelhof (Feldberg Ort)	25 %	40 %
Caritashaus	0 %	5 %

Tabelle 13: Zielhaltestellen der Busfahrgäste zum Feldberg Sommer/Winter

## Verkehrsanteil des ÖPNV

Im Winter wie im Sommer erreicht der Busverkehr einen Anteil von rund 10-13 Prozent an der Gesamtzahl der Feldbergbesucher (ohne gecharterte Reisebusse).

### 2.7.3 Probleme des ÖPNV-Angebots

Bei der Analyse des ÖPNV-Angebots werden folgende Defizite deutlich:

- Überfüllte Züge:
 

An schönen Winterwochenenden sind bereits die Züge ab Freiburg überfüllt, mit denen 75-80% der ÖPNV-Nutzer zum Feldberg anreisen.
- Mangelnde Buskapazitäten:
 

An Spitzentagen reichen die Beförderungskapazitäten der Busse nicht aus. Fahrgäste müssen teilweise 30 Minuten auf den nächsten Bus warten, verpassen Zuganschlüsse.

  - vormittags ab Bärental auf den Feldberg,
  - nachmittags nach 16.00 Uhr ab Feldberg Richtung Bärental und Titisee. (SBG: „150 wollen mit, 70 davon kommen mit“).

Durch die unzuverlässige Beförderung werden ÖPNV-Kunden vergrault. Im Sommer sind bereits Gelenkbusse, im Winter 15-Meter-Busse (3-Achser) eingesetzt.
- Keine gleichmäßige Auslastung von Liftbus und SBG-Shuttlebussen :
 

Es ist zu beobachten, dass teilweise zwei Wagen nicht im festen Konvoi, sondern in kurzem zeitlichen Abstand fahren. Dadurch ist an Tagen mittelstarker Nachfrage der erste überfüllt, der zweite oftmals leer (vgl. Fahrgastzählung in der Anlage 6).

- **Verspätungen durch Behinderungen im Straßenverkehr:**

Die Busse kommen an Spitzentagen nicht durch das Verkehrschaos (vor allem im Winter). Insbesondere die Stichstraße zum Feldbergerhof ist davon betroffen. Die Verspätungen betragen bis zu 30 Minuten. Dies hat Auswirkungen auf der Restlinie bis Titisee und Zell im Wiesental, Zuganschlüsse werden verpasst. Nach Aussage der SBG bestehen diese Probleme seit 20 Jahren, jedoch fühle sich niemand für deren Behebung zuständig.
- **Haltestellenverlegung vom Feldbergerhof an die B 317:**

Die SBG verlegt daher an Spitzentagen die Haltestelle Feldbergerhof an den Abzweig der Stichstraße von der B 317, um die Verspätungen zu vermeiden. Dadurch haben die Busnutzer einen Fußweg zum Lift am Seebuck von rund 1 km Länge. Der Vorteil des ÖPNV gegenüber dem Pkw-Verkehr (kürzere Fußwege, da keine Parkprobleme) wird dadurch in sein Gegenteil verkehrt: Diejenigen, die durch ihr Verhalten die Parkprobleme reduzieren, haben weitere Fußwege in Kauf zu nehmen als die meisten Pkw-Nutzer.
- **Zuparken der Wendeschleife Hebelhof:**

Die Buswendeschleife kann nur durch Polizeiüberwachungen freigehalten werden.
- **Fehlende Halteplätze / Haltestellenausstattungen:**

Am Feldbergerhof besteht nur ein Halteplatz für beide Richtungen (Titisee und Todtnau). Die Fahrgäste steigen oft in den falschen Bus, was zu weiteren Verzögerungen führt. Auch am Bahnhof Bärenthal ist die Haltestellensituation nicht befriedigend, da keine Aufstellflächen für Fahrgäste sowie ebenfalls nur ein Halteplatz vorhanden sind.
- **Kaum Umsteiger vom MIV auf den Liftbus (P + R)**

In Bärenthal sind keine Parkplätze für einen Umstieg auf den Liftbus vorhanden; An den Zufahrtsstraßen zum Feldberg finden sich keine Hinweise auf den Liftbus bzw. erschöpfte Parkplatzkapazitäten am Feldberg; auch sollte im Liftprospekt ein Hinweis aufgenommen werden, dass der Liftbus für Skifahrer kostenlos ist. Unter den mit dem Pkw angereisten Besuchern ist das recht gute Busangebot daher auch weithin unbekannt. 90-95 % der (Lift-)Busnutzer reisen mit dem Zug an.
- **Fahrplanlücken im Werktagsfahrplan**

Der vergleichsweise gute Fahrplan der Buslinie 7300 weist leider einige Lücken auf. So gibt es z.B. keine Abfahrten um 12.00 Uhr und 13.00 Uhr ab Bärenthal nach den

Zuganschlüssen. Fahrgäste reisen im Vertrauen auf Busanschlüsse mit dem Zug an und kommen ab Bärental nicht weiter.<sup>26</sup>

- Fehlende Direktanbindung aus Richtung St. Blasien.
- Trotz teilweise hoher Fahrplandichten fahren die Busse nicht im Takt (z.B. zwei Busse je Stunde mit 10 min- / 50 min-Wagenfolge).
- Anbindung aus Lenzkirch und Feldberger Teilorten:  
Beim bestehenden Zubringerbus müssen die Fahrgäste in Bärental in den bereits überfüllten Liftbus umsteigen. Zudem ist die Linienführung und vor allem die Fahrplandarstellung für mit der Linienführung nicht vertraute Gäste sehr verwirrend.
- Mangelnde Öffentlichkeitsarbeit insb. bei der Zielgruppe Pkw-Nutzer: Der Liftbus ist überwiegend nicht bekannt. Trotz der sicherlich überdurchschnittlich guten Fahrgastinformation der SBG wird generell für den Schwarzwald bemängelt, dass die Information der Urlaubsgäste über das ÖPNV-Angebot noch unzureichend sei.<sup>27</sup>
- Es fehlt an Serviceeinrichtungen für ÖPNV-Nutzer, z.B. Schließfächer zum Depo- nieren von Gegenständen (als „Kofferraumersatz“).

#### 2.7.4 Fazit

Im Vergleich zu anderen touristischen Zielen besteht am Feldberg bereits heute ein gut ausgebautes ÖPNV-Angebot. Dieses Angebot ist allerdings noch zu wenig bekannt. Angesprochen werden heute nur bereits stark ÖPNV-orientierte Besucher. Bei den Pkw-Nutzern ist das Angebot zu wenig bekannt.

Auch der Busverkehr ist von den Verkehrsproblemen am Feldberg betroffen. Dadurch gehen die wichtigsten Nutzervorteile des ÖPNV verloren:

- An Spitzentagen im Winter fahren die Busse den Feldbergerhof nicht an, so dass gerade für Busnutzer längere Fußwege entstehen als für den Großteil der Pkw-Nutzer.
- Verspätungen infolge von Verkehrsbehinderungen wirken sich im Fall von verpassten Zuganschlüssen für die Fahrgäste heftig aus und führen zu größeren Verlustzeiten als staubedingte Wartezeiten für die Pkw-Nutzer.

Dennoch ist die Nachfrage so groß, dass an den Spitzentagen Kapazitätsprobleme bestehen. Wenn Fahrgäste stehen müssen oder eine halbe Stunde auf den nächsten Bus

---

<sup>26</sup> So zum Beispiel am Dienstag, 16.1.2001 (sonniges Wetter) um 13.00 Uhr: Insgesamt acht Fahrgäste kommen mit dem Zug aus Freiburg und suchen den Bus zum Feldberg.

<sup>27</sup> Naturpark Südschwarzwald e.V.: Konzeption zur nachhaltigen Entwicklung des Naturparks Südschwarzwald, S.82

warten müssen, eignet sich dies nicht um die ÖPNV-Kundschaft zu pflegen und zu gewinnen.

Im Fall von besserer Werbung, einem zuverlässigeren Angebot und größeren Nutzervorteilen (Busfahren bis vor den Lift) dürfte sich die ÖPNV-Nachfrage sicherlich noch steigern lassen.



## 2.8 Zusammenfassende Bewertung und Handlungsbedarf

Für den großen Besucherandrang am Feldberg an den Spitzentagen steht zu wenig geordneter Parkraum zur Verfügung. Es gibt zudem kein Parkierungskonzept oder Parkleitsystem zur Bewirtschaftung des knappen Parkraums.

Durch das Ausweichen auf Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesstraße 317 entstehen für die Besucher weite Fußwege über die befahrene Bundesstraße. Durch das fehlende Lenkungskonzept und den dadurch verursachten Parksuchverkehr entstehen insbesondere im Winter heftige Verkehrsprobleme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr, aber auch für Rettungsfahrzeuge. Die örtliche Verkehrspolizei spricht von „chaotischen Verhältnissen“.

Die Verkehrsverhältnisse an Spitzentagen bringen Ärger bei der An- und Abreise und wirken sich negativ auf die Zufriedenheit der Besucher aus.

Die großräumige Verteilung abgestellter Fahrzeuge beeinträchtigt das Landschaftserlebnis und wirkt sich negativ vor allem auf den naturorientierten Sommertourismus im Schwarzwald aus.

Die heutigen Verkehrsverhältnisse werden damit dem Leitbild einer nachhaltigen touristischen Entwicklung nicht gerecht. Neben den an Winter-Spitzentagen nicht ausreichenden Liftkapazitäten stellt die Verkehrssituation einen limitierenden Faktor für eine weitere qualitätsorientierte touristische Entwicklung dar.

In der Konkurrenzsituation mit anderen (alpinen) Skigebieten und angesichts der wachsenden Ansprüche der Besucher an funktionierende Verkehrskonzepte und ein intaktes Landschaftsbild besteht für die Feldbergregion Handlungsbedarf die bestehenden Verkehrsprobleme zu lösen.

## 3 Trendszenario

### 3.1 Trends im Schwarzwaldtourismus

#### Generelle Trends im Schwarzwaldtourismus

Längerfristig wird im Deutschland-Tourismus mit einem Gästeschwund gerechnet (Stichworte des Images: „zu kalt, zu teuer, zu erlebnisarm“). Der weiter anhaltende Trend zu Kurzurlauben ist auch im Schwarzwald deutlich zu spüren. Der südliche Schwarzwald wandelt sich damit zu einer Region für den Zweit- und Dritturlaub. Der Trend zum Kurzurlaub führt zu einem Wachstum vor allem bei den Städtereisen. Demgegenüber tritt in den klassischen Tourismusregionen das Natur- und Landschaftserlebnis in den Vordergrund.

Um sich im tendenziell schrumpfenden Markt zu behaupten, müssen die Qualitäten ausgebaut werden. Mit dem Gesamtimage des Schwarzwalds werden aus nationaler Sicht folgende positive Eigenschaften in Verbindung gebracht: Landschaft - Naturerlebnis - Gesundheit - Ruhe - Essen und Trinken.

Die im Entwurf vorliegende Naturparkkonzeption Südschwarzwald empfiehlt daher bei der touristischen Weiterentwicklung eine Betonung der landschaftlichen Eigenart.

Andererseits können auch durch hochwertige „Events“ verschiedenster Art hohe Zuwachsraten im Bereich des Sport- und Kulturtourismus erreicht werden.

Die weiter sinkenden Aufenthaltsdauern, der wachsende Anspruch an einen erlebnisorientierten Urlaub und steigende Qualitätsansprüche haben sicherlich auch Konsequenzen für die Verkehrssituation am Feldberg.

#### Tagesausflugsverkehr

Nach einer stetigen Steigerung in den letzten Jahrzehnten stagniert seit einigen Jahren die Anzahl der durchgeführten Tagesausflüge. Jedoch besteht auch bei den Tagesausflügen ein Trend zu attraktiveren und entfernteren Zielen. Die befürchteten negativen Auswirkungen des Tagesausflugsverkehrs auf die Attraktivität der betroffenen Zielregionen für Urlaubsgäste sind nach wissenschaftlichen Untersuchungen bislang nicht zu erkennen.<sup>28</sup> Es ist zu vermuten, dass dieser Trend im Fall der Feldbergregion als touristischem Highlight des Südschwarzwalds zu weiter steigenden Zahlen an Tagesausflüglern führen wird.

---

<sup>28</sup> BBR: Entlastung hoch belasteter Fremdenverkehrsregionen, 1998, S. II

### **Trends bei den Aktivitäten**

Auch bei den Freizeitaktivitäten selbst ist ein Trend zu Aktivitätsmustern mit Aktivitätenkopplungen und kürzeren Aufenthaltszeiten vor Ort zu beobachten. Auch im Winter beobachten etwa die Liftbetreiber eine Zunahme von Kurzzeitskifahrern mit Stundenkarten.

### **Bedeutung der Feldbergregion innerhalb des Südschwarzwalds**

Durch die abnehmende Schneesicherheit im Schwarzwald und die dadurch immer häufiger anzutreffende „Schneeinsellage“ des Feldbergs wächst die Bedeutung des Feldbergs für den Wintersport im Schwarzwald. Auch die im Entwurf vorliegende Naturparkkonzeption des Naturparks Südschwarzwald sieht vor, die sporttouristischen Aktivitäten im Zuge eines Lenkungskonzepts auf einige Teilräume des Naturparks zu konzentrieren, vor allem auf die Feldbergregion.<sup>29</sup>

Auch dies dürfte tendenziell zu einer Zunahme der Besucherzahlen am Feldberg führen.

## **3.2 Perspektiven und Planungen für den engeren Feldbergbereich**

### **Naturschutz und Tourismus**

Die Ausweisung des Feldberggebiets als Naturschutz- bzw. Landschaftsschutzgebiet begrenzt die Möglichkeiten des Ausbaus der touristischen Infrastruktur.

Ein Ausbau der Liftanlagen für den Alpinskielauf kann nur in einer Modernisierung bzw. Qualitätserhöhung der bereits bestehenden Anlagen auf den bereits in Anspruch genommenen Flächen bestehen. Ausweitungen der genutzten Flächen sind nicht möglich.

Daher kommen nur Ausbaustrategien der Qualitätserhöhung oder der intensiveren Nutzung bestehender Einrichtungen und Flächen in Frage.

---

<sup>29</sup> Ralf Roth: Entwicklungskonzeption Sporttourismus im Naturpark Südschwarzwald, Karte 31

## **Ausbau der Liftkapazitäten**

Die Kapazitäten der Skilifte sind dem Ansturm der Besucher an Spitzentagen nicht gewachsen. An solchen Tagen sind Wartezeiten an den Liften von 20 Minuten die Regel, am besonders frequentierten Grafenmatlift von bis zu 90 Minuten.<sup>30</sup> Siebzig Prozent der Skifahrer beurteilen das Kriterium Wartezeiten am Feldberg als „verbesserungswürdig“ bis „unzureichend“.

### ***Durchgeführte Maßnahmen***

In den vergangenen Jahren wurden bereits eine Reihe von Ausbauten der touristischen Infrastruktur realisiert. Am Seebuck hat die Sechsesselbahn (im Sommer Kabinenbahn) den alten Sessellift ersetzt, ein neuer Doppelschleplift hat den vorherigen Babylift ersetzt. An der Talstation der neuen Sechsesselbahn wurde mit dem sogenannten „Service- und Eventcenter“ die notwendige tourismusbezogene Infrastruktur geschaffen (Gastronomie, Toiletten, Skidepotraum).

Im Bereich der Fahler Liftanlagen wurden eine neue Doppelsesselbahn, Beschneiungsanlagen sowie der Ausbau des Zielauslaufs der Weltcupstrecke realisiert. Noch keine Modernisierungsmaßnahmen wurden im Bereich der St. Blasier Skilifte (Bereich Grafenmatt) vorgenommen.

Ende 2001 geht das für 7 Mio DM erbaute Haus der Natur am Feldbergerhof in Betrieb. Neben dem Sitz der Naturparkverwaltung wird das Haus mit naturbezogenen Ausstellungen ein weiterer Anziehungspunkt im Bereich Feldbergerhof sein. Gleichzeitig sind durch den Bau eine Reihe von Parkplätzen in diesem Bereich entfallen.

### ***Geplante Maßnahmen***

In den kommenden Jahren sind Investitionen in Höhe von 15 Mio DM in die Modernisierung der Liftanlagen im Bereich des St. Blasier Liftbetriebs (Grafenmatlift) mit Schneedepots und Beschneiungsanlagen vorgesehen.

Durch den Ausbau soll die Kapazität dieser Liftanlagen um 1.200 Personen je Stunde erhöht werden.

Durch die Verlängerung des Zeigerliftes als neuem Sessellift und den Bau einer für Skifahrer befahrbaren Holzbrücke über die B 317 am Fuß der Zeigerabfahrt sollen die beiden bislang durch die Bundesstraße getrennten Skigebiete auf der Seebuck- und der Grafenmattseite verbunden werden.

Im Fahler Teil des Skigebiets ist der Neubau einer Sesselbahn ab Fahl anstelle des bisherigen, sehr steilen Ahornbühl-Schleplifts geplant. Die Kosten betragen rund 4 Mio. Euro. Mit dieser Sesselbahn kann das Fahler Gebiet besser erschlossen werden, auch wenn eine Talabfahrt bis Fahl aus Gründen des Schneemangels nicht möglich ist. Die Finanzierung dieser Maßnahme ist noch nicht gesichert.

---

<sup>30</sup> Prof. R. Roth im Rahmen einer mündlichen Befragung, Februar 2001

Die in den vergangenen Jahren entstandene Planung einer Kabinenbahn von Menzenschwand bis zur Menzenschwander Hütte zur direkten Anbindung des Bereichs Menzenschwand/St. Blasien an die Skigebiete des Feldbergs wird aus Gründen des Naturschutzes und absehbarer mangelnder Wirtschaftlichkeit derzeit nicht weiterverfolgt.

### **Übrige touristische Infrastruktur**

Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Hotels Feldbergerhof und dem Bau des Hauses der Natur wurde für den Bereich Feldbergerhof ein Bebauungsplan aufgestellt, welcher eine Neuordnung dieses Areals vorsieht.

Danach sollen die bestehenden ebenerdigen Großparkplätze zugunsten eines Parkdecks entfallen und rekultiviert werden. Der Bereich zwischen Feldbergerhof und Haus der Natur soll vom Pkw-Verkehr frei gehalten werden, die Bushaltestelle soll vor dem Haus der Natur angelegt werden und damit näher an die touristischen Einrichtungen rücken.

### **Parkmöglichkeiten**

Folgende Überlegungen und Planungen zur Verbesserung der Parksituation wurden bislang von den verschiedenen Seiten entwickelt:

- Parkhaus Feldbergerhof mit 800 Stellplätzen gegenüber dem Hotel Feldbergerhof. Überlegungen in der Gemeinde gehen inzwischen von einer Kapazität bis zu 1300 Stellplätzen aus.
- Parkdeck in Fahl mit 230 Stellplätzen.
- Einrichtung eines Bus-Shuttles („Trolley“), welcher entlang der B 317 verkehrt und bedarfsweise hält, um die Besucher, insbesondere Skifahrer zu den Liften Grafenmatt /Feldberg Ort und von dort zurück zu bringen.

An Naturschutzbelangen und Bedenken der in der Planungshoheit zuständigen Gemeinde Feldberg gescheitert sind hingegen Überlegungen der Liftbetriebe der Stadt St. Blasien, einen Parkplatz mit 250 Stellplätzen an der Menzenschwander Hütte einzurichten.

Die Maßnahmen werden ausführlicher im Kapitel 4.5.2 beschrieben.

## 3.3 Ableitbare Entwicklung der Besucherzahlen

### 3.3.1 Auswirkungen auf die Besucherzahlen

Die absehbaren Entwicklungen lassen die folgenden Auswirkungen auf die Besucherzahlen am Feldberg erwarten:

- Steigende Zahl der Gästeankünfte bei Verkürzung der Aufenthaltsdauer

Es kann davon ausgegangen werden, dass (nahezu) jeder Gast im Südschwarzwald während seines Aufenthalts zumindest einmal den Feldberg ansteuert. Auch bei einer stagnierenden Übernachtungszahl als Folge von mehr Gästen mit geringerer Aufenthaltsdauer ist daher mit einer Zunahme der Feldbergbesuche zu rechnen.

- Trend zu attraktiveren Zielen bei Tagesausflügen

Innerhalb des Schwarzwaldes dürfte der Feldberg als Topziel von dieser Entwicklung bei den Tagesausflügen profitieren. Andererseits kann der Schwarzwald insgesamt Tagesausflügler an noch attraktivere Ziele (in der Wintersaison z.B. an Skigebiete im Alpenraum) verlieren.

- Zunehmender Schneemangel

Der langjährige Trend zu geringeren Schneemengen führt den Feldberg in eine immer häufigere sogenannte „Schneeeinsellage“ innerhalb des Schwarzwaldes und führt ihm daher Wintersportler zu. Andererseits kann der Schneemangel insgesamt zu einem verstärkten Ausweichen von Wintersportlern in den Alpenraum führen.

- Besucherlenkung innerhalb des Naturparks Schwarzwald

Eine Konzentration der sporttouristischen Aktivitäten auf die Feldbergregion wird zu einer Zunahme der Besucherzahlen führen.

- Haus der Natur

Das Haus der Natur als weiterer Anziehungspunkt am Feldberg wird zusätzliche Besucher anziehen.

- Ausbau der Liftkapazitäten

Bislang sind neben den beschränkten Parkmöglichkeiten die fehlenden Liftkapazitäten mit der Folge langer Wartezeiten ein wesentlicher limitierender Faktor für die Besucherzahlen an den Spitzentagen der Wintersaison. Sollten diese Kapazitäten, wie geplant, erhöht werden, so erhöht sich die Attraktivität des Skigebiets mit der Folge steigender Besucherzahlen.

- Steigende Qualitätsansprüche der Besucher

Die steigenden Ansprüche der Besucher führen dazu, dass die Ansprüche an die Infrastruktur steigen. Fußwege von über 1000 Metern von einer Autoabstellmöglichkeit

bis zum Lift werden immer weniger akzeptiert. Dies kann zu einem limitierenden Faktor in der Weiterentwicklung des Feldbergtourismus werden.

### **Schlussfolgerung**

In der Gesamtschau der absehbaren Entwicklungen dürften die Besucherzahlen am Feldberg aufgrund der beschriebenen Entwicklungen zukünftig eher zu- als abnehmen.

### **3.3.2 Zeitliche Verteilung der Besucher**

Für die Fragen der Verkehrsbelastung ist jedoch nicht nur die Gesamtzahl der Besucher am Feldberg entscheidend, sondern auch deren zeitliche Verteilung. Vor diesem Hintergrund sind folgende Trends zu beachten:

- Aufenthaltsdauer am Feldberg sinkt

Mit einer abnehmenden Aufenthaltsdauer der Gäste im Schwarzwald sinkt auch die Aufenthaltsdauer an einzelnen Ausflugszielen bzw. bei einzelnen Aktivitäten. Verstärkt werden mehrere Ziele und Aktivitäten zu einer Tagestour zusammengefasst. Bereits in den vergangenen Jahren ist beispielsweise ein Trend beim Skifahren von der klassischen Ganztagesaktivität hin zur Halbtages- oder Stundenaktivität zu verzeichnen. Die Zahl der Besucher die sich gleichzeitig am Feldberg aufhalten, dürfte daher relativ zur Gesamtbesucherzahl abnehmen.

- Zeitliche Flexibilität in der Freizeitgestaltung

Die zunehmende zeitliche Flexibilität im Berufsleben und die wachsende Anteil an junggebliebenen Senioren außerhalb des Erwerbslebens wird dazu führen, dass noch stärker auf nachfrageschwächere Tage ausgewichen werden kann.

Im Winter ist bereits in den vergangenen Jahren zu beobachten, dass die Besucherzahlen an den Werktagen ansteigen und ein Trend von bislang sehr stark ausgeprägten Spitzen an den Wochenenden hin zu einer etwas gleichmäßigeren Verteilung der Nachfrage über die gesamte Woche festzustellen ist.

### **3.3.3 Fazit**

Insgesamt sind in der Zukunft höhere Besucherzahlen am Feldberg zu erwarten. Durch überlagerte Trends der verkürzten Aufenthaltsdauer und höherer zeitlicher Flexibilität wird dies nicht in gleichem Umfang zu einer Zunahme der Besucherzahlen an Spitzentagen führen, jedoch zu einem „Auffüllen“ bislang weniger nachfragestarker Tage.

### 3.4 Auswirkungen auf die Verkehrssituation

Verkehrsprobleme treten am Feldberg vorrangig an den Tagen mit Besucherspitzenwerten auf. Die beschriebenen zu erwartenden Trends haben Auswirkungen auf die Nachfrage an den Spitzentagen und damit auch auf die Verkehrssituation am Feldberg.

In der nachstehenden Tabelle sind diese Trends und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsprobleme an den Spitzentagen in qualitativer Weise zusammengefasst.

Trend	Auswirkung auf die Verkehrssituation	Wachstum der Verkehrsprobleme?
Verkürzung der Aufenthaltsdauer bei gleicher Übernachtungszahl Gästeanzahl steigt	Jeder Gast will einmal zum Feldberg.  Besucherzahl steigt  Aufenthaltsdauer am Feldberg sinkt	+  -
Tagestouristen: Zahl stagniert, Trend zu attraktiveren Zielen	Feldberg als Topziel profitiert  Verlust von Gästen an die Alpen?	+  -
Zunehmender Schneemangel	Schneeinsellage  Besucherzahl steigt  Ausweichen in die Alpen?	+  -
Besucherlenkung innerhalb des Naturparks Südschwarzwald	Feldberg als zentrales Wintersportgebiet  Besucherzahl steigt	+  
Haus der Natur	Mehr Nachfrage	+
Ausbau der Liftkapazitäten	Wartezeiten am Lift nehmen als Engpassfaktor ab, die Attraktivität steigt und damit die Besucherzahl	+
Höhere Qualitätsansprüche der Besucher	Sensibilität für Parkplatz- und Verkehrsprobleme wächst – Probleme werden stärker wahrgenommen	+
Flexibilisierung der Arbeitswelt Immer mehr „Junge Alte“	Besucherspitzen werden entschärft	-

Tabelle 14: Zukunftstrends im Feldbergtourismus und Auswirkungen auf die Verkehrsprobleme



Es überlagern sich verschiedene Trends mit gegenläufigen Auswirkungen. Im Rahmen eines Trendszenarios kann jedoch davon ausgegangen werden,

- dass aufgrund der steigenden Besucherzahlen die Verkehrsprobleme insgesamt zunehmen,
- dass weniger mit einer weiteren Zuspitzung an den Spitzentagen zu rechnen ist, jedoch insgesamt Verkehrsprobleme an einer wachsenden Zahl von Tagen eintreten werden.

## 4 Anforderungen an ein integriertes Verkehrsentwicklungskonzept

Die besonders komplexe Verkehrssituation am Feldberg als hochoberistischem Raum erfordert eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung, die sich nicht auf reine verkehrsplanerische Maßnahmen innerhalb eines Verkehrsträgers beschränkt. Es sind verkehrsträgerübergreifende Ansätze zwischen Pkw- und Busverkehr einzubeziehen. Auch besucherlenkende Maßnahmen in zeitlicher Hinsicht (Lenkung auf nachfrage-schwache Tage) oder räumlicher Hinsicht können einen Beitrag zur Entspannung der Verkehrssituation leisten. Diese Ansätze werfen Fragen hinsichtlich der Wechselwirkungen zwischen Verkehrsstruktur und Tourismusstruktur auf. Damit müssen zugleich Ziele der weiteren touristischen Entwicklung diskutiert werden.

Die touristische Infrastruktur für den Wintersport (Alpinski) am Feldberg befindet sich in einem Ausbauprozess. Bestehende Lifтанlagen werden modernisiert, ausgebaut und ihre Kapazität erhöht.

Heute stellen sowohl die Liftkapazitäten wie auch die Verkehrsinfrastruktur Engpässe an den Spitzentagen dar. Für die Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur ist von Bedeutung, welche weitere Strategie mit diesem Ausbau der Lifтанlagen verfolgt wird:

- Qualitätsstrategie

Der Ausbau der Lifтанlagen wird dazu genutzt, die Wartezeiten für die Gäste zu verkürzen und damit die Qualität des Aufenthalts zu erhöhen. Eine weitere Steigerung der Besucherzahlen an den Spitzentagen wird also bewusst nicht angestrebt. Die Besucherzahl wird durch die Verkehrsinfrastruktur limitiert. Diese sollte ebenfalls geordnet und qualitativ verbessert (Abbau von Behinderungen), aber nicht in der Kapazität erweitert werden.

- Quantitätsstrategie

Durch den Ausbau der Lifтанlagen sollen auch an den Spitzentagen noch größere Besucherzahlen bewältigt werden können. Wird eine solche Entwicklung gewünscht, so wird die Verkehrsinfrastruktur zu einem immer größeren Engpassfaktor. Sie müsste dann nicht nur qualitativ verbessert, sondern auch quantitativ verbessert werden.

Aufgrund der steigenden Qualitätserwartungen der Besucher, des stagnierenden Wintersportmarktes in Deutschland, der Konkurrenzsituation mit anderen Skigebieten im Alpenraum und anderen konkurrierenden kostengünstigen Freizeit- und Urlaubsformen kann eine erfolgsversprechende Strategie nur in einer nachhaltigen, qualitätsorientierten Entwicklung liegen.

Dabei sind stets Abwägungen zwischen Zielkonflikten zu treffen. So ist beispielsweise zu beobachten, dass eine gute Parksituation immer entscheidender für die Akzeptanz von Skigebieten wird, andererseits fühlen sich die Besucher, sind sie erst einmal ausgestiegen, zunehmend vom Autoverkehr belästigt.

### **Naturpark Südschwarzwald**

Die Feldbergregion ist Bestandteil und touristischer Kernraum des Naturparks Südschwarzwald. Im Rahmen der Erarbeitung einer Naturparkkonzeption beschäftigt sich auch der Naturpark mit Fragen der weiteren Verkehrsentwicklung.

Die bislang im Entwurf vorliegende Konzeption ist ebenfalls von einer nachhaltigen, qualitätsorientierten Entwicklung geleitet. Sie beschäftigt sich in diesem Zusammenhang mit den vom (touristischen) Verkehr ausgehenden Belastungen für den Erholungsraum. Als zu ergreifende Maßnahmen werden vor allem der Ausbau von Bus- und Bahn-Konzepten im Freizeitverkehr vorgeschlagen. Daneben wird das Thema von Verkehrslenkungskonzepten in hochbelasteten Teilräumen angesprochen.<sup>31</sup>

Auch die Entwicklungskonzeption Sporttourismus fordert, dass die weitere sporttouristische Entwicklung von einem konsequenten Abbau der verkehrsbedingten Umweltbelastungen begleitet sein soll. Auch hier wird die Förderung des ÖPNV angesprochen.<sup>32</sup>

### **Verkehrskonzepte in anderen Tourismusregionen**

Eine Reihe prominenter Tourismusorte haben in den vergangenen Jahren vorbildliche Verkehrskonzepte umgesetzt, welche die störenden Auswirkungen des Autoverkehrs minimieren. Die Palette reicht von autofreien Urlaubsorten in peripheren Talschlusslagen ohne Durchgangsverkehr (v.a. in den Alpen) über Sperrungen von Teilbereichen für den Tagesausflugsverkehr in größeren Ortschaften (z.B. Oberstdorf) bis hin zu Sperrungen großräumiger hochsensibler Areale oder einzelner Teilräume ohne technische Tourismusinfrastruktur (z.B. Nationalpark Bayerischer Wald, Belchen).

---

<sup>31</sup> vgl. Naturpark Südschwarzwald. Konzeption zur nachhaltigen Entwicklung des Naturparks Südschwarzwald, Waldshut 2000, Seite 109 und 118

<sup>32</sup> R. Roth: Entwicklungskonzeption Sporttourismus im Naturpark Südschwarzwald, Köln 2000, S. 109

Mit all diesen Modellen ist die Feldbergregion nur bedingt zu vergleichen. Insbesondere bei den Orten mit relevantem Wintersporttourismus ist zumeist der Anteil der im Ort wohnenden Übernachtungsgäste deutlich höher, bei denen eine Tagesanreise entfällt. Zudem sind sie durch eine deutlich gleichmäßigere Auslastung über die Saison hinweg und geringere Nachfragespitzen geprägt. Eine ausgesprochene Besonderheit stellt auch die B 317 dar, die sogar das Skigebiet am Feldberg unmittelbar durchfährt.

Daher können keine fertigen Konzepte aus anderen Regionen auf den Feldberg übertragen werden. Eine ganze Reihe von bewährten Einzelmaßnahmen haben jedoch Eingang in die Vorschläge dieser Studie gefunden.

## 5 Maßnahmenkatalog zur Ordnung und Verbesserung der Verkehrssituation

Um einen systematischen Überblick über die möglichen Maßnahmen zu geben, werden sie in diesem Kapitel nach verkehrsplanerischen Ansatzpunkten zusammengestellt. Aus diesem Maßnahmenkatalog werden bei der Entwicklung von Szenarien in diesem Bericht einzelne Maßnahmenbündel herausgegriffen und kombiniert.

### 5.1 Maßnahmenkatalog zur Optimierung des Pkw-Verkehrs

#### 5.1.1 Verkehrs- und Parkraummanagement innerhalb des engeren Feldberggebiets

Bei der Analyse der Verkehrsprobleme am Feldberg wurde deutlich, dass die meisten Probleme im Bereich des fließenden Verkehrs unmittelbar oder mittelbar durch die Knappheit an Pkw-Abstellmöglichkeiten verursacht sind. Grundsätzlich sollten daher in die kritischen Bereiche nicht mehr Fahrzeuge einfahren dürfen als dort auch Parkplätze zur Verfügung stehen.

Die nachstehenden Maßnahmen wurden von unterschiedlichen Seiten vorgeschlagen oder im Rahmen dieser Studie entwickelt. Einige dieser Maßnahmen sind im Rahmen verfeinernder Planungen nochmals auf ihre Umsetzbarkeit in der konkreten Situation zu überprüfen und ggf. anzupassen.

**M 1**

#### Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems

Ein solches Parkleitsystem zeigt – über ein automatisiertes Zähl- und Erfassungssystem – aktuell die in den einzelnen Bereichen noch verfügbaren Parkraumkapazitäten an. Es lenkt die Besucher dorthin und reduziert damit den Parksuchverkehr. Diese Einrichtungen sind aus städtischen Parkleitsystemen bekannt. Es ist zu überprüfen, ob die Kosten eines solchen Systems angesichts der geringen Anzahl an Einsatztagen gerechtfertigt sind.

**M 2**

#### Einrichtung eines abgestuften Parkraumbewirtschaftungskonzepts

Um unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden sollten die Parkgebühren grundsätzlich mit dem Abstand von den begehrtesten Zielpunkten abnehmen. In der unmittelbaren Nähe der Zielpunkte sollten daher – anders als heute –

nicht kostenlose Parkplätze direkt neben kostenpflichtigen Parkplätzen liegen. Dies bedeutet die Umwandlung eines Teils der bislang kostenlosen öffentlichen Parkplätze in kostenpflichtige Parkplätze.

**M 3****Verlegung des Parkplatzinkassos am Zielpunkt Feldbergerhof**

Durch eine Verlegung des Inkassos an den Beginn der Stichstraße zum Feldbergerhof (Abzweig von der B 317) können die Verkehrsverhältnisse auf der Stichstraße beruhigt werden. Sobald im Bereich der Stichstraße keine Parkplätze mehr zur Verfügung stehen, erfolgt eine Sperrung der Zufahrt.

**M 4****Nutzung der Abstellmöglichkeiten entlang der B 317 nur als Überlaufstellplätze**

Vorrangig sollten die geordneten Parkplätze gefüllt werden. Deshalb ist eine Freigabe von Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesstraße erst nach Füllung dieser Parkplätze zu prüfen.

**M 5****Bau der Sesselbahn Fahl – Grafenmatt und Ausbau von Fahl als Auffangparkplatz für bestimmte Nutzergruppen**

In Fahl ist der Bau einer Sesselbahn anstelle des bestehenden Schlepplifts auf die Grafenmatt geplant. Die Finanzierung ist noch nicht gesichert. Nach dem Bau der Bahn in Fahl könnten Besucher mit Ziel Herzogenhorn (Langläufer sowie Langzeitparker / Übernachtungsgäste) auf Parkplätze in Fahl gelenkt werden.

**M 6****Getrennte Unterbringung der Dauerparker**

Um die Schneeräumung sicherzustellen, müssen Dauerparker (Übernachtungsgäste, Personal) abseits der B 317 und der normalen Parkplätze ausreichenden Parkraum finden. Dazu ist eine Garagenlösung zu prüfen, als Bestandteil eines eventuellen Parkdecks am Feldbergerhof oder als gesonderte Einrichtung in Feldberg Ort.

**M 7****Höhere Ausnutzung der Parkplätze durch Einsatz von Parkeinweisern**

Zur besseren und geordneteren Auslastung der Parkplätze wünscht die Polizei einen verstärkten Einsatz von Parkeinweisern.

**M 8****Einrichtung eines Niederflur-Busshuttles entlang der B 317**

Ein Skifahrer-Shuttle in Form eines geräumigen Niederflurbusses, ggf. ohne Sitzplätze, welcher permanent auf den beparkten Abschnitten der B 317 pendelt und die Skifahrer zwischen ihren Autos und den Liften befördert, kann die Akzeptanz der Parkmöglichkeiten entlang der B 317 erhöhen.

Aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten und der erforderlichen Anzahl an Stehplätzen ist dafür möglicherweise ein Sonderfahrzeug (ggf. ein Zweirichtungsfahrzeug) nötig, das nur an wenigen Tagen im Jahr benötigt wird und bei dessen Einsatz sich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit stellen wird.

**M 9****Verbesserte Räumung der Parkplätze**

Durch eine besser organisierte, aber damit auch aufwändigere Räumung der vorhandenen (Groß-)Parkplätze (Konzentration der Dauerparker in Garagen, Fräsen und Abfahren anstelle des Zusammenschiebens des Schnees) können in schneereichen Phasen die vorhandenen Parkplatzkapazitäten besser ausgenützt werden.

**M 10****Teilweise Aufhebung von Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesstraße und Anlage eines Fußwegs**

Um das linienhafte Parken entlang der Bundesstraße 317 mit all seinen Problemen (Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit, Schneeräumen, Beeinträchtigung des Landschaftsbilds) zu beseitigen, sollten die provisorischen Abstellmöglichkeiten auf der Bundesstraße aufgehoben werden.

Dabei bestehen verschiedene Möglichkeiten:

- Aufhebung der Abstellmöglichkeiten auf der Bundesstraße insgesamt oder
- Umbau der Bundesstraße auf ortsnahen Abschnitten derart, dass Parken nur noch einseitig vorgesehen und möglich ist. Der gewonnene Platz kann für einen Fußweg auf der von der Bundesstraße abgewandten Seite der Parkreihe genutzt werden. Dieser Fußweg muss allerdings im Winter gesondert (mit einer Fräse) geräumt werden. Die ortsnahen Abschnitte der B 317 mit Parkstreifen werden von den Außerortslagen durch eine Torsituation (Straßenumbau) abgetrennt.

**M 11****Die Parkgebühren für Skifahrer in den Preis des Liftpasses integrieren**

Da die Besucher ungern zwei Mal den Geldbeutel öffnen, kann für Liftnutzer die Parkgebühr in den Fahrpreis der Lifte integriert werden. Dies kann allerdings dem Ziel zuwiderlaufen, Nutzervorteile für die Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewähren.

**M 12****Anlage von gesonderten Haltebuchten für Reisebusse**

Um Behinderungen durch Reisebusse zu verringern, sollten am Feldbergerhof sowie in Feldberg Ort gesonderte Halteplätze abseits der Verkehrsflächen für ankommende und abfahrende Reisebusse, für den Ein- und Ausstieg angelegt werden. Die Busse selbst können an entfernteren Orten abgestellt werden.

## 5.1.2 Ausbau der Parkplatzkapazitäten

**P 1**

### **Bau eines Parkhauses/Parkdecks Feldbergerhof**

Dieser Vorschlag sieht vor, den Parkraum auf den Bereich Feldbergerhof als ganzjährigen Brennpunkt des Feldberg-Tourismus zu konzentrieren.

Ein solches Vorhaben ist bereits im rechtsgültigen Bebauungsplan Feldbergerhof enthalten. Als Standort ist der heutige Großparkplatz gegenüber dem Hotel Feldbergerhof ausgewiesen. Ein Drittel der Parkplätze ist unterirdisch anzulegen und die Oberkante des Parkdecks darf nicht mehr als vier Meter über dem Niveau der Stichstraße liegen. Es soll eine teilweise begrünte Oberfläche erhalten. Der zweite Großparkplatz zwischen Haus der Natur und Seebucksesselbahn soll renaturiert werden. Im Bebauungsplan Feldbergerhof wurde bereits ein entsprechendes Parkdeck mit 800 Stellplätzen vorgesehen. Dies käme einer räumlichen Umschichtung der heute am Feldbergerhof vorhandenen Stellplätze gleich. In der Gemeinde Feldberg wird jedoch auch an ein Parkdeck mit 1300 Stellplätzen gedacht, dessen Kosten mit rund 14 Mio. Euro angegeben werden.

Voraussetzung für eine wirtschaftliche Umsetzbarkeit ist ein Gesamtparkkonzept auf Ebene des Liftverbundes. Das Parkdeck muss dann die Grundlast aller Parkvorgänge am Feldberg übernehmen. Alle übrigen Parkplätze müssen ebenfalls bewirtschaftet werden. Die Parkmöglichkeiten entlang der Bundesstraße 317 müssen entfallen oder können höchstens als Überlaufventil an absoluten Spitzentagen dienen.

**P 2**

### **Bau eines zusätzlichen Parkdecks in Fahl**

Ein Ausbau der Parkmöglichkeiten in Fahl hätte den Vorteil, dass (im Winter) dort ein Teil des Verkehrs abgefangen würde, der dann erst gar nicht den engeren Feldbergbereich erreichen würde. Aufgrund des häufigen Schneemangels in Fahl ist dafür der Bau der geplanten 4er-Sesselbahn ab der Talstation Fahl unabdingbare Voraussetzung. Überlegungen gibt es für ein Parkdeck mit zusätzlichen 230 Stellplätzen. Erste planerische Entwürfe hierzu liegen vor. Allerdings sind die topografischen Verhältnisse in Fahl für die Anlage größerer Parkieranlagen nicht günstig.

**P 3**

### **Bau einer Garage für Dauerparker in Feldberg Ort**

Um das Problem des Schneeräumens auf den Parkplätzen und den Straßen zu entschärfen wird von verschiedener Seite eine ausreichende Parkmöglichkeit für Dauerparker/Übernachtungsgäste in Feldberg Ort gefordert. Der genaue



Bedarf wäre zu ermitteln, sie dürfte aber mit 50 Stellplätzen ausreichend dimensioniert sein. Es ist eine Finanzierung über die Nutzer anzustreben.

**P 4****Parkplatz bei der Menzenschwander Hütte mit 250 Stellplätzen**

Der Wunsch der Stadt St. Blasien für die Anlage eines Parkplatzes mit rund 250 Stellplätzen in der Nähe ihrer Liftanlagen wurde im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens der Gemeinde Feldberg verworfen.

**P 5****Zusätzliche Parkplätze entlang der B 317**

Dieser Vorschlag zielt auf eine weitere Verbreiterung der B 317 an den Stellen, an denen dies topografisch möglich ist und eine Erhöhung der Parkplatzzahl durch eine Umwandlung von bisherigen Längsparkplätzen in Querparkplätze. Diese Parkplätze sollen durch einen Buspendeldienst (s.o. „Niederflur-Busshuttle“) an die Lifte angebunden werden.

Neben ökologischen Problemen ist die straßenverkehrsrechtliche Machbarkeit kritisch zu sehen (Ein- und Ausparkvorgänge auf einer Bundesstraße im Außerortsbereich).

### **5.1.3 Fazit: Mögliche Strategien zum Ausbau des Parkraums und Lenkung des motorisierten Individualverkehrs**

Die Vorschläge aus der Feldbergregion zum Thema Parkraumausbau lassen sich zwei unterschiedlichen Parkierungsstrategien zuordnen.

#### **Strategie der Konzentration der Parkplätze**

Diese Strategie baut auf die Komponenten

- Bau eines Großparkdecks am Feldbergerhof,
- Bewirtschaftung aller übrigen Parkplätze,
- die Stellplätze auf der Bundesstraße 317 werden vollständig aufgehoben oder dienen nur noch als Notüberlauf für wenige Spitzentage und sind die übrige Zeit gesperrt.

Damit sollen die Parkmöglichkeiten an einem Punkt konzentriert werden.

#### **Strategie des dezentralen Ausbaus der Parkmöglichkeiten**

Diese Strategie setzt auf eine dezentrale Anordnung von (zusätzlichen) Parkplätzen,

- um alle Zielpunkte am Feldberg direkt mit Parkmöglichkeiten zu versorgen,
- um hohe Investitionskosten zu umgehen,
- um zu große Fahrzeugkonzentrationen an den Brennpunkten und damit Verkehrsbehinderungen zu vermeiden.

### **Bewertung**

Im Sommer ist eine räumliche Konzentration des Parkens noch wichtiger als im Winter, weil die Sommergäste stärker natur- und landschaftsorientiert sind und in der Landschaft abgestellte Fahrzeuge als besonders störend empfinden. Dies spricht im Grundsatz gegen dezentrale Lösungen.

Bei Großanlagen (Parkhäuser) fallen hohe Investitionskosten je Stellplatz an. Soll ihre Kapazität am Spitzenbedarf orientiert werden, ist eine Wirtschaftlichkeit aufgrund der für Tourismusgebiete typischen ungleichmäßigen Auslastung kaum herzustellen.

Fachleute berichten, dass Parkhäuser in Skigebieten nur auf eine geringe Akzeptanz stoßen. Parkhäuser bewerten die Besucher als "städtische Einrichtungen". Diese suchen sie im Zusammenhang mit naturorientierten Freizeitbetätigungen (Wandern, Wintersport) nicht. Es gibt vielmehr einen Drang zum Parken "an der Piste", „am besten sollte man beim Aussteigen den Schnee unter den Füßen spüren“.<sup>33</sup>

## **5.2 Maßnahmenkatalog ÖPNV**

In diesem Abschnitt werden jene Maßnahmen beschrieben, welche zur Behebung der heutigen Mängel im ÖPNV-System am Feldberg vorgeschlagen werden. Ziel ist es, diejenigen Besucher, welche bereits heute mit Bahn und Bus zum Feldberg anreisen, durch eine gute Beförderungsqualität zufrieden zu stellen und damit als ÖPNV-Kunden zu halten. Weitergehende Ausbaukonzepte mit dem Ziel deutlicher Verlagerungen vom Pkw auf Bahnen und Busse werden im Abschnitt „Integrierte Leit- und Lenkungssysteme“ behandelt.

### ***Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur:***

**Ö 1**

#### **Ausbau der Bushaltestellen**

Die Haltestelle Feldbergerhof sollte näher an die Talstation der Feldberg-Bahn auf den Seebuck verlegt werden. Sie sollte je einen Halteplatz für jede

---

<sup>33</sup> Aussagen von Prof. R. Roth in einem Gespräch im März 2001

Fahrtrichtung erhalten. Auch an den Haltestellen Hebelhof (Feldberg Ort) und am Bahnhof Feldberg-Bärental sollten jeweils zwei Halteplätze und geordnete Warteflächen für die Fahrgäste vorhanden sein.

#### ***Verbesserung der Zuverlässigkeit:***

##### **Ö 2 Sperrung der Stichstraße**

Extreme Verspätungen der Busse als Folge der ungeordneten Verkehrsverhältnisse auf der Stichstraße bzw. die Verlegung der Haltestelle Feldbergerhof an den Abzweig Bundesstraße/Stichstraße sind dauerhaft nicht tragbar. Notwendig ist daher eine konsequente Sperrung, wenn die Parkkapazitäten erschöpft sind.

##### **Ö 3 Busspur zwischen Bärental und dem Feldberg**

Im Interesse eines ungestörten Busbetriebs auch bei Schneefall wäre eine Busspur zwischen Bärental und Feldberg wünschenswert. Auf dem Abschnitt Bärental-Caritashaus ist dies aufgrund des Straßenquerschnitts nur abschnittsweise möglich. Zwischen dem Caritashaus und dem Abzweig der Stichstraße dürfte die Anlage jedoch kein Problem sein. Ob auf der Stichstraße eine Busspur notwendig ist, hängt von den übrigen Regelungen (Zufahrtsbeschränkungen) ab.

#### ***Fahrplan und betriebliche Maßnahmen:***

##### **Ö 4 Fahren im Konvoi**

Zur gleichmäßigen Auslastung der Busse, müssen die fahrplanmäßig zeitparallel verkehrenden Busse auch tatsächlich im festen Konvoi fahren.

##### **Ö 5 Shuttlebus zwischen den Attraktionen der Feldbergregion**

Alle wichtigen Zielpunkte der Feldbergregion sollten durch einen Shuttle-Bus verbunden sein. Dazu muss nicht unbedingt ein zusätzliches System aufgebaut werden. Dies kann auch durch Ergänzungen des bestehenden (Lift-) Bussystems erreicht werden.

##### **Ö 6 Ausbau der Kapazitäten und Verdichten des Takts an den Wochenenden**

Das bestehende Bussystem ist an Spitzenwochenenden überlastet. Dichtgedrängte Stehplätze und an den Haltestellen zurückgelassene Fahrgäste sind keine Werbung für das Bussystem. Fahrgäste mit solchen Negativerlebnissen werden beim nächsten Mal wieder den Pkw nehmen.

Daher muss das bestehende Busangebot ausgeweitet werden. Auch am Vormittag müssen halbstündliche Anreisemöglichkeiten von Freiburg her

möglich sein. Daher sollten zusätzlich zu den Zuganschlüssen in Bärenthal halbstündlich versetzt weitere Zuganschlüsse in Titisee hergestellt werden.

Beim Ausbau der Kapazitäten sollte alternativ die Verdichtung des bestehenden 30-Minuten-Takts zum 15-Minuten-Takt zwischen Bärenthal und dem Feldberg und/oder einer Verstärkung der Zugab- und -zubringer von zwei auf drei Busse untersucht werden.

**Ö 7****Freizeitbuslinie ab Lenzkirch, St. Blasien usw.**

Für die Freizeitbuslinie von Falkau und Lenzkirch sollte ein leichter verständliches Fahrplankonzept entwickelt werden und es sollten grundsätzlich durchgängige Fahrten zum Feldberg angeboten werden.

Auch die Busfahrten ab St. Blasien über Menzenschwand sollten in ein Gesamtsystem integriert werden.

**Information und Tarif:****Ö 8****Bessere Information über Liftbus- und SBG-Linienangebote**

Trotz der vergleichsweise guten Öffentlichkeitsarbeit der SBG sind die Linienbus- und Liftbusangebote zu wenig bekannt. Einem Großteil der mit dem Pkw anreisenden Besuchern ist der Liftbus unbekannt. Das ständig wechselnde Publikum in einem Tourismusraum verlangt offenbar noch größere Anstrengungen im ÖPNV-Marketing.

**Ö 9****Marketingkonzept für den ÖPNV bei den Gästen, Mobilitätsschulung**

Gerade die Schwarzwaldgäste, die den Großteil der Feldbergbesucher stellen, müssen intensiver informiert und beworben werden. Dazu zählt sicherlich auch eine bessere Information der Beherbergungsbetriebe über das ÖPNV-Angebot. Zu denken ist an eine „Mobilitätsschulung“ für Gastgeber und Beschäftigte der Tourist-Informationen.

**Ö 10****Hinweisschilder auf den Liftbus an den Zufahrtsstraßen**

An den Zufahrtsstraßen zum Feldberg sollten, verbunden mit Informationen über die aktuelle Parksituation am Feldberg, Hinweistafeln über das (Lift-)Busangebot und Einstiegsstellen aufgestellt werden.

**Ö 11****Vergünstigte Kombitickets Bahn + Liftpass ab Freiburg**

Für Anreisende mit Bus und Bahn können weitere Nutzervorteile gewährt werden, z.B. in Form von vergünstigten Kombitickets Bahn+Bus+Lift, wie dies z.B. in der Schweiz üblich ist. Dies kann sowohl an Spitzentagen

geschehen, um die Parksituation zu entschärfen, als auch an Wochentagen, um eine gleichmäßigere Auslastung über die Woche hinweg zu bewirken.

### **5.3 Integrierte, intermodale Leit- und Lenkungssysteme (Verkehrsmanagement)**

Ein integriertes Verkehrslenkungskonzept hat zum Ziel, die vom Verkehr ausgehenden Belastungen am Feldberg auf ein möglichst verträgliches Niveau zu begrenzen. Dabei kann sich das Ziel, die Umweltbelastung in der sensiblen Feldbergregion möglichst gering zu halten, mit dem Anliegen treffen, den anspruchsvoller werdenden Besuchern eine möglichst hohe Besuchs- und Aufenthaltsqualität zu bieten.

Ein integriertes Konzept beschränkt sich dabei nicht auf die zuvor dargestellten Maßnahmen einer verkehrsplanerischen Optimierung. Vielmehr ist das Ziel, durch gezielte räumliche, zeitliche und modale (verkehrsmittelbezogene) Lenkung der Besucherströme einen umweltverträglichen und qualitativ hochstehenden Tourismus am Feldberg zu erreichen.

#### **5.3.1 Räumliche Lenkung**

**L 1** Aufgrund nur begrenzter Kenntnisse der Region steuern viele Besucher zunächst die touristischen Highlights der Feldbergregion an, sind dann aber möglicherweise aufgrund der Überfüllung unzufrieden. Eine räumliche Lenkung sollte versuchen, unbekanntere und weniger ausgelastete, aber möglicherweise ebenso reizvolle Zugangstellen und Teilgebiete bekannter zu machen, im Winter z.B. das Skigebiet Todtnauberg als Teil des Liftverbunds.

Eine derartige Lenkung setzt selbstverständlich voraus, dass die wirtschaftlichen Interessen durch eine feldbergweite Einnahmepoolung berücksichtigt werden.

#### **5.3.2 Zeitliche Lenkung**

Zum Abbau der kritischen Verkehrsspitzen eignet sich auch eine Strategie der zeitlichen Lenkung der Besucherströme in nachfrageschwächere Zeiten.

**L 2** **Sonderangebote zu Schwachlastzeiten**

Zeitlich flexible Besucher, insbesondere die wachsende Gruppe der junggebliebenen Senioren, könnten in noch stärkerem Umfang durch preisliche Sonderangebote bei den Liftpreisen („Di-Mi-Do-Karte“, „Guten-Morgen-Ticket“), auf die nachfrageschwachen Wochentage oder auch auf die frühen Morgenstunden gelenkt werden.

**L 3****Verbesserte Informationen über Schneelage und Liftbetrieb**

„Die Freiburger fahren nicht zum Skifahren in den Schwarzwald, wenn man von Freiburg aus keinen Schnee sehen kann“, berichten Experten.<sup>34</sup> Dadurch konzentriert sich die Nachfrage noch stärker als nötig auf die schneereichen Wochenenden. Ein Abbau der Nachfragespitzen kann daher auch durch eine breitere Information über den Liftbetrieb und die Schneelage erreicht werden.

### 5.3.3 Verkehrsmittelbezogene Lenkung

#### 5.3.3.1 Grundsätzliche Überlegungen

Aus unterschiedlichsten Gründen verfolgen fast alle Tourismusregionen mit landschafts- und naturbezogenem Tourismus das Ziel, einen möglichst großen Anteil des Besucherverkehrs auf Bahnen und Busse zu lenken. Dies hat ökologische, aber auch tourismuswirtschaftliche Gründe:

- In ökologisch hochwertigen und sensiblen Bereichen wie der Feldbergregion ist der Schutz der Natur vor übermäßigen tourismus- und verkehrsbedingten Belastungen ein Wert an sich, der zunehmend Berücksichtigung findet.
- Durch eine Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen steigt die Qualität für den landschaftsbezogenen Tourismus und damit die Attraktivität der Zielregion.
- Der Aufbau eines funktionierenden umweltorientierten Verkehrskonzepts wirkt imagefördernd für die Zieldestination, soweit die damit verbundenen Einschränkungen für den Pkw-Verkehr verständlich gemacht werden und das alternative Verkehrskonzept mit einem eigenen Erlebniswert verbunden ist (Seilbahn, Panoramabus, Naturparkbus, Solarbus o.ä.).
- Vor allem aber ist der Betrieb eines öffentlichen Verkehrssystems trotz des hohen Zuschussbedarfs betriebswirtschaftlich vorteilhaft, wenn dadurch der Bau von aufwändigen und noch deutlich teureren Parkierungseinrichtungen für den Spitzenbedarf reduziert werden kann.

---

<sup>34</sup> Prof. R. Roth im mündlichen Gespräch, März 2001

Daher kann ein solches verkehrsmittelbezogenes Lenkungskonzept die Interessen von Umweltbelangen und Tourismuswirtschaft zusammenführen. Voraussetzung ist selbstverständlich eine Konzeption, die bei den Besuchern auf Akzeptanz stößt.

### 5.3.3.2 Verlagerungspotenzial

Das erreichbare Verlagerungspotenzial ist abhängig vom Bündel der ergriffenen Maßnahmen. Generell sind die mit dem Pkw anreisenden Besucher in allen Gebieten zu unterscheiden in fest an den Pkw gebundene Personen und solche, die für Alternativen offen sind, wenn diese qualitativ attraktiv sind und ausreichende Informationen über sie vorliegen.

Eine Befragung der TA-Akademie im März 2000 hat ergeben, dass über 50 Prozent der mit dem Pkw angereisten Besucher eine gute Erschließung des Feldbergs mit öffentlichen Verkehrsmitteln für sehr wichtig oder wichtig halten. Andererseits weisen 21 Prozent der befragten Pkw-Besucher der Erreichbarkeit des Feldbergs mit dem Pkw keine wichtige oder sehr wichtige Bedeutung zu. Rund ein Fünftel der heute mit dem Pkw anreisenden Feldbergbesucher scheint daher für andere Anreiseverkehrsmittel sehr offen zu sein.<sup>35</sup>

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen Besuchern, die den gesamten Weg zwischen Ausgangsort und Feldberg mit Bahn und Bus zurücklegen können und solchen Besuchern, für die aus verschiedensten Gründen nur Park+Ride-Lösungen zwischen Auffangparkplätzen und dem engeren Feldberggebiet in Frage kommen.

Vergleichsweise einfach für den ÖPNV zu gewinnen sind erfahrungsgemäß Naherholer und Urlauber aus der näheren Feldbergumgebung. Sie haben kurze Wege, wenig Umsteigevorgänge und können einfacher informiert werden.

Schwierig zu erreichen sind Tagesausflügler, die über längere Distanzen anreisen. Für sie wird, zumindest im Fall des Feldbergs, die Anreise mit Bahn und Bus kompliziert und sie sind nur schwer mit entsprechenden Informationen zu versorgen.

### 5.3.3.3 Maßnahmen

#### *Maßnahmen zur Förderung von Bahn und Bus bei der Anreise*

**L 4**

#### **Bergbahn auf den Feldberg**

Bereits vor Jahren wurde die Idee einer Zahnradbahn von Bärental auf den Feldberg vorgestellt.<sup>36</sup> Ein solches Projekt wäre nicht nur ein Verkehrsmittel,

<sup>35</sup> Befragung TA-Akademie 5.3.2000, Auswertung S. 7

<sup>36</sup> vgl. Freiburger Verkehrskreis: ÖNV 40 Täler, Freiburg 1992

sondern eine Attraktion an sich. Eine Realisierung wäre technisch zweifelsohne möglich. Als Trasse käme zwischen Bärental und dem Feldbergerhof sicherlich nur eine weitgehend straßenparallele Führung in Frage. Topografisch ist bis zum Feldbergerhof auch eine kostengünstigere normale Schienenbahn ohne einen kostenintensiven Zahnradantrieb (Adhäsionsbahn) mit leichten elektrischen Triebwagen möglich. Alternativ ist eine Luftseilbahn Bärental-Feldberg denkbar.

Die sehr hohen Investitionskosten für ein solches Projekt sind aber sicherlich nur im Zusammenhang mit weitergehenden Sperrungskonzepten zu rechtfertigen (z.B. der Stichstraße Feldbergerhof). Weitere Überlegungen wurden im Zusammenhang mit dem Szenario „autofreier Feldberg“ (Kapitel 7) angestellt.

**L 5**

### **30-Minuten-Takt Freiburg-Dreiseisenbahn an Wochenenden**

An den nachfragestarken Wochenenden, insbesondere im Winter wäre eine halbstündliche Anbindung des Bahnhofs Feldberg-Bärental an Freiburg wünschenswert. Dazu müssten die von Freiburg nach Neustadt fahrenden Züge in Titisee geflügelt werden. Während der Hauptzug nach Neustadt und zurück fährt, verkehrt der Flügelzug nach Feldberg-Bärental und zurück nach Titisee. Es wäre zu prüfen, welche betriebstechnischen Veränderungen dazu nötig sind (z.B. Züge mit automatischer Kupplung).

Die Alternative wären stündliche Pendelzüge Neustadt - Titisee - Feldberg-Bärental, welche jeweils in Titisee Anschlüsse von/nach Freiburg herstellen und zudem eine umsteigefreie Direktverbindung Neustadt - Feldberg-Bärental bieten könnten.

**L 6**

### **Skiexpress Villingen-Schwenningen - Feldberg**

In der Relation Villingen-Schwenningen bzw. Donaueschingen - Feldberg muss im Schienenverkehr in Neustadt, Titisee und teilweise in Feldberg-Bärental umgestiegen werden. Dies ist, insbesondere für Skifahrer, zu umständlich und trifft auf keine Akzeptanz. An Wochenenden wäre mit vergleichsweise geringem Zusatzaufwand eine Verlängerung einzelner Züge von Villingen - Donaueschingen über Neustadt hinaus bis Titisee möglich, mit direktem Abbringerbus zum Feldberg (nachmittags in Gegenrichtung entsprechend). Darüber müsste mit dem Land als Besteller der Nahverkehrszüge gesprochen werden.

**L 7**

### **Shuttlesystem "Feldbergbus"**

Ausbau des bestehenden Bussystems zu einem integrierten Gesamtsystem „Feldbergbus“ mit folgenden Anforderungen:

- Anbindung von Auffangparkplätzen in den Tallagen,



- Verdichtung des Fahrplans auf einen 15-Minuten-Takt,
- Ausreichende Kapazitäten (Verstärkerwagen),
- Keine Behinderung durch den Pkw-Verkehr (staufreies Durchkommen der Busse, Haltestelle in der Nähe der Feldbergbahn),
- Verbindung der wichtigsten Zielpunkte innerhalb des Feldberggebiets,
- Umsteigefreie Anbindung weiterer Ortschaften im direkten Umfeld (Lenzkich, St. Blasien, Todtnauberg).

**L 8****Einsatz auffälliger, attraktiver Fahrzeuge auf der Feldbergroute**

Um dem Busverkehr einen eigenen Erlebniswert zu verleihen und ihn damit attraktiver zu machen, sollten nach Möglichkeit besondere, auffällige und attraktive Fahrzeuge eingesetzt werden. Zu denken ist an Panoramafahrzeuge, Solar-Wasserstoff-Busse o.ä.

**L 9****Ergänzende Anmeldeverkehre in Schwachlastzeiten**

Der ÖPNV am Feldberg ist, wie für Tourismusziele üblich, ein ausgeprägter Stoßzeitenverkehr vom frühen Vormittag bis zum späten Nachmittag. Am Morgen und am Abend ist ein Linienverkehr aufgrund der schwachen Verkehrsströme vermutlich nicht tragfähig. Daher ist zu prüfen, ob zu diesen Zeiten anstelle eines großen Busses ergänzende, bedarfsgesteuerte Anmeldeverkehre mit Taxi (zu ÖPNV-Tarifen) angeboten werden sollen. Sie werden vermutlich selten genutzt (und damit fallen auch nur geringe Zuschusskosten an), jedoch entsteht für ÖPNV-Nutzer das Gefühl einer sichergestellten An- und Abreise auch im Fall von ungeplanten Ereignissen.

**L 10****Einrichtung einer Mobilitätszentrale**

Um die Fahrgastinformation zu verbessern, kann eine Mobilitätszentrale mit den Komponenten Fahrplanauskunft, Ausflugstipps, Fahrkartenverkauf, ÖPNV-Marketing, Fundbüro, Car-Sharing/Autoverleih, Fahrradverleih u.ä. eingerichtet werden.<sup>37</sup> Ein sinnvoller Standort für eine solche Mobilitätszentrale ist zu suchen. Günstig ist auf jeden Fall eine zentrale Lage im ÖPNV-Netz (z.B. Bahnhof Titisee).

---

<sup>37</sup> vgl. auch Entwurf für ein Naturparkleitbild S. 155, vgl. Überlegungen für eine Mobilitätszentrale im Bahnhof Schluchsee

### *Nutzervorteile für Benutzer von Bahn- und Bus (Anreize)*

Der Pkw ist in der Regel das für die Nutzer bequemste Verkehrsmittel. Um Bahn und Bus attraktiv zu machen, müssen damit Nutzervorteile verbunden sein, z.B.

- die Fahrt am Stau vorbei,
- keine Parkplatzsorgen oder
- keine langen Fußwege Parkplatz – Lift

Am Feldberg haben heute die Busfahrgäste in besonderer Weise unter den chaotischen Pkw-Verkehrsverhältnissen zu leiden (Verspätungen, Haltestellenverlegungen, besonders lange Fußwege). Es ist erstaunlich, dass die Busse dennoch so gut ausgelastet sind. Ein Lenkungskonzept, das mehr Besucher zum Umstieg vom Pkw bewegen will, muss den ÖPNV-Kunden mehr Nutzervorteile verschaffen.

#### **L 11**

##### **Staufreie Anreise**

Es ist sicher zu stellen, dass der Busverkehr nicht mehr als unvermeidbar durch Pkw-Staus behindert wird (Busspuren, Sperrung Stichstraße bei Überlastung).

#### **L 12**

##### **Kurze Fußwege zum Lift**

Die Haltestellen müssen nahe an den Liftanlagen gelegen sein. Dies gilt insbesondere für die Situation am Feldbergerhof. Eine Verlegung der Haltestelle an Spitzentagen an den Abzweig von der Bundesstraße, also einen Kilometer von der Feldbergbahn entfernt, kann in diesem Konzept nicht mehr in Frage kommen.

#### **L 13**

##### **Tarifverbund Lift - ÖPNV**

In vielen Skigebieten wird seit Jahren ein Verbundtarif aus Bergbahnen und ÖPNV praktiziert. Meist ist die Benutzung von Bahnen und Bussen in der unmittelbaren Umgebung im Liftpreis enthalten. Im Fall des Feldbergs sollte dies auf jeden Fall auf die Strecke Titisee-Feldberg-Todtnau ausgedehnt werden. Denkbar wäre auch, dass jede Liftkarte in Form eines Kombitickets (wie in vielen Verbänden bei Großveranstaltungen üblich) am Gültigkeitstag als Regiokarte für den gesamten Regio-Verkehrsverbund Freiburg gültig ist. Aufgrund des sehr hohen Anteils an Regiokarten-Besitzern unter den heutigen ÖPNV-Fahrgästen zum Feldberg dürften die Mitnahmeeffekte und somit die Kosten für eine solche Regelung gering sein.

### **Maßnahmen zum Aufbau eines Park+Ride-Systems**

Da im Fall des Feldbergs zwar aus Richtung Freiburg, aber nicht aus den anderen Richtungen attraktive Schienenverbindungen zum Feldberg bestehen, kann im Rahmen eines Lenkungskonzepts nicht auf die Einrichtung eines Park + Ride-Systems verzichtet werden. Dazu müssen geeignete große Parkplatzflächen gefunden werden, die vor allem an Winterwochenenden zur Verfügung stehen.

#### **L 14**

#### **Mögliche Standorte von P+R-Plätzen**

Als mögliche Standorte sollten folgende bestehende Parkplätze untersucht werden:

Parkplatz	Anzahl der Stellplätze	Bemerkungen
Titisee, Großparkplatz am Bahnhof	ca. 400	Auslastung teilweise auch im Winter durch Gäste von Titisee
Titisee, P+R-Platz Bahnhof	200	Auslastung an Wochenenden durch Bahnfahrgäste?
Altglashütten, Feldberghalle	ca. 100	
Todtnau, Schwimmbad	120	
<b>Summe</b>	<b>820</b>	

Tabelle 15: Bestehende Parkplätze in der Umgebung des Feldbergs

Als Standort für einen großen Auffangparkplatz wäre eine Kombination folgender Eigenschaften von großem Vorteil:

- Große Parkplatzkapazität,
- günstige Lage zum übergeordneten Straßennetz,
- Möglichkeit, den Abbringer-Shuttle vom Auffangparkplatz und vom Zug zusammenzufassen.

Es wäre zu prüfen, ob in dieser Frage eine Zusammenarbeit mit Titisee-Neustadt gefunden werden kann, gemeinsam Parkraum zu schaffen. Dieser Parkraum könnte während der Sommersaison für Besucher von Titisee zur Verfügung stehen und im Winter als Auffangparkplatz für den Feldberg dienen. In Frage kommen dafür z.B. nicht mehr benötigte Bahn-Brachflächen in Titisee.

#### **L 15**

#### **Dynamische Parkrauminformation an den Zufahrtsstraßen**

An der Bundesstraße müssen auf Höhe der Park+Ride-Plätze dynamische Parkplatzinformationssysteme installiert sein, welche über die Parkplatzsituation am Feldberg informieren.

**L 16** **Buspendelverkehr**

Um auf Akzeptanz zu stoßen, müssen Pendelbusse zwischen Auffangparkplatz und Feldberg mindestens alle 15 Minuten verkehren. Dies ist zu den An- und Abreisezeiten auch aus Kapazitätsgründen erforderlich.

**L 17** **Nutzervorteile**

Auch für Park+Ride-Nutzer gilt, dass es als Anreiz zum Stehenlassen des Pkw Nutzervorteile geben muss. Neben den oben genannten Voraussetzungen kommt auch ein finanzieller Anreiz, z.B. in Form einer entfallenden Parkgebühr oder einer vergünstigten Liftkarte in Frage. Vorstellbar sind aber auch Nutzervorteile anderer Art, z.B. eine bevorzugte Beförderung von Busfahrern ohne Wartezeiten bei der ersten Liftfahrt nach der Ankunft.

**Maßnahmen zur Begrenzung des Pkw-Verkehrs auf dem Feldberg****L 18** **Autofreier Feldberg**

Die weitestgehende Maßnahme wäre die vollständige Sperrung des Feldbergs für den gesamten Pkw-Verkehr, ähnlich wie dies am Belchen nach dem Bau der dortigen Seilbahn vorgesehen ist.

Aufgrund der bestehenden touristischen Struktur des Feldbergs und der querenden Bundesstraße 317 als großräumige Verbindung ist eine solche Vollsperrung auf den Feldberg keinesfalls direkt übertragbar. Eine Konzeption für einen autofreien Feldberg wird in Kapitel 7 entwickelt.

**L 19** **Autofreier Feldberg an Wochenenden**

Möglich wäre hingegen die Sperrung des Feldbergs an nachfragestarken Spitzenwochenenden. Die Erfahrungen mit Großveranstaltungen auf dem Feldberg (Ski-Weltcup in Fahl, Gipfelparties) zeigen, dass eine tageweise Umleitung des Durchgangsverkehrs der B 317 über Alternativrouten möglich ist.

Im Sommer könnte bspw. einmal im Monat als besondere Attraktion ein autofreier Sonntag auf dem Feldberg durchgeführt werden.

**L 20****Sperrung für den Zielverkehr bei erschöpften geordneten Parkplatzkapazitäten**

Gerade im Winter ist eine direkte Zugangsmöglichkeit mit dem Pkw ohne lange Fußwege zu den Skigebieten von Vorteil, insbesondere für Familien mit Kindern. Um den Feldberg für den Pkw-Verkehr zugänglich zu halten, aber dennoch qualitativ zufriedenstellende Verkehrsverhältnisse zu sichern, besteht die Möglichkeit, die Zufahrtsstraßen für den Zielverkehr erst dann zu sperren, wenn die Parkplatzkapazitäten am Feldberg erschöpft sind. Der Parksuchverkehr mit Staufolgen im engeren Feldbergbereich würde damit vermieden. Auch für die Besucher ist diese Lösung vorteilhaft, denn auf einem Auffangparkplatz zu parken und mit dem Pendelbus bis vor den Lift gefahren zu werden ist angenehmer als Fußwege von einem Kilometer und mehr über die Bundesstraße zurücklegen zu müssen – vorausgesetzt die Qualität des P+R-Konzepts stimmt (ausreichende Taktdichte, ausreichende Kapazitäten, entsprechende Infrastruktur wie z.B. Schließfächer an den Liften).

Eine Schwierigkeit stellt die Trennung des Zielverkehrs vom Durchgangsverkehr dar. Diese kann nur über eine Selektion der Fahrzeuge am Sperrungspunkt erfolgen, mit der Folge, dass sich Ortskundige mit falschen Angaben hindurchmogeln können. Sinnvoll wäre es daher, am Sperrungspunkt eine (dynamische) Tafel aufzustellen, welche die Zahl der aktuell verfügbaren Parkplätze am Feldberg anzeigt und den ankommenden Pkw mit der Anzeige erschöpfter Parkplatzkapazitäten die Sperrung plausibel macht.

In allen Sperrungskonzepten sind geeignete Sperrungspunkte an der Bundesstraße zu finden. Aus der Hauptrichtung Titisee besteht das Problem, dass eine Sperrung erst hinter Bärenental möglich ist, dort aber kaum noch größere P+R-Kapazitäten geschaffen werden können. Eine Lenkung auf das P+R-System muss daher bereits ab spätestens Titisee erfolgen.

**L 21****Sperrung des Teilbereichs Feldbergerhof bei erschöpften Parkplatzkapazitäten**

Für die Sperrung von Teilbereichen im Fall erschöpfter Parkplatzkapazitäten kommt aufgrund der Gegebenheiten nur der Bereich der Stichstraße zum Feldbergerhof in Frage. Es besteht die Möglichkeit, den gesamten Bereich der Stichstraße ab dem Abzweig von der Bundesstraße als eine Parkzone einzurichten, in welche mit Hilfe einer Schranke nur eine begrenzte Zahl von Pkw eingelassen wird.

**L 22 Sperrung, wenn sämtliche Pkw-Abstellmöglichkeiten (incl. Bundesstraße) erschöpft sind**

Schließlich ist eine Sperrung der Einfahrt ins Zielgebiet möglich wenn alle Parkplätze sowie die Abstellmöglichkeiten auf der Bundesstraße erschöpft sind.

Da zu diesem Zeitpunkt jedoch schon die meisten Probleme aufgetreten sind (intensiver Parksuchverkehr, der *liftnahe* Abstellplätze sucht) und ein größerer Besucherzustrom darüber hinaus in der Regel nicht eintritt, ist diese Möglichkeit nicht dazu geeignet, einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation zu leisten.

**L 23 Sperrung von Nebenstraßen im engeren Feldberggebiet**

Besonders in den Sommermonaten gehen von den befahrbaren Straßen zur Todtnauer Hütte, vor allem aber zum Herzogenhorn, verkehrsbedingte Belästigungen auf den naturorientierten Wandertourismus aus.

Zumindest an der Straße zum Herzogenhorn sollte der Wanderparkplatz kurz vor dem Bundesleistungszentrum geschlossen werden und der Kreis der Zufahrtsberechtigten durch eine abschließbare Schranke in Feldberg Ort enger gezogen werden.

## 6 Szenariengruppe „Ordnung der Verkehrssituation“

### 6.1 Zielsetzung

In der Szenariengruppe „Ordnung der Verkehrssituation“ werden folgende Ziele verfolgt:

- Sicherstellung der Zugänglichkeit zum Feldberg für die Besucher auch an Spitzentagen, insbesondere für den Linienbusverkehr sowie für Rettungsfahrzeuge,
- Erhöhung der touristischen Qualität durch geordnete Verkehrsverhältnisse und damit langfristige Sicherung der Attraktivität des Tourismusziels Feldberg,
- Begrenzung der Umweltbelastungen und der Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Reduzierung des flächenhaften Parkens und die Steigerung des Verkehrsan-teils von Bahn/Bus.

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

Dazu werden zunächst die qualitativen Maßnahmebündel entwickelt. Sie werden dann in den drei Szenarien „Parkraum“, „ÖPNV“ und „Kombination“ quantifiziert und gewichtet. Konzeptionell unterscheiden sich diese drei Szenarien in erster Linie dadurch, auf welche Art und Weise (Lage der Ersatzparkplätze, Änderungen in der Verkehrsmittelwahl) Ersatz für die entfallenden Pkw-Abstellmöglichkeiten geschaffen wird.

Das von diesem Ansatz völlig unterschiedlich angelegte Szenario „Autofreier Feldberg“ wird in Kapitel 7 gesondert behandelt.



Abbildung 6: Übersicht über die entwickelten Szenarien

## 6.2 Maßnahmenbündel

### 1.1.1 Die Maßnahmenbündel im Überblick

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

1. Konsequentes Freihalten der für den fließenden Verkehr notwendigen Verkehrsflächen, insbesondere vom Parken
2. Reduzierung der Auto-Abstellmöglichkeiten auf den Verkehrsflächen (B 317 und Stichstraße) auf ein Maß, das Behinderungen ausschließt
3. Schaffung geordneter Ersatz-Parkflächen in einer das Landschaftsbild möglichst gering beeinträchtigenden Weise
  - im engeren Zielgebiet (Parkdeck-Lösung)  
und / oder
  - in der Umgebung des Feldbergs durch Nutzung vorhandener Parkflächen als Park + Ride-Parkplätze
4. Einrichtung eines Parkraum-Informations-, -Lenkungs- und -Bewirtschaftungskonzepts zur Reduzierung des Parksuchverkehrs
5. Aufbau eines Park + Ride-Systems
6. Verbesserung der Anreisemöglichkeiten mit Bahn und Bus
7. Maßnahmen zur räumlichen und zeitlichen Entzerrung der Nachfragespitzen
8. Liftseitige Voraussetzungen

Die nachstehenden Maßnahmebündel wurden für die Szenarien „Ordnung der Verkehrssituation“ entwickelt.

#### **Maßnahmenbündel 1:**

##### **Konsequentes Freihalten der für den fließenden Verkehrs notwendigen Verkehrsflächen von anderen Nutzungen**

- Anlage einer Sonderspur für Busse und Rettungsfahrzeuge auf der Stichstraße, wo dies baulich möglich ist (eine Spur für beide Richtungen in Mittellage zwischen den beiden Pkw-Richtungsspuren).
- Verlegung des Parkplatzinkassos an das untere Ende der Stichstraße (Umwidmung der Stichstraße), Anlage einer Wartespur (Abbiegespur rechts aus Richtung Bärenthal) mit Einfädelmöglichkeit für Busse und Sonderfahrzeuge am Abzweig in die Sonderspur.



- Entmischung der Nutzungen auf der Bundesstraße (Durchgangsverkehr, Parken, Fußgänger). Nur noch einseitiges Parken an der B 317, ggf. Anlage eines Fußwegs.
- Anlage von Haltebuchten für ankommende/abfahrende Reisebusse zum Ein-/Ausstieg am Feldbergerhof und in Feldberg Ort abseits der Straßenfläche.
- Abstellen von Fahrzeugen über Nacht nur noch in besonderen, möglichst überdachten Bereichen.
- Konsequenter Vollzug dieser Regelungen.

### **Maßnahmenbündel 2:**

#### **Reduzierung der Auto-Abstellmöglichkeiten auf den Verkehrsflächen (B 317 und Stichstraße) auf ein Maß, das Behinderungen ausschließt**

Als Folge der Sicherstellung des fließenden Verkehrs (vgl. Maßnahmenbündel 1), entfallen die folgenden, heute genutzten Abstellmöglichkeiten:

- Parkplätze entlang der Stichstraße (Raum für Sonderspur) (150 Parkplätze),
- Abstellmöglichkeiten auf der B 317, zumindest einseitig (einseitig 650 Parkplätze).

### **Maßnahmenbündel 3:**

#### **Schaffung geordneter Ersatz-Parkflächen in einer das Landschaftsbild nicht beeinträchtigenden Weise**

- im engeren Zielgebiet  
und / oder
- in der Umgebung des Feldbergs durch Nutzung vorhandener Abstellflächen als Park + Ride-Parkplätze.

Geht man von den im Maßnahmenbündel 2 genannten entfallenden Parkierungsmöglichkeiten aus, so müssen insgesamt 800 Abstellmöglichkeiten ersetzt werden. Es stellt sich dann die Frage nach der räumlichen Verteilung dieser Parkplätze.

Aufgrund der topografischen Gegebenheiten und der Ausweisung als Naturschutz-/Landschaftsschutzgebiet sind im engeren Feldberggebiet keine alternativen Standorte zum in der Diskussion befindlichen Parkdeck am Feldbergerhof erkennbar.

Alternativ dazu müssten also Parkierungsflächen außerhalb des engeren Feldbergbereichs gefunden werden, die einen Park+Ride-Transfer erforderlich machen (Auffangparkplätze).

Die Frage der Gewichtung der verschiedenen Ersatzmaßnahmen unterscheidet die verschiedenen Einzelszenarien.

**Maßnahmenbündel 4:****Einrichtung eines Parkraum-Informations-, Lenkungs- und Bewirtschaftungskonzepts zur Reduzierung des Parksuchverkehrs**

- Damit soll erreicht werden, dass zunächst die geordneten Parkmöglichkeiten gefüllt und die verbleibenden Abstellmöglichkeiten auf der Bundesstraße lediglich als Überlauf an absoluten Spitzentagen genutzt werden.
- Dazu sind die bestehenden und ggf. zusätzlichen Parkplätze ausreichend auszuschildern. Auf der Bundesstraße sollte grundsätzlich Parkverbot bestehen, das (auf einer Straßenseite) erst dann aufgehoben wird, wenn die geordneten Parkplatzkapazitäten erschöpft sind.
- Grundsätzlich sollten alle Parkplätze im engeren Feldbergbereich in gleicher Weise bewirtschaftet werden, d.h. gebührenpflichtig sein (8-18 Uhr). Ein kostenfreies Parken im Straßenraum gegenüber kostenpflichtigen geordneten Parkplätzen (wie heute der Fall) widerspricht dem Anliegen des Konzepts. Hingegen sollten die entfernt liegenden Park+Ride-Parkplätze grundsätzlich kostenfrei sein, um entsprechende Anreize zur Nutzung des Systems zu geben.
- Das Parkleitsystem sollte dynamische Komponenten haben. Vor allem bei der Einrichtung eines Park+Ride-Systems ist es von hoher Bedeutung, dass die anreisenden Besucher bereits deutlich vor dem Passieren der P+R-Plätze darüber informiert werden, wenn die Parkmöglichkeiten am Feldberg erschöpft sind. Dies kann zur Vermeidung hoher Investitionskosten auch durch manuelle Lösungen (aufklappbare Schilder) erfolgen.
- Konsequenter Weise sollte die Zufahrt zum Feldberg für Pkw gesperrt werden, wenn keine Parkplätze mehr vorhanden sind. Dies ist aufgrund der Funktion der B 317 für den Durchgangsverkehr in der Praxis nur schwer lückenlos umzusetzen. Ein Polizeistopp auf der Zufahrtsstraße mit Erläuterung der Parksituation auf dem Feldberg und Hinweis auf ein funktionierendes Alternativ-Angebot (Bus im 10-Minuten-Takt bis vor den Lift) kann jedoch sicherlich einen großen Teil der Besucher zu einem entsprechenden Verhalten bewegen.

**Maßnahmenbündel 5:****Aufbau eines Park + Ride-Systems**

- Zur Umsetzung eines Park+Ride-Konzepts müssen geeignete Parkplätze im Talbereich gefunden werden. Ein geeigneter Großparkplatz, der an den Spitzentagen zur Verfügung steht, ist nicht vorhanden. Der bestehende Großparkplatz in Titisee ist an schönen Wintertagen meist ebenfalls belegt. Daher muss vermutlich auf eine Kombination verschiedener kleinerer Parkplätze zurückgegriffen werden. Als mögliche Standorte kommen in Frage:

Standort	Anzahl Stellplätze
Großparkplatz Titisee: 400 Stellplätze, jedoch an schönen Wintertagen belegt	0
Überlaufparkplatz Titisee: derzeit unbefestigt, Befestigung für Winterbetrieb nötig	ca. 200
Bärental (Standort?)	
Rotenbacher Rank (B 317 Ri. Todtnau)	100
Todtnau Schwimmbad	120
<b>Summe</b>	<b>ca. 420</b>

Tabelle 16: Mögliche Park+Ride-Standorte

- Der Standort Titisee wäre – trotz seiner relativ großen Distanz vom Feldberg und der Lage auf der Gemarkung der Stadt Titisee-Neustadt gut geeignet,
  - da er optimal ans überregionale Straßennetz (B 31, B 500) angebunden ist – der Großteil der Feldbergbesucher kommt hier vorbei –,
  - da er nahe zum Bahnhof liegt und die P+R-Busse somit auch von Zuganreisenden genutzt werden könnten.
- Bus-Shuttle: sollen 400 Parkplätze in ein Park+Ride-System integriert werden, sind entsprechende Buszubringer in ausreichender Kapazität notwendig. Immerhin müssen über 1100 Personen (400 Fahrzeuge mal 2,9 Personen) auf den Feldberg befördert und in einem relativ engen Zeitfenster wieder hinuntergebracht werden. Damit das P+R-System Akzeptanz findet, müssen lange Wartezeiten aufgrund mangelnder Kapazitäten ausgeschlossen sein.

Geht man davon aus, dass von den 1100 P+R-Nutzern zwei Drittel innerhalb der Spitzenstunde 16-17 Uhr abreisen wollen, so müssen bei einer Kapazität von 60 Personen/Bus innerhalb dieser Stunde 12 Abfahrten stattfinden (5-Minuten-Takt in eine bzw. 10-Minuten-Takt in zwei Richtungen).

Detailplanungen sind erst bei Feststehen von P+R-Plätzen und ihrer Stellplatzzahl sowie nach gründlicher Analyse der Rückreisezeiten möglich.

- Zur Hebung der Akzeptanz sind Nutzervorteile für die P+R-Nutzer vorzusehen (Preisvorteil bei der Liftkarte, Getränkegutschein, an den Liften eine gesonderte Spur ohne Wartezeit bei der ersten Bergfahrt o.ä.).
- Ein solches P+R-System im 10-Minuten-Takt befriedigt auch die Forderung, dass die einzelnen Einrichtungen innerhalb des Feldberggebiets untereinander mit einem Bus-Shuttle verbunden sein sollten.
- Durch die Einrichtungen von zwei weiteren Haltestellen an der B 317 (Abzweig Stichstraße sowie in der Mitte zwischen Stichstraße und Hebelhof auf Höhe des Eberlinwegs) können die Busse im dichten Takt gleichzeitig einen Transfer zwischen den verbleibenden Parkmöglichkeiten entlang der Bundesstraße (einseitig) und den Lifthanlagen mitbedienen.

### **Maßnahmenbündel 6:**

#### **Verbesserung der Anreisemöglichkeiten mit Bahn und Bus**

Um die Attraktivität der bereits heute vergleichsweise gut genutzten Bahn-Bus-Verbindung zum Feldberg weiter zu erhöhen, können folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Haltestellen nah an den Zielpunkten  
Verlegung der Haltestelle Feldbergerhof in die Nähe der Talstation der Feldbergbahn (vgl. Bebauungsplan) und Sicherstellung der behinderungsfreien Anfahrbarkeit. Für die ÖPNV- und Park+Ride-Fahrgäste sollte außerdem eine geeignete Infrastruktur vorgehalten werden, z.B. Schließfächer zum Deponieren von Gegenständen/Kleidung /Verpflegung („Kofferraumersatz“).
- Fahrplanangebot Freiburg-Feldberg  
Neben der konsequenten Abdeckung der stündlichen Züge in Feldberg-Bärental mit Zu-/Abbringern zum/vom Feldberg (bereits heute an Wochenenden umgesetzt) sollte halbstündlich versetzt ein Busabbringer/-zubringer in Titisee die Züge Freiburg-Neustadt bedienen. Damit wäre auf der Verbindung Freiburg-Feldberg eine halbstündliche Verbindung gesichert. Diese halbstündliche Transportkette sollte konsequent an allen Wochenenden der Winter- und der Sommersaison garantiert werden, auch dann, wenn kein P+R-Betrieb stattfindet.
- Ausreichende Buskapazitäten  
An Spitzentagen müssen die Kapazitäten des Busverkehrs auf den Feldberg gegenüber heute erhöht werden (mindestens ein Verstärkerbus), um einen reibungslosen Transport der Fahrgäste ohne längere Wartezeiten und ohne all zu überfüllte Busse zu ermöglichen.

- Zugangebot (von Tuttlingen/Villingen)

An Wochenenden sollten einige Züge aus Richtung Villingen bzw. Tuttlingen über Neustadt (dort ansonsten Umstieg auf die Züge der Höllentalbahn nötig) hinaus als „Skiexpress“ bis nach Titisee verlängert werden. Dort kann ein Anschluss zum Bus auf den Feldberg hergestellt werden. Damit wäre eine Verbindung ab Rottweil-Villingen-Donaueschingen bzw. Tuttlingen-Donaueschingen mit einmaligem Umstieg bis zum Lift möglich.
- Stündliche Anbindung der Feldberger Teilorte und von Lenzkirch

Die Busverbindung aus den Feldberger Teilorten und Lenzkirch auf den Feldberg sollte systematisiert (stündliche Bedienung vormittags und nachmittags, klarere Linienführung) und durch Integration in die übrigen Busverkehre umsteigefrei bis zum Feldberg geführt werden.
- Anbindung von St. Blasien

Auch für St. Blasien sollte nach Wegen gesucht werden, wie mit vertretbarem Zusatzaufwand (abschnittsweise Integration in den Linienverkehr) wieder eine regelmäßige (zumindest tägliche) Verbindung zum Feldberg aufgebaut werden kann.
- Kombitickets und Nutzervorteile

Um die Attraktivität der Anreise mit Bahn und Bus zu steigern, sollten die Tarifangebote weiter verbessert werden. Möglich wäre, dass analog Kombitickets bei anderen Veranstaltern Liftkarten am Gültigkeitstag als Regiokarte im Freiburger und Lörracher Verbund (RVF und RVL) gelten. Auch könnten Liftkarten bereits am Freiburger Hauptbahnhof verkauft werden. Durch die große Zahl an Regiokartenbesitzern unter den ÖPNV-Anreisenden dürften die Mitnahmeeffekte gering und damit die Zusatzkosten vertretbar sein.
- Marketing

Selbst das bestehende Liftbusangebot ist bei vielen Feldbergbesuchern unbekannt. Daher müssen noch mehr Marketinganstrengungen unternommen werden.

### **Maßnahmenbündel 7:**

#### **Räumliche und zeitliche Entzerrung der Nachfragespitzen**

- Tarifliche Maßnahmen (Sonderangebote)

Einen gewissen Beitrag zum Abbau von extremen Nachfragespitzen können noch ausgeprägtere Staffelungen in den Liftpreisen (Sonderangebote unter der Woche) leisten.

- Verstärkte Lenkung nach Todtnauberg (Poolung)

Gerade an den Spitzentagen kann versucht werden, einen Teil der Gäste in ebenfalls schneesichere, aber nicht so bekannte Gebiete zu lenken. Dafür kommt vor allem das Gebiet Todtnauberg als Teil des Liftverbunds in Frage. Voraussetzung für eine solche Lenkung ist jedoch eine Einnahmepoolung.

### **Maßnahmenbündel 8:**

#### **Liftseitige Voraussetzungen**

- Verbindung der Skigebiete

Für eine Lösung der Verkehrsprobleme an den jeweils geeigneten Standorten ist eine verbesserte lift- und pistenseitige Verknüpfung der Teilgebiete des Skigebiets Feldberg eine wichtige Voraussetzung. Die Vorschläge des Gutachtens von Prof. Roth zum Skigebiet Menzenschwand/Feldberg decken dies ab (Ausbau des Zeigerliftes als Sesselbahn über die B 317 hinweg sowie die entsprechende Pistenverbindung über eine Holzbrücke).<sup>38</sup>

- Bau der Sesselbahn in Fahl

Durch den Bau der 4er-Sesselbahn ab Fahl in das Skigebiet Grafenmatt kann die Verkehrssituation am Feldberg zu bestimmten Zeiten verbessert werden. Ist eine Talabfahrt infolge Schneemangels nicht möglich, so sind die Parkplätze in Fahl nicht belegt. Besteht durch eine Sesselbahn die Möglichkeit, auch in solchen Situationen nach Fahl zurückzukehren, so könnten diese Parkmöglichkeiten zu allen Zeiten mitgenutzt werden. Dies kann die Situation am Feldberg in bestimmten Spitzentagen entspannen.

- Einnahmeverbund

Voraussetzung für eine Orientierung der Verkehrskonzeption an fachlich-verkehrsplanerischen Kriterien ist, dass die latente Konkurrenzsituation zwischen den Teilgebieten des Skiverbunds Feldberg (welches Teilgebiet bekommt durch die Anordnung der Parkmöglichkeiten welchen Teil der Skifahrer zugeführt) überwunden wird.

Dazu sollten von den Liftbetreibern Modelle einer Einnahmepoolung bzw. einer weiter verstärkten Kooperation entwickelt werden.

---

<sup>38</sup> Ralf Roth: Umweltverträgliche Entwicklungskonzeption Skigebiet Menzenschwand/Feldberg, Bad Krozingen 2000

## 6.3 Parkraumszenario

### **Schaffung von 800 Parkplätzen im engeren Feldbergbereich als Ersatz für die entfallenden Parkplätze**

Aufgrund der topografischen Gegebenheiten und der Ausweisung des engeren Feldberggebiets als Naturschutz-/Landschaftsschutzgebiet sind keine alternativen Standorte zum in der Diskussion befindlichen Parkdeck am Feldbergerhof erkennbar. Mit der Umsetzung des Parkdecks ist die Renaturierung der bestehenden ebenerdigen Großparkplätze am Feldbergerhof verbunden (rund 700 Stellplätze). Um zusätzlich zu den 800 entfallenden Abstellmöglichkeiten entlang der Straßen und auch für diese 700 Stellplätze vollständigen Ersatz zu schaffen, müsste das Parkdeck also auf 1500 Stellplätze ausgelegt werden.

Diese Lösung bietet folgende Vorteile:

- Ein Großteil der bestehenden Parkplatzzahl rückt mit dem Parkdeck deutlich näher an den ganzjährigen Hauptzielort Feldbergerhof (Winter und Sommer) heran.
- Durch einen entsprechenden Ausbau der Lift- und Pisteninfrastruktur (Zeigerlift, Holzbrücke für Skifahrer über die B 317) ist auch der Bereich Grafenmatt erschlossen.
- Durch die Renaturierung der bestehenden ebenerdigen Großparkplätze erfährt das Landschaftsbild am Seebuck eine deutliche Aufwertung.

Zu prüfen ist allerdings, ob eine Stellplatzzahl über die bislang im Bebauungsplan vorgesehenen 800 Stellplätze hinaus auf landschaftsverträgliche Weise untergebracht werden kann.

Die zentralen Probleme dieses Szenarios sind die entstehenden Kosten und Fragen der Wirtschaftlichkeit aufgrund der geringen Auslastung des Parkdecks nur an wenigen Spitzentagen (vgl. Anlage 1).

Eine Auswertung dieser Besucherkurve ergibt, dass ein Parkdeck mit 1500 Stellplätzen nur an rund 15 Tagen pro Wintersaison voll ausgelastet wäre – auch unter der Annahme, dass kein Straßenparkplatz an der B 317 belegt wird, bevor nicht das Parkdeck ausgebucht ist.<sup>39</sup> Über eine 155 Tage lange Wintersaison (wie die Saison 1999/2000) ergibt sich eine Auslastung von rund 45 Prozent. Über das Gesamtjahr hinweg kann nur von einer Auslastung von rund 30 Prozent dieser 1500 Stellplätze ausgegangen werden.

---

<sup>39</sup> alle Zahlenwerte beziehen sich auf die Saison 1999/2000

Anzahl Stellplätze Parkdeck neu	Bestehende Parkplätze Feldberg Ort	Summe Parkplätze	*Besetzung 2,9 P./Pkw *Fahrzeugumschlag 1,3 Pkw/Tag <sup>40</sup>	Zzgl. Anteil ÖPNV+ Busse 20 % <sup>41</sup>	Anzahl Besucher ohne Straßenparkplätze B 317	Besucherszahl in Saison 99/2000 überschritten an	Auslastung <sup>42</sup> Parkhaus über die Wintersaison	Auslastung Parkhaus über das Gesamtjahr (geschätzt) <sup>43</sup>
1500	250	1750	*3,77	*1,2	7917	15 Tage	45 %	30 %
1300	250	1550	*3,77	*1,2	7012	20 Tage	50 %	35 %
900	250	1150	*3,77	*1,2	5202	39 Tage	61 %	42 %
800	250	1050	*3,77	*1,2	4750	47 Tage	64 %	45 %
650	250	900	*3,77	*1,2	4072	55 Tage	68 %	49 %

Tabelle 17: Abschätzung der Auslastung eines Parkdecks am Feldbergerhof in Abhängigkeit von der Stellplatzzahl

Auch ein Parkdeck mit 1300 Stellplätzen bringt es nur auf eine Jahresauslastung (Tage mit mindestens einer Belegung eines Stellplatzes) von rund 35 Prozent. Dies bedeutet Kosten je belegtem Stellplatz von über 20 DM/Tag.<sup>44</sup>

Aus diesen Gründen wäre es sicherlich nur mit sehr hohen Baukostenzuschüssen möglich, alle entfallenden Straßenstellplätze (auch die in einiger Entfernung liegenden) durch den Bau von Parkplätzen in einem Parkdeck am Feldbergerhof zu ersetzen.

Eine nicht beantwortete Frage ist, ob ein Parkdeck bei den Besuchern auf Akzeptanz stößt. Fachleute wie z.B. Prof. Roth berichten, dass Besucher, die ein Natur- und Landschaftserlebnis suchen, ungern Parkieranlagen nutzen, die eher städtische Assoziationen wecken.

<sup>40</sup> Jeder Pkw ist im Winter durchschnittlich mit 2,9 Personen/Pkw besetzt. Außerdem wird jeder Parkplatz im Durchschnitt 1,3 mal pro Tag belegt (Fahrzeugumschlag). Jeder Parkplatz hat also eine Kapazität von 3,77 Besuchern/Tag.

<sup>41</sup> Hinzugerechnet werden müssen 10 Prozent an Besuchern, die mit Bahn und Bus anreisen sowie 10 Prozent, welche mit Reisebussen anreisen.

<sup>42</sup> Der hier verwendete Begriff der Auslastung ist nicht vergleichbar mit Auslastungswerten anderer Parkhäuser, da bereits Stellplätze, die nur 4 Stunden/Tag belegt sind, als ausgelastet gewertet werden.

<sup>43</sup> Eigene Berechnung: Annahme 80 Tage = keine Auslastung, 130 Tage Sommersaison Auslastung ca. 15 Prozent niedriger als im Winter.

<sup>44</sup> Annahmen Baukosten je Stellplatz rund 10.750 Euro, vgl. Abschnitt 6.6.3.



## **Sommersaison**

Aufgrund der großzügigen Dimensionierung des Parkdecks ist davon auszugehen, dass in der Sommersaison aufgrund der im Regelfall niedrigeren Besucherzahlen sowie der kürzeren Aufenthaltsdauer in der Regel alle Fahrzeuge im Parkdeck unterkommen und nur noch im absoluten Ausnahmefalle Überlaufparkplätze entlang der Straßen in Anspruch genommen werden müssen.

## **6.4 ÖPNV-Szenario**

### **Substitution der 800 entfallenden Parkplätze durch Park+Ride sowie Bahn-Bus-Anreise**

Wird auf den Bau des Parkdecks vollständig verzichtet, so ist der Ersatzbedarf für die 800 wegfallenden Abstellmöglichkeiten entlang der Stichstraße und der B 317 auf andere Weise zu schaffen. Zudem entfallen rund 50 Parkplätze für die Anlage einer neuen liftnahen Bushaltestelle am Feldbergerhof (auf dem bestehenden Großparkplatz vor dem Haus der Natur).

Alternative Entlastungsstrategien zum Abbau des Parkdrucks liegen in einer höheren Zahl an Besuchern, die mit Bahn und Bus anreisen, dem Aufbau eines Park+Ride-Systems sowie in Maßnahmen zur zeitlichen und örtlichen Lenkung der Besucherströme.

Die Vorteile dieser Lösung liegen in den deutlich geringeren Kosten gegenüber dem Parkraumszenario und der insgesamt positiven Umweltbilanz durch die Reduzierung der Pkw am Feldberg an Spitzentagen um etwa ein Drittel.

Ein Nachteil ist darin zu sehen, dass die Großparkplätze am Feldbergerhof in ihrer heutigen Form bestehen bleiben, die Flächenneuordnung in diesem Bereich stockt.

Heute nutzen an den Spitzentagen im Winter rund 1000 Besucher, also etwa 10 Prozent aller Besucher, das Angebot des ÖPNV und des Liftbusses. Gelingt es, diesen Anteil zu verdoppeln, so kann dadurch der Bedarf von rund 350 Parkplätzen substituiert werden (1000 Personen geteilt durch den durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrad von 2,9 Personen). Dies setzt einen deutlichen quantitativen und qualitativen Ausbau des ÖPNV-Systems voraus. Um eine gegenüber heute höhere Beförderungsqualität und Zuverlässigkeit zu gewährleisten, ist von einer Verdreifachung der heutigen Buskapazitäten (12 statt 4 Busse je Stunde in der Lastrichtung) auszugehen. Zudem sind erhebliche Marketinganstrengungen und Nutzervorteile für die ÖPNV-Kunden erforderlich, um eine Verdopplung des ÖPNV-Anteils bei der Anreise zu erreichen.

Ein Park+Ride-System kann weitere 400 Fahrzeuge auffangen. Die verbleibenden 100 zu substituierenden Parkplätze (dies entspricht ca. 300 Besuchern oder ca. vier Prozent der Gesamtbesucherzahl an Spitzentagen) dürften über zeitliche und räumliche Lenkungsmaßnahmen zu erreichen sein.

### **Sommersaison**

In der Sommersaison sollte das verbesserte ÖPNV-Angebot für die Anreise mit Bahn und Bus ebenfalls vorgehalten werden. Hingegen kann das gesonderte Park+Ride-System in dieser Jahreszeit entfallen bzw. in deutlich reduziertem Umfang durch das ÖPNV-Angebot mit abgedeckt werden. In der Sommersaison müssen auch die verbleibenden Überlaufstellplätze auf der Bundesstraße (einseitig) im Regelfall nicht in Anspruch genommen werden. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch an verschiedenen Standorten ebenerdig abgestellte Fahrzeuge bleibt jedoch bestehen.

## **6.5 Kombinationsszenario**

### **Kombination verschiedener Ansätze als Ersatz für die 800 entfallenden Parkplätze**

Das Kombinationsszenario kombiniert die verschiedenen Maßnahmenbündel. Die entfallenden Parkmöglichkeiten sollen teilweise durch den Bau eines Parkdecks (in reduziertem Umfang gegenüber dem Parkraumszenario), teilweise durch ein Park+Ride-System und eine Lenkung auf Bahn und Bus ersetzt werden.

Durch eine geringere Stellplatzzahl im Parkdeck können die Kosten erheblich gesenkt werden. Das Parkdeck konzentriert sich damit auf die Grundlast der Besuchernachfrage, während die Spitzenlast auf ein Park+Ride-System gelenkt werden soll. Damit werden die beiden Parkierungskonzepte entsprechend ihrer spezifischen Kostenstrukturen kombiniert: Das Parkdeck mit hohen Fixkosten muss gut ausgelastet sein, das Park+Ride-System mit hohen variablen Kosten konzentriert sich auf die Spitzenlast an wenigen Tagen.

Vorgeschlagen wird der Bau eines Parkdecks mit 800 Stellplätzen. Bei dieser Zahl müssen an rund 42 Tagen der Wintersaison Straßenparkplätze in Anspruch genommen werden (gegenüber 20 Tagen bei 1300 Stellplätzen). Die Auslastung des Parkdecks im Gesamtjahr kann von 35 auf 45 Prozent gesteigert werden (die Zahlenwerte beziehen sich auf die Referenzsaison 1999/2000).

Das Park+Ride-System wird, wie beschrieben, auf 400 Stellplätze ausgelegt. Weitere 200 Stellplätze sollen durch eine Steigerung des Anteils der mit Bahn und Bus anrei-

senden Besucher abgedeckt werden. Dies ist ein Zuwachs von gut 50 Prozent gegenüber der heutigen Zahl und scheint durch die beschriebenen Maßnahmen erreichbar.

In diesem Szenario sollen 100 Stellplätze (ca. 4 Prozent) durch zeitliche und räumliche Lenkung substituiert werden.

### Sommersaison

In der Sommersaison kann der Bedarf über die geordneten Parkplätze und das verbesserte ÖPNV-Angebot abgedeckt werden. Das zusätzliche Park+Ride-System wird nicht benötigt. Auch die Überlaufparkplätze an der B 317 (einseitig) werden nur an wenigen absoluten Spitzentagen benötigt. Damit können an Regeltagen alle Pkw im Parkdeck untergebracht werden.

## 6.6 Die Szenarien im Vergleich

### 6.6.1 Quantitative Übersicht über die Szenarien

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Zahl der entfallenden Pkw-Abstellmöglichkeiten und die Ersatzmaßnahmen der drei Szenarien:

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

Tabelle 18: Quantitativer Überblick über die Szenarien der Gruppe „Ordnung der Verkehrssituation“

## 6.6.2 Möglichkeiten einer schrittweisen Umsetzung

Nicht alle Maßnahmen eines Verkehrskonzeptes können auf einen Schritt umgesetzt werden. Daher stellt sich bei den einzelnen Szenarien die Frage nach einer schrittweisen Umsetzung. Die nachstehende Aufstellung zeigt Möglichkeiten auf.

Szenario	Vorstufe
Parkraum-Szenario	<p><b>Vorstufe:</b> Bau eines ersten Bauabschnitts mit 800-900 Stellplätzen sowie Umwandlung des gesamten Bereichs Stichstraße; B 317 wird weiterhin beidseitig als Überlauf genutzt.</p> <p><b>Zwischenstufe:</b> Umsetzung von ÖPNV- und Park+Ride-Maßnahmen, Aufhebung der Parkmöglichkeiten auf der Bundesstraße (=Kombinationsszenario).</p>
ÖPNV-Szenario	<p><b>Vorstufe:</b> 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><b>Vorstufe A:</b> 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><b>Vorstufe B:</b> Umsetzung sämtlicher Maßnahmen im Bereich Stichstraße (incl. 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>

Tabelle 19: Möglichkeiten der schrittweisen Umsetzung der Szenarien

### 6.6.3 Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit von Parkierungs- und Verkehrskonzepten

Aufgrund der seltenen, aber extremen Nachfragespitzen am Feldberg stellt sich bei allen investiven Maßnahmen mit einer hohen Kapitalbindung die Frage nach der Auslastung. Dies betrifft sowohl Investitionen in Parkieranlagen wie auch Ausbaumaßnahmen im Bereich des ÖPNV bzw. von Park+Ride-Konzepten.

Oben wurde bereits die aufgrund der ausgeprägten Nachfragespitzen geringe Durchschnittsauslastung einer Parkdecklösung über das Gesamtjahr hinweg betrachtet. Angesichts des hohen Investitionsaufwands wirkt sich dies stark auf die Kosten aus. Geht man von vorsichtigen 1300 Euro Jahreskosten je Stellplatz im Parkdeck aus (siehe Berechnung in der Tabelle unten), so fallen je effektivem Nutzungstag folgende Kosten an:

Anzahl der Stellplätze im Parkdeck	Auslastung im Gesamtjahr (Anzahl der Tage mit mindestens einer Belegung)	Kosten je Stellplatz und belegtem Tag
1500	30 %	11,85 Euro
1300	35 %	10,15 Euro
900	42 %	8,50 Euro
800	45 %	8,00 Euro
650	49 %	7,25 Euro

Tabelle 20: Auslastung und Kosten verschiedener Parkdeckgrößen am Feldbergerhof

Es liegt auf der Hand, dass diese Beträge bei einem reinen Tagesbetrieb und einer Umschlagzahl von nur 1,3 Fahrzeugen/Nutzungstag im Winter keinesfalls durch Nutzergebühren erwirtschaftet werden können.

Noch entscheidender ist jedoch eine Grenzkostenbetrachtung. Untersucht wurde dazu, welche Kosten entstehen, 400 entfallende Stellplätze alternativ durch ein Park+Ride-System oder durch den Bau von Stellplätzen in einem Parkdeck abzudecken (Marginalkostenberechnung für „die letzten 400 Stellplätze“).

Die nachstehende Tabelle zeigt nochmals, dass auch bei Aufhebung sämtlicher Straßenparkplätze am Feldberg ein Parkdeck mit 1300 Stellplätzen nur an 20 von 155 Tagen der Wintersaison ausgebucht gewesen wäre (nur an 20 Tagen der Wintersaison 1999/2000 hätten die Kapazitäten nicht ausgereicht). Ein Parkdeck mit 900 Stellplätzen

wäre an 116 Tagen ausreichend gewesen (an 35 Tagen hätten die Kapazitäten nicht ausgereicht). Die 400 zusätzlichen Parkplätze wären also nur an 19 Tagen dieser Wintersaison belegt worden.

	Bestehende Parkplätze Feldberg Ort	Parkdeck neu	Summe Parkplätze	*Besetzung 2,9 P./Pkw *Fahrzeug- umschlag 1,3 F./Tag	Zzgl. Anteil ÖPNV+ Busse 20 %	Anzahl Be- sucher ohne Straßen- parkplätze	Besucher- zahl in Saison 99/2000 erreicht an
Variante 1	250	1300	1550	*3,77	*1,2	7012	20 Tage
Variante 2	250	900	1150	*3,77	*1,2	5202	39 Tage
Saldo			400				19 Tage

Tabelle 21: Auslastungstage verschiedener Parkdeckgrößen

Ein Bedarf an Parkplätzen, der nicht von einem 800-Stellplätze-Parkdeck abgedeckt werden kann, tritt also im Gesamtjahr nur an höchstens 25 Tagen ein.

Nachfolgende Modellrechnungen vergleichen die Kosten für die Abdeckung des Spitzenbedarfs an Parkplätzen („die letzten 400 Parkplätze“) zwischen den Alternativen „Bau zusätzlicher Parkhaus-Stellplätze“ und der „Einrichtung eines Park+Ride-Systems“.

<b>Kosten P+R-Verkehr für 400 P+R-Plätze</b> (25 Nutzungstage/Jahr)	
Einsatztage pro Jahr	25 Tage
Anzahl der Busse (5-Minuten-Takt zur Spitzenzeit)	12 Busse
Kosten je Bus und Stunde (30 km/h Umlaufgeschwindigkeit)	50 Euro
Durchschnittliche Einsatzdauer der Fahrzeuge je Einsatztag	6 Std.
<b>➔ Kosten Busleistungen pro Jahr</b>	<b>90.000 Euro</b>
Abschreibung und Verzinsung von 200.000 Euro Anfangsinvestitionen in Beschilderung und Anpassungen vorhandener Parkplätze (10 %)	20.000 Euro
Overheadkosten (Werbung, Verkehrsmanagement)	50.000 Euro
<b>Jahreskosten P+R-Verkehr für 400 Fahrzeug-Parkplatz</b>	<b>160.000 Euro</b>
Kosten je parkendes Fahrzeug	16 Euro
<b>Kosten je Person</b>	<b>6,40 Euro</b>

Tabelle 22: Park+Ride-Verkehr – Kosten je Person

<b>Kosten 400 Parkhaus-Stellplätze</b> (25 Nutzungstage/Jahr)	
Investitionskosten Parkhaus	14 Mio. Euro
Anzahl Stellplätze	1.300
Investitionskosten je Stellplatz	10.750 Euro
Kapitalkosten, Abschreibung, Unterhalt, Bewirtschaftung	12 %
Kosten je Stellplatz/Jahr	1.300 Euro/Jahr
<b>Jahreskosten von 400 Stellplätzen</b>	<b>520.000 Euro/Jahr</b>
Kosten je parkendes Fahrzeug <sup>45</sup>	52 Euro
<b>Kosten je Person</b>	<b>20,80 Euro</b>

Tabelle 23: Parkdeck – Kosten je Person

Die Kosten für die Alternative Parkhaus übersteigen in dieser überschlägigen Rechnung die Kosten für das P+R-System um mehr als das Dreifache.

### Fazit

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist es wenig sinnvoll, die Kapazität von aufwändigen Parkieranlagen mit hohen Investitionskosten am Spitzenbedarf zu orientieren. Durch die extrem geringe Auslastung solcher Spitzenbedarfsparkplätze entstehen unverhältnismäßig hohe Kosten. Dieser Spitzenbedarf kann über ein Park+Ride-System wesentlich kostengünstiger abgedeckt werden.

<sup>45</sup> Dabei wurde davon ausgegangen, dass diese zuletzt gefüllten Stellplätze nicht ein zweites Mal am gleichen Tag belegt werden.

## 7 Szenario „Autofreier Feldberg“

### 7.1 Konzeptionelle Grundüberlegungen

Ergänzend und in Abgrenzung zu den drei Szenarien „Ordnung der Verkehrssituation“ wurde auf Wunsch der Bürgermeister der drei beteiligten Gemeinden ein weiteres Szenario entwickelt und untersucht, mit dem eine gänzlich andere Qualität im Feldberg-tourismus erreicht werden soll: der autofreie 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 Feldbergerhof 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 Bärental – Titisee mit einer Bergbahn von Bärental aus zum Feldbergerhof,
- 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.



### **Konzeption für den fließenden und ruhenden Autoverkehr**

Nach dem heutigen Diskussionsstand kann die Bundesstrasse 317 mit ihrer überörtlichen Verbindungsfunktion nicht für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Dieser Verkehr mit rund 3500 Fahrzeugen je Tag<sup>46</sup> wird also weiterhin das Feldberggebiet belasten. Der ganzjährige Hauptzielpunkt der Besucher, das Gebiet um den Feldbergerhof, ist vom Durchgangsverkehr jedoch nicht direkt tangiert.

Dennoch sollte untersucht werden, ob nicht an einzelnen Tagen mit besonderer touristischer Bedeutung (v.a. an Wochenenden in der Saison) die B 317 tageweise gesperrt und der Verkehr umgeleitet werden kann. Als längerfristige Option könnte auch die Möglichkeit eines Feldberg-Scheiteltunnels untersucht werden, der bei einem Beginn östlich des Caritashauses und Ende westlich von Feldberg-Ort rund 2,5 Kilometer lang wäre. Dadurch könnte das Konzept eines autofreien Feldbergs wesentlich abgerundet gewinnen.

Unabhängig davon kann jedoch die Stichstraße zum Feldbergerhof durch eine entsprechende Umwidmung für den allgemeinen Straßenverkehr gesperrt werden.

Solange der Feldbergbereich über die Bundesstraße zugänglich ist, kann der Zielverkehr nur über ein konsequentes Parkraummanagement gelenkt werden. Parkplätze sollen nur noch für Übernachtungsgäste und den Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stehen. Für die Akzeptanz des Konzepts bei den übrigen Besuchern muss die Zahl der Ausnahmen sehr gering gehalten werden, und die Fahrzeuge sollten in geschlossenen Garagen abgestellt werden. Im Bereich Feldberg Ort muss eine entsprechende Parkmöglichkeit ggf. geschaffen werden.

An den beiden Zufahrten der B 317 müssen in Bärental und Todtnau in der Höhe der herzustellenden Auffangparkplätze Informationsschleusen eingerichtet werden, an denen den Besuchern unmissverständlich vermittelt wird, dass auf dem Feldberg keine Parkplätze für Tagesbesucher vorhanden sind.

---

<sup>46</sup> Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg (1996): Verkehrsstärkenkarte 1995

## 7.2 Anforderungen an die Verkehrssysteme

### 7.2.1 Anforderungen an die Erschließung des Feldbergs mit Bergbahnen

Die Erreichbarkeit des Feldbergs und die Zahl der Besucher soll gegenüber dem Status quo nicht abnehmen, der Verkehr jedoch verträglicher abgewickelt werden.

Bei einer Umstellung des Erschließungsverkehrs auf öffentliche Verkehrssysteme (Bergbahnen) muss ihre Auslegung und Dimensionierung entsprechend der Nachfrage an den Spitzentagen ausgerichtet werden.

Grundlage für eine Abschätzung bilden die Annahmen,

- dass zukünftig an den absoluten Spitzentagen rund 10.000 Besucher zu erwarten sind,
- dass zwei Drittel dieser Besucherzahl innerhalb von zwei Spitzenstunden an- oder abreisen wollen (z.B. in der Wintersaison Abreise ca. 15-17 Uhr),
- dass auch an diesen Spitzentagen eine Beförderung ohne längere Wartezeiten gewährleistet sein muss.

In der nachstehenden Tabelle werden die notwendigen Kapazitäten der neuen Erschließungssysteme für die verschiedenen Zugangsrichtungen quantitativ abgeschätzt.

Eine Auswertung der vorliegenden Besucherbefragung der TA-Akademie an einem Spitzentag im März 2000 ergibt folgendes Bild: 40 Prozent der Besucher sind Naherholungsgäste, der Rest verteilt sich auf Schwarzwaldurlauber (Feldberggebiet 25 %, sonstige Urlaubsorte 35 %). Die Auswertung der Wohn- bzw. Urlaubsorte zeigt, dass mit rund 70 Prozent der weit überwiegende Teil der Besucher über Titisee-Bärental anreist, gefolgt von 20 Prozent aus Richtung Todtnau-Wiesental. Nur für 10 Prozent der Besucher, die aus südlicher Richtung anreisen, ist der Zugang über St. Blasien-Menzenschwand interessant.

Wenn an Spitzentagen 35 Prozent der Besucher in der Spitzenstunde an- und vor allem abreisen wollen, so müssen auf der Seite Bärental rund 2450 Personen innerhalb dieser Stunde befördert werden.

	Anteil	davon: Anreise aus Ri. Titisee/ Bärental	davon: Anreise aus Ri. Wiesental/ Todtnau	davon: Anreise aus Ri. St. Blasien/Menzensch w.
Feldberggäste	25 %	20 %	5 %	–
Schwarzwaldgäste	35 %	25 %	5 %	5 %
Naherholungsgäste	40 %	25 %	10%	5 %
Summe	100%	70 %	20 %	10 %
Absolute Zahl der Besucher	10.000	7.000	2.000	1.000
<b>davon 35 % An- / Abreise in der Spitzenstunde</b>	<b>3.500</b>	<b>2.450</b>	<b>700</b>	<b>350</b>

Tabelle 24: Ermittlung der Beförderungsnachfrage in der Spitzenstunde für die einzelnen Zubringerkorridore<sup>47</sup>

## 7.2.2 Abschätzung des notwendigen Umfangs von Auffangparkplätzen

Auf der Basis der Zahl der anreisenden Besucher aus den unterschiedlichen Richtungen lässt sich die Zahl der notwendigen Parkplätze im Talbereich abschätzen. Ausgegangen wird von einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 2,9 Personen je Fahrzeug an Spitzentagen und einem Anteil von 10 Prozent der Besucher, die mit Reisebussen anreisen.<sup>48</sup> Hinzu kommt jener Teil der Besucher, der bereits vom Wohn- bzw. Urlaubsort mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreist. Dieser Anteil beträgt heute rund 10-13 Prozent der Besucher. Es wird davon ausgegangen, dass sich im Fall einer Sperrung des Feldbergs für den Autoverkehr deutlich mehr Besucher entschließen, ihr Auto bereits am Ausgangsort stehen zu lassen. Daher wird bei der Anreise ein ÖPNV-Anteil von 25 Prozent (Verdopplung) angenommen. Dabei dürfte der ÖPNV-Anteil auf der Achse Freiburg-Titisee-Bärental – wie bereits heute – deutlich höher sein als aus den anderen Richtungen.

<sup>47</sup> Quelle für die Anteile der Gästearten und der Anreisrichtungen: Befragung der TA-Akademie am 5. März 2000.

<sup>48</sup> vgl. Erhebung im Winter 2000/2001

Richtung	Anzahl der Besucher	ÖPNV-Anteil	Anzahl Besucher mit Pkw bzw. Reisebussen <sup>49</sup>	Anzahl Stellplätze bei 2,9 Pers. je Pkw
<b>Bärental/Titisee</b>	7.000	30 %	4.400	<b>1.500</b>
<b>Todtnau</b>	2.000	20 %	1.440	<b>500</b>
<b>Menzenschwand</b>	1.000	10 %	810	<b>280</b>

Tabelle 25: Abschätzung der notwendigen Stellplatzzahl von Auffangparkplätzen im Talbereich

Mit 2300 Parkplätzen stehen rund 350 Parkplätze weniger zur Verfügung als heute auf dem Feldberg und in Fahl. Unter Einbeziehung der auf dem Feldberg verbleibenden Dauerparker und der mit Sicherheit steigenden Zahl der ÖPNV-Nutzer wird die Erreichbarkeit jedoch nicht reduziert. Durch einen Abbau der Nachfragespitzen werden die hier ermittelten Parkplatzzahlen jedoch möglicher Weise nicht benötigt. Die Zahlenwerte stellen damit eine Obergrenze dar. Für die räumliche Verteilung auf die drei Anreiserichtungen sind für konkretere Planungen jedoch detailliertere Untersuchungen durchzuführen.

Mit benötigten 1500 Pkw-Stellplätzen an Spitzentagen besteht der mit Abstand größte Bedarf auf der Seite Bärental/Titisee.

## 7.3 Konzeption für die Erschließung des Feldbergs mit Bergbahnen und öffentlichen Verkehrsmitteln

### 7.3.1 Erschließung aus Richtung Bärental / Titisee

#### 7.3.1.1 Schienenbahn Titisee – Feldberg

Für die Erschließung des Feldbergs aus Richtung Bärental wurde zunächst der Bau einer Zahnradbahn entlang der Bundesstraße 317 vorgeschlagen.

Eine erste Grobuntersuchung zeigt, dass die Anlage einer solchen Bahn grundsätzlich möglich ist. Aus Kostengründen wird jedoch an Stelle einer Zahnradbahn eine normale Adhäsionsbahn mit elektrischen Leichtbautriebwagen (Stadtbahntriebwagen) empfohlen.

<sup>49</sup> bei Annahme: 10 % Anteil Reisebusse

Eine solche Bahn wäre nicht auf den Abschnitt Bärental-Feldberggipfel beschränkt, sondern könnte unter Mitnutzung der vorhandenen DB-Schienenstrecke bereits ab Titisee, evtl. sogar ab Freiburg bis auf den Feldberg verkehren. Eine Direktverbindung ab Titisee bietet zudem eine größere Standortauswahl bei der Anlage der nötigen Auffangparkplätze.

Als wichtiges Element des Konzepts „Autofreier Feldberg“ soll die Fahrt mit dieser Bahn auf den Feldberg zu einem eigenständigen Erlebnis werden. Daher sollten sich die Fahrzeuge bereits durch ihr äußeres Erscheinungsbild klar von üblichen Nahverkehrsfahrzeugen abheben (Panoramawagen, „Naturparkbahn“ o.ä.).

Die Steigung der B 317 von Bärental bis zum Caritashaus beträgt in der Regel 5 - 6 Prozent, auch im steilsten Abschnitt werden 10 Prozent nicht überschritten.<sup>50</sup> Diese Steigungen sind für darauf ausgerichtete Stadtbahnfahrzeuge prinzipiell zu bewältigen. Die Fahrbahnbreite der B 317 ist oberhalb des Caritashauses mit 10-12 Metern so reichlich bemessen, dass davon problemlos ein Streifen für eine eigene Bahntrasse umgewidmet werden kann. Unterhalb des Caritashauses ist die B 317 in Bezug auf die Verkehrsbelastung mit 8,50 bis 9 Meter Fahrbahnbreite ebenfalls sehr großzügig ausgebaut. Die Anlage einer eigenen Bahntrasse in bergseitiger paralleler Lage zu einer auf 6,00 bis 6,50 Meter Breite reduzierten Bundesstraße wird jedoch an verschiedenen Stellen eine Verbreiterung um rund einen Meter erfordern, so dass teilweise neue Stützmauern erforderlich werden können.

Ein Betriebskonzept für diese Bahn kann so aussehen, dass im Grundtakt ein 30-Minuten-Takt in zwei Umläufen angeboten wird (Kreuzungspunkt Bahnhof Bärental). Für einen 15-Minuten-Takt ist eine Kreuzungsstelle zusätzlich unterhalb des Caritashauses sowie ein rund 1,5 Kilometer langer Doppelspurabschnitt vom Bahnhof Titisee in Richtung Bärental erforderlich.

In der Spitzenstunde der besucherstärksten Tage sollte die Bahn rund 2450 Besucher befördern können. Tabelle 26 zeigt die Kapazitäten einer Schienenbahn bei verschiedenen Betriebskonzepten:

Taktichte	Zuglänge		
	1 Wagen	2 Wagen	3 Wagen
30-Min-Takt	300 Pers/h	600 Pers/h	900 Pers/h
15-Min-Takt	600 Pers/h	1200 Pers/h	1800 Pers/h

Tabelle 26: Kapazität einer Schienenbahn auf den Feldberg in Abhängigkeit von Taktichte und Zuglänge

<sup>50</sup> Auskunft des Straßenbauamts Freiburg

Bei einer Ausbildung von 3-Wagen-Stadtbahnzügen mit 450 Sitz- und Stehplätzen je Zug und einem 15-Minuten-Takt wird eine Kapazität von 1800 Personen/Std. erreicht. Größere Zuglängen sind bei einem Betrieb mit abschnittswisen Trassierungen im Straßenraum<sup>51</sup> kaum möglich, und bei einer dichteren Zugfolge als 15 Minuten ist ein zweigleisiger Ausbau der Gesamtstrecke erforderlich. Solche Dimensionierungen, die nur rund 50 Betriebsstunden pro Jahr erforderlich sind, scheiden sicherlich aus. Daher müssen entweder die Verkehrsströme zeitlich entzerrt werden oder es sind zu den wenigen absoluten Spitzenstunden pro Jahr zusätzliche Busse einzusetzen (Busse mit je 60 Personen im 5-Minuten-Takt = 700 Personen/h).

Doch auch für eine Kapazität von 1800 Personen je Stunde sind bereits 12 Stadtbahnfahrzeuge nötig. Geht man von einem ganzjährigen Grundbedarf am Feldberg von 4-5 Fahrzeugen aus, so müssen 7-8 Fahrzeuge allein für die Spitzentage (Wochenenden) vorgehalten werden. Dies ist wirtschaftlich nur darstellbar, wenn diese Wagen an Werktagen an anderer Stelle auf dem Eisenbahnnetz im Raum Freiburg eingesetzt werden können. Entsprechende Kooperationsprojekte müssten gefunden werden.

Die 1500 notwendigen Stellplätze an Spitzentagen sollten in günstiger Lage zum übergeordneten Straßennetz angelegt werden. Es ist zu untersuchen, ob im Bereich zwischen dem Straßenknoten B 31 / B 317 bei Titisee und Bärental in der Nähe der Bahnlinie geeignete Flächen für einen Auffangparkplatz gefunden werden können. Nach einer ersten Analyse erscheinen Flächen im Bereich nordwestlich des Bahnhofs Titisee in der Nähe des Bundesstraßenknotens am geeignetsten, wobei dort auch Brachflächen (ehemalige Gleisflächen) mitgenutzt werden könnten. Diese Flächen liegen jedoch vollständig auf dem Gebiet der Stadt Titisee-Neustadt, und es müsste ein gemeinsames Nutzungskonzept erarbeitet werden.

Je nach konkretem Standort wäre an der Bahnlinie Titisee-Bärental eine eigene Haltestelle für den Großparkplatz einzurichten. Für einen kleineren Teil des Parkraums für Besucher aus dem engeren Raum Feldberg/Lenzkirch wäre Bärental der geeignete Standort.

Insgesamt dürften geeignete Flächen in dieser Größenordnung jedoch nur mit Mühe zu finden sein.

### **7.3.1.2 Alternative: Luftseilbahn Bärental – Feldberg**

Eine mögliche Alternative zu einer Schienenbahn auf den Feldberg ist der Bau einer Luftseilbahn ab Bärental. Mit einer modernen kuppelbaren 1-Seil-Umlaufbahn und 8-Personen-Kabinen mit ebenerdigem Einstieg kann eine Kapazität von 2000 Personen/Std. erreicht werden. Die Fahrzeit würde bei einer Geschwindigkeit von 5 Meter/Sekunde (18 km/h) mit 16 Minuten etwas länger als bei einer Schienenbahn sein.

---

<sup>51</sup> Betrieb nach Betriebsordnung Straßenbahn

Eine Seilbahntrasse in Luftlinie zwischen Bärental und dem Feldbergerhof folgt ungefähr dem Korridor der Bundesstraße 317 und kreuzt diese vier Mal. Eine genaue Trassenfindung muss technische, touristische und naturschützerische Belange abwägen.

Ein wesentlicher Nachteil einer Luftseilbahn-Lösung ist sicherlich, dass eine Direktverbindung über Bärental hinaus – beispielsweise bis Titisee – kaum möglich ist. Die Talstation sollte in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Bärental liegen. Damit wird der Standort des Pkw-Auffangparkplatzes im wesentlichen auf das Gebiet Bärental beschränkt. Wenn an Winterspitzentagen in Titisee 200 Stellplätze mit genutzt werden können, müssten also in Bärental 1300 Stellplätze geschaffen werden. Bei ebenerdiger Anlage bedeutet dies einen Flächenbedarf von immerhin 4-5 Hektar. Um eine nicht all zu große Fläche zu versiegeln wird vorgeschlagen, 300 Stellplätze (Grundlast) in einem Parkdeck unterzubringen, die restlichen 1000 Stellplätze (Spitzenlast) mit einer wasser gebundenen Decke anzulegen. Auch hier gilt, dass ein konkreter Standort nur schwer zu finden sein wird.

### **7.3.2 Erschließung aus Richtung Todtnau**

Von Seiten der örtlichen Akteure wird vorgeschlagen, die Seite Wiesental/Todtnau an das Feldberggebiet über eine kuppelbare Sesselbahn Fahl-Grafenmatt (Ahornbühllift) anzubinden. Damit ist das Skigebiet Feldberg für Alpinskifahrer gut angebunden, für die übrigen Besucher ist jedoch eine zusätzliche Shuttle-Buslinie Todtnau - Fahl - Feldberg Ort - Feldbergerhof erforderlich. Sie kann auch die Funktion einer Zubringerbuslinie zu den Fahl Liften übernehmen, da in Todtnau möglicherweise einfacher der zusätzliche Auffang-Parkraum zu schaffen ist als in Fahl mit seiner schwierigen Topographie.

Die ermittelte notwendige Kapazität von 700 Personen in der Spitzenstunde lässt sich mit der kuppelbaren Sesselbahn problemlos erreichen.

Wenn die Hälfte dieser Personen ihren Parkplatz in Todtnau findet oder von dort direkt mit dem Bus nach Fahl oder zum Feldberg fährt, so muss die Zusatz-Buslinie in der Spitzenstunde alle 10 Minuten verkehren (6 Busse à 60 Personen).

Sofern die Buslinie neben der Ahornbühlbahn die einzige Möglichkeit ist, den Feldberg aus dem Wiesental zu erreichen, sollte das Grundangebot dieser Buslinie in der Saison bei einem 15-Minuten-Takt und ganzjährig bei einem 30-Minuten-Takt liegen.

Für die Spitzentage wurde auf der Seite Todtnau ein Stellplatzbedarf von 500 Stellplätzen ermittelt. In Fahl sind bereits 300 Stellplätze vorhanden. Die restlichen 200 Stellplätze könnten ebenfalls in Fahl in Form eines Parkdecks geschaffen werden. Erste Überlegungen dazu liegen vor. Angesichts der beengten topografischen Verhältnisse wird jedoch alternativ vorgeschlagen, für die Spitzentage Auffangparkplätze in Todtnau herzustellen und über einen Bus-Shuttle anzuschließen. Dazu können die 120 vorhan-

denen Stellplätze an der B 317 in Höhe des Schwimmbads in Todtnau genutzt werden. Die restlichen 130 Stellplätze könnten nach Auskunft der Stadt Todtnau in der Nähe auf einer als Gewerbegebiet vorgesehenen, bislang aber nicht genutzten Fläche gebaut werden.

### **7.3.3 Erschließung aus Richtung St. Blasien – Menzenschwand**

Bereits vor einigen Jahren wurden Überlegungen für eine Gondelbahn vom Talschluss bei Menzenschwand zur Menzenschwander Hütte im Skigebiet Grafenmatt angestellt, um den Raum Menzenschwand/St. Blasien direkt an die Lifte der St. Blasier Liftgesellschaft im Bereich Grafenmatt anzubinden. Das Vorhaben wurde dann aus Gründen des Naturschutzes, aber auch aufgrund einer abzusehenden fehlenden Wirtschaftlichkeit nicht weiterverfolgt.

Mit dem neuen Szenario eines autofreien Feldbergs ist diese Bahn erneut zur Untersuchung vorgeschlagen worden. Die Belange des Naturschutzes müssen von anderer Stelle kompetent beurteilt werden.

Aus verkehrsplanerischer Sicht stellt sich die Situation so dar, dass an Spitzentagen für diese Bahn rund 1000 potenzielle Besucher zu erwarten sind, wenn der gesamte südliche Einzugsbereich des Feldbergs (Gäste aus dem Raum St. Blasien, Naherholungsbesucher aus dem Landkreis Waldshut) diese Verbindung zur Auffahrt auf den Feldberg nutzt. 350 Personen wären dann in der Spitzenstunde zu befördern und verursachten keinerlei Kapazitätsprobleme. Im Gesamtjahr ist mit einer Fahrgastzahl von jeweils grob 100.000 Personen für Berg- und Talfahrt zu rechnen. Je Tag sind dies im Durchschnitt rund 275 Personen und damit liegt im Vergleich mit den anderen Zugangsrichtungen eine vergleichsweise niedrige Auslastung vor.

Um den Parkplatzbedarf abzudecken müssten im Bereich der Talstation im Menzenschwander Talschluss rund 280 Stellplätze angelegt werden.<sup>52</sup> Es wird auch hier Schwierigkeiten bereiten, diese landschaftsverträglich anzulegen. An Spitzentagen wird Menzenschwand-Hinterdorf mit zusätzlichen rund 600 Pkw-Fahrten belastet.

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der zu erwartenden Konflikte mit dem Landschafts- und Naturschutz sind sicherlich vertiefende Untersuchungen dieser Gondelbahn notwendig.

---

<sup>52</sup> 1000 Besucher an Spitzentagen, 10 % ÖPNV-Anteil, durchschnittliche Besetzung je Pkw 2,9 Personen.



## **7.4 Auswirkungen**

### **7.4.1 Auswirkungen auf die Verkehrssituation**

Durch das Konzept kann das engere Feldberggebiet vom Zielverkehr, vom Parksuchverkehr und vor allem vom sogenannten ruhenden Verkehr (abgestellte Autos) nahezu vollständig entlastet werden. Es verbleibt der Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße 317, der jedoch zumindest an den Spitzentagen des Tourismus im Vergleich zur heutigen Menge des Zielverkehrs eine untergeordnete Bedeutung hat.

Ein großes Problem bleibt auch in diesem Konzept „Autofreier Feldberg“ die außerordentlich ausgeprägte Spitzenbelastung an wenigen Tagen, auf welche sowohl die Kapazitäten der Zubringersysteme als auch die Kapazitäten der Auffangparkplätze ausgerichtet werden müssen.

### **7.4.2 Auswirkungen auf die touristische Attraktivität**

Die Aufenthaltsqualität am Feldberg steigt in Folge der geringeren Verkehrsbelastung steigen. Das Besucherziel Feldberg wird durch die Eigenart der Erschließung zu etwas Besonderem aufgewertet.

Die Zahl der Besucher, die den Feldberg als eigenständiges Ziel für einen Ganz- oder Halbtagesausflug wahrnehmen, wird dadurch zunehmen. Hingegen werden die Kurzzeitbesucher, die auf der Schwarzwaldrundfahrt mit dem Pkw bislang „mal eben“ dem Feldbergerhof einen Besuch abstatten, sicherlich abnehmen.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer am Feldberg wird daher – aufgrund der aufwändigeren Anfahrt – sicherlich zunehmen. Die Besucher müssten den längeren Aufenthalt jedoch auch mit Aktivitäten füllen können. Mit dem Haus der Natur wird bereits im Jahr 2001 ein weiterer Attraktionspunkt geschaffen.

Unklar ist, ob mit einer derartigen Umstrukturierung des Feldbergtourismus auch eine zeitliche Entzerrung der Besucherzahlen erreicht werden kann. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass höherwertige Tourismusziele in der Lage sind, den Anteil der Urlaubsgäste gegenüber den Naherholungs-/ Wochenendgästen zu steigern.

### **7.4.3 Auswirkungen auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes**

Das engere Feldberggebiet wird von Autoverkehr (Fahrbewegungen, Parken) entlastet. Das bedeutet eine Entlastung von Lärm und Abgasen sowie eine Aufwertung des Landschaftsbildes.

#### **Bergbahntrassen**

Die Trasse einer möglichen Schienenbahn Bärenthal - Feldbergerhof kann fast ausschließlich auf vorhandenen (Straßen-)Verkehrsflächen angelegt werden. Aufgrund der großen Steigungen der Bahn ist ein elektrischer Antrieb der Züge Voraussetzung. Sofern nicht auf neuartige und noch nicht in der Praxis erprobte Energiespeicher (z.B. Wasserstoff) gesetzt wird, ist der Bau einer Fahrdraht-Oberleitung nötig.

Eine Trasse für eine Luftseilbahn in direkter Linie von Bärenthal zum Feldbergerhof verläuft im Korridor der Bundesstraße 317. Größere Beeinträchtigungen bislang ungestörter Bereiche sind daher auf den ersten Blick nicht zu erwarten. Die geplante Sesselbahn von Fahl zur Grafenmatt verläuft auf der Trasse des bisherigen Ahornbühl-Schlepplifts und wurde bereits in ihren Auswirkungen untersucht. Die größten Eingriffe sind bei der Seilbahntrasse von Menzenschwand zur Menzenschwander Hütte zu erwarten, da diese durch bislang ungestörte Gebiete verläuft.

#### **Auffangparkplätze**

Aufgrund der extremen Nachfragespitzen wird aus Gründen der Wirtschaftlichkeit der Großteil der Auffangparkplätze nur als ebenerdige Parkflächen angelegt werden können. Die bislang vom ruhenden Verkehr im engeren Feldberggebiet beanspruchten Flächen werden sich also im Grundsatz nicht reduzieren, es soll jedoch eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche erfolgen. Zudem ist im Fall des „autofreien Feldbergs“ im Durchschnitt mit einem etwa doppelt so hohen ÖPNV-Anteil bereits bei der Anreise zu rechnen, dies reduziert die benötigten Flächen ebenfalls in gewissem Umfang.

Schwierigkeiten wird die Einrichtung der Auffangparkplätze im Bereich Bärenthal - Titisee aufgrund der großen Menge bereiten (insgesamt 1500 Stellplätze). Nicht aufgrund der großen Zahl, jedoch aufgrund der hochsensiblen Umgebung dürfte die Anlage von 280 Stellplätzen im Menzenschwander Talschluss nicht einfach sein. Auf der Seite Todtnau sind die geringsten Probleme zu erwarten.

## 7.5 Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

### 7.5.1 Kosten der Zubringersysteme Bahn und Bus

#### Schienebahn Titisee–Feldbergerhof

Für den Bau einer Schienenbahn vom Bahnhof Bärental zum Feldbergerhof incl. notwendiger Ausbaumaßnahmen auf dem Abschnitt Titisee-Bärental der DB-Strecke für einen 15-Minuten-Takt ist mit Baukosten von überschlägig 20 Mio. Euro zu rechnen. Für 12 steigungsfähige elektrische Stadtbahntriebwagen ist von Kosten in Höhe von rund 25 Millionen Euro auszugehen. Konzeptionell wird davon ausgegangen, dass sechs Fahrzeuge für die absolute Spitzenlast an Werktagen auf anderen Strecken im Raum Freiburg eingesetzt werden. Die Anschaffungskosten entfallen daher für das Projekt Feldbergbahn.

Bei den Betriebskosten wird von einem Grundtakt von 30 Minuten an allen Tagen des Jahres von 8 bis 20 Uhr ausgegangen. An 200 Tagen im Jahr wird dieser in der Zeit von 9.30 bis 17.30 Uhr auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Dies ergibt bei einer Durchbindung aller Züge bis Titisee eine Betriebsleistung von 350.000 Zugkilometern/Jahr. Ohne Kapitalkosten für Fahrzeuge und Fahrweg wird in einer überschlägigen Rechnung von laufenden Betriebskosten in Höhe von 5 Euro je Zugkilometer ausgegangen. Für ergänzende Busverkehre, die Kapazitätsengpässe an den wenigen Spizentagen auffangen sind zudem 50.000 Euro/Jahr zu veranschlagen. Daraus ergeben sich folgende überschlägige Kosten:

Kosten	Investitionen	Kosten pro Jahr
Schienebahnstrecke	20 Mio. Euro	
Fahrzeuge Normalbetrieb	12,5 Mio. Euro	
Fahrzeuge Spitzenlast	- entfällt -	0,25 Mio. Euro
Betriebskosten Bahn		1,75 Mio. Euro
Bus-Ergänzungsverkehr Spitze		0,05 Mio. Euro
Overheadkosten		0,20 Mio. Euro
<b>Summe</b>	<b>ca. 32, 5 Mio. Euro</b>	<b>ca. 2,25 Mio. Euro</b>
<b>Summe umgelegt auf Jahreskosten</b>		<b>ca. 5,0 Mio. Euro</b>

Tabelle 27: Kostenabschätzung für eine Schienenbahn auf den Feldberg

Die Anfangsinvestitionen betragen damit rund 33 Mio. Euro, hinzu kommen jährliche Betriebskosten in Höhe von 2,25 Mio. Euro. Mit Abschreibungen und Kapitalkosten betragen die jährlichen Gesamtkosten als in der Größenordnung rund 5 Mio. Euro/Jahr.

Zu prüfen wäre, ob die Erschließung des Feldbergs mit einem öffentlichen Verkehrssystem als Alternative zum Autoverkehr förderfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wäre. Dann könnten bis zu 85 Prozent der Infrastrukturinvestitionen (ohne Planungskosten) und 50 Prozent der Investitionen in Schienenfahrzeuge vom Land übernommen werden. Damit würden sich die selbst zu finanzierenden Investitionskosten bis auf rund 12 Mio. Euro vermindern. Die jährlichen Gesamtkosten lägen dann bei rund 3,25 Mio. Euro.

### **Kosten der Alternative „Luftseilbahn Bärenal-Feldberg“**

Für eine Umlauf-Kabinenbahn Bärenal-Feldbergerhof mit einer maximalen Kapazität von 2000 Personen/Std. ist überschlägig von Baukosten in Höhe von 8,5-9 Mio. Euro für die reine Seilbahntechnik auszugehen, für ergänzende Tief- und Hochbaumaßnahmen ist mit einem Aufschlag von 15-20 Prozent zu rechnen.<sup>53</sup>

Die Betriebskosten sind überschlägig mit rund 0,5 Mio. Euro/Jahr anzusetzen.<sup>54</sup>

Daraus ergeben sich folgende überschlägige Kosten:

<b>Kosten</b>	<b>Investitionen</b>	<b>Kosten pro Jahr</b>
Seilbahntechnik	9,0 Mio. Euro	
Sonstiger Hoch-/Tiefbau	1,5 Mio. Euro	
Betriebskosten Seilbahn		0,5 Mio. Euro
Bus-Ergänzungsverkehr Spitzentage		0,05 Mio. Euro
Overheadkosten		0,20 Mio. Euro
<b>Summe</b>	<b>ca. 10,5 Mio. Euro</b>	<b>ca. 0,75 Mio. Euro</b>
<b>Summe umgelegt auf Jahreskosten</b>		<b>ca. 1,65 Mio. Euro</b>

Tabelle 28: Kostenabschätzung für eine Luftseilbahn auf den Feldberg

<sup>53</sup> Angaben der Fa. Doppelmayr auf Grundlage der Eckdaten für eine Seilbahnanlage Bärenal-Feldberg

<sup>54</sup> Angaben der Fa. Doppelmayr: 3 Personen Betriebspersonal; Revision: 4 Wochen à 2 Personen, 0,5 Prozent der Investitionssumme für Ersatzteile und TÜV, hinzu kommen Kosten für Reinigung usw.; Erfahrungswerte der Feldbergbahn Feldbergerhof-Seebuck lassen Kosten von insgesamt 0,5 Mio. Euro/Jahr erwarten.

Bei der Alternative Seilbahn ist mit Investitionskosten von rund 10,5 Mio. Euro zu rechnen, hinzu kommen jährliche laufende Kosten in Höhe von rund 0,75 Mio. Euro. Umgelegt auf Jahreskosten incl. Abschreibungen und Kapitalkosten betragen die Gesamtkosten rund 1,65 Mio. Euro/Jahr.

Sollte eine Investitionsförderung der Seilbahn über das GVFG möglich sein, so würde sich der Eigenanteil der Investitionen auf rund 3 Mio. Euro reduzieren. Die Jahreskosten lägen dann bei rund 1,0 Mio. Euro.

### Vergleich Schienenbahn - Luftseilbahn

Bereits dieser Vergleich mit überschlägigen Zahlen weist darauf hin, dass bei der Variante Schienenbahn mit deutlich höheren Investitions-, aber auch Betriebskosten zu rechnen ist. Dies ist allerdings zu einem erheblichen Teil auch durch die Verlängerung bis zum Bahnhof Titisee bedingt.

Die Fahrtzeit einer Luftseilbahn ist mit 16 Minuten um rund 50 % länger, dafür ist die zeitliche Verfügbarkeit größer (Dauerbetrieb, keine Wartezeiten bis zur nächsten Abfahrt). Eine Durchbindung nach Titisee ist hingegen nicht möglich, was die Verknüpfung mit der Höllentalbahn verschlechtert und die Standortauswahl für die Auffangparkplätze stark reduziert.

	Schienenbahn	Luftseilbahn
Kapazität	+	+
Fahrdauer	+	-
Wartezeit bis zur nächsten Abfahrt	-	+
Durchbindung nach Titisee	+	-
Erlebniswert	+	+
Investitionskosten	-	+
Wirtschaftlichkeit Betrieb	-	+

Tabelle 29: Vergleich der Varianten Schienenbahn und Luftseilbahn für die Verbindung Bärenal – Feldbergerhof

Weiterer ergänzender Busverkehr nach Bärenal:

Für die verbesserte Anbindung der Feldberger Ortsteile und von Lenzkirch an die Bergbahn ist ein Buszubringer im Taktverkehr einzurichten. Es wird von einem Busumlauf mit Jahreskosten von 130.000 Euro ausgegangen.

### **Erschließung aus Richtung Todtnau**

Für den Bau der Sesselbahn Fahl-Grafenmatt (Ahornbühlbahn) sind Kosten von rund 4 Mio. Euro zu veranschlagen. Es ist anzunehmen, dass diese Bahn unabhängig vom Verkehrskonzept „autofreier Feldberg“ zur verbesserten Erschließung des Skigebiets realisiert werden soll. Die Kosten für diese Bahn fließen daher, wie die anderen liftseitigen Maßnahmen im Bereich Grafenmatt, nicht in die Kostenabschätzung des Verkehrskonzepts ein.

Jedoch entstehen Kosten für eine Verbesserung des Busverkehrs, der auf der Relation Todtnau-Feldberg deutlich verdichtet werden muss. Das oben beschriebene Verkehrsangebot (ganzjährig 30-Minuten-Takt, in der Saison 15-Minuten-Takt, an den Spitzentagen zeitweise 10-Minuten-Takt) führt zu rund 8.500 zusätzlichen Fahrtenpaaren/Jahr. Bei einem Vollkostensatz von 2 Euro/km sind dies Zusatzkosten von rund 220.000 Euro/Jahr.

### **Erschließung aus Richtung Menzenschwand / St. Blasien**

Für eine Umlauf-Kabinenbahn Menzenschwand - Menzenschwander Hütte ist mit Gesamt-Investitionskosten in Höhe von 5 Mio. Euro zu rechnen. Die Betriebskosten dürften sich bei einem ganzjährigen Betrieb incl. Overheadkosten auf jährlich 0,4 Mio. Euro belaufen. Umgelegt auf Jahreskosten ist von Gesamtkosten incl. Abschreibung und Kapitalkosten von rund 0,85 Mio. Euro/Jahr auszugehen.

Für einen Buszubringer St. Blasien - Menzenschwand wird ganzjährig ein Busumlauf mit Jahreskosten von 130.000 Euro angenommen.

## 7.5.2 Kosten der Auffangparkplätze

### Auffangparkplätze Bärental/Titisee

Benötigt werden auf der Seite Bärental/Titisee 1500 Stellplätze an Spitzentagen, wovon rund 1300 neu zu schaffen sind. Davon könnten 300 Stellplätze in einem Parkdeck (Grundlast) und 1000 Stellplätze (Spitzenlast) in Form ebenerdiger Parkplätze mit wassergebundener Oberfläche hergestellt werden. Dabei entstehen folgende Kosten:<sup>55</sup>

	Anzahl Stellplätze	Investitionskosten je Stellplatz in Euro <sup>56</sup>	Investitionskosten gesamt in Euro	Unterhalt / Betrieb Kosten/J. je Stellplatz	Unterhalt / Betrieb gesamt in Euro
Parkdeck	300	11.000	3.300.000	500	150.000
Weitere Stellplätze	1.000	1.500	1.500.000	75	75.000
Summe	1.300		ca. 4.800.000		ca. 235.000
Gesamtkosten inkl. Abschreibung + Kapitalkosten/J					ca. 670.000 Euro

Tabelle 30: Abschätzung der Jahreskosten für einen Auffangparkplatz im Bereich Bärental/Titisee

### Auffangparkplatz Todtnau

Auf Todtnauer Seite sind 130 ebenerdige Stellplätze neu zu bauen. Entsprechend der oben genannten Werte ergeben sich Investitionskosten von rund 200.000 Euro. Die jährlichen Unterhaltungskosten werden mit 10.000 Euro veranschlagt.

### Auffangparkplatz Menzenschwand

In Menzenschwand müssen bei Bau einer Seilbahn für den Spitzenbedarf knapp 300 Stellplätze geschaffen werden. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit kommen hier sicherlich ebenfalls nur ebenerdige Stellplätze in Frage. Es ist mit Investitionskosten von gut 400.000 Euro und jährlichen Unterhaltungskosten von rund 20.000 Euro zu rechnen.

<sup>55</sup> Es wird davon ausgegangen, dass Grunderwerbskosten nicht in relevantem Umfang anfallen.

<sup>56</sup> Baukosten Parkdeck zur Vergleichbarkeit entsprechend der Baukosten für das Parkdeck Feldbergerhof; Baukosten für wassergebundene einfache Parkplatzanlage nach Auskunft von Bauingenieurbüros, ohne Grunderwerb.

### **Parkdeck für Dauerparker in Feldberg Ort**

In Feldberg Ort ist ein Parkdeck für Übernachtungsparker (Übernachtungsgäste, Beschäftigte) zu schaffen. Zunächst wird von 50 Stellplätzen ausgegangen, da innerhalb des Konzepts „Autofreier Feldberg“ nur der wirklich unabdingbare Bedarf abgedeckt werden soll. Grundsätzlich soll diese Parkierungseinrichtung kostendeckend betrieben werden, da für die Sonderparkrechte innerhalb der grundsätzlich autofreien Zone durchaus kostendeckende Preise verlangt werden können. Daher geht diese Parkierungseinrichtung nicht in die Kostenberechnung ein.

### **7.5.3 Sonstige Kosten**

Als weitere Kosten werden der Rückbau/Umbau von überdimensionierten Straßenflächen mit pauschal 1,5 Mio. Euro und der Bau von verbesserten Bushaltestellen mit 0,5 Mio. Euro angenommen. Für das Einführungsmarketing und Beschilderungen wird ebenfalls pauschal ein Betrag von 0,5 Mio. Euro angesetzt.

### **7.5.4 Zusammenstellung der Kosten**

Die überschlägig ermittelten Gesamtkosten des Verkehrskonzepts „Autofreier Feldberg“ (Bahnen, Busse, Auffangparkplätze, jeweils Investitionen und Betrieb) können der nachstehenden Tabelle entnommen werden. Im Rahmen dieser Studie konnten keine exakten Investitions- und Betriebskosten ermittelt werden. Es handelt sich also um Grobwerte zur grundsätzlichen Einschätzung verschiedener Konzepte.

	Investitionskosten	Laufende Kosten/Jahr	Gesamtkosten inkl. Kapitalkosten/Jahr
Kosten mit Schienenbahn	47 Mio. Euro	3,5 Mio. Euro	7,5 Mio. Euro
Kosten mit Luftseilbahn	25 Mio. Euro	2,1 Mio. Euro	4,1 Mio. Euro

Tabelle 31: Gesamtkosten des Szenarios Autofreier Feldberg (Abschätzung)



Die Investitionskosten betragen bei der Variante mit Schienenbahn rund 47 Mio. Euro, bei der Variante Luftseilbahn rund 25 Mio. Euro. Die Gesamtkosten inklusive Kapitalkosten und Abschreibungen liegen bei rund 7,5 bzw. rund 4 Mio. Euro pro Jahr.

Da es sich bei dem Verkehrskonzept nicht um eine klassische Bergbahn-Erschließung, sondern um ein Konzept zur Verlagerung von Autoverkehr auf öffentliche Verkehrssysteme handelt, könnten die Investitionen möglicherweise vom Land über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig sein. In Frage dafür kommen die Bahnen selbst, aber auch die Auffangparkplätze, da diese dem Wesen nach Park+Ride-Plätze darstellen. Nach dem GVFG sind ortsfeste Anlagen mit bis zu 85 Prozent förderfähig, Fahrzeuge zu 50 Prozent. Im Falle einer Förderung aller Investitionsmaßnahmen sieht die Kostenaufstellung so aus:

	Investitionskosten Eigenanteil	Laufende Kosten /Jahr	Gesamtkosten inkl. Kapitalkosten/Jahr
Kosten mit Schienenbahn	17,25 Mio. Euro	3,5 Mio. Euro	5,0 Mio. Euro
Kosten mit Luftseilbahn	8,25 Mio. Euro	2,0 Mio. Euro	2,7 Mio. Euro

Tabelle 32: Gesamtkosten des Szenarios Autofreier Feldberg im Fall einer GVFG-Förderung der Investitionen (Abschätzung)

### 7.5.5 Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Konzepts

Für eine erste Einschätzung der Wirtschaftlichkeit bzw. Finanzierbarkeit dieses Verkehrskonzepts soll die Überlegung angestellt werden, welche Zusatzeinnahmen von den Besuchern erwirtschaftet werden müssten, um das Gesamtsystem (Bahnen, Parkplätze usw.) zu finanzieren. Ausgegangen wird dabei von 1 Million Besuchern pro Jahr. Damit ergeben sich folgende Kosten des Systems je Besucher:

Konzept	Gesamtkosten pro Jahr	Gesamtkosten je Besucher
Gesamtkonzept mit Schienenbahn Titisee-Feldberg - <b>ohne</b> GVFG	7,5 Mio. Euro	7,50 Euro
Gesamtkonzept mit Schienenbahn Titisee-Feldberg - <b>mit</b> GVFG	4,9 Mio. Euro	4,90 Euro
Gesamtkonzept mit Luftseilbahn Bärenal-Feldberg - <b>ohne</b> GVFG	4,1 Mio. Euro	4,10 Euro
Gesamtkonzept mit Luftseilbahn Bärenal-Feldberg - <b>mit</b> GVFG	2,7 Mio. Euro	2,70 Euro

Tabelle 33: Kosten je Besucher im Szenario „Autofreier Feldberg“

Je nach Konzept und Grad der Förderung über das GFVG müssten zur Kostendeckung je Besucher für Parkierung und Bergbahnfahrt in der Größenordnung zwischen 2,70 Euro und 7,50 Euro zusätzlich erwirtschaftet werden.

Bei diesen Zahlen handelt es sich um überschlägige Werte zur Abschätzung der Größenordnung der Finanzierung.

#### *Umsetzung in Stufen*

Im Interesse einer Kostensenkung sollte auch über einen Stufenplan bei der Erschließung mit Bergbahnen nachgedacht werden. Dabei sollte auch geprüft werden, ob eine Erschließung mit Bahnen aus drei Richtungen von Beginn an Voraussetzung für die Umsetzung des Grundkonzepts ist.

### ***Abbau der Nachfragespitzen***

Die hohen Kosten aller Lösungsansätze der Verkehrsprobleme am Feldberg sind bedingt durch die extremen Nachfragespitzen. Dies gilt auch für dieses Konzept. Die Wirtschaftlichkeit könnte nennenswert gesteigert werden, wenn an Spitzentagen eine Verringerung der Besucherzahlen in Kauf genommen würde, und es gelänge an den übrigen Tagen zusätzliche Gäste zu gewinnen.

### **7.5.6 Bewertung des Szenarios „Autofreier 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.

Durch das sehr große Besucheraufkommen an Spitzentagen werden große Kapazitäten bei den Erschließungsbahnen und bei den Auffangparkplätzen benötigt. Diese neuen Verkehrsinfrastrukturen müssen völlig neu geschaffen werden und bedingen hohe Investitionskosten. 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.

Durch die völlig veränderte Erschließung und qualitative 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 müssen.



## 8 Schlussbetrachtung

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 Verbindungsachse 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 Feldbergerhofs 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“ wurden dazu mehrere Ansätze entwickelt, die in unterschiedlicher Gewichtung die Schaffung neuer geordneter Parkraumkapazitäten und den Ausbau von Buszubringersystemen vorsehen.

Zusätzlich wurde auf Wunsch der lokalen Akteure ein Szenario „Autofreier Feldberg“ erarbeitet. 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.

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. In jedem Fall sind hier die Standortgemeinden gefordert, allein jedoch überfordert. Angesichts der beschriebenen besonderen Struktur des Feldbergs und der regions- und landesweiten Bedeutung dieses Ausflugsziels werden für eine erfolgreiche Verbesserung der Verkehrssituation neben den Gemeinden weitere Partner und Akteure nötig sein.

Die vorliegende Untersuchung zeigt verschiedene Lösungsansätze auf und stellt damit eine Grundlage für Diskussionen dar, aus denen durchaus weitere Konzepte entstehen können.

## Literaturverzeichnis

Becker, Christoph, Hubert Job, Martin Koch: Umweltschonende Konzepte der Raumordnung für Naherholungsgebiete, Trier 1991

Brenner, Jens: Ergebnisse der Besucherbefragung am Feldberg, Sonntag 5.3.2000, unveröffentlichte Studie, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart 2000

Brenner, Jens: Ergebnisse der Kennzeichenerhebung am Feldberg, Sonntag 5.3.2000, unveröffentlichte Studie, Akademie für Technikfolgenschätzung in Baden-Württemberg, Stuttgart 2000

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.): Entlastung verkehrlich hoch belasteter Fremdenverkehrsregionen (= Forschungsberichte des BBR, Heft 86), Bonn 1998.

Liftverbund Feldberg: Detailbericht über verkaufte Liftkarten der Saison 2000/2001

Fichtner, Uwe: Wissenschaftliche Begleituntersuchung zum Pilotprojekt "Belchen". Reduzierung des Individualverkehrs in sensiblen Naturbereichen, Freiburg 1992.

Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern, Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (Hg.): Verkehrsmanagement in Ferienorten - Wege zur Umsetzung. Kurzfassung des Schlussberichtes "Verkehrsmanagement in Ferienorten: Lenkungsmassnahmen - Akzeptanzprobleme - Implementierungsprozesse, Bern 1999.

Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern, Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (Hg.): Verkehrsmanagement in Ferienorten. Lenkungsmassnahmen, Akzeptanzprobleme, Implementierungsprozesse (= Berichte des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", Bericht D6), Bern 1999.

Frederic Vester u. a.: "Neue Mobilität". Eine ganzheitliche Systemuntersuchung im Hinblick auf eine verkehrspolitische Neuorientierung Bayerischer Kur- und Fremdenverkehrsorte unter Einsatz des "Sensitivitätsmodells Prof. Vester", München 1992.

Freiburger Verkehrskreis (Hg.): öpnv 40 Täler, Freiburg 1992.

Freiburger Verkehrskreis (Hg.): öpnv 4 Berge, Freiburg 1989.

Gemeinde Feldberg, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald (Hg.): Bebauungsplan Feldberger Hof, Feldberg 1999.

Interessengemeinschaft für Autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte in Bayern e.V. (IAKF): Autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte in Bayern, Bad Reichenhall 1998.

Krebs, Peter: Immer schneller, immer häufiger, immer weiter. Bahn und Bus müssen auch für die Freizeit wichtiger werden, in: Via6/2000, S. 8-10.

Landesamt für Straßenwesen (Hg.): Straßenverkehrszählung 1995 – Hochrechnungsergebnisse, Stuttgart o.J

Landesamt für Straßenwesen (Hg.): Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg – Ergebnisse im Jahr 1998, Stuttgart o.J

Naturpark Südschwarzwald e. V. (Hg.): Konzeption zur nachhaltigen Entwicklung des Naturparks Südschwarzwald. Schlußbericht, 2000.

Roth, Ralf u. a.: Entwicklungskonzeption Sporttourismus im Naturpark Südschwarzwald, Köln 2000.

Roth, Ralf, Umweltverträgliche Entwicklungskonzeption. Skigebiet Menzenschwand / Feldberg, Bad Krozingen 2000.

Rütschlin, Klaus: So viele Touristen wie noch nie, in: Badische Zeitung vom 11.04.2001, S. 7.

SüdbadenBus GmbH (Hg.): Fahrplan Regio 2000/2001, 2000.

Stadt Todtnau: Flächennutzungsplan

Umweltministerium Baden-Württemberg, Gemeindeverwaltungsverband Schönau (Hg.): Umweltverträglicher Tourismus im Belchenland, Weinheim o. J.

Verband Deutscher Seilbahnen und Schlepplifte e.V. (Hg.): Immer obenauf, München

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

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

**Anschrift des Verfassers:**

**Dipl.-Geogr. Gerd Hickmann**

*Nahverkehrsberatung Südwest*

Hasengässle 2

72070 Tübingen

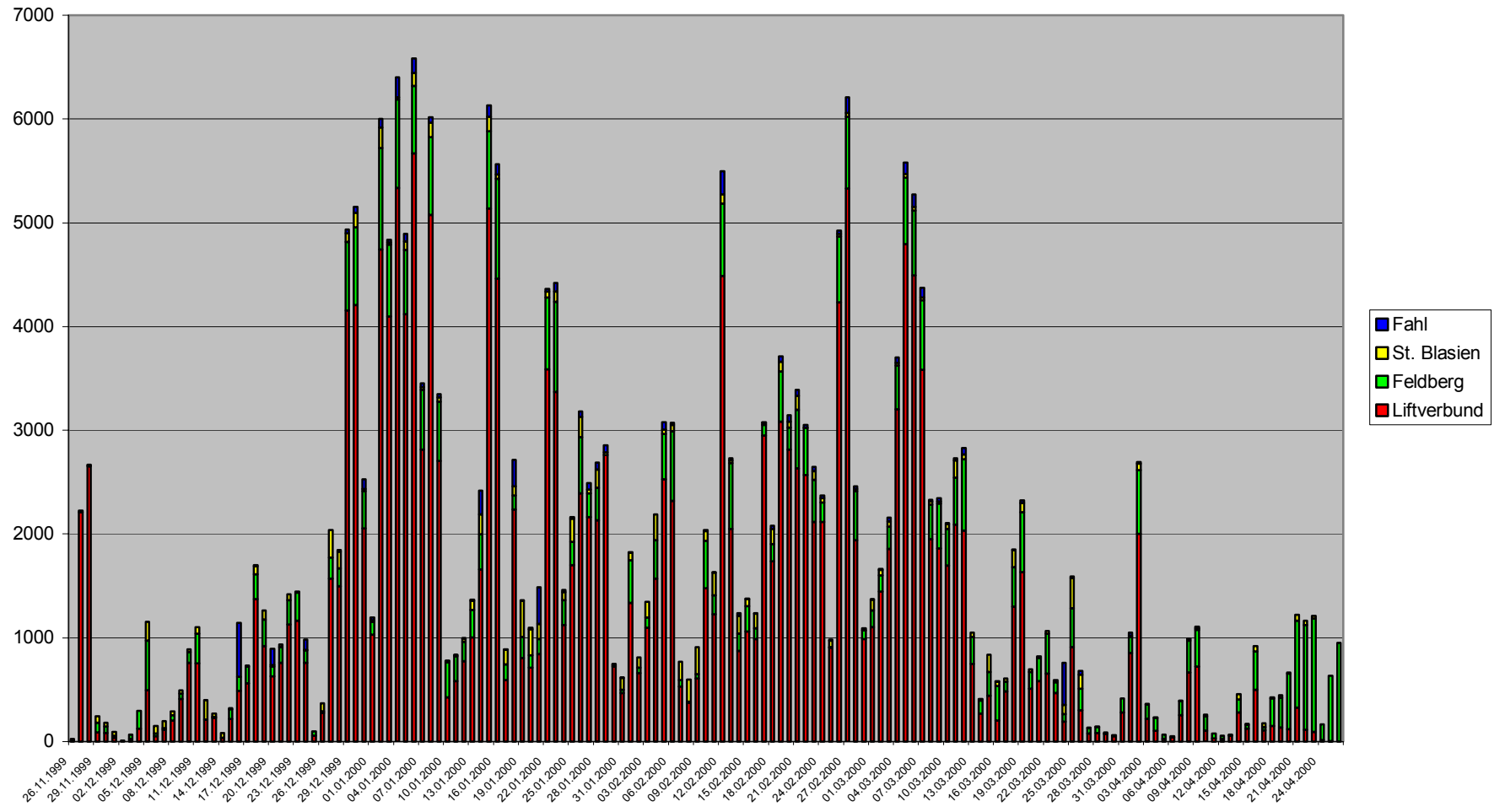
Tel (07071) 922908

Fax (07071) 922909

E-mail: [hickmann@nahverkehrsberatung.de](mailto:hickmann@nahverkehrsberatung.de)



## *Anlagen*



## Anzahl der Besucher an Spitzentagen

### Modellrechnung anhand des verfügbaren Parkraums

Gesamtzahl der vorhandenen Parkmöglichkeiten auf Parkplätzen und entlang der Straßen	2300
Durchschnittlicher Besetzungsgrad: 2,9 Personen / Fahrzeug ⇒ * 2,9	6670
Durchschnittlicher Fahrzeugumschlag je Stellplatz ⇒ * 1,3	8670
30 Reisebusse à 30 Personen ⇒ + 900	9570
Anreisende mit ÖPNV / Liftbus ⇒ + 800	10370
<b>Gesamtzahl Besucher</b>	<b>10370</b>

#### Erläuterungen zum Fahrzeugumschlag je Stellplatz:

Bei einer Erhebung der Akademie für Technikfolgenabschätzung im März 2000 wurden folgende Umschlagszahlen im engeren Bereich um den Feldbergerhof ermittelt:

Kostenpflichtige Parkplätze	1,25 Fahrzeuge/Stellplatz
Kostenlose Stellplätze entlang der Straßen	1,50 Fahrzeuge/Stellplatz

Es ist davon auszugehen, dass die weiter entfernt liegenden Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesstraße nur einmal am Tag belegt werden. Daher ist eine durchschnittliche Umschlagszahl von 1,3 sicherlich eher als Obergrenze zu betrachten.

## Erfassung der ankommenden Fahrzeuge am Feldbergerhof nach Uhrzeit und Entfernungszonen

Donnerstag, 14.6.2001 (Fronleichnam)

Ankunfts- zeit	Nahbereich		Mittelbereich		Fernbereich		Summe	Personen	P/Fahrzeug
	(FR, EM, WT, LÖ, VS, TUT)		Rest Ba-Wü, Schweiz		Rest				
vor 10.45	40	22%	30	16%	114	62%	184		
10.45 - 11.30	22	22%	18	18%	61 + 1 Bus	64%	101	230	<b>2,28</b>
13.05 - 13.40	14+1 Bus	27%	15	29%	23	44%	52	131	<b>2,52</b>
15.35 - 16.05	17	26%	17	26%	31	48%	65	156	<b>2,40</b>
16.05 - 16.35	9	20%	8	18%	28	62%	45	85	<b>1,89</b>
<b>Summe</b>	<b>102</b>	<b>23%</b>	<b>88</b>	<b>20%</b>	<b>257</b>	<b>57%</b>	<b>447</b>		<b>2,29</b>

## Auslastung der Parkplätze über den Tag

**11.2.2001 (Sonniger Sonntag, gute Schneeverhältnisse)**

## Auslastung der Parkplätze über den Tag

**14.6.2001 (Fronleichnam; kühl-sonnig, unbeständige Großwetterlage)**

## Anreisende Feldbergbesucher mit Bus 7300

Donnerstag, 14.6.2001 (Fronleichnam)

Ankunftszeiten der Busse aus Richtung		Anzahl der aussteigenden Fahrgäste				Summe
Bärenal	Todtnau	aus Richtung Titsee/Bärenal		aus Richtung Todtnau		
		Ausstieg F'hof	Ausstieg Hebelhof	Ausstieg F'hof	Ausstieg Hebelhof	
	8:35			5	0	5
9:25		25	5			30
	9:30			10	5	15
10:15		33	5			38
10:25		27	3			30
	10:30			16	10	26
11:15		31	5			36
11:25		8	3			11
	11:30			2	2	4
12:15		34	5			39
12:25		5	3			8
	12:30			4	2	6
13:15		15	10			25
13:25		2	0			2
	13:30			6	2	8
14:15		10	2			12
14:25		2	2			4
	14:30			4	2	6
	15:00			0	0	0
15:25		5	0			5
	15:30			4	2	6
	16:00			0	0	0
16:25		2	5			7
	16:30			2	0	2
	17:00			0	0	0
17:25		0	0			0
18:25		0	0			0
	18:30			0	0	0
		<b>199</b>	<b>48</b>	<b>53</b>	<b>25</b>	<b>325</b>

23 gezählte Werte

5 geschätzte Werte

<b>Auslastung Busse 11.02.2001</b>			
Sonntag, sonnig, Schneeeinzel			
<b>Uhrzeit</b>	<b>Bus</b>	<b>Fahrgäste</b>	<b>Bemerkungen</b>
9:05	Liftbus ab Bärental	50	
9:15	Bus 7300, 9.00 Uhr ab Titisee in Bärental	7-8	• Linienbus; sei am Samstag voller gewesen
10:05	ab Bärental Liftbus (Steiert) SBG-E-Wagen	~70 10	• SBG-Bus zu spät bereit gestellt, wartet hinter dem Bahnhof • 81 Aussteiger aus Zug aus FR • ca. 40 steigen Abzw. Feldberger Hof aus
10:25	7300 von Todtnau	23	• 15 raus am Hebelhof
10:25	7300 von Titisee	16	• 15 Snowboarder raus am Hebelhof • mit 1 Person nach Todtnau
11:05	ab Bärental	60	• 25 raus Abzweig • Rest Hebelhof
11:35	von Todtnau		• 10 Aussteiger am Abzw.
12:05	SBG-E-Wagen ab Bärental	70	• 25 Abzweig • 45 Hebelhof
12:15	SBG 7300 nach Zell an Bärental	25	• 20 Abzweig raus
12:34	7300 SBG aus Todtnau		• 9 Abzweig raus • 3 nach Bärental
15:20	7300 nach Zell	13	• 3 an Abzw. Raus, 6 rein
<b>Abreise</b>			
15:30	Liftbus nach Bärental	59	• 40 ab Hebelhof • 19 ab Abzweig • 21 bleiben stehen • Stehplätze
15:33	SBG-Dreiachser nach Bärental	28	• 7 ab Hebelhof • 21 ab Abzweig • nicht ausgelastet
16:00	7300 nach Titisee	40	• 20 ab Hebelhof • 20 an Abzweig
16:01	Liftbus Steiert nach Bärental	0	• keine Fahrgäste
16:25	7300 nach Zell	70	• 10 von Bärental o. vom Abzweig • 70 vom Hebelhof • 10 Stehplätze
16:30	Liftbus Steiert nach Bärental	60	• 50 Hebelhof • 10 ab Abzweig
16:30	SBG-Bus nach Bärental	35	• 15 vom Hebelhof • 20 ab Abzweig
16:55	SBG-Bus nach Bärental	60	• 45 an Hebelhof • 15 ab Abzweig • überfüllt!
16:57	Liftbus nach Bärental	10	• 5 Hebelhof • 5 Abzweig • <u>leer!</u>
<b>Montag, 12.02.2001</b>			
10:15	7300 Bus ab Bärental nach Zell, SBG-Dreiachser	~40	



## Überschlägige Abschätzung der Kosten des Szenarios "Autofreier Feldberg"

Stand 23.9.2001

Alle Zahlenwerte in Euro !	ohne GVFG-Förderung				mit GVFG-Förderung				Bemerkungen
	Einmalige Investitionen ca.	Jährliche Kapitalkosten ca.	Laufende Kosten/Jahr ca.	Gesamtkosten pro Jahr ca.	Eigenanteil Investitionen ca.	Jährliche Kapitalkosten ca.	Laufende Kosten/Jahr ca.	Gesamtkosten pro Jahr ca.	
<b>1. Bahnen / Busse</b>									
Schienenbahn Titisee - Feldbergerhof	32,50	2,75	2,25	5,00	12,00	1,00	2,25	3,25	
Luftseilbahn Bärenental - Feldbergerhof	10,50	0,90	0,75	1,65	3,00	0,25	0,75	1,00	
Buszubringer Lenzkirch	-		0,13	0,13	-		0,13	0,13	
Luftseilbahn Menzenschwand	5,00	0,45	0,40	0,85	1,50	0,13	0,40	0,53	
Buszubringer St. Blasien	-		0,13	0,13	-		0,13	0,13	
Bussystem Todtnau-Feldberg	-		0,22	0,22	-		0,22	0,22	
<b>2. Parkraum</b>									
Ablösebetrag Parkplätze Feldbergerhof	1,50	0,12	0,00	0,12	1,50	0,12	0,00	0,12	
Auffangparkplätze Bärenental / Titisee	4,80	0,42	0,25	0,67	1,00	0,10	0,25	0,35	
Auffangparkplatz Todtnau	0,20	0,02	0,01	0,03	0,05	0,01	0,01	0,02	
Auffangparkplatz Menzenschwand	0,40	0,04	0,02	0,06	0,10	0,01	0,02	0,03	
Garage Übernachtungsgäste Feldberg Ort	-	-	-	0	-	-	-	0,00	selbstrechend
<b>3. Sonstiges</b>									
Rückbau Straßenflächen/Parkraum (Schätzung)	1,50	0,12	0,00	0,12	0,50	0,04	0,00	0,04	
Bushaltestellen	0,50	0,04	0,02	0,06	0,10	0,01	0,02	0,03	
Einführungsmarketing, Beschilderung	0,50	0,04	0,02	0,06	0,50	0,04	0,02	0,06	
<b>Summe mit Schienenbahn ab Titisee (in Euro)</b>	<b>46,9</b>	<b>4</b>	<b>3,45</b>	<b>7,45</b>	<b>17,25</b>	<b>1,46</b>	<b>3,45</b>	<b>4,91</b>	
<b>Summe mit Luftseilbahn ab Bärenental (in Euro)</b>	<b>24,9</b>	<b>2,15</b>	<b>1,95</b>	<b>4,1</b>	<b>8,25</b>	<b>0,71</b>	<b>1,95</b>	<b>2,66</b>	



## **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)

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)

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.

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	DM 15,--	Euro 7,70
Gutachten	DM 20,--	Euro 10,25
TA-Dokumentation (inkl. CD-ROM)	DM 30,--	Euro 15,35
Empfehlungen	DM 10,--	Euro 5,15
CD-ROM	DM 15,--	Euro 7,70
Ensys	DM 27,--	Euro 13,85
Grünes Gold, Kurzinfos <i>Zzgl. Porto und Verpackung</i>	kostenfrei	