

Kleine Anfrage

des Abg. Tobias Wald CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrsproblematik auf der Schwarzwaldhochstraße

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellt sich die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Schwarzwaldhochstraße, insbesondere an den vielfrequenzierten Wochenenden im Sommer und im Winter, in den letzten Jahren dar?
2. Wie werden die Busangebote des Landes zum Nationalpark Schwarzwald, so z. B. die Buslinie X45, angenommen (mit Angabe über die Entwicklung Fahrgastzahlen)?
3. Wie häufig stehen die Busse im Stau und welche Verspätungen resultieren daraus (mit Angabe darüber, mit welchen Maßnahmen vor Ort entgegensteuert wird)?
4. Welche Maßnahmen ergreift das Verkehrsministerium als Möglichkeit, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, besonders mit Blick auf günstigere Tarife für Familien?
5. Gibt es ein umfassendes Verkehrskonzept für den Nationalpark Schwarzwald und die umliegenden Landkreise Offenburg, Rastatt, Calw, Freudenstadt sowie die Stadt Baden-Baden (mit Angabe der Eckpunkte des Verkehrskonzepts)?
6. Wurde die Möglichkeit von Park-and-Ride-Stationen an den wichtigsten Zufahrtsrouten bzw. Einfahrtsportalen zum Nationalpark geprüft, in Zusammenarbeit mit den in Frage 5 genannten Kommunen (mit Angabe über das Ergebnis)?
7. Wie ist die inhaltliche Ausgestaltung des geplanten stationären Verkehrs- und Parkleitsystems (mit Angabe über den aktuellen Stand der zeitlichen Planungen)?

8. Verspricht sich das Verkehrsministerium durch das stationäre Verkehrsleitsystem eine Verkehrsberuhigung auch an den hochfrequentierten Winterwochenenden, an denen die Schwarzwaldhochstraße von Besuchern überrannt wird?
9. Wie schätzt das Verkehrsministerium die Entwicklung der Digitalisierung im motorisierten Individualverkehr in Bezug auf eine intelligente Verkehrssteuerung zur Vermeidung blockierter Straßen und überquellender Parkplätze ein (mit Angabe über aktuelle Planungen in Bezug auf rein virtuelle Parkleitsysteme vor Ort)?
10. Mit welchen Kosten rechnet das Verkehrsministerium in Bezug auf das geplante stationäre Parkleitsystem (mit Angabe der weiteren Kostenverteilung auf die umliegenden Anrainer-Kommunen des Nationalparks)?

10.2.2022

Wald CDU

Begründung

Die Verkehrsprobleme im Bereich des Nationalparks nehmen zu, insbesondere an den vielfrequentierten Winterwochenenden ist teilweise kein Durchkommen mehr auf der Schwarzwaldhochstraße und ihren Zufahrtsstraßen. Der ÖPNV soll Abhilfe schaffen, ist aber aus mehreren Gründen für viele Besucher unattraktiv, sei es aus preislicher Sicht oder weil die Busse selbst im Stau stehen und sich daher teils stark verspäten. Auch für Rettungsfahrzeuge ist teils kein Durchkommen mehr.

Antwort

Mit Schreiben vom 7. März 2022 Nr. VM5-0141.5-25//3/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie stellt sich die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Schwarzwaldhochstraße, insbesondere an den vielfrequentierten Wochenenden im Sommer und im Winter, in den letzten Jahren dar?*

Seit vielen Jahren ist ein hohes Verkehrsaufkommen auf der B 500 an Wochenenden mit guter Witterung feststellbar. Im Rahmen einer Vorstudie zum Verkehrskonzept für den Nationalpark Schwarzwald wurde das Verkehrsaufkommen auf der B 500 im Bereich des Nationalparks näher untersucht. Die Daten aus dem Jahr 2012 zeigen, dass bereits vor der Gründung des Nationalparks der Freizeitverkehr einen großen Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens ausmachte. Für den Abschnitt zwischen Unterstmatt und Ruhestein konnte eine durchschnittliche Verkehrsstärke an Werktagen von circa 3 000 Kfz ermittelt werden. An Sonn- und Feiertagen steigt die Verkehrsbelastung auf rund 7 000 Kfz.

In den vergangenen zwei Jahren konnte in der Nationalparkregion nochmals ein Anstieg des Verkehrsaufkommens an den Spitzentagen beobachtet werden. Durch die mit der Pandemie einhergegangenen Reisebeschränkungen konnte die Nationalparkregion als attraktives Naherholungsziel in Baden-Württemberg profitieren. Inwieweit nach der Pandemie ein Rückgang der Besucherzahlen und damit des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen sein wird oder ob der Nationalpark Schwarzwald auch langfristig die durch die Pandemie erhöhten Zahlen aufweist, ist derzeit noch nicht absehbar.

2. Wie werden die Busangebote des Landes zum Nationalpark Schwarzwald, so z. B. die Buslinie X45, angenommen (mit Angabe über die Entwicklung Fahrgastzahlen)?

Im Rahmen der Förderbedingungen für die vom Land unterstützten Regiobuslinien ist die Durchführung von Fahrgastzählungen und Fahrausweiserhebungen durch die Verkehrsunternehmen vorgesehen, um die jährliche Entwicklung auf den Linien zu evaluieren. Da die Linien noch kein ganzes Jahr im Betrieb sind, liegen dem Ministerium für Verkehr zum jetzigen Zeitpunkt noch keine aussagekräftigen Kennzahlen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen vor.

Erste Rückmeldungen und Beobachtungen der kommunalen Aufgabenträger zeigen allerdings, dass das ÖPNV-Angebot grundsätzlich gut angenommen wird und auf positive Resonanz stößt. Insbesondere an Wochenenden mit gutem Wetter wird eine hohe Nachfrage beobachtet. An einigen Tagen auftretende kapazitive Engpässe, die auf der Linie X45 festgestellt wurden, konnten durch den Aufgabenträger durch den Einsatz vereinzelter Verstärkerfahrten entgegengewirkt werden.

3. Wie häufig stehen die Busse im Stau und welche Verspätungen resultieren daraus (mit Angabe darüber, mit welchen Maßnahmen vor Ort entgegensteuert wird)?

Dem Ministerium für Verkehr liegen keine Verspätungs- oder Staustatistiken der entsprechenden Linien vor. Die Erfahrungen der letzten Monate zeigen, dass kein grundsätzliches Problem im Hinblick auf die Durchlässigkeit der Regiobusse zu beobachten ist und die vorgegebene mittlere Reisegeschwindigkeit meist eingehalten werden kann. Lediglich an einzelnen Tagen mit besonders großem Besucheraufkommen, meist an Wochenenden mit gutem Ausflugswetter, ist die Durchfahrt der Buslinien zeitweise erschwert, was sich in einigen Fällen in deutlichen Verspätungen der Busse niederschlug. Die Busse sind hier gleichermaßen von der Staubelastung betroffen wie der Individualverkehr. Zusätzlich zum hohen Verkehrsaufkommen an diesen Tagen belasten vor allem auch falsch abgestellte Pkw entlang der B 500 die Durchgängigkeit des Verkehrs.

Sowohl die Polizei als auch die Ordnungsbehörden der Landkreise sind an den Wochenenden im Höhegebiet im Einsatz. Bei den Kontrollen liegt ein besonderes Augenmerk auf der Sicherstellung des Durchkommens von Bussen, Rettungsdienst und Räumfahrzeugen. Aufgrund der Weitläufigkeit des betreffenden Gebietes ist dies mit hohem Personalaufwand verbunden. Die Arbeit der Ordnungsbehörden wird dahingehend erschwert, als dass in vielen Fällen ein Nachahmungseffekt festzustellen ist. Ein einziges falsch abgestelltes Fahrzeug führt schnell zu Nachahmer/-innen und damit schnell zu einer Verschärfung der Situation. Eine Verbesserung der Situation wird sich neben dem Einsatz von ausreichend Kontrollpersonal auch durch eine intensivere Kommunikation des ÖPNV-Angebots als Alternative zur Anreise mit dem eigenen Auto erhofft, welche derzeit erarbeitet wird.

Darüber hinaus hat das Land eine Rechtsgrundlage geschaffen, durch die im Bereich des Nationalparkzentrums Ruhestein die Überwachung und Ahndung von Verstößen im ruhenden Verkehr durch das Landratsamt Ortenaukreis und das Landratsamt Freudenstadt effizienter ausgestaltet werden sowie durch die Übertragung der Verfolgung und Ahndung von solchen Verstößen an den benachbarten Landkreis Synergieeffekte genutzt werden. Mit der Übertragung der örtlichen Zuständigkeiten soll der Sondersituation durch Sicherstellung einer effizienten Überwachung Rechnung getragen werden.

4. Welche Maßnahmen ergreift das Verkehrsministerium als Möglichkeit, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, besonders mit Blick auf günstigere Tarife für Familien?

Das Gebiet der Nationalparkregion berührt die Tarifgebiete dreier Verkehrsverbünde. Diese sind der KVV, die VgF und der TGO. Um den Besucherinnen und Besuchern des Nationalparks ein attraktives Tarifangebot bei Anreise mit dem ÖPNV unterbreiten zu können, haben die Verbünde eine gemeinsame verbundübergreifende Tarifzone geschaffen. Unabhängig davon aus welchem der Verbünde eine Besucherin oder ein Besucher anreist gilt: Eine Fahrkarte, die zur Fahrt in das

definierte Gebiet „Nationalparkkulisse“ berechtigt, gilt innerhalb dieses Gebietes automatisch als Tageskarte. Das gleiche Prinzip gilt ebenso für Fahrscheine des bwTarifs. Somit profitieren auch Gäste, die von weiter entfernten Teilen des Landes mit dem ÖPNV anreisen von dieser Regelung. Darüber hinaus haben die Verkehrsverbünde verschiedene Freizeitregelungen für Inhaber/-innen von Zeitkarten, sodass diese in vielen Fällen am Wochenende ohne zusätzliche Kosten zum und innerhalb des Nationalparks den ÖPNV nutzen können. Die Internetauftritte der Verkehrsverbünde informieren detailliert über die einzelnen Regelungen. Darüber hinaus sind Übernachtungsgäste der Region i. d. R. durch die KONUS-Karte kostenlos im ÖPNV unterwegs.

Um einen weiteren Anreiz zur Anreise in den Nationalpark mit dem ÖPNV zu bieten, gewährt die Nationalparkverwaltung einen Rabatt auf den Eintrittspreis zum Ausstellungsbereich des Nationalparkzentrums Ruhenstein bei Vorlage eines gültigen Fahrscheins.

Als oftmals günstigstes Angebot für Familien gelten Gruppen- und Pauschalpreisangebote. Entsprechende Angebote gibt es von allen o. g. Verkehrsverbänden. Mit dem Baden-Württemberg-Ticket bietet auch der bwTarif ein attraktives und preisgünstiges Pauschalpreisticket für Gruppen an. Als Gesellschafter der Baden-Württemberg-Tarif GmbH wirkt das Ministerium aktiv an der Ausgestaltung der Tarifangebote des bwTarifs mit und gewährt Tarifizuschüsse für den bwTarif, um noch attraktivere Preise anbieten zu können. Zudem arbeitet das Verkehrsministerium gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden aktuell intensiv an der Einführung des landesweiten Jugendtickets, welches gerade für junge Menschen und Familien ein attraktives und günstiges Ticketangebot darstellt. Das Land investiert bis 2025 hierfür 327 Millionen Euro. Das Ticket soll für alle Jugendlichen bis zum 21. Geburtstag sowie Schülerinnen und Schüler, Auszubildenden, Freiwilligendienstleistenden und Studierenden bis zum 27. Geburtstag erwerbbar sein und zur Fahrt in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV in Baden-Württemberg berechtigen.

5. Gibt es ein umfassendes Verkehrskonzept für den Nationalpark Schwarzwald und die umliegenden Landkreise Offenburg, Rastatt, Calw, Freudenstadt sowie die Stadt Baden-Baden (mit Angabe der Eckpunkte des Verkehrskonzepts)?

Mit Einrichtung des Nationalparks Schwarzwald 2014 wurde auch mit der Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für die Region begonnen, zu welchem seit 2018 der Endbericht vorliegt und das sich seitdem in Umsetzung befindet. Das im Konzept betrachtete Gebiet umfasst Bereiche der drei Landkreise Freudenstadt, Rastatt und Ortenaukreis sowie des Stadtkreises Baden-Baden.

Das Leitmotiv des Verkehrskonzeptes lautet „Natur. Bewusst. Mobil“. Insgesamt umfasst das Konzept rund sechzig Einzelmaßnahmen. Zentrale Themen des Konzeptes sind die Förderung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region in Quantität und Qualität, die Lenkung des Kfz-Verkehrs, der Ausbau digitaler Informationsmöglichkeiten zu Verkehr und Mobilität in der Region, die Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes sowie die Vereinbarung der Bedürfnisse von Einheimischen und Gästen. Der ausführliche Endbericht sowie ergänzende Dokumente zum Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald steht zur Einsicht auf der Internetseite des Nationalparks Schwarzwald unter www.nationalpark-schwarzwald.de zur Verfügung.

6. Wurde die Möglichkeit von Park-and-Ride-Stationen an den wichtigsten Zufahrtsrouten bzw. Einfahrtsportalen zum Nationalpark geprüft, in Zusammenarbeit mit den in Frage 5 genannten Kommunen (mit Angabe über das Ergebnis)?

An den Bahnhöfen im Rheintal (Baden-Baden, Bühl, Achern, Appenweier) und im Murgtal (Forbach, Raumünzach, Schönmünzach, Baiersbronn und Freudenstadt Hauptbahnhof) besteht schon heute eine Verknüpfung zwischen Bus und Schiene sowie zwischen dem MIV und dem ÖPNV. Aus verkehrlicher Sicht handelt es sich dabei um die zentralen Orte des Zugangs zum Nationalpark. Wesentlicher Bestandteil der Nationalpark-Regiobuslinien ist darüber hinaus die Vernetzung der Anschlüsse mit dem regionalen Schienenverkehr. Überregionalen

Besucherinnen und Besucher wird somit eine lückenlose Wegekette mit dem öffentlichen Verkehr angeboten.

Mit dem Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald wurden zudem weitere Park-und-Ride-Stationen in den Zonen 2 sowie 3 untersucht. Inwiefern die Realisierung weiterer Park-and-Ride Möglichkeiten notwendig, verkehrlich sinnvoll und durchführbar ist, kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden.

7. Wie ist die inhaltliche Ausgestaltung des geplanten stationären Verkehrs- und Parkleitsystems (mit Angabe über den aktuellen Stand der zeitlichen Planungen)?

Für die Implementierung eines digitalen oder stationären Verkehrs- sowie Parkleitsystems werden mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehr zunächst Parkflächen entlang der B 500 digitalisiert. Die dadurch gewonnenen Echtzeitdaten werden der Tourismusgesellschaft Nationalparkregion Schwarzwald und der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg (PBW) bereitgestellt, sowie nach dem Open Data Prinzip auch für weitere Anwendungen zur Verfügung stehen.

Die Echtzeit-Datenerfassung zur Auslastung der stark frequentierten Parkflächen in der Nationalparkregion stellt die Grundlage für die Steuerung und Lenkung des MIV nicht nur über digitale Kanäle dar, sondern auch für ein mögliches dynamisches Parkleitsystem mit digitalen Anzeigern entlang der zentralen Zufahrtswege in das Höhengebiet, wie es im Verkehrskonzept skizziert wird.

In welcher Form und in welchem Umfang ein physisches Leitsystem in der Region sinnvoll umgesetzt werden könnte, wird derzeit untersucht.

8. Verspricht sich das Verkehrsministerium durch das stationäre Verkehrsleitsystem eine Verkehrsberuhigung auch an den hochfrequentierten Winterwochenenden, an denen die Schwarzwaldhochstraße von Besuchern überrannt wird?

In der Wintersaison bei Betrieb der Skilifte und guter Wetterlage führt die Verkehrsbelastung oftmals zur starken Überlastung der verkehrlichen Anlagen. Durch ein stationäres Verkehrsleitsystem würden die Verkehrsbeteiligten frühzeitig über kapazitive Engpässe im Parkraum informiert werden, damit einhergehende Informationen zu den nächstmöglichen P+R-Anlagen sollen zum Umstieg auf den ÖPNV anregen und zur Verbesserung der verkehrlichen Situation beitragen.

9. Wie schätzt das Verkehrsministerium die Entwicklung der Digitalisierung im motorisierten Individualverkehr in Bezug auf eine intelligente Verkehrssteuerung zur Vermeidung blockierter Straßen und überquellender Parkplätze ein (mit Angabe über aktuelle Planungen in Bezug auf rein virtuelle Parkleitsysteme vor Ort)?

Das Potenzial intelligenter Verkehrssteuerung wird seine volle Wirkung im Zusammenspiel mit flankierenden Maßnahmen des Verkehrsmanagements entfalten können. Diese bestehen darin sich nicht nur auf die Verkehrsströme einzelner Verkehrsmodi zu beschränken, sondern darüber hinaus die Verkehrsteilnehmer/-innen über ihre Mobilitätsoptionen umfassend zu informieren und Alternativen aufzuzeigen. Eine Informationsübermittlung durch Anzeigetafeln wird mindestens in einer Übergangszeit wichtige Grundlage der Entscheidungsbeeinflussung sein, da nur auf diese Weise die Informationen an alle Verkehrsteilnehmer/-innen vor Ort gerichtet werden können. Die Information über virtuelle Kanäle, z. B. Apps, ergänzt die Information vor Ort und wird zweifelsohne in den kommenden Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Für eine zielgerichtete virtuelle Information sind jedoch erst die notwendigen Infrastrukturen zu etablieren und flächendeckend verfügbar zu machen. Im vergangenen Jahr hat das Land eine landeseigene Datenaustauschplattform namens MobiData-BW zur Verfügung gestellt, die weiter ausgebaut werden soll. Dort werden Mobilitätsdaten aus eigener Zuständigkeit öffentlich zugänglich gemacht. Daneben besteht für alle Datenemittenten im Mobilitätsbereich die Möglichkeit, und im Rahmen der Landesförderung die Pflicht, eigene Mobilitätsdaten zu veröffentlichen. Das betrifft bspw. Verkehrsunternehmen und -verbände, Bike- und Carsharing-Anbieter sowie Sharing-Anbieter von Mikromobilen, Stell- und Parkplatzbewirtschafter. MobiData teilt die landesseitig vorhandenen Daten mit dem nationalen Zugangspunkt der Bundesrepublik Deutschland.

10. Mit welchen Kosten rechnet das Verkehrsministerium in Bezug auf das geplante stationäre Parkleitsystem (mit Angabe der weiteren Kostenverteilung auf die umliegenden Anrainer-Kommunen des Nationalparks)?

Die Kosten der Umsetzung eines Parkleitsystems mit digitalen physischen Anzeigern insbesondere entlang der relevanten Zufahrtswege in das Höhengebiet sind erst verlässlich abschätzbar, wenn eine Entscheidung über den Umfang einer Umsetzung getroffen ist. Dementsprechend kann auch noch keine Aussage über eine Kostenverteilung getroffen werden.

Hermann
Minister für Verkehr