

Auftraggeber Zweckverband Infozentrum Kaltenbronn

Konzeption für ein nachhaltiges Besucherlenkungskonzept auf dem Kaltenbronn

Schlussbericht

Dieses Projekt wurde gefördert durch die LEADER-Aktionsgruppen Nordschwarzwald und Mittelbaden/Schwarzwald-Hochstraße mit Mitteln der EU und des Landes Baden-Württemberg. Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung der ländlichen Räume (ELER): Hier investiert Europa in die ländlichen Räume.



LEADER
Aktionsgruppe
Nordschwarzwald

LEADERKULISSE
Mittelbaden


Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM
UND VERBRAUCHERSCHUTZ



Impressum

Auftraggeber

Zweckverband Infozentrum Kaltenbronn
Igelbachstraße 11
76593 Gernsbach



Auftragnehmer



Karlsruhe

INOVAPLAN GmbH
Degenfeldstr. 3
D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 9877 944 - 0
karlsruhe@inovaplan.de

info@inovaplan.de
www.inovaplan.de

München

INOVAPLAN GmbH
Am Wiesenhang 19
D-81377 München

+ 49 (0) 89 / 500 354 – 0
muenchen@inovaplan.de



Bearbeiter/in

M.Sc. Jan Böhringer
Dipl.-Ing. Sabine Michels
M.A. Merle Schroer
Sebastian Storz

Karlsruhe, 08.05.2017

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung.....	1
1.1	LEADER-Förderung.....	1
1.2	Projektstruktur.....	1
1.3	Projektzeitplan.....	5
2	Untersuchungsgebiet.....	6
3	Bestandsanalyse.....	8
3.1	Verkehr und Mobilität (An- und Abreise, MIV, ÖV).....	8
3.2	Parken.....	10
3.2.1	Tagesgang.....	12
3.2.2	Auslastung der Parkplätze.....	12
3.2.3	Parkdauer.....	13
3.2.4	Weitere Beobachtungen.....	14
3.3	Freizeit- und Tourismusangebote.....	16
3.4	Medienwirksamkeit und –auftritt.....	20
3.5	Naturschutz.....	20
3.6	Forst- und Waldwirtschaft.....	22
4	Leitbild und Handlungsziele.....	23
5	Zielgruppenanalyse.....	25
6	Maßnahmenübersicht.....	26
6.1	Schlüsselmaßnahmen.....	28
6.2	Kurz- und mittelfristige Maßnahmen.....	34
6.3	Langfristige Maßnahmen.....	43
7	Vertiefung der Maßnahmen.....	47
7.1	Neuordnung der Parkplätze.....	47
7.1.1	Parkplatz A, B, E und I.....	47
7.1.2	Parkplatz C.....	48

7.1.3	Parkplatz D.....	50
7.1.4	Parkplatz F	51
7.1.5	Parkplatz G.....	51
7.1.6	Kostenschätzung für die Neuordnung der Parkplätze	52
7.2	Parkraumbewirtschaftung	52
7.2.1	Systeme zur Parkraumbewirtschaftung.....	53
7.2.2	System Parkscheinautomat und Einsatz am Kaltenbronn	54
7.2.3	Kostenschätzung und Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung.....	55
7.3	Optimierung des Parkleitsystems	56
7.3.1	Kostenschätzung der Optimierung des Parkleitsystems.....	58
7.4	Verknüpfung der Parkplätze und Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	58
7.4.1	Querungsstellen und Tempolimit	58
7.4.2	Kostenschätzung für den Ausbau bzw. Neubau der Wege	61
7.5	ÖV-Angebot	61
7.5.1	ÖV von Montag bis Freitag	62
7.5.2	ÖV am Wochenende.....	63
7.5.2.1	Variante 1: „Kaltenbronn-Linie“	63
7.5.2.2	Variante 2: Verlagerung des bisherigen Angebotes auf das Wochenende.....	64
7.5.3	Ergänzende Maßnahmen.....	65
7.6	Mitfahrerbank.....	66
8	Zusammenfassung und Ausblick.....	68

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Projektstruktur.....	2
Abbildung 2	Impressionen der Parkraumnutzungsanalyse und der Besucherbefragung	3
Abbildung 3	Impressionen der Workshops.....	3
Abbildung 4	Impressionen aus der Lenkungsgruppe.....	4
Abbildung 5	Zeitplan	5
Abbildung 6	Lage des Kaltenbronns (Quelle: www.maps.google.de ; 2017 GeoBasis-DE/BKG, Google)	6
Abbildung 7	Untersuchungsraum Kaltenbronn (Quelle: Michael Welsch, www.wegweiser-online.de).....	7
Abbildung 8	Verkehrsmittelnutzung und Fahrzeugherkunft	9
Abbildung 9	Linienbusse auf den Kaltenbronn	10
Abbildung 10	Übersicht der Parkplätze	11
Abbildung 11	Tagesganglinien Sommer und Winter	12
Abbildung 12	Anzahl der Fahrzeuge Sommer und Winter	13
Abbildung 13	Parkdauer Verteilung Sommer und Winter.....	14
Abbildung 14	Parkverhalten.....	14
Abbildung 15	Fußgänger auf der L76b und Parkplatz C im Winter.....	15
Abbildung 16	Touristische Ziele Kaltenbronn	17
Abbildung 17	Motivation für den Besuch Kaltenbronn und Anteil Wiederkehrer im Sommer	18
Abbildung 18	Motivation für den Besuch Kaltenbronn Anteil Wiederkehrer im Winter	18
Abbildung 19	Kenntnis und Besuch im Infozentrum Kaltenbronn	19
Abbildung 20	Kenntnis Infozentrum Kaltenbronn	19
Abbildung 21	Schutzgebiete am Kaltenbronn (Quelle: LUBW).....	21
Abbildung 22	Wanderer auf dem Kaltenbronn im Sommer 2016	25
Abbildung 23	Familien am Rodelhang im Winter 2017	25
Abbildung 24	Symbolik der Auswirkungen der Maßnahme auf die Themenfelder	27
Abbildung 25	Beispiele für Besucherzentren/Naturparkhäuser (Quelle: http://www.biosphaerenhaus.de ; www.sentres.com)	28

Abbildung 26	Beispiele für einen themenübergreifenden Arbeitskreis	28
Abbildung 27	Infozentrum Kaltenbronn und Hinweisschild Infozentrum	29
Abbildung 28	Beispiel Servicestation und Grünhütte (Quelle: www.skiseltwald.jimdo.com ; www.gsharald2.wordpress.com).....	29
Abbildung 29	Aktuelles Parkleitsystem am Kaltenbronn und Beispiel für Neugestaltung	30
Abbildung 30	Beispiel für Stellplatzmarkierung und ungeordnetes Parken bei Parkplatz F	30
Abbildung 31	Hinweisschild und Parkscheinautomat.....	31
Abbildung 32	Vorhandener Fußweg zwischen Parkplatz E und I; fehlender Fußweg bei Parkplatz G	31
Abbildung 33	Beispiel einer Mitfahrerbank und mögliche Standorte am Kaltenbronn (Quelle: www.memmingen.de).....	32
Abbildung 34	Beispiel Rufbus in touristischer Region und Flussdiagramm flexibles ÖV-Angebot (Quelle: www.rm-tirol.at ; BMVBS/BBSR 2009: 26)	32
Abbildung 35	Website zum Planen der An- und Abreise mit ÖV und Verkehrsschild (Quelle: www.pitztal.com)	33
Abbildung 36	Linienbus am Kaltenbronn und Beispiel Rufbus (Quelle: www.pvgs-salzwedel.de) 33	
Abbildung 37	Vorhandene Orientierungshilfen und Wegweiser am Kaltenbronn.....	34
Abbildung 38	Fußgänger queren Straße (Kaltenbronn) und Verkehrszeichen Tempolimit (Quelle: www.pvgs-salzwedel.de)	34
Abbildung 39	Beispiele für Elektroautos an einer Ladesäule (Quelle: www.otten.de)	35
Abbildung 40	Fahrradabstellanlagen mit einer Lademöglichkeit für E-Bikes	35
Abbildung 41	Beispiele für Fahrradabstellanlagen aus Holz (Quelle: www.msholz.de).....	36
Abbildung 42	Linienbus am Kaltenbronn und Website zum Planen der An- und Abreise mit ÖV (Quelle: www.pitztal.com).....	36
Abbildung 43	Wanderweg am Kaltenbronn und Beispiel eines Rufbusses (Quelle: www.rm-tirol.at)	37
Abbildung 44	Winterwanderer und Schlittenfahrer am Kaltenbronn	37
Abbildung 45	Standortfunktion der Parkplätze im Parkleitsystem und Behindertenparkplatz	38
Abbildung 46	Wildparker am Kaltenbronn	38
Abbildung 47	Beispiel Winterdienst und Parkplatz C im Winter (Quelle: www.lvz.de)	39

Abbildung 48	Probleme beim schnellen Entladen am Skilift	39
Abbildung 49	Barrierefreier Wanderweg und Behindertenparkplatz am Kaltenbronn	40
Abbildung 50	Beispiele für Sanitäranlagen in der Natur (Quelle: www.nowato.com).....	40
Abbildung 51	Beispiele für Naturpädagogik anderer Naturhäuser (Quelle: www.naturparkzillertal.at ; www.provinz.bz.it)	41
Abbildung 52	Aktuelle Ausstellung im Infozentrum	41
Abbildung 53	Infoveranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger	42
Abbildung 54	Homepage für Wandertouren und Homepage von Schwarzwald-Tourismus (Quelle: www.outdooractive.com ; www.schwarzwald-tourismus.info)	42
Abbildung 55	Aktuelle Bushaltestelle am Kaltenbronn und Beispiel eines Haltestellen-Häuschens	43
Abbildung 56	Radfahrer und Radwege am Kaltenbronn	43
Abbildung 57	Sitzgelegenheit am Kaltenbronn und Beispiel für Spielgeräte für Kinder (Quelle: www.sik-holz.de)	44
Abbildung 58	Beispiele für Aussichtsplattformen (Quelle: www.forstpraxis.de ; www.holzplanwerk.de).....	44
Abbildung 59	Auerhahn und Beispiel Wildgehege (Quelle: www.traumflieger.de ; www.schwarzwald-tourismus.info).....	45
Abbildung 60	Beispiele für Themenhotels (Quelle: www.huffingtonpost.de ; www.tripsdrill.de) .	45
Abbildung 61	WLAN-Hotspot (Quelle: www.wn.de)	46
Abbildung 62	Luftbilder Parkplatz A, B, E und I (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)	48
Abbildung 63	Ausbau von Parkplatz C mit Einbahnregelung und Skizze zum beidseitigem Parken (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)	49
Abbildung 64	Beidseitiges Parken mit Schrägaufstellung (Quelle: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), FGSV).....	49
Abbildung 65	Beispiele für ein Hinweisschild zum Schrägparken (Quelle: www.dieschilder.de) ..	49
Abbildung 66	Ausbau von Parkplatz C - Detailansicht (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)	50
Abbildung 67	Luftbild Parkplatz D (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)	50

Abbildung 68	Neuordnung Parkplatz F (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009).....	51
Abbildung 69	Luftbild Parkplatz G (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)	52
Abbildung 70	Witterungsschutz für Parkscheinautomat (Quelle: www.bergfex.at, www.mewaoelsnitz.de).....	54
Abbildung 71	Anordnung der Parkscheinautomaten	55
Abbildung 72	Bestehendes Parkleitsystem Kaltenbronn.....	56
Abbildung 73	Übersichtsschild Parkleitsystem von Westen kommend heute und Neukonzeption	57
Abbildung 74	Beschilderung der einzelnen Parkplätze heute und Neukonzeption	57
Abbildung 75	Querungsstelle Landesstraße (Quelle: http://www.kerst-ammern.de/)	59
Abbildung 76	Querungshilfen und Geschwindigkeitsreduktion im Kernbereich.....	59
Abbildung 77	Verknüpfung Parkplatz C und E	60
Abbildung 78	Verknüpfung Parkplatz I bis G	60
Abbildung 79	„Kaltenbronn-Linie“ zwischen Gernsbach und Bad-Wildbad	64
Abbildung 80	Mitfahrerbank in der Gemeinde Speicher (Quelle: mitfahrerbank.com).....	66
Abbildung 81:	Geeignete Stellplätze für Mitfahrerbänke.....	66

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Linienbusse auf den Kaltenbronn.....	9
Tabelle 2	Leitbild und Handlungsziele.....	24
Tabelle 3	Symbole der Themenfelder	26
Tabelle 4	Einsatz Parkraumbewirtschaftung.....	53
Tabelle 5	Anzahl Parkscheinautomaten	55
Tabelle 6	Schätzung der Kosten und Einnahmen einer Parkraumbewirtschaftung.....	56
Tabelle 7	Kalkulation Neubau der Wege zwischen den Parkplätzen (Berechnungsgrundlage: www.adfc-erfurt.de/EinMeter, Hessen-Forst Technik, FOR Ingobert Keßler)	61
Tabelle 8	Vergleich Variante 2 gegenüber dem aktuellen Betriebskonzept.....	65
Tabelle 9	Kosten für Mitfahrerbänke, inklusive Installationskosten.....	67

1 Einführung

Im Rahmen des EU-Regionalentwicklungsprogramms LEADER hat die INOVAPLAN ein Besucherlenkungskonzept für das Ausflugs- und Naherholungsgebiet Kaltenbronn erarbeitet. Die Hauptziele sind die Identifizierung vorhandener Mängel, die Zusammenführung der verschiedenen Ansprüche aus Tourismus, Verkehr, Naturschutz und Waldwirtschaft und die Entwicklung eines tragfähigen Konsenses für die weitere Entwicklung von Maßnahmen. Die Projektlaufzeit erstreckt sich von Juni 2016 bis Mai 2017.

1.1 LEADER-Förderung

Im LEADER-Programm 2014-2020 bilden Teile des Landkreises Rastatt und des Stadtkreises Baden-Baden die LEADER Aktionsgruppe Mittelbaden (LAG MB), Teile des Landkreises Freudenstadt und Calw die LEADER Aktionsgruppe Nordschwarzwald (LAG NSW). Im Rahmen der Programmentwicklung 2014-2020 soll die strukturelle und funktionale Raumentwicklung, u.a. der Mobilitätsbereich, einen wesentlichen Programmschwerpunkt darstellen. Daher fördern die Aktionsgruppen Projekte mit einem nachhaltigen Effekt auf die Mobilität in der jeweiligen LEADER-Region. Das Projekt „Konzeption für ein nachhaltiges Besucherlenkungskonzept auf dem Kaltenbronn“ ist eines der geförderten Projekte in oben genannter Förderperiode.

1.2 Projektstruktur

Das Projekt „Konzeption für ein nachhaltiges Besucherlenkungskonzept auf dem Kaltenbronn“ gliedert sich in die zwei Phasen „Bestandsanalyse“ und „Entwicklungskonzept“. Das gesamte Projekt wurde von insgesamt drei Workshops und mehreren Experteninterviews begleitet. In den Workshops wurden relevante Themen, zusammen mit Akteuren aus allen Bereichen (Kommunen, Landkreise, Organisationen, Verbände, Vereine etc.), behandelt. Abbildung 1 gibt einen Überblick über die Projektstruktur.

Im gesamten Projekt wurden die folgenden sechs Themenfelder integriert betrachtet:

- Verkehr und Mobilität (An- und Abreise, MIV, ÖV)
- Parken
- Freizeit- und Tourismusangebote
- Naturschutz
- Forst- und Waldwirtschaft
- Medienwirksamkeit und -auftritt



Abbildung 1 Projektstruktur

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde der Status-Quo der relevanten Aspekte der sechs Themenfelder recherchiert, aufbereitet und dokumentiert. Es erfolgte eine Begehung vor Ort einschließlich Foto-Dokumentation wichtiger Punkte und Wege sowie ein Besuch der Ausstellung des Infozentrums Kaltenbronn. Kern der Bestandsanalyse war die Durchführung einer Parkraumnutzungsanalyse und einer Besucherbefragung. Diese wurden jeweils an einem besucherreichen Wochenende im Sommer und an einem im Winter durchgeführt (vgl. Abbildung 2).

Die Parkraumnutzungsanalyse hat zum Ziel, die Auslastung der einzelnen Parkplätze zu beurteilen und das Parkverhalten der Besucher zu untersuchen. Dabei wurde mit Hilfe einer Kennzeichenerfassung die Parkdauer ermittelt, die An- und Abreisezeit analysiert sowie die Herkunft nach Landkreisen ausgewertet. Ziel der Besucherbefragungen war die Ermittlung der Herkunft der Besucher, deren Verweildauer, vorhandene Problemlagen in Hinblick auf die verkehrliche Situation vor Ort sowie die Ermittlung der Motivation der Befragten, den Kaltenbronn zu besuchen. Darüber hinaus wurde die Zahlungsbereitschaft für eine etwaige Parkgebühr ermittelt.

Die Erhebungen wurden an einem Sommer- und an einem Winterwochenende mit jeweils guten Bedingungen durchgeführt:

- **Sommererhebung:** Samstag, 06.08. und Sonntag, 07.08.2016, Ferien in Baden-Württemberg und Frankreich, sonniges und warmes Wanderwetter
- **Wintererhebung:** Samstag, 21.01. und Sonntag 22.01.2017, mit 25-35 cm Schnee, sonniges Wetter



Abbildung 2 **Impressionen der Parkraumnutzungsanalyse und der Besucherbefragung**

Im Rahmen des ersten Workshops wurde die Bestandsanalyse abgestimmt, Bedürfnisse und Probleme diskutiert sowie erste Maßnahmenideen gesammelt. Als Ergebnis der Bestandsanalyse wurden Stärken und Schwächen der verschiedenen Aspekte umfangreich dokumentiert und der Handlungsbedarf formuliert (vgl. Kapitel 3).

In einem zweiten Workshop wurde mit den unterschiedlichen Akteuren ein Leitbild mit Handlungszielen erarbeitet. Dieses Leitbild gibt zukünftig die Entwicklungsrichtung für den Kaltenbronn vor (vgl. Kapitel 4). Die folgenden Abbildungen zeigen einige Impressionen aus den Workshops:



Abbildung 3 **Impressionen der Workshops**

Im nächsten Arbeitsschritt wurde auf Grundlage der Bestandsanalyse und des Leitbildes ein Gesamtkonzept entwickelt und konkrete Maßnahmen abgeleitet (vgl. Kapitel 6). In einem dritten Workshop wurden diese Maßnahmen bewertet und zeitlich eingeordnet. Für eine Auswahl von Maßnahmen wurde eine Vertiefung erarbeitet und die notwendigen Mittel grob abgeschätzt (vgl. Kapitel 7). Alle Maßnahmen sind auf Konformität mit dem Leitbild hin geprüft und tragen zum Erreichen der Handlungsziele bei.

Begleitend zum gesamten Projekt fanden vier Termine mit dem Auftraggeber im Rahmen der Lenkungsgruppe statt (vgl. Abbildung 4).



Abbildung 4 **Impressionen aus der Lenkungsgruppe**

Final wurden alle erarbeiteten Ergebnisse in vorliegendem Schlussbericht textlich und grafisch aufbereitet und zusammengefasst. Für die Besucherbefragung und die Parkraumnutzungsanalyse wurden Feldberichte erstellt und diesem Bericht im Anhang beigefügt. Sie umfassen alle detaillierten Ergebnisse beider Untersuchungen. Die ausführliche Dokumentation der Abstimmungstermine und der Workshops liegen dem Auftraggeber in Form von Protokollen vor. Sie sind diesem Bericht nicht mehr zusätzlich angehängt. Die wesentlichen Erkenntnisse aus diesen Terminen sind inhaltlich in vorliegendem Schlussbericht eingearbeitet.

1.3 Projektzeitplan

Das Projekt „Besucherlenkung auf dem Kaltenbronn“ wurde im Zeitraum Juni 2016 bis Mai 2017 durchgeführt. Abbildung 5 zeigt den ausführlichen Projektzeitplan.

lfd. Monat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Voraussichtlicher Kalendermonat	Jun 16	Jul 16	Aug 16	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16	Jan 17	Feb 17	Mrz 17	Apr 17	Mai 17
Bestandsanalyse												
Analyse + Dokumentation Status Quo	[Blue bar from Jun 16 to Sep 16]											
Begehung Vor-Ort / Fotodokumentation		▲										
Parkraumnutzungsanalyse (4 Tage)		▲							▲			
Besucherbefragung (2 Tage)		▲							▲			
Entwicklungskonzept												
Entwicklung eines Leitbildes												
Ableitung konkreter Maßnahmen												
Umsetzungskonzept												
Workshops												
(1) Analyse, Bedürfnisse, Probleme, Maßnahmen						▲						
(2) Leitbild und Handlungsziele							▲					
(3) Maßnahmen und Konzeptbausteine									▲			
Termine mit dem Auftraggeber	▲			▲			▲			▲		
Schlussbericht zum Projekt												▲
			SOMMER-PAUSE					WINTER-PAUSE				

Abbildung 5 Zeitplan

2 Untersuchungsgebiet

Kaltenbronn ist eine Häusergruppe und gehört zum Ortsteil Reichental der politischen Gemeinde Gernsbach in Baden-Württemberg. Der weilerartige Ort im Nordschwarzwald mit Hotel, Forsthaus und dem Erlebnismuseum „Infozentrum Kaltenbronn“ liegt wenig unterhalb der Passhöhe Schwarzmiss (933 m) zwischen Murg- und Enztal auf etwa 860 m ü. NN im Zentrum des größten zusammenhängenden Waldgebiets Baden-Württembergs. Kaltenbronn wird von der Landesstraße 76 B durchquert, die als Passstraße die Täler von Murg und Enz verbindet. Abbildung 6 zeigt die Lage des Kaltenbronn.

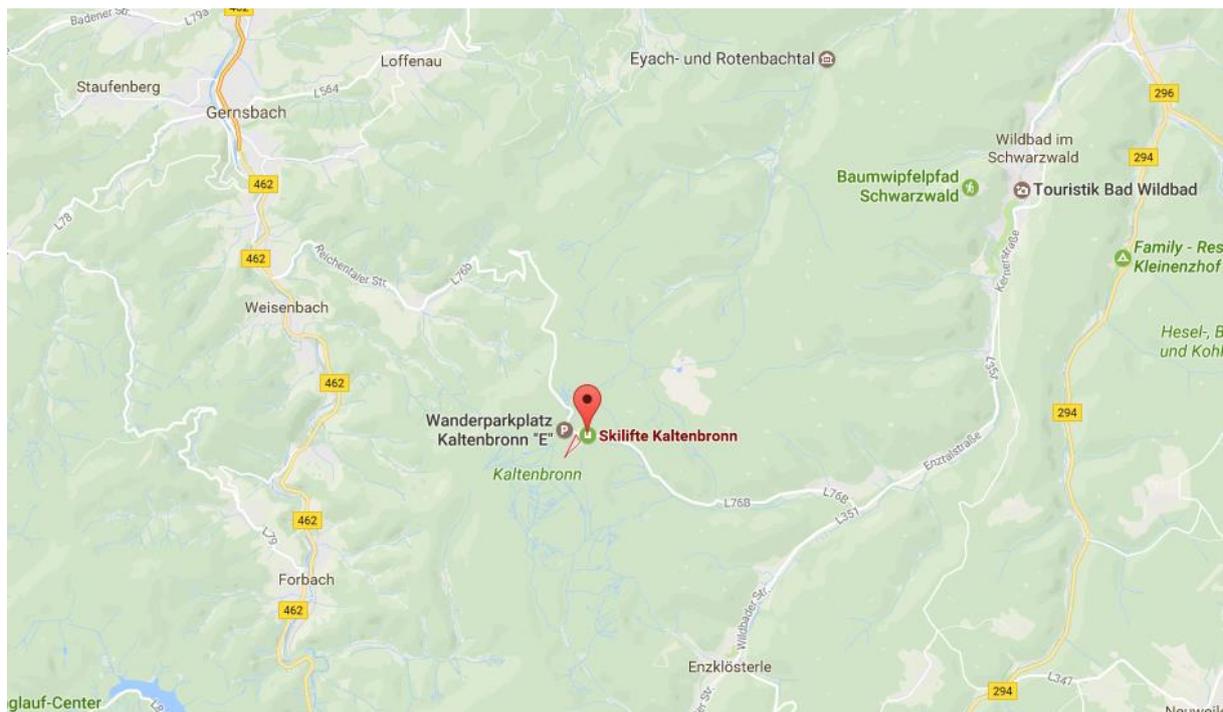


Abbildung 6 Lage des Kaltenbronn (Quelle: www.maps.google.de; 2017 GeoBasis-DE/BKG, Google)

Das Untersuchungsgebiet rund um den Kaltenbronn beinhaltet u.a. die vollständige Gemarkung der Kommunen Gernsbach, Bad Wildbad und Enzklosterle, der Kaltenbronn liegt im Schnittpunkt dieser drei Kommunen. Die Schutzgebiete sind von europäischer Bedeutung (Hochmoore, Bergwälder, Fauna, Flora). Neben der landschaftlichen Bedeutung ist der Kaltenbronn ein regional und auch überregional ausstrahlendes Erholungsgebiet mit Sommer- und Wintertourismus im Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord. Die Besucherzahlen werden im Jahr auf ca. 300.000 geschätzt. Vereinzelnde gastronomische Angebote sind vorhanden. Darüber hinaus rundet das Infozentrum Kaltenbronn das Angebot ab. Es ist interaktives Natur-Museum, Veranstaltungshaus und Informationsportal für alles rund um die Natur auf dem Kaltenbronn. Träger des Infozentrums ist der Zweckverband Infozentrum Kaltenbronn bestehend aus den drei o.g. Kommunen. Kaltenbronn ist Ausgangsort für Wanderungen in die Naturschutzgebiete der Hochmoore Wildseemoor und Hohlohmiss (Natur- und Waldschutzgebiet Kaltenbronn) sowie beliebtes Wintersportgebiet mit Skiliften, Rodelhang und weitläufigem Loipennetz.

Die Fernwanderwege Westweg und Mittelweg verlaufen über den Kaltenbronn. Weitere Attraktion ist ein Wildgehege. In der Nähe des Ortes steht der 1897 errichtete Aussichtsturm (Kaiser-Wilhelm-Turm) auf dem Hohloh (988 m), auch bekannt als Hohlohturm.

Abbildung 7 zeigt das Gebiet des Kaltenbronn mit den wichtigsten Wanderrouten, den Parkplätzen, Haltestellen und touristischen Zielen.

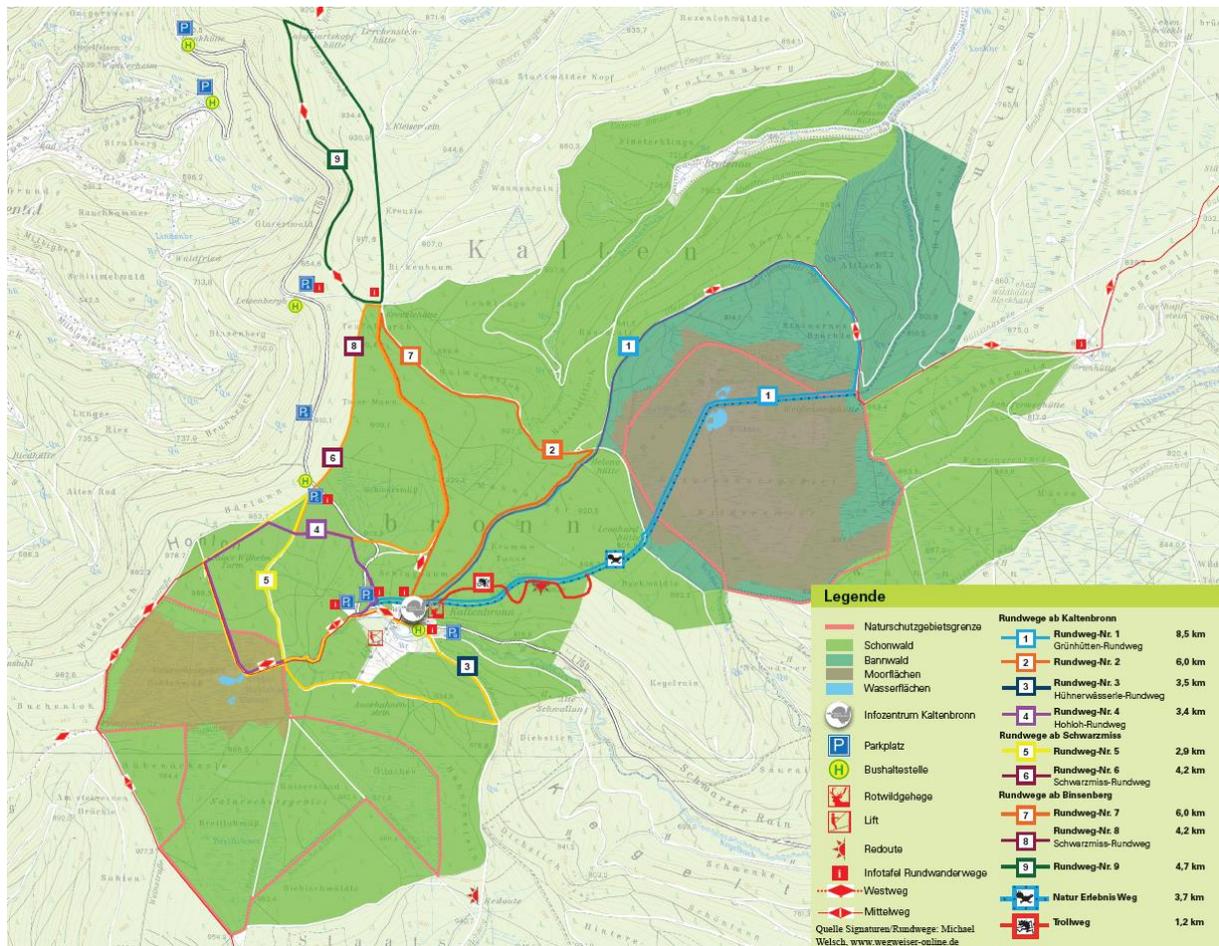


Abbildung 7 Untersuchungsraum Kaltenbronn (Quelle: Michael Welsch, www.wegweiser-online.de)

Im Rahmen dieses Projektes sollen für den Kaltenbronn Möglichkeiten und geeignete Maßnahmen für eine sinnvolle Besucherlenkung erarbeitet werden, um die teilweise Überlastung der Parkplätze durch den Individualverkehr besonders im Sommer an Wochenenden bei gutem Wetter und im Winter an Wochenenden mit besten Wintersportbedingungen zu entschärfen. Dabei soll nicht nur ein breites Spektrum an alternativen Verkehrsmitteln in den Blick genommen werden, sondern auch aktuelle und zukünftige Entwicklungen und Konzepte mit Hinblick auf Freizeitaktivitäten und Tourismus mitberücksichtigt werden. Der Kaltenbronn soll im Sinne eines interdisziplinären Gesamtkonzeptes weiterentwickelt werden.

3 Bestandsanalyse

Das vorliegende Besucherlenkungskonzept für den Kaltenbronn betrachtet alle relevanten Themenfelder integriert. Der Fokus liegt dabei nicht nur in der Schaffung der notwendigen Infrastruktur, sondern deckt auch Bereiche ab, die bisher vielfach nicht unmittelbar mit den Besuchern am Kaltenbronn in Verbindung gebracht wurden. Im Folgenden ist die Bestandsanalyse nach Themenfelder gegliedert aufbereitet.

3.1 Verkehr und Mobilität (An- und Abreise, MIV, ÖV)

Der Kaltenbronn ist von Osten aus Bad Wildbad und Enzklösterle und von Westen aus Gernsbach mit dem Pkw über die Landstraße L76b zu erreichen. Zusätzlich besteht eine Anbindung von Gernsbach, Bad Wildbad und Enzklösterle über öffentliche Buslinien an das übergeordnete ÖV-Netz.



Bei der Analyse der An- und Abreise ist zu beachten, dass die vorhandenen Infrastrukturen jahreszeitlich wie auch unterwöchig und am Wochenende sehr unterschiedlich frequentiert werden. Wandern ist ganzjährig bei vielen Besuchern und vor allem bei gutem Wetter beliebt. In der Winterjahreszeit sind, eine gute Schneelage und Wetter vorausgesetzt, vor allem Rodeln, Skifahren und Langlaufen nachgefragt. Vor allem an den Wochenenden, Feiertagen und zu Ferienzeiten kombiniert mit gutem Wetter sind die Besucherzahlen sehr hoch. Dagegen ist die Nachfrage an Werktagen und außerhalb der Ferienzeit eher gering. Bei Regenwetter sind nahezu keine Besucher auf dem Kaltenbronn zu finden. Diese Schwankungen in der touristischen Nachfrage gestaltet die Dimensionierung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und das Angebot eines attraktiven öffentlichen Verkehrs sehr schwierig.

Die im Rahmen des Projekts durchgeführte Besucherbefragung hat gezeigt, dass mehr als dreiviertel der Besucher als Tagestouristen mit dem eigenen Pkw anreisen. Deutlich weniger Besucher reisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und S-Bahn) an. Abbildung 8 zeigt die Verkehrsmittelnutzung bei der Anreise und die Fahrzeugherkunft. Eine Auswertung der Kennzeichen an den Tagen der Parkraumnutzungsanalyse hat ergeben, dass die meisten Besucher aus der Region und den umliegenden Landkreisen stammen. Die Landkreise mit den meisten Besuchern sind Rastatt, Pforzheim und Karlsruhe.

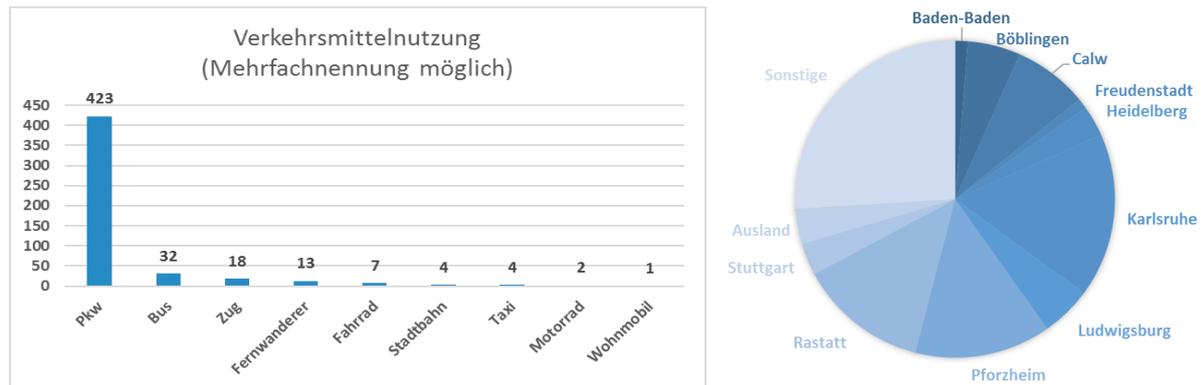


Abbildung 8 Verkehrsmittelnutzung und Fahrzeugherkunft

Im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen und Parkraumnutzungsanalyse konnte des Weiteren beobachtet werden, dass die bergige und kurvenreiche Straße L76b in beiden Richtungen von einigen Verkehrsteilnehmern für eine Vergnügungsfahrt genutzt wird. Dies führt, vor allem bei Motorradfahrern, zu einer sportlichen Fahrweise und mitunter zu hohen Geschwindigkeiten im Bereich der Parkplätze auf dem Kaltenbronn. Dadurch entsteht ein Gefährdungspotenzial für querende Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer.

Der Kaltenbronn ist auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, jedoch ist das Angebot gerade für den Tourismus- und Freizeitverkehr nicht attraktiv. Vor allem die Taktung und die Abfahrtszeiten sind für eine breite Akzeptanz bei den Besuchern nicht ideal. Beispielsweise fährt der letzte Bus vom Kaltenbronn Richtung Enztal an bestimmten Tagen bereits um 16:30 Uhr, was für viele potentielle ÖV-Nutzer zu früh ist. Von Gernsbach fahren montags und dienstags keine Busse auf den Kaltenbronn, von Mittwoch bis Freitag über den Tag verteilt nur drei Busse. Von und nach Enzklösterle fahren nur am Wochenende viermal täglich ein Rufbus und ein Velobus. Diese müssen telefonisch vorangemeldet werden. Tabelle 1 und Abbildung 9 verdeutlichen das ÖV-Angebot auf dem Kaltenbronn.

Bus 242	Gernsbach → Kaltenbronn	Kaltenbronn → Gernsbach
Mo + Di	Kein Linienverkehr	Kein Linienverkehr
Mi - Fr	3 x täglich (10:01; 13:31; 16:46)	3 x täglich (10:44; 14:29; 17:29)
Sa - So	4 x täglich (10:01, 12:01, 14:01, 16:46)	4 x täglich (10:39, 12:39, 15:24, 17:24)
Bus 723	Bad Wildbad → Kaltenbronn	Kaltenbronn → Bad Wildbad
Mo - Fr	2 x täglich, im Sommer 5 x täglich (08:22, 13:52, im Sommer zus.: 10:22, 11:52, 15:52)	2 x täglich, im Sommer 5 x täglich (09:00, 14:30, im Sommer zus.: 11:00, 12:30, 16:30)
Sa - So	2 x täglich, im Sommer 5 x täglich (08:22, 16:22, im Sommer zus.: 10:22, 14:22, 18:22)	2 x täglich, im Sommer 5 x täglich (09:00, 17:00, im Sommer zus.: 11:00, 15:00, 19:00)
Bus 7780	Enzklösterle → Kaltenbronn	Kaltenbronn → Enzklösterle
Sa - So	4 x täglich als Rufbus, 1 x Velobus (10:11, 11:36, VELO: 12:11, 14:11, 16:11)	4 x täglich als Rufbus (10:30, 12:30, 14:30, 16:30)

Tabelle 1 Linienbusse auf den Kaltenbronn

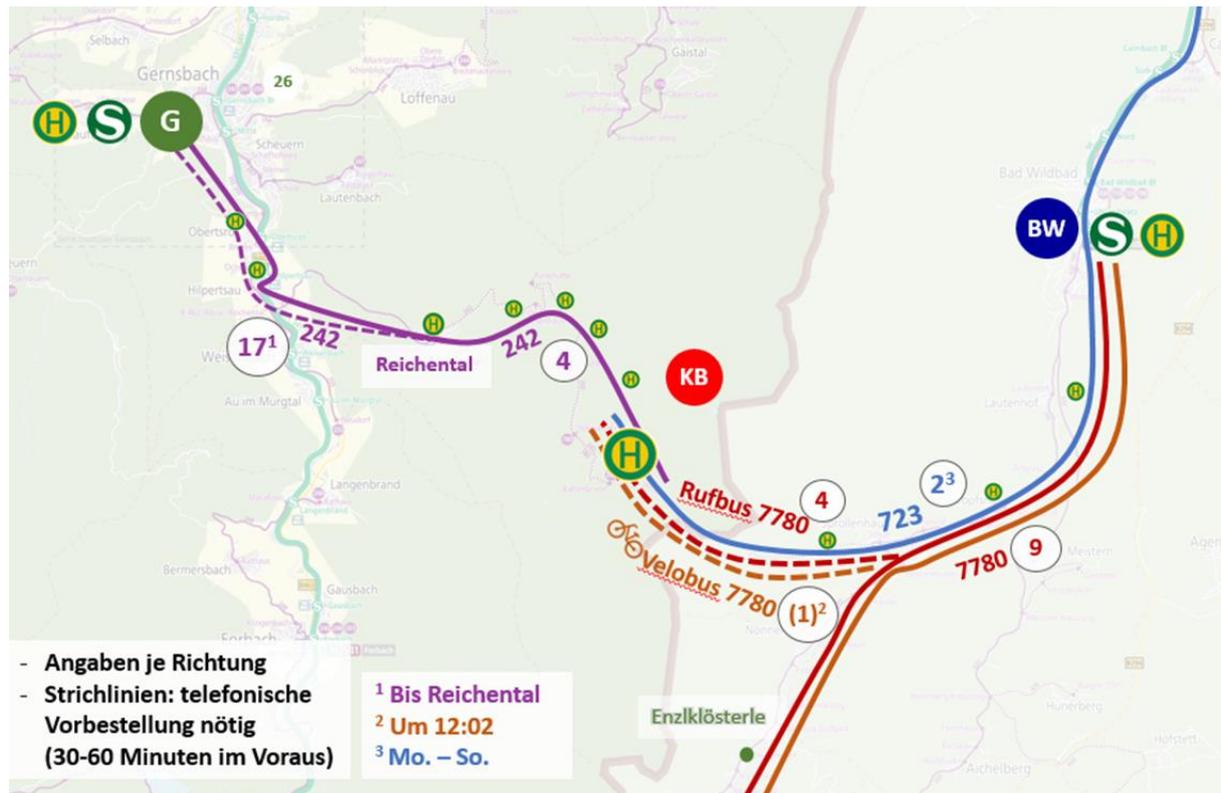


Abbildung 9 Linienbusse auf den Kaltenbronn

Im Rahmen der Besucherbefragung wurden Unklarheiten bezüglich der Rufbusse geäußert. Beispielsweise war einigen Besuchern die telefonische Vorbestellung bzw. Anmeldung nicht klar. Weiter erschwert werden die Bestellung der Rufbusse und das Erlangen von Informationen über die öffentlichen Verkehrsmittel durch eine schlechte Mobilfunkabdeckung auf dem Kaltenbronn.

Eine weitere Schwierigkeit in Hinblick auf die Gestaltung eines auf die Bedürfnisse der Besucher angepassten öffentlichen Verkehrs ist, dass sich der Kaltenbronn an der Grenze von zwei Verkehrsverbänden befindet. Im Enztal ist der VPE (Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis), auf der westlichen Seite des Murgtals ist der KVV (Karlsruher Verkehrsverbund) zuständig. Eine durchgängige Verbindung über den Kaltenbronn ist nicht vorhanden und es gibt auch keinen einheitlichen Tarif.

Am Kaltenbronn ist keine Ladeinfrastruktur für Elektroautos vorhanden. Das Infozentrum Kaltenbronn bietet jedoch zwei kostenfrei zu nutzende Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs an.

3.2 Parken

Am Kaltenbronn sind insgesamt acht Parkplätze mit einer Kapazität von ca. 750 Stellplätzen vorhanden. Diese befinden sich alle entlang der Landstraße L76b. Da die meisten Besucher mit dem Pkw anreisen und sich die Bushaltestellen aber auch im Bereich der Parkplätze befinden, sind diese in den meisten Fällen die erste Anlaufstelle für die Besucher.



Die Parkplätze sprechen aufgrund ihrer Lage und ihrer Funktion unterschiedliche Besuchergruppen an. Beispielsweise wird Parkplatz B aufgrund des sich bietenden Ausblicks über das westliche Panorama im Sommer ausschließlich von Kurzzeitparkern angefahren. Der gut besuchte Parkplatz F ist vor allem für Tagesbesucher Richtung Wildsee und Grünhütte beliebt. Parkplatz C ist vor allem im Winter hoch frequentiert, da dort der Ausgangspunkt für die Loipen ist. Einen Überblick über die Parkplätze gibt Abbildung 10.

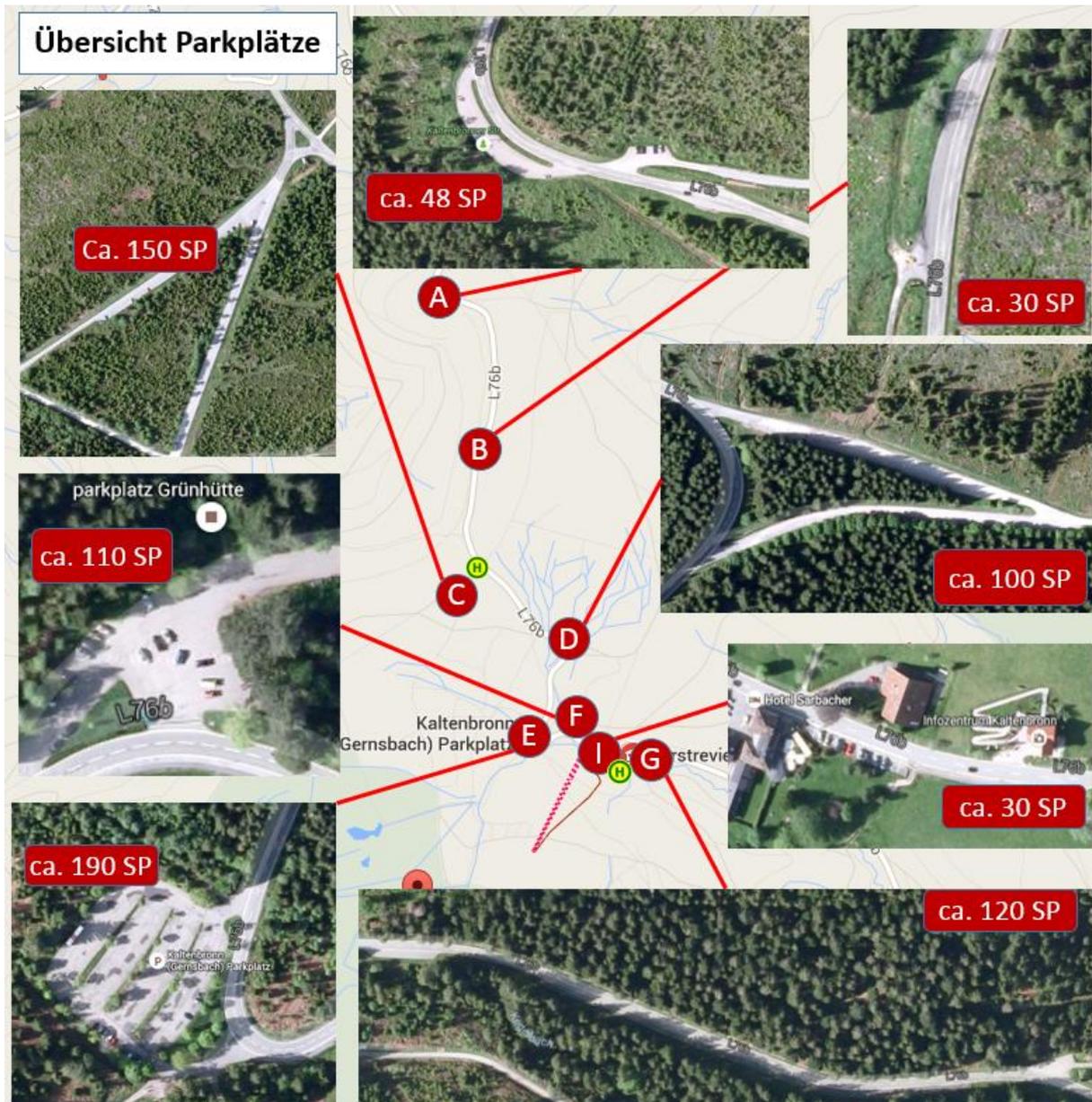


Abbildung 10 Übersicht der Parkplätze

Das Parken auf dem Kaltenbrunn ist heute kostenfrei möglich. Seit längerer Zeit wird über die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung diskutiert. Die Einnahmen könnten für verschiedenste Projekte am Kaltenbrunn genutzt werden.

3.2.1 Tagesgang

Die Parkraumnutzungsanalyse hat ergeben, dass am Erhebungssonntag im Sommer die Parkplätze über den Tag verteilt von insgesamt 740 Fahrzeugen angefahren wurden. Am Samstag wurden bei gleichen Bedingungen insgesamt nur etwa halb so viele Fahrzeuge gezählt. Die meisten Besucher reisen ab 10:00 Uhr an, danach steigt die Anzahl der Fahrzeuge schnell an. Erst ab dem späten Nachmittag nimmt die Zahl der Besucher wieder deutlich ab. Zur Spitzenstunde, also der Zeit mit den meisten gleichzeitigen parkenden Fahrzeugen (13-14 Uhr) waren die Parkplätze von etwa 344 Fahrzeugen gleichzeitig besetzt (vgl. Abbildung 11).

Bei der Wintererhebung wurden am Sonntag insgesamt 1.990 Fahrzeuge und am Samstag 1.462 Fahrzeuge gezählt. Die ersten Besucher kommen bereits ab 8 Uhr, der größte Zustrom erfolgt jedoch erst ab 10 Uhr und bleibt dann bis 15 Uhr konstant. Ab 16 Uhr ist ein schnellerer Rückgang der Besucherzahlen als im Sommer zu beobachten. Die Spitzenstunde mit den meisten parkenden Fahrzeugen ist, wie im Sommer, jeweils zwischen 13 und 14 Uhr. Am Sonntag parken in während dieser Zeit 732 Fahrzeuge gleichzeitig und am Samstag sind es mit 658 Fahrzeugen etwas weniger (vgl. Abbildung 11).

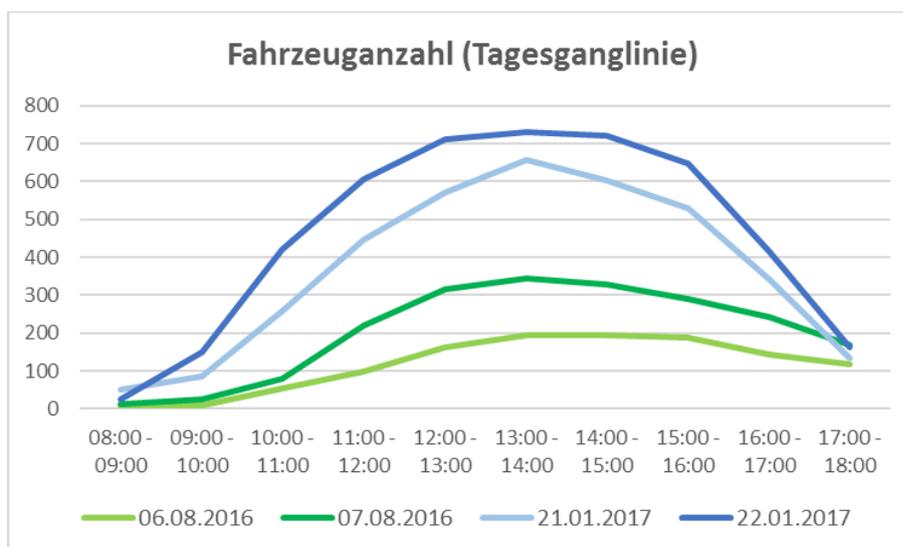


Abbildung 11 Tagesganglinien Sommer und Winter

3.2.2 Auslastung der Parkplätze

Im Sommer ist die Auslastung der unterschiedlichen Parkplätze sehr ungleichmäßig. Die Parkplätze C, D und E sind sowohl die am stärksten frequentierten Parkplätze als auch diejenigen mit der höchsten Anzahl an gleichzeitig parkenden Fahrzeugen. Die Parkplätze F und I werden wegen der vorteilhaften Lage im Bereich der Zugänge zu den Wanderwegen und nahe des Infozentrums häufig angefahren und sind über weite Teile des Tages voll ausgelastet. Parkplatz D und G waren dagegen an beiden Tagen nur gering ausgelastet (max. 17 %).

Im Winter füllen sich zunächst die Parkplätze C, E, F und I. Stoßen diese an ihre Kapazitätsgrenze, weichen die Besucher auf die restlichen Parkplätze aus. Der hohe Parkdruck führt zu einer erheblichen Anzahl von Falschparkern im Bereich der Ein- und Ausfahrten bei Parkplatz C und entlang der Landstraße. Der ebenfalls daraus resultierende Parksuchverkehr und die vereisten Parkplatzzflächen verursachen vermehrt lange Wartezeiten auf den Parkplätzen. Aufgrund fehlender Stellplatzmarkierungen geben die ersten Besucher die Parkordnung auf den Parkplätzen vor, die über den ganzen Tag beigehalten werden muss. Dies führt, vor allem bei Parkplatz F, zu teilweise chaotischen Parksituationen. Parkplatz C ist im Winter der meist nachgefragte Parkplatz und über weite Teile an beiden Tagen voll ausgelastet. Sonntags in der Spitzenstunde sind auch alle anderen Parkplätze ebenfalls voll ausgelastet. Abbildung 12 zeigt die Anzahl der an den Erhebungstagen in Summe parkenden Fahrzeuge verteilt nach den Parkplätzen.

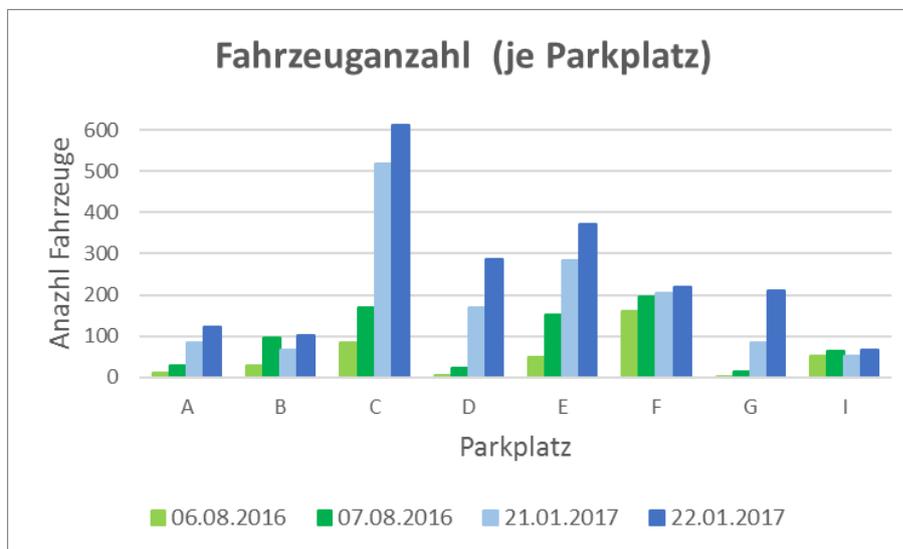


Abbildung 12 Anzahl der Fahrzeuge Sommer und Winter

3.2.3 Parkdauer

Im Sommer wie im Winter parken etwa die Hälfte aller Parkenden weniger als 2 Stunden am Kaltenbronn (im Winter ist der Anteil sogar etwas höher als im Sommer). Im Sommer sind wahrscheinlich die Parkenden an Parkplatz B, die diesen nur als kurzen Aussichtsbesuch nutzen, der Grund für die hohe Anzahl an Kurzzeitparkern (unter 2 Stunden). Parkplatz B verursacht alleine knapp ein Drittel der Parkenden unter 2 Stunden. Im Winter ist die Aufenthaltsdauer allgemein kürzer als im Sommer. Nach Beendigung der Wintersportaktivität wird in der Regel rasch die Heimreise angetreten. Die Anzahl der Langzeitparkenden (über 5 Stunden) ist im Sommer wie im Winter mit unter 10 % relativ gering. Abbildung 13 zeigt die Verteilung der Parkdauer im Sommer im Vergleich zum Winter.

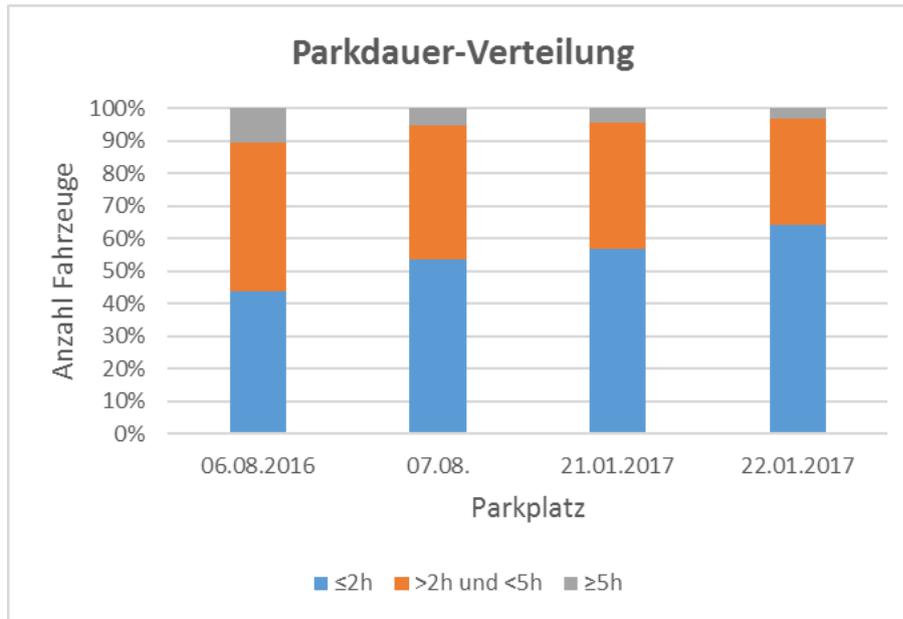


Abbildung 13 Parkdauer Verteilung Sommer und Winter

3.2.4 Weitere Beobachtungen

Fehlende Stellplatzmarkierungen führen auf fast allen Parkplätzen zu einer unwirtschaftlichen Nutzung der vorhandenen Parkflächen und zu einer ungeordneten Parkweise der Besucher. Auf weniger stark besuchten Parkplätzen ist der Abstand zwischen den Fahrzeugen recht groß. Dagegen werden vor allem auf dem gut ausgelasteten Parkplatz F auch enge Gassen noch von Parkplatzsuchenden zugeparkt (vgl. Abbildung 14). Vor allem auf dem sehr gut besuchten Parkplatz F findet viel Parksuchverkehr statt. Die ungeordnete und enge Parkweise führt oft zu schlechten Sichtbeziehungen zwischen Autofahrern und Fußgängern. Daher kommt es auf einigen Parkplätzen zur Gefährdung durch Parkplatzsuchende oder ein- und ausparkende Pkws für Fußgänger. In der Besucherbefragung im Sommer geben die Besucher der Parksituation zum Großteil gute Noten.



Abbildung 14 Parkverhalten

Der hohe Parkdruck während der Wintererhebung führt zu einer erheblichen Anzahl von Falschparkern. Der hohe Parksuchverkehr und die schlechten Fahrbahnbedingungen der Parkplätze durch Eis und Schnee verursachen lange Wartezeiten auf den Parkplätzen. An den Erhebungstagen können viele Fußgänger, zum Teil mit Skiausrüstung und Schlitten, entlang der Landstraße beobachtet werden. Aufgrund der früh überfüllten Parkplätze im Bereich des Skiliftes weichen die Besucher auf die entfernten Parkplätze aus. Wegen fehlender Fußwege zwischen den Parkplätzen müssen die Besucher die Landstraße L76b als Verbindungsweg nutzen (vgl. Abbildung 15). Dies führt, vor allem bei Besuchern mit Kindern, zu gefährlichen Situationen zwischen Fußgängern und Pkws. Auf Grund dieser Probleme bewerten viele Besucher die Parksituation auf dem Kaltenbronn im Winter eher als mittelmäßig bis schlecht.

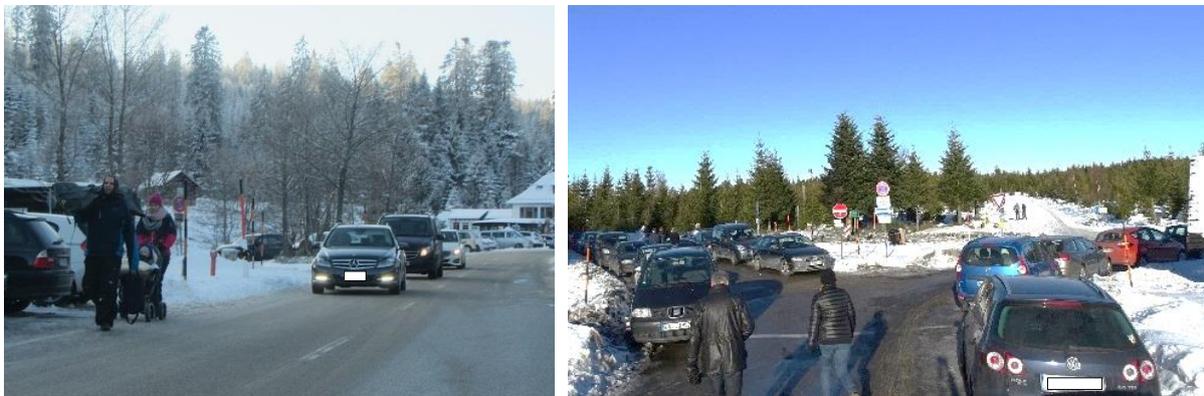


Abbildung 15 Fußgänger auf der L76b und Parkplatz C im Winter

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass für die meisten Tage im Jahr ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Die Ergebnisse aus der Parkraumnutzungsanalyse lassen weniger auf einen Kapazitätsengpass als auf ein Lenkungsproblem schließen. Die absolute Anzahl der vorhandenen Parkplätze ist an den meisten Tagen im Jahr für die vorhandene Nachfrage am Kaltenbronn ausreichend, allerdings werden die Parkplätze im Bereich des Infozentrums (E, F und I) so stark nachgefragt, dass dort Handlungsbedarf für eine bessere Lenkung der Besucher gegeben ist. Das vorhandene Parkleitsystem erfüllt seine Aufgaben nur begrenzt, da es keine Informationen über die Standortfunktion (z.B. Lage am Skilift, Ausgangspunkt für Loipen und Wanderungen, Nähe zum Infozentrum) und Kapazität der einzelnen Parkplätze enthält.

An überdurchschnittlich besucherreichen Tagen reicht das Stellplatzangebot nicht aus. Dies trifft vor allem auf Winterwochenenden mit guten Wintersportbedingungen zu. Durch eine sehr hohe Auslastung einzelner Parkplätze, wie beispielsweise an Tagen wie dem 22.01.2017, kommt es dann zu viel Parkplatzsuchverkehr, längeren Wartezeiten und vielen Falschparkern im Bereich der Parkplätze.

Die größtenteils fehlenden Stellplatzmarkierungen führen, hauptsächlich auf Parkplatz F, zu ungeordneter Parkweise. Stellplatzmarkierungen und Schilder, die die optimale Parkordnung vorgeben, können dieser Problematik entgegenwirken. Zusätzlich erhöht sich durch eine Vorgabe der Parkweise die

Kapazität der Parkplätze, da die Fahrzeuge die vorhandene Fläche besser ausnutzen. Durch unzureichenden Winterdienst waren einige Parkplätze nicht ausreichend geräumt oder zum Teil vereist. Diese führte zu stecken gebliebenen Autos und vereinzelt auch zu Sicherheitsproblemen durch Fußgänger.

Im Bereich der stark frequentierten und hoch ausgelasteten Parkplätze (v.a. F und I) wurden am Tag der Erhebung im Sommer nur vereinzelt Falschparker beobachtet. Die Zahl war mit auf den Tag verteilten knapp 20 Wildparkern aber in einem moderaten Bereich. Dagegen waren im Winter deutlich mehr Falschparker sowohl in Kurven- und Wendebereichen auf überfüllten Parkplätzen, in Ein- und Ausfahrten der Parkplätze und entlang wie auch in Nebenstraßen der Landstraße L76b zu beobachten.

Am Kaltenbronn sind heute keine Fahrradparkplätze oder Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden. Im Bereich des Infozentrums oder der Gastronomie wurden Fahrräder an Hauswände oder Zäune gelehnt und abgeschlossen.

3.3 Freizeit- und Tourismusangebote



Der Kaltenbronn ist für seine schönen Wander- und Spaziermöglichkeiten in die Naturschutzgebiete der Hochmoore rund um den Wildsee und Hohlohsee bekannt. Ausgehend vom Kaltenbronn, der Schwarzmisshütte und der Kreuzlehütte sind insgesamt neun verschiedene Rundwanderwege mit Längen zwischen 3 und 9 Kilometern ausgeschildert. Diese Wanderungen lassen sich beliebig kombinieren oder durch eine Vielzahl an weiteren Wegen verlängern. An den Parkplätzen sind Informationstafeln mit Wanderkarten angebracht, die über die Wanderungen informieren. Am Naturerlebnisweg zwischen Parkplatz F über den Wildsee Richtung Grünhütte werden an zahlreichen Stationen die Besonderheiten der Moorlandschaft und des Bannwaldes erläutert. Für Kinder gibt es den Kindererlebnisweg „Trollpfad“. Der sogenannte Auerwildsteig Kaltenbronn ist ein neuartiger virtueller Themenweg, dessen Wegverlauf über das Smartphone gezeigt wird und durch Informationen über die Besonderheiten des Auerwilds am Kaltenbronn informiert. Zudem verlaufen die Fernwanderwege Westweg und Mittelweg über den Kaltenbronn.

Weitere Freizeit und Tourismusangebote sind das Infozentrum Kaltenbronn, das angrenzende Wildtiergehege und der Hohlohturm. Ein beliebtes Ausflugsziel ist die bewirtete Grünhütte und das Hotel Sarbacher. Bei guter Schneelage im Winter kommen viele Besucher wegen des Skiliftes, Rodelhangs, der Winterwanderwege sowie der weitläufigen Loipen.

Das Infozentrum Kaltenbronn ist ein Erlebnismuseum und Veranstaltungshaus rund um das Thema Natur auf dem Kaltenbronn. Die Dauerausstellung im alten Jagdhaus vermittelt für alle Altersklassen die Besonderheiten der Tier- und Naturwelten am Kaltenbronn. Seit 2014 bietet der Anbau „Auerhahn-Pavillon“ Raum für Sonderausstellungen zu wechselnden Themen. Darüber hinaus initiiert das Infozentrum ein umfangreiches Veranstaltungsprogramm in Form von Exkursionen, Führungen und Vorträgen. Die Preise für die Ausstellung im Infozentrum betragen 3 € für Erwachsene, 2 € für Kinder und

8 € für Familien. Die Öffnungszeiten sind von Mittwoch bis Sonntag von 10:00 bis 17:00 Uhr. Darüber hinaus werden vom Team des Infozentrums neben dem Jahresprogramm weitere individuelle Angebote für spezielle Gruppen (Vereine, Betriebe, Schulklassen, Kindergärten, private Gruppen, Kindergeburtstage) angeboten.

Der Skilift verfügt über zwei Schlepplifte und eine Abfahrt mit 100 Meter Höhenunterschied. Bei Skibetrieb ist die Abfahrt nachts bis 21 Uhr mit Flutlicht beleuchtet. Für Langläufer werden bei guter Schneelage sechs verschiedene Rundloipen mit verschiedenen Längen zwischen 3 und 22 Kilometern gespurt. Abbildung 16 gibt einen Überblick über die touristischen Ziele auf dem Kaltenbronn.

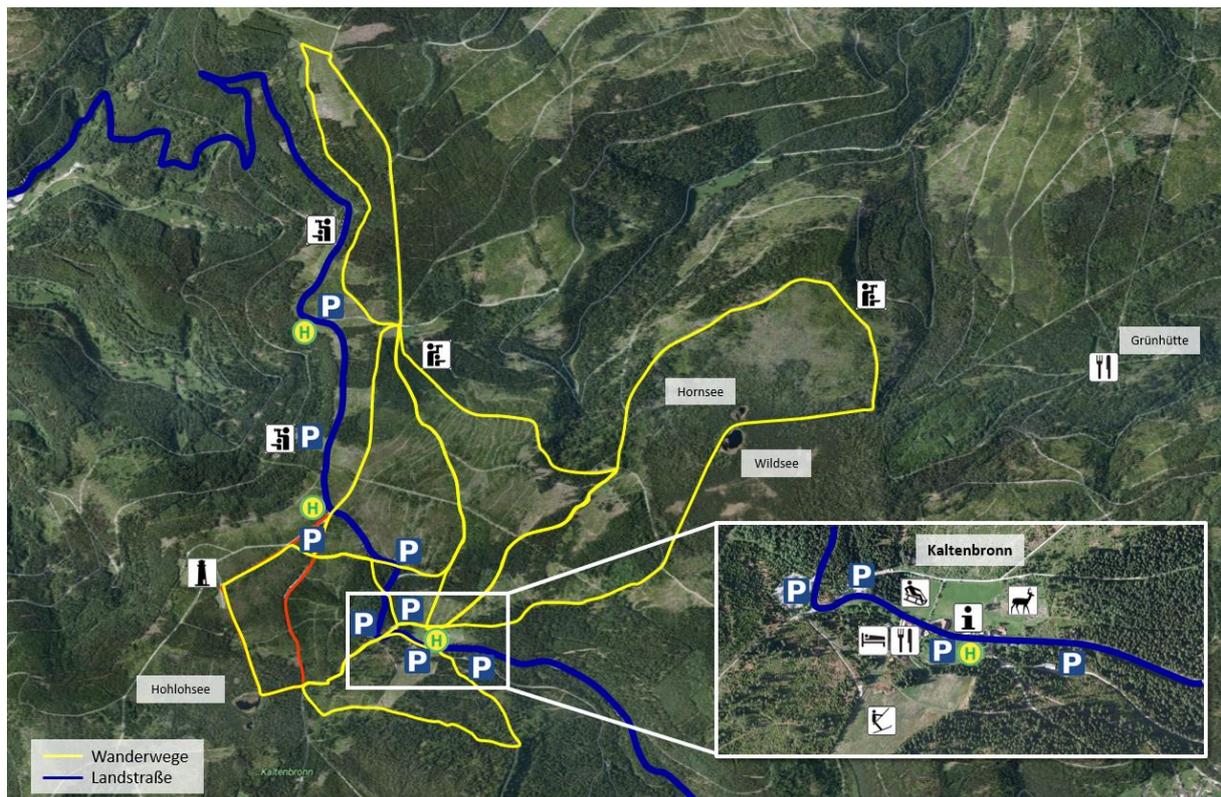


Abbildung 16 Touristische Ziele Kaltenbronn

Die Besucherbefragung zeigt, dass der Großteil der Besucher im Sommer aufgrund der Natur und Freizeitaktivitäten wie Wandern oder Radfahren auf den Kaltenbronn kommt (vgl. Abbildung 17). Die vorhandene Wegeinfrastruktur entspricht bereits einer sehr guten Qualität. Darum ist kein Ausbau notwendig. Aus Sicht des Naturschutzes ist sogar eine Konzentration auf weniger Wege sinnvoll, um die sensiblen Bereiche noch mehr zu schützen.

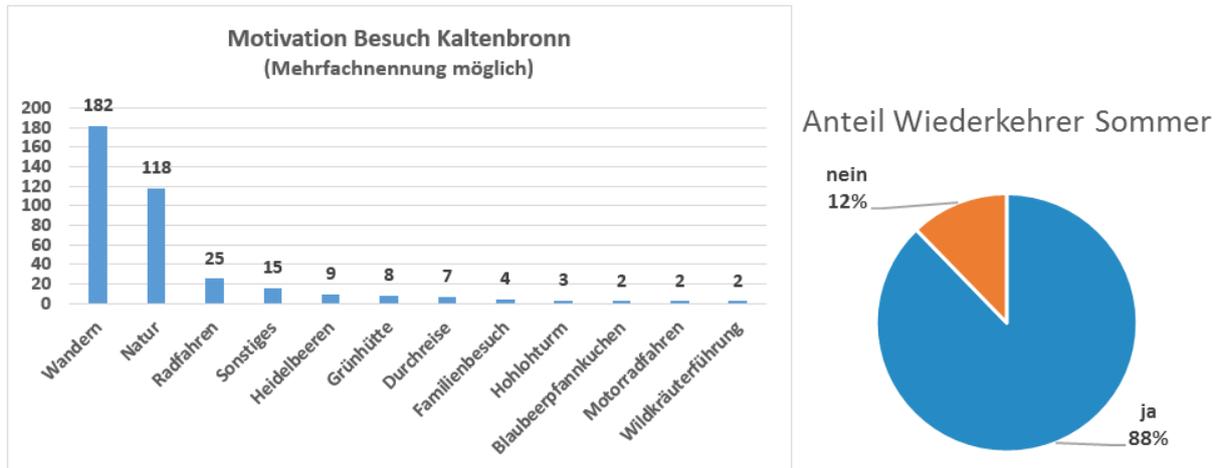


Abbildung 17 Motivation für den Besuch Kaltenbronn und Anteil Wiederkehrer im Sommer

Im Winter wurde mit 66 % eine Winteraktivität, beispielsweise Skilanglauf, Rodeln oder Skifahren, als Motivationsgrund für einen Besuch auf dem Kaltenbronn genannt. Weitere, häufig genannte Gründe hängen unmittelbar mit der Umgebung des Kaltenbronn zusammen (Natur: 20 %, Wandern: 7 %, vgl. Abbildung 18). Auch im Winter kommt ein großer Teil der Besucher wiederholt (88 %), der Anteil ist jedoch etwas geringer als im Sommer. Dies deutet auf eine große Beliebtheit sowie ein gutes Preis-Leistungsverhältnis des Kaltenbronn hin.

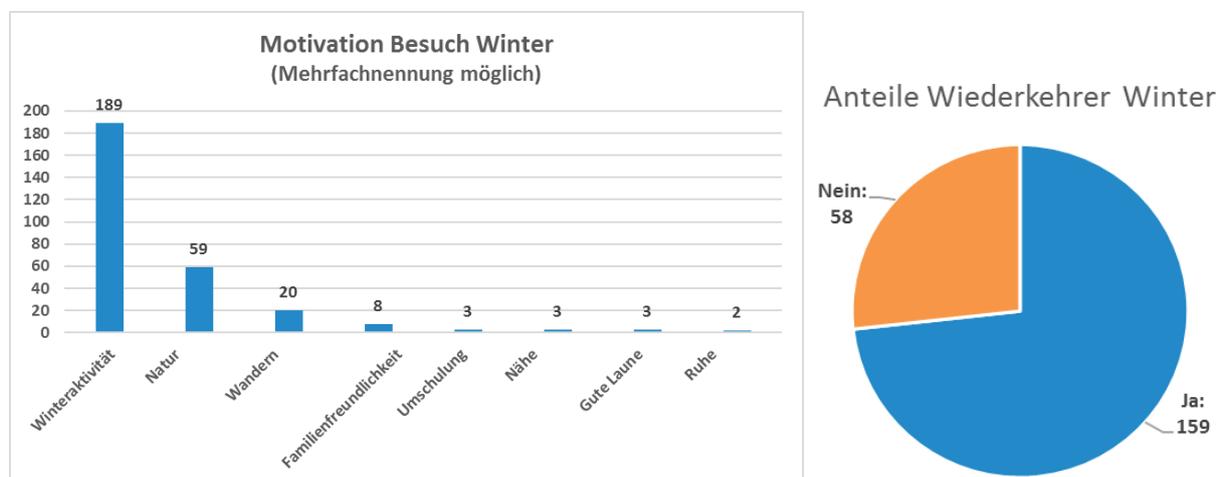


Abbildung 18 Motivation für den Besuch Kaltenbronn Anteil Wiederkehrer im Winter

Die meisten Besucher sind im Sommer wie im Winter Tagestouristen und reisen in Gruppen oder als Paar an. Im Sommer sind Familien und Alleinreisende in der Unterzahl. Im Winter haben Familien mit Kindern einen deutlich höheren Anteil an den Besuchern auf dem Kaltenbronn.

Als gastronomisches Angebot gibt es am Kaltenbronn das Hotel Sarbacher, die Grünhütte und in Richtung Bad Herrenalb die Teufelsmühle. An besucherreichen Tagen sind diese Gaststätten regelmäßig überlastet. Dies liegt vor allem an den saisonalen Besucherschwankungen. Von Seiten der Besucher

wurde das Fehlen von ausreichend Sanitäranlagen angemerkt. Im Bereich des Kaltenbronns verfügt nur das Infozentrum über Toiletten, die freundlicherweise auch die Besucher nutzen können, die die Ausstellung nicht besuchen. Es ist jedoch keine öffentliche Toilettenanlage.

Auch für den Rad- und Mountainbiketourismus ist ein großflächiges Streckennetz für Leistungsklassen vorhanden. Die Nachfrage hält sich wegen des guten Angebots in angrenzenden Tourismusregionen aber vergleichsweise gering.

Das Infozentrum Kaltenbronn verfügt über sehr geringen Zulauf. Es wird davon ausgegangen, dass es auf Grund des Namens von den meisten Besuchern nicht als Naturmuseum wahrgenommen wird. Die Bezeichnung „Infozentrum Kaltenbronn“ lässt keine Ausstellung und Führungen vermuten. Die Besucherbefragung hat gezeigt, dass über ein Drittel der Besucher am Kaltenbronn keine Kenntnis vom Infozentrum hat (vgl. Abbildung 19). Die meisten Besucher erfahren vom Infozentrum erst vor Ort. Eine Minderheit kennt es aus den üblichen Medien wie der Zeitung oder dem Internet (vgl. Abbildung 20). Nur knapp vierzig Prozent der Besucher (38 %), die das Infozentrum kennen, haben es auch besucht. Die Bewertungen der Ausstellung des Infozentrums fallen durchweg positiv aus. Den befragten Besucher gefallen die interessanten Führungen und die informativen und kindergerechten Ausstellungen.

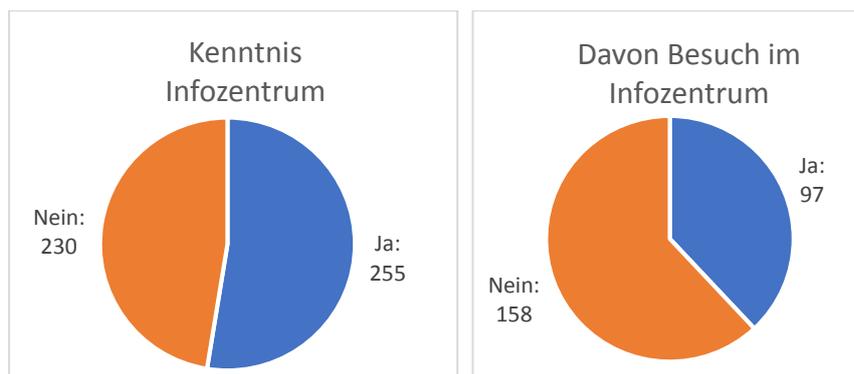


Abbildung 19 Kenntnis und Besuch im Infozentrum Kaltenbronn

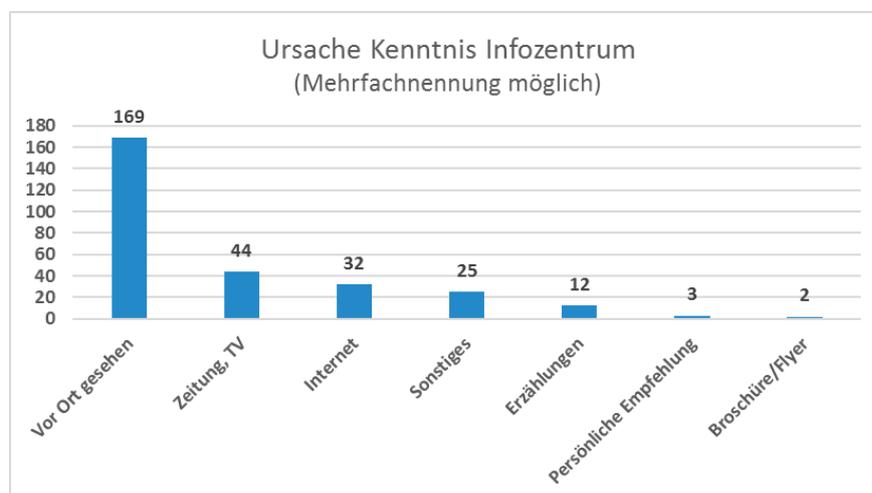


Abbildung 20 Kenntnis Infozentrum Kaltenbronn

3.4 Medienwirksamkeit und –auftritt



Der Medienauftritt im Internet findet derzeit über verschiedene Domains statt. Zum einen werden viele Informationen über die Seite des Infozentrums (www.infozentrum-kaltenbronn.de) abgerufen, zum anderen über die Seite des Skilifts Kaltenbronn (www.kaltenbronn.de). Zudem sind diverse Verlinkungen von anderen Institutionen zur Seite des Infozentrums zu finden.

Lange wurde kein klares Bild nach außen transportiert. Das Informationsangebot war mitunter nicht zeitgemäß. Notwendige Informationen über das Infozentrum, Veranstaltungen, Ausstellungen und Freizeitaktivitäten waren zwar abrufbar, aber nicht immer benutzerfreundlich dargestellt. Dies gilt auch für die Informationen über den Kaltenbronn oder Ratschläge für die Anreise. Der Medienauftritt des Kaltenbronns als Besucherziel war dezentral auf mehrere Domains verteilt.

Seit Beginn des Jahres 2017 erfolgte eine umfangreiche Überarbeitung der Homepage des Infozentrums, die zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Berichtes noch nicht abgeschlossen ist. Das Erscheinungsbild ist seitdem deutlich zeitgemäßer und übersichtlicher, innovative Features, wie beispielsweise die Option des Hinzufügens eines Angebotes des Infozentrums in den eigenen Kalender, werden nach und nach integriert. Die Inhalte bezüglich der Informationen zur Anfahrt und zum ÖV-Angebot haben sich bislang nicht geändert. So wird beispielsweise an erster Stelle die Anfahrt mit dem Pkw beschrieben, an zweiter Stelle die Anfahrt mit dem Bus.

3.5 Naturschutz



Die Hochmoore und Wälder am Kaltenbronn sind als Naturschutzgebiet ausgewiesen, da die artenreiche Tier- und Pflanzenwelt der Moore besonders empfindlich auf Einflüsse von außen reagieren. Jeglicher Eintrag von außen kann das sensible Ökosystem nachhaltig verändern (vgl. Abbildung 21). Die beiden Naturschutzgebiete erstrecken sich auf einer Fläche von knapp 400 Hektar. Zusätzlich sind im Bereich der Wälder und Moore am Kaltenbronn verschiedenste Biotope, FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete zu finden. Der gesamte Bereich gehört zum Naturpark Schwarzwald. Die Erhaltung der ursprünglichen Natur und der Schutz des einzigartigen und wertvollen Raumes sind daher von großer Bedeutung.

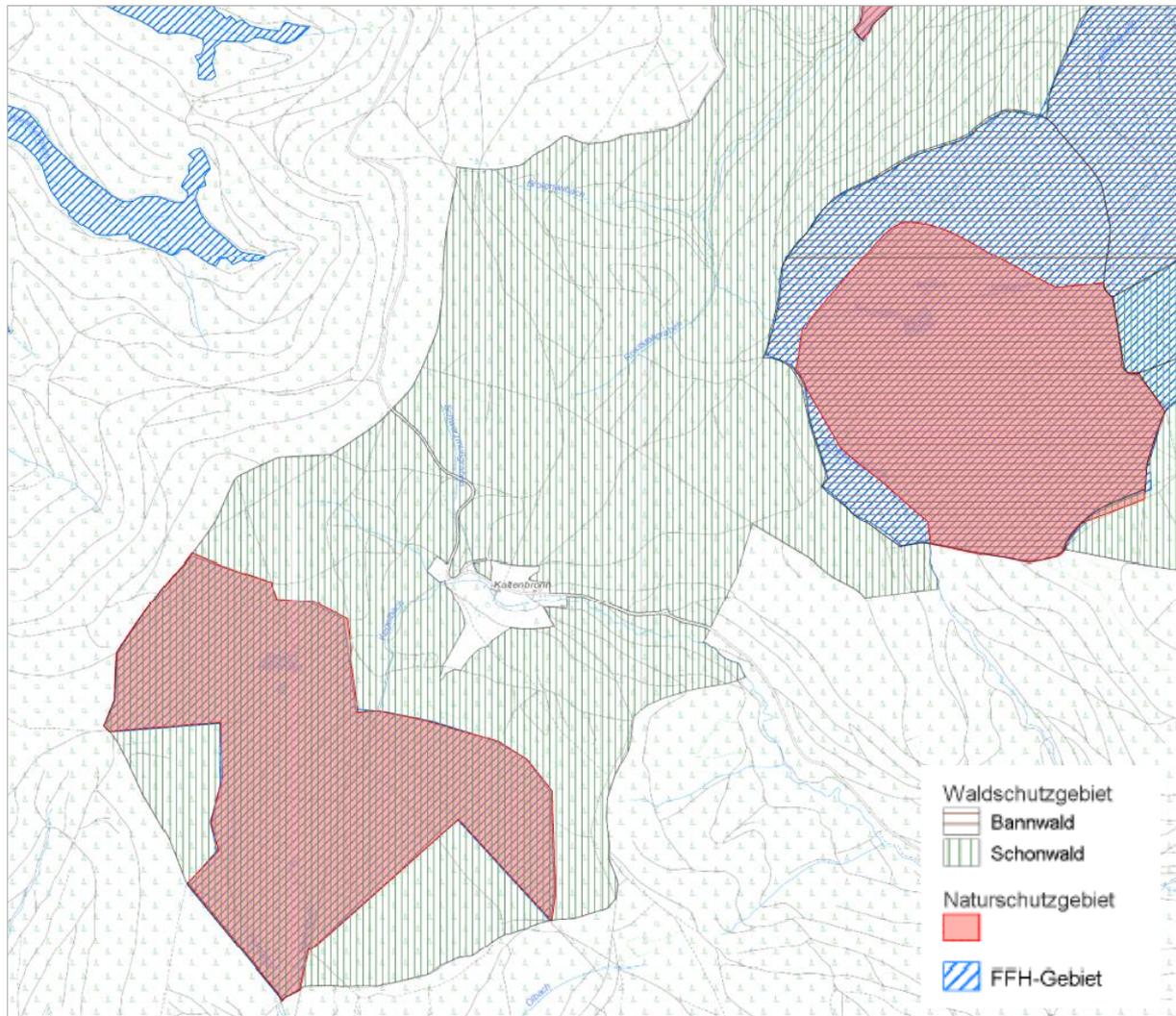


Abbildung 21 Schutzgebiete am Kaltenbronn (Quelle: LUBW)

Durch die befestigten und für die Besucher sehr attraktiven Holzstege werden die Besucher heute naturverträglich durch die beiden Moore gesteuert und ein Betreten der Bereiche links und rechts der Stege begrenzt.

Die Naturschutzproblematik am Kaltenbronn und der Schutzstatus der sensiblen Moore sind vielen Besuchern nicht bekannt. Ungeachtet der Hinweisschilder und Verhaltensregeln verhalten sich vereinzelte Besucher dennoch unangebracht. Beispielsweise werden die Blaubeeren von vereinzelten Besuchern über das Maß gesammelt. Durch das Abpflücken der Bestände werden die speziellen Tierarten (z.B. Auerhahn), welche sich von den Beeren ernähren, gefährdet. Auch ist es in der Vergangenheit vorgekommen, dass vereinzelte Waldbesucher durch Vandalismus und Verschmutzungen auffallen. Fehlende Toiletten tragen ihren Teil zur Verschmutzung im Bereich der stark nachgefragten Wanderwege (v.a. entlang der Kinderrouen) bei.

Das Forstpersonal verfügt über keine ausreichenden personellen Ressourcen, um die bestehenden Verordnungen zu kontrollieren. Aus Sicht des Naturschutzes sind Wanderer auf den gut ausgebauten und gekennzeichneten Wegen für die Natur- und Tierwelt weitestgehend unproblematisch. Wanderer außerhalb ausgewiesener Wanderwege sind aus Sicht des Naturschutzes problematisch, da sie die Tierwelt stören und sensible Pflanzen zertreten können. Oft mangelt es an fehlendem Bewusstsein für richtige Verhaltensweisen im Umgang mit und in der Natur. Besucher stören, wenn zum Teil auch ungewollt, den Lebensraum von Tieren und Pflanzen.

3.6 Forst- und Waldwirtschaft



Der Staatswald Kaltenbronn ist Teil des rund 10.000 Hektar umfassenden Staatsforstbetriebs im Kreis Rastatt und wird von der Bezirksleitung Forbach des Kreisforstamts bewirtschaftet. Ein großer Teil des Waldes sind als „Waldschutzgebiet“ ausgewiesen (vgl. Abbildung 21). Das Schutzgebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 1.750 ha. Davon entfallen 397 ha auf Bannwälder und 1.353 ha auf Schonwälder. Auf Naturschutz-



gebiete entfallen 183 ha im Bannwald und 216 ha im Schonwald. Der Bannwald Wildseemoor ist ein stillgelegtes Waldgebiet, teils ehemaliger Kulturwald. Große Bereiche entwickeln sich dort schon seit rund 80 Jahren ohne menschlichen Einfluss. Im Bannwald „vor Ort“ können sich Interessierte selbst ein Bild machen, wie sich die hiesige Waldentwicklung ohne menschliches Zutun darstellt. In Bannwäldern darf keine Waldwirtschaft stattfinden. Größere Bereiche sind als „Schonwald“ ausgewiesen. Die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung bleibt zulässig mit der Maßgabe, dass bestimmte Pflegegrundsätze beachtet werden. Die Waldschutzgebiete sind auf den vorhandenen Wegen frei zugänglich, im Schonwald dürfen die Wege zu Fuß verlassen werden.

Der Kaltenbronn ist für den ForstBW eine gute Möglichkeit zur Eigendarstellung und Imagepflege und bietet insgesamt eine Chance für eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zu den Themenfeldern der nachhaltigen Forstwirtschaft.

Da der Kaltenbronn zu allen Jahreszeiten ein beliebtes und stark frequentiertes Erholungsgebiet ist weist die Waldfunktionenkartierung ca. 620 ha der Schutzgebietsfläche als Erholungswald der Stufen I und zusätzlich 125 ha als Erholungswald der Stufe II aus¹. Damit sind 43 % des Waldschutzgebietes Erholungswald. Dazu kommen noch über 700 ha Wasserschutzwald, 75 ha Wasserschutzgebiet und 140 ha Bodenschutzwald.

¹ Quelle: <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de>

4 Leitbild und Handlungsziele

Im Rahmen des Projekts wurde ein Leitbild zur weiteren Entwicklung und Ausrichtung am Kaltenbronn erarbeitet. Das Leitbild besteht aus Leitsätzen, die gleichberechtigt ohne Priorisierung nebeneinander stehen. Alle Maßnahmen und Handlungsansätze müssen auf Konformität mit den Leitsätzen überprüft werden und diesen entsprechen.

Die Leitsätze sind entsprechend der Themenfelder aus der Bestandsanalyse gegliedert (vgl. Abschnitt 3).



Verkehr und Mobilität (An- und Abreise, MIV, ÖV)

- a) Bis 2025 werden mindestens 20% der Touristen klimafreundlich auf den Kaltenbronn anreisen.
- b) Ein bedarfsgerechtes, flexibles und finanzierbares ÖV-Angebot wird bis 2025 auf die touristischen Bedürfnisse abgestimmt und berücksichtigt die Anforderungen der Nutzergruppen.
- c) Für relevante Bereiche werden bis 2020 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt.



Parken

- d) Um die Parksituation an besucherreichen Tagen zu verbessern, wird die Nutzung der Parkplätze bis zum Jahr 2020 effizienter gestaltet und an die speziellen Bedürfnisse der Besucher und Anwohner am Kaltenbronn angepasst.
- e) Um die Orientierung der Besucher zu verbessern, werden die Wegweisung und die Informationen über Parkplätze bis 2020 verbessert.
- f) Bis 2020 wird für die Destination Kaltenbronn eine Parkraumbewirtschaftung zur Ordnung und Steuerung des Pkw-Verkehrs und zur Nachfragebeeinflussung eingeführt.



Naturschutz

- g) Der Naturschutz steht bei der Entwicklung des touristischen Angebots im Bereich der hochwertigen und sensiblen Naturräume auf dem Kaltenbronn an erster Stelle.

**Freizeit- und Tourismusangebote**

- h) Das Entwicklungskonzept und der Ausbau der touristischen Infrastruktur sehen nur naturverträgliche Angebote vor.
- i) Das Angebot des Infozentrums wird bis 2020 zukunftsorientiert strukturell weiterentwickelt.
- j) Bis 2020 wird ein Konzept für die Einrichtung eines Besucherzentrums im Siedlungsgebiet des Kaltenbronns entwickelt.
- k) Weitere Angebote werden so ausgerichtet, dass diese die wetterbedingten Schwankungen der Besucherzahlen ausgleichen.
- l) Eine Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure in der Region wird optimiert und verstetigt.

**Forst- und Waldwirtschaft**

- m) Forst- und Waldwirtschaft nutzen den Kaltenbronn verstärkt im Verbund mit dem Infozentrum für ihre Öffentlichkeitsarbeit und schaffen bis 2025 zusätzliche Angebote zur Waldwirtschaft und -pädagogik.

**Medienwirksamkeit und -Auftritt**

- n) Die Medienauftritte der verschiedenen Akteure auf dem Kaltenbronn und die bereitgestellten Informationen werden bis 2018 aufeinander abgestimmt und gebündelt.

Tabelle 2

Leitbild und Handlungsziele

5 Zielgruppenanalyse



Die Befragungen auf dem Kaltenbronn ergeben ein Bild der Besucher, auf dessen Grundlage sich die Zielgruppen beschreiben lassen, um ein bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen. Die Datenanalyse zeigt deutlich, dass die meisten Besucher für einen kurzen Ausflug auf den Kaltenbronn kommen. Entsprechend reisen sie überwiegend am Wochenende an und bleiben in der Regel nicht länger als zwei Stunden. Die verhältnismäßig kurze Verweildauer ist ein Grund, weshalb knapp 90 % der Besucher mit dem Pkw an-

reisen, da eine längere Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln für knapp zwei Stunden als wenig komfortabel bewertet wird. Insbesondere Familien mit Kindern bevorzugen zwecks Gepäckmitnahme die Anfahrt mit dem Pkw. Dass die meisten Besucher Wiederkehrer sind, zeigt, dass der Kaltenbronn als hochwertiges Freizeitgebiet in der Region geschätzt wird. Die Motivationsgründe entsprechen dem klassischen Bild eines Wochenendausflugs: Freizeitaktivitäten, wie Wandern oder Wintersport, zeigen, dass die Besucher kommen, um sich in der Natur zu entspannen. Im Winter bietet der Kaltenbronn mit seinen Loipen, dem Rodelhang und dem Skilift ein Angebot, das auch mehr Familien mit Kindern anlockt. Die meisten Besucher sind mittleren Alters und reisen in Gruppen oder als Paar. Familien mit Kindern sind im Winter deutlich häufiger anzutreffen als im Sommer, Alleinreisende sind eher die Ausnahme. Schulklassen kommen unter der Woche auf den Kaltenbronn, um das Infozentrum zu besuchen und um die Natur zu entdecken.



Abbildung 22 Wanderer auf dem Kaltenbronn im Sommer 2016

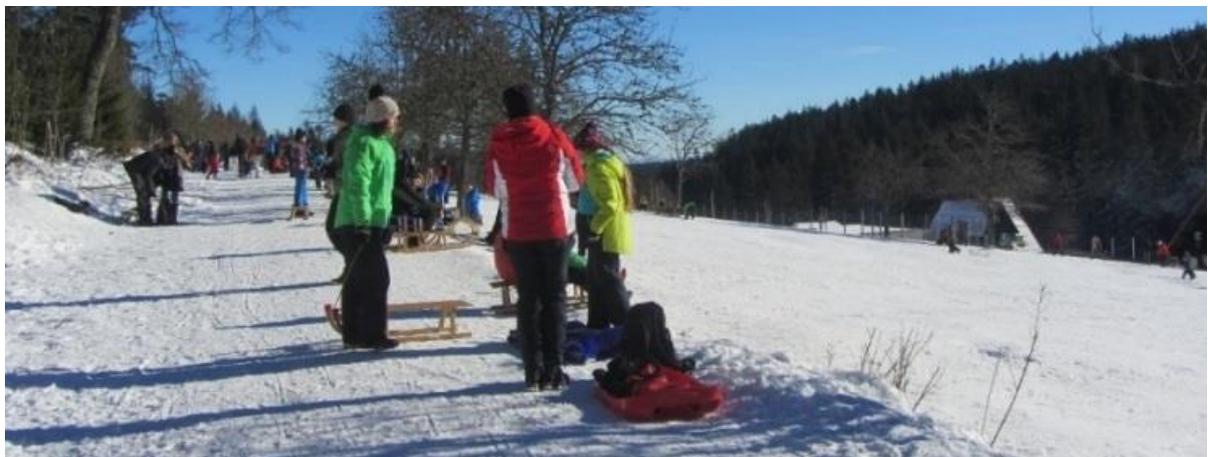


Abbildung 23 Familien am Rodelhang im Winter 2017

6 Maßnahmenübersicht

Das Besucherlenkungskonzept für den Kaltenbronn bündelt insgesamt 14 Handlungsziele (vgl. Kapitel 4) und fast 40 Maßnahmen, die im Zeitraum bis 2025 umgesetzt werden sollen. Die Maßnahmen wurden im Rahmen der Workshops erarbeitet und durch die Lenkungsgruppe und die INOVAPLAN ausgearbeitet und ergänzt. Die Einzelmaßnahmen sind in den folgenden Abschnitten tabellarisch zusammengestellt und wie folgt gegliedert:

- **Schlüsselmaßnahmen** sind die zentralen Maßnahmen des Konzeptes. Der Beginn der Konzeption und Planung soll zeitnah erfolgen. Diese Maßnahmen sind mit einer hohen Priorität zu bearbeiten und stellen die Weichen für die anderen Maßnahmen und die zukünftige Ausrichtung des Kaltenbronns.
- **Kurz- und mittelfristige Maßnahmen** sind Maßnahmen mit überschaubarem Umfang, die bis 2020 umgesetzt werden sollen.
- **Langfristige Maßnahmen** sind ergänzende Maßnahmen, die mit einem Horizont bis 2025 umgesetzt werden sollen.

Für eine Erreichung der Handlungsziele ist es von essentieller Bedeutung, dass die Maßnahmen im gegenseitigen Wechselspiel konsistent sind und mit dem abgestimmten Leitbild des Kaltenbronns übereinstimmen. Dazu wurden die Maßnahmen in einem ersten Schritt den sechs Themenfeldern zugeordnet. Viele Maßnahmen sind für mehrere Themenfelder von Relevanz und helfen verschiedene Handlungsziele zu erreichen. Die Auswirkungen auf die sechs Themenfelder (vgl. Symbole in Tabelle 3) sind bei jeder Maßnahme in der rechten Spalte gekennzeichnet. Die Symbolik der Auswirkungen der Maßnahme auf die Themenfelder erklärt Abbildung 24. Durch die integrierte Betrachtung mehrere Themenfelder ergeben sich vereinzelt auch Interessenskonflikte. Beispielsweise können Maßnahmen, die sich positiv auf den Tourismus- und Freizeitbereich auswirken, Nachteile für den Naturschutz haben. Diese Spannungsfelder gilt es in der Umsetzung zu lösen bzw. die Konflikte zu minimieren.

	Verkehr und Mobilität (An- und Abreise, MIV, ÖV)
	Parken
	Freizeit- und Tourismusangebote
	Naturschutz
	Forst und Waldwirtschaft
	Medienwirksamkeit und -auftritt

Tabelle 3 **Symbole der Themenfelder**

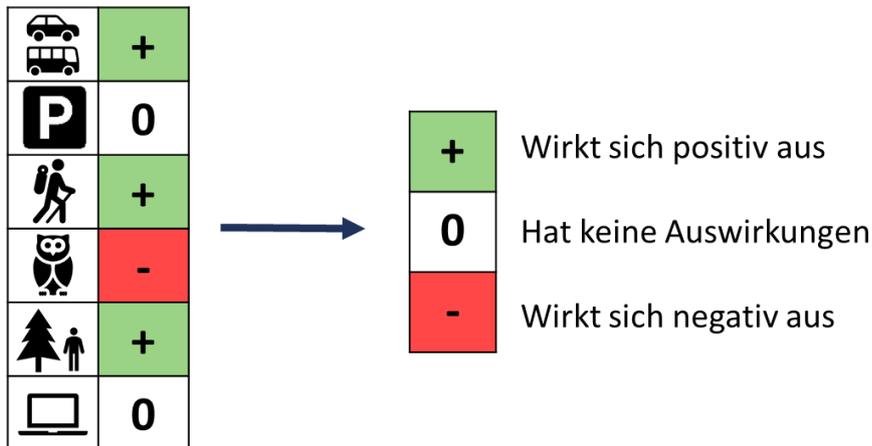


Abbildung 24 Symbolik der Auswirkungen der Maßnahme auf die Themenfelder

Eine der Schlüsselmaßnahmen des Besucherlenkungskonzeptes ist die Einrichtung eines Besucherzentrums im Sinne eines „Naturparkhauses“ im Siedlungsgebiet Kaltenbronn. Hier sind verschiedene Varianten denkbar. Die „kleinste“ Lösung wäre die Umbenennung des Infozentrums in „Naturparkhaus“ und die gemeinsame Vermarktung über den Naturpark Nordschwarzwald. Als eine weiterführende Variante ist der Ausbau des heutigen Infozentrums mit einer gleichzeitigen Erweiterung des Angebots denkbar. Die umfassendste Modifikation wäre ein Neubau im südlichen Bereich des heutigen Infozentrums mit einer Integration des Infozentrums und weiteren Freizeit- und Tourismusangeboten. Die Ausgestaltung dieser Maßnahme ist grundlegend für die weitere Entwicklung und Ausrichtung des Kaltenbronn. Viele der Einzelmaßnahmen bieten sich an, in einem solchen Haus integriert oder mindestens kombiniert gebaut zu werden (z. B. Ladestation für E-Fahrzeuge, Einrichtung weiterer sanitärer Anlagen). Deshalb ist es grundlegend, zunächst die Konzeption dieser Schlüsselmaßnahme anzugehen. Maßnahmen, die sich für eine integrierte Umsetzung mit dem Besucherzentrum eignen, sind im Folgenden mit einem grünen Haken gekennzeichnet.

6.1 Schlüsselmaßnahmen

Besucherzentrum			0
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Besucherzentrum im Sinne eines „Naturparkhauses“ im Siedlungsgebiet Kaltenbronn ▪ <u>Leistungen:</u> Tourismusbüro/Information, Gastronomie, Direktvertrieb von regionalen Produkten, Ausstellungen, Forst- und Naturpädagogik 		0	
		+	
		-	
		+	
		+	




Abbildung 25 Beispiele für Besucherzentren/Naturparkhäuser
(Quelle: <http://www.biosphaerenhaus.de>; www.sentres.com)

Themenübergreifender Arbeitskreis			+
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gründung eines Arbeitskreises zur besseren Abstimmung und Vernetzung der regionalen Partner in einem regelmäßigen Treffen „AK Kaltenbronn“ ▪ Planung und Umsetzung der Maßnahmen ▪ <u>Themen:</u> Verkehr, Tourismus, Marketing, Naturschutz usw. 		+	
		+	
		+	
		+	
		+	




Abbildung 26 Beispiele für einen themenübergreifenden Arbeitskreis

Umbenennung des Infozentrums

- Umbenennung des Infozentrums:
aussagekräftiger Name -> neuer Name soll Besucher ansprechen und das transportieren, was einen auch erwartet (Naturmuseum, Führungen etc.)
- Zweckbindungsfrist der LEADER-Förderung ist zu beachten

 **Kombinierbar mit Besucherzentrum**

	0
	0
	+
	0
	0
	+



Abbildung 27 Infozentrum Kaltenbronn und Hinweisschild Infozentrum

Servicestation

- Funktionsgebäude im Stil einer Servicestation mit gastronomischem Angebot, Toiletten, Umkleideraum, Gepäckschließfächer, Wachsraum usw.

 **Kombinierbar mit Besucherzentrum**

	0
	0
	+
	-
	0
	0



Abbildung 28 Beispiel Servicestation und Grünhütte
(Quelle: www.skiseltwald.jimdo.com; www.gsharald2.wordpress.com)

Optimierung des Parkleitsystems

- Optimierung des Parkleitsystems für eine bessere Lenkung und Bereitstellung von Informationen (freie Parkplätze und Funktion der Parkplätze)
- Begleitend Bereitstellung der Informationen über das Parkleitsystem auf der Homepage und Flyer für die Anreise

	+
	+
	0
	0
	0
	+

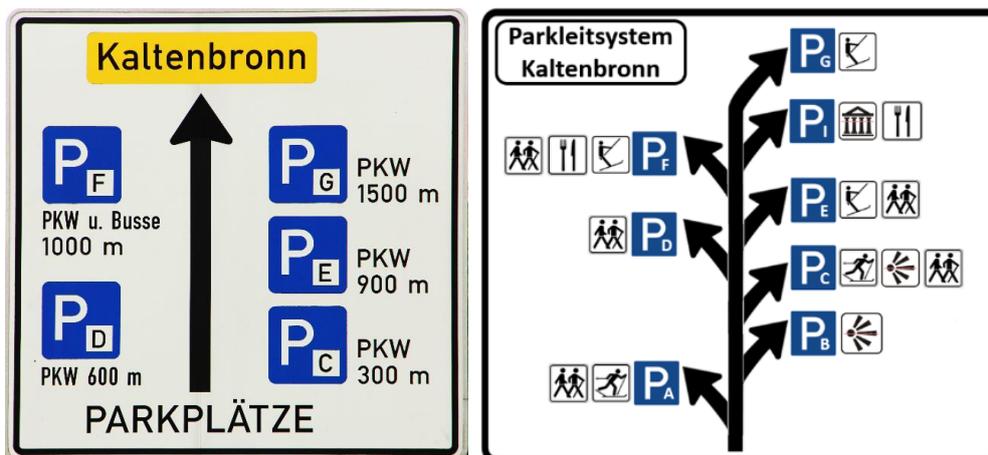


Abbildung 29 Aktuelles Parkleitsystem am Kaltenbronn und Beispiel für Neugestaltung

Ordnung der Stellplätze

- Markierung der Stellplätze auf den asphaltierten Parkplätzen für eine bessere Ordnung und Ausnutzung der vorhandenen Flächen
- Parkordnung muss auch bei Schnee und Eis erkennbar sein, Schilder mit der Parkordnung unterstützen richtiges Parken

	+
	+
	0
	0
	0
	0



Abbildung 30 Beispiel für Stellplatzmarkierung und ungeordnetes Parken bei Parkplatz F

Parkraumbewirtschaftung

- Einführung einer Parkraumbewirtschaftung an allen oder mindestens an den stark nachgefragten Parkplätzen
- Transparenz bei der Verwendung der Gebühren
- Art der Parkraumbewirtschaftung steht zur Diskussion

	+
	+
	0
	0
	0
	0



Abbildung 31 Hinweisschild und Parkscheinautomat

Bessere Verknüpfung der Parkplätze

- Optimierung der Wegweisung und Beschilderung zwischen den Parkplätzen
- Durchgängiger (straßenparalleler Weg) für eine bessere Erreichbarkeit der Parkplätze in bestimmten Bereichen

	+
	+
	0
	0
	0
	0



Abbildung 32 Vorhandener Fußweg zwischen Parkplatz E und I; fehlender Fußweg bei Parkplatz G

Sammelpunkt für Pkw-Mitnahme

- Spontanes Mitfahrssystem ohne Registrierung und Voranmeldung (z.B. „Kaltenbronn-Mitfahrerbank“)
- Ausschilderung eines Sammelpunktes zur Mitnahme von Personen im Pkw (z.B. Parkplatz Kaltenbronn, Abzweig Gernsbach)
- Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

	+
	+
	+
	0
	0
	0



Abbildung 33 Beispiel einer Mitfahrerbank und mögliche Standorte am Kaltenbronn (Quelle: www.memmingen.de)

Flexibles und bedarfsgerechtes ÖV-Angebot

- Ausweitung der bedarfsgerechten ÖV-Angebote (Anrufsammeltaxi, Anrufliedientaxi, Rufbus, Bürgerbus) und bessere Abstimmung des bestehenden Fahrplans
- Vereinfachung der Anmeldung/Buchung der bisherigen Rufbusse

	+
	0
	0
	0
	0
	0

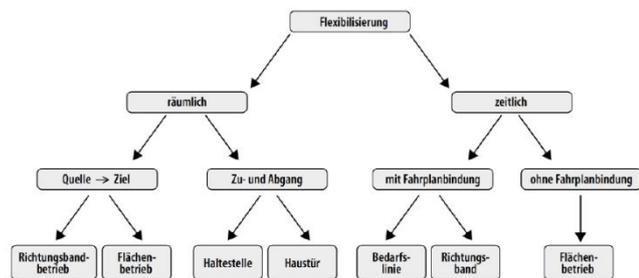


Abbildung 34 Beispiel Rufbus in touristischer Region und Flussdiagramm flexibles ÖV-Angebot (Quelle: www.rm-tirol.at; BMVBS/BBSR 2009: 26)

Betriebliche und verkehrliche Optimierungen des ÖVs

- Optimierung des bisherigen Angebots (z.B. Taktoptimierungen)
- Anpassung des Angebotsumfangs, der - Qualität und Fahrpreise
- Lokale Mobilitätsangebote

	+
	0
	0
	0
	0
	0



Abbildung 35 Website zum Planen der An- und Abreise mit ÖV und Verkehrsschild (Quelle: www.pitztal.com)

Rufbus für Gruppen

- Ein Rufbus für Gruppen (z.B. Schulklassen, größere Gruppen)
- Frühzeitige Anmeldung möglich

	+
	0
	0
	0
	0
	0



Abbildung 36 Linienbus am Kaltenbronn und Beispiel Rufbus (Quelle: www.pvgs-salzwedel.de)

6.2 Kurz- und mittelfristige Maßnahmen

Verbesserte Orientierungshilfen

- Durchgängiges Wegekonzept
- Lenkung der Besucher am Infozentrum vorbei
- Überarbeitung der Wander-, Rad- und Loipenkarten
- Überarbeitung der Beschilderung der Parkplätze und Haltestellen
- Zusätzliche Erläuterungen zu Verhaltensweisen am Kaltenbronn
- Detailliertere Wegeführung mit App (mehrsprachig)
→ Problem Handyempfang

	+
	+
	+
	+
	0
	+



Abbildung 37 Vorhandene Orientierungshilfen und Wegweiser am Kaltenbronn

Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Geschwindigkeitsreduktion im Bereich der Parkplätze, Zugang zu den Wander-/Radwegen, Loipen, Skilift, Infozentrum, etc.
- Einrichtung von Querungshilfen

	+
	+
	0
	0
	0
	0



Abbildung 38 Fußgänger queren Straße (Kaltenbronn) und Verkehrszeichen Tempolimit
(Quelle: www.pvgs-salzwedel.de)

Ladeinfrastruktur für E-Autos

- Bereitstellung von Ladestationen für E-Autos an strategischen Punkten
- Begleitende Bewerbung und Öffentlichkeitsarbeit

 **Kombinierbar mit Besucherzentrum**

	+
	0
	+
	0
	0
	0



Abbildung 39 Beispiele für Elektroautos an einer Ladesäule (Quelle: www.otten.de)

Ladeinfrastruktur für E-Bikes

- Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes an strategischen Punkten (z.B. Infozentrum/Besucherzentrum, Grünhütte)
- Begleitende Information und Werbung über das Angebot im Internet

 **Kombinierbar mit Besucherzentrum**

	+
	0
	+
	0
	0
	0



Abbildung 40 Fahrradabstellanlagen mit einer Lademöglichkeit für E-Bikes

Fahrradabstellanlagen

- Bereitstellung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen
- Begleitende Information und Werbung über das Angebot im Internet

	+
	0
	+
	0
	0
	0



Abbildung 41 Beispiele für Fahrradabstellanlagen aus Holz (Quelle: www.msholz.de)

Mobilitätsmarketing- und Kampagnen

- Bewerbung des ÖV-Angebots
- Bereitstellung der Informationen über eine An- und Abreise mit ÖV (z.B. interaktive Karte auf der Homepage, Empfehlungen zur Verkehrsmittelwahl, Bewusstseinsbildung für umweltschonende An- und Abreise etc.)
- Attraktives Tarifangebot für Touristen und Tagesgäste (Verbundtickets, Kombitickets, Ermäßigungen Eintritte etc.)

	+
	+
	+
	+
	0
	+



Abbildung 42 Linienbus am Kaltenbronn und Website zum Planen der An- und Abreise mit ÖV (Quelle: www.pitztal.com)

Vermarktung von Einwegwanderungen

- Vermarktung von Einwegwanderungen und Einwegrouten über die Homepage und Outdoorplattformen (z.B. Outdooractive)
- Routen werden mit dem ÖV-Angebot abgestimmt
- Bsp.: Kaltenbronn – Sommerberg über die Grünhütte

	+
	0
	+
	0
	0
	+



Abbildung 43 Wanderweg am Kaltenbronn und Beispiel eines Rufbusses (Quelle: www.rm-tirol.at)

Winterwanderwege

- Winterdienst auf Winterwanderwege ausweiten
- Gemeinsamer Weg für Winterwandern und Skilanglauf, aber die Hälfte der Breite des Weges als Loipe gespurt und der Rest als geräumter Winterwanderweg
- Evtl. Verbreiterung einiger Wegabschnitte

	0
	0
	+
	0
	0
	0



Abbildung 44 Winterwanderer und Schlittenfahrer am Kaltenbronn

Zielgruppenparkplätze

- Ausweisung von Zielgruppenparkplätze mit bevorzugtem Standort (z.B. Behindertenparkplätze, Familienparkplätze, Infozentrum-Parkplätze, Ski-Langläufer etc.)

	+
	+
	0
	0
	0
	0

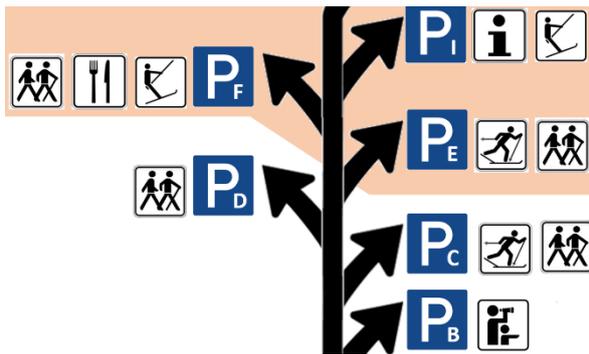


Abbildung 45 Standortfunktion der Parkplätze im Parkleitsystem und Behindertenparkplatz

Einschränkung von Wildparkern

- Bessere Kennzeichnung der Parkverbotsbereiche (vor allem in sensiblen Bereichen und bei Wildparkern bisher beliebte Areale)
- Ahnden von Wildparkern mit Kontrollen und Bußgeldern

	+
	+
	0
	+
	0
	0



Abbildung 46 Wildparker am Kaltenbrunn

Ausweitung des Winterdienstes im Bereich der Parkplätze

- Ausweitung des Winterdienstes für die Parkplätze (Organisation und Bereitstellung von Fahrzeugen)

	+
	+
	0
	0
	0
	0



Abbildung 47 Beispiel Winterdienst und Parkplatz C im Winter (Quelle: www.lvz.de)

Haltebucht/Kurzparker nahe Skilift

- Ausweisung einer Haltebucht oder von Kurzparkstellplätzen in der Nähe des Skiliftes/Schlittenhangs zum Ausladen der Skiausrüstung, da Parkplätze um den Skilift im Winter stark überfüllt sind und ausladende Besucher die Landesstraße blockieren

	+
	+
	0
	0
	0
	0



Abbildung 48 Probleme beim schnellen Entladen am Skilift

Barrierefreiheit

- Bereitstellung von Informationen über eine barrierefreie An- und Abreise und barrierefreie Angebote
- Ausweisung und Kennzeichnung von Behindertenparkplätzen
- Stege für Kinderwagen ertüchtigen

	+
	+
	+
	0
	0
	0



Abbildung 49 Barrierefreier Wanderweg und Behindertenparkplatz am Kaltenbronn

Sanitäranlagen

- Bereitstellung von öffentlichen Sanitäranlagen im Bereich der Parkplätze, Infozentrum
- Komposttoiletten ohne Abwasseranschluss und Chemie

 Kombinierbar mit Besucherzentrum

	0
	0
	+
	+
	0
	0



Abbildung 50 Beispiele für Sanitäranlagen in der Natur (Quelle: www.nowato.com)

Ausweitung der Naturpädagogik

- Ausweitung der Naturpädagogik (Führungen, Lehrpfade, gemeinsame Aktionstage/-Wochen usw.)
- Vermittlung und Aufklärung über das Naturschutzkonzept
- Sensibilisierung für den Kaltenbronn als Naturschutzgebiet
- Einbindungen von ForstBW bei den Themen Waldwirtschaft und Waldpädagogik

 **Kombinierbar mit Besucherzentrum**

	0
	0
	+
	+
	+
	0



Abbildung 51 Beispiele für Naturpädagogik anderer Naturhäuser
(Quelle: www.naturpark-zillertal.at; www.provinz.bz.it)

Überarbeitung des Angebots im Infozentrum

- Überarbeitung/Modernisierung der Ausstellung
- Bessere Nutzung der vorhandenen Kapazität (saisonale Ausstellungen, Tagungen, Veranstaltungen)

 **Kombinierbar mit Besucherzentrum**

	0
	0
	+
	0
	+
	0



Abbildung 52 Aktuelle Ausstellung im Infozentrum

Öffentlichkeitsarbeit über die Projekte am Kaltenbronn

- Pressearbeit über das Besucherlenkungskonzept und Infoveranstaltungen zur Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Umkreis und regionalen Partnern für eine Identifikation mit den Projekten am Kaltenbronn

	0
	0
	+
	0
	0
	+



Abbildung 53 Infoveranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger

Überarbeitung des Medienauftritts

- Überarbeitung des Internetauftritts (z.Z. bereits teilweise in Umsetzung)
- Bessere Sichtbarkeit des Kaltenbronns auf Partnerseiten
- Bündelung der Internetauftritte (z.B. mit der Domain des Skilifts: www.kaltenbronn.de)
- Einbindung von interaktiven Wanderkarten mit Top-Touren

Kombinierbar mit Besucherzentrum

	0
	0
	+
	0
	0
	+

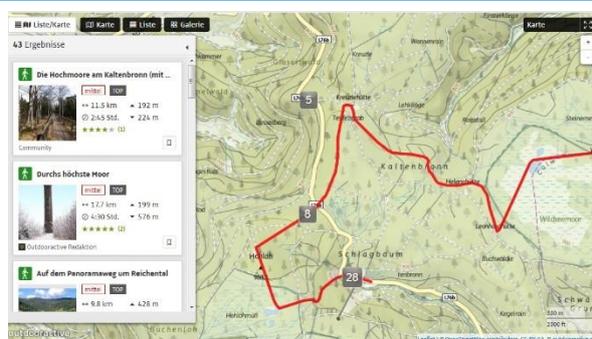


Abbildung 54 Homepage für Wandertouren und Homepage von Schwarzwald-Tourismus
(Quelle: www.outdooractive.com; www.schwarzwald-tourismus.info)

6.3 Langfristige Maßnahmen

Ausbau der Haltestellen

- Ausbau der Haltestellen für mehr Komfort und bessere Erkennbarkeit (z.B. Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, ...)
- Inter- und multimodale Informationssysteme (z.B. dynamische Abfahrtsanzeigen)

	+
	0
	0
	0
	0
	0



Abbildung 55 Aktuelle Bushaltestelle am Kaltenbronn und Beispiel eines Haltestellen-Häuschens

Aufwertung bestehender Radrouten

- Aufwertung der bestehenden Radrouten
- Schaffung eines alternativen Angebots anstatt von Verboten (v.a. für Mountainbikes)
- Anforderungen von E-Bikes berücksichtigen

	+
	0
	+
	0
	0
	0



Abbildung 56 Radfahrer und Radwege am Kaltenbronn

Aufwertung und Ausbau der touristischen Infrastruktur

- Aufstellen von qualitativ hochwertigen Sitzgelegenheiten und Pausenstellen (z.B. Holzliegen, Sitzbänke, Steinkreise, Pavillons etc.)
- Spielgeräte für Kinder (Holzmikado, Klettergerüst etc.)

 **Kombinierbar mit Besucherzentrum**

	0
	0
	+
	0
	0
	0



Abbildung 57 Sitzgelegenheit am Kaltenbronn und Beispiel für Spielgeräte für Kinder
(Quelle: www.sik-holz.de)

Aussichtsplattformen am Wildsee oder Hohlohsee

- Errichtung von Aussichtsplattformen über die Moore am Wildsee und Hohlohsee

	0
	0
	+
	-
	0
	0



Abbildung 58 Beispiele für Aussichtsplattformen (Quelle: www.forstpraxis.de; www.holzplanwerk.de)

Errichtung eines Schaugeheges für den Auerhahn

- Schaugehege für den Auerhahn im Bereich des Infozentrums

 Kombinierbar mit Besucherzentrum

	0
	0
	+
	0
	+
	0



Abbildung 59 Auerhahn und Beispiel Wildgehege
(Quelle: www.traumflieger.de; www.schwarzwald-tourismus.info)

Themenhotel

- Einrichtung eines Themenhotels (z.B. Baumhaus, Iglu, Krimi etc.)

 Kombinierbar mit Besucherzentrum

	0
	0
	+
	-
	0
	0



Abbildung 60 Beispiele für Themenhotels (Quelle: www.huffingtonpost.de; www.tripsdrill.de)

Verbesserung Handyempfang

- HotSpot, freies Wlan an strategischen Punkten (z.B. Infozentrum, Hohlohturm etc.)

	+
	0
	+
	0
	0
	+



Abbildung 61 WLAN-Hotspot (Quelle: www.wn.de)

7 Vertiefung der Maßnahmen

Folgende Maßnahmen mit besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Kaltenbronns und mit verkehrlichem Bezug wurden von der INOVAPLAN vertiefend untersucht:

- Ordnung der Stellplätze
- Parkraumbewirtschaftung
- Optimierung des Parkleitsystems
- Verknüpfung der Parkplätze und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ÖV-Angebot
- Mitfahrerbank

Die Ergebnisse sind in den nachfolgenden Kapiteln zusammengestellt.

7.1 Neuordnung der Parkplätze

An einem Großteil der Tage ist das Parkplatzangebot auf dem Kaltenbronn ausreichend. An einigen Wochenenden mit gutem Wetter und guten Wander- bzw. Wintersportbedingungen ist die Kapazität jedoch zu gering, es gibt großen Parksuchverkehr und die Parksituation ist chaotisch. Zudem gibt es viele Falschparker in den Zufahrtbereichen der Parkplätze und entlang der Landesstraße. Im Rahmen der Parkraumnutzungsanalyse wurde festgestellt, dass die theoretische Auslastung der Parkplätze in der Praxis auf einigen Parkplätzen vielmals nicht erreicht werden kann. Der Grund hierfür sind fehlende Stellplatzmarkierungen. Auf Grund dessen werden in den folgenden Abschnitten für die einzelnen Parkplätze verschiedene Maßnahmen vorgestellt, die die tatsächliche Kapazität der Parkplätze erhöhen ohne neue Parkflächen auszuweisen.

7.1.1 Parkplatz A, B, E und I

Die Parkplätze A, B, E und I sind schon heute größtenteils asphaltiert, es gibt jedoch keine Stellplatzmarkierungen. Es wird empfohlen, die Stellplätze zu markieren und ergänzend Hinweisschilder zum Parkverhalten aufzustellen, dass auch bei geschlossener Schneedecke die Parkordnung eingehalten werden kann. Abbildung 62 zeigt die Luftbilder der vier Parkplätze.

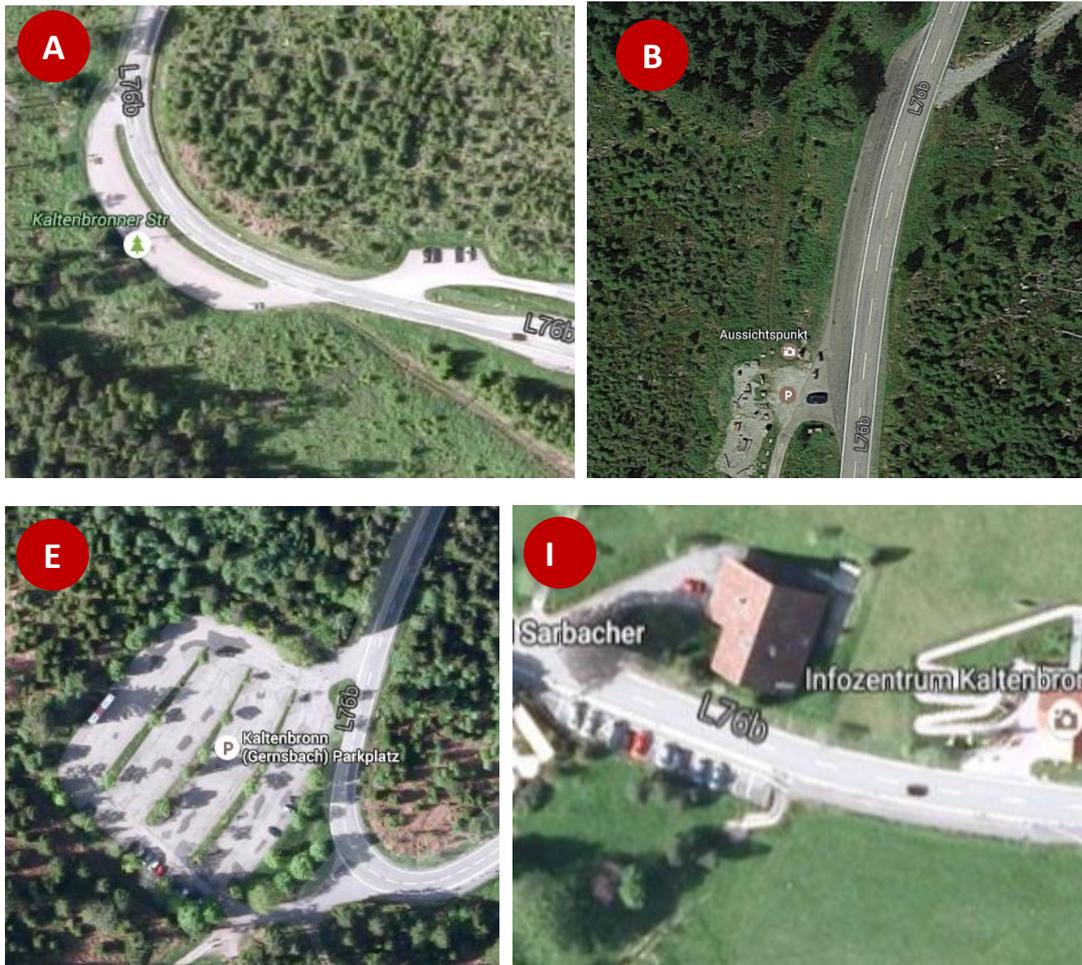


Abbildung 62 Luftbilder Parkplatz A, B, E und I
(Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)

7.1.2 Parkplatz C

Es wird empfohlen den Parkplatz C auszubauen. Mit verhältnismäßig geringem Aufwand kann die Kapazität dieses Parkplatzes deutlich erhöht werden. Zudem ist er auch heute schon einer der beliebtesten Parkplätze und Ausgangspunkt für viele Wanderer und Langläufer. Als Parkordnung ist eine Schrägaufstellung vorgesehen. Für die beiden langen Schenkel des Parkplatzes ist das Parken auf beiden Seiten der Fahrbahn vorgesehen, für den kurzen Schenkel nur auf einer Seite (vgl. Abbildung 63). Eine Einbahnregelung verhilft zu flüssigem Ein- und Ausparken.

Insgesamt ist bei dieser Parkordnung für das beidseitige Parken eine Fahrbahnbreite von ca. 13,5 m notwendig, für das einseitige Parken ca. 8 m (vgl. Abbildung 64). Eine Erweiterung der bisherigen Parkfläche ist teilweise um 2,5 bis 5 m notwendig, die notwendige Breite ist an manchen Teilstücken des Parkplatzes C bereits vorhanden. Durch die zusätzliche Flächenversiegelung ist an anderer Stelle eine landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme vorzusehen.

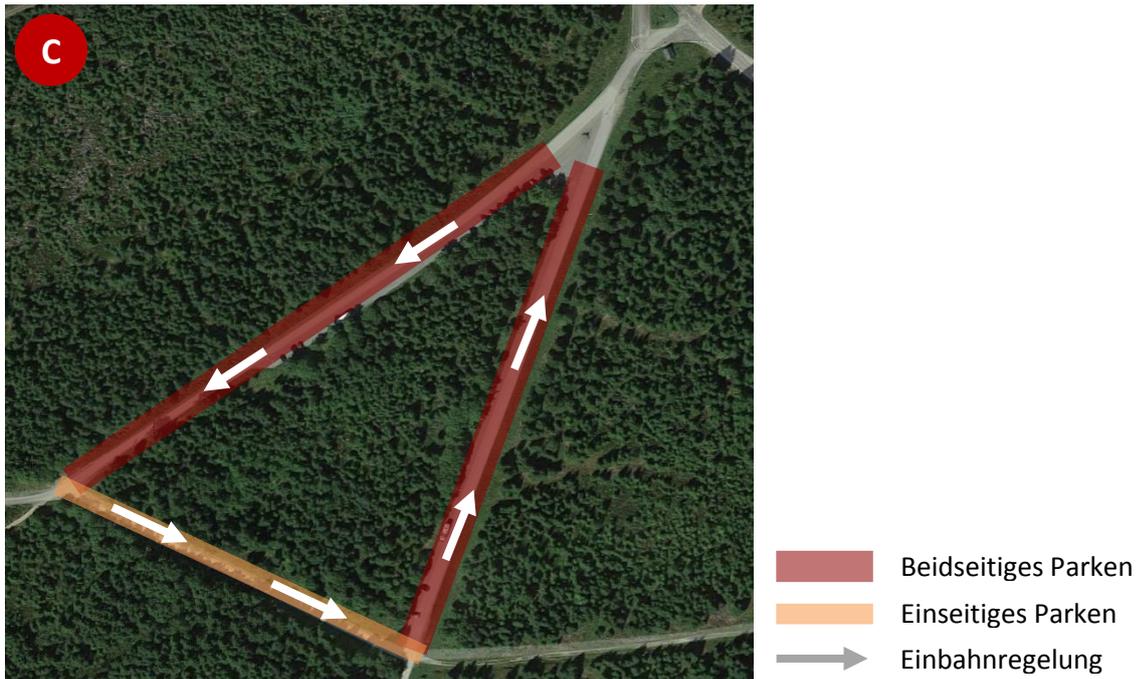


Abbildung 63 Ausbau von Parkplatz C mit Einbahnregelung und Skizze zum beidseitigem Parken (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)

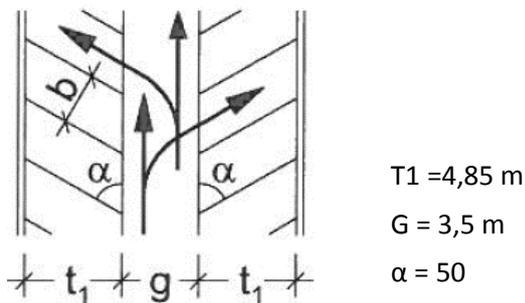


Abbildung 64 Beidseitiges Parken mit Schrägaufstellung (Quelle: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), FGSV)

Zusätzlich sollen die Stellplätze markiert werden, um ein platzsparendes Parken zu ermöglichen. Auch für den Winterbetrieb des Parkplatzes müssen die Einteilungen der Stellplätze sichtbar sein. Hinweisschilder wie in Abbildung 65 erleichtern das korrekte Einparken, vor allem im Winter, zusätzlich.



Abbildung 65 Beispiele für ein Hinweisschild zum Schrägparken (Quelle: www.dieschilder.de)

Durch den Ausbau des Parkplatzes kann die Kapazität von heute ca. 150 auf 430 Stellplätze erhöht werden (vgl. Abbildung 66).

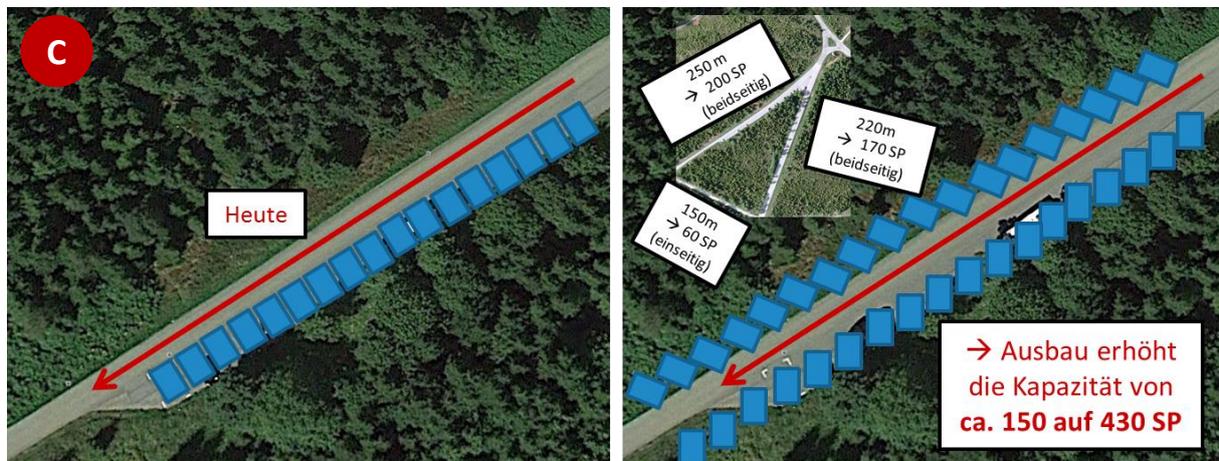


Abbildung 66 Ausbau von Parkplatz C - Detailansicht (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)

7.1.3 Parkplatz D

Parkplatz D verfügt heute über eine sehr unübersichtliche Ein- und Ausfahrt, ist nur unregelmäßig frequentiert und nicht asphaltiert (vgl. Abbildung 67). Parkplatz D ist kein besonderer Ausgangspunkt für Freizeitaktivitäten auf dem Kaltenbronn. Er wird vielmehr als Ausweichparkplatz verwendet, wenn Parkplatz C und E voll sind. Es wird kein Ausbau dieses Parkplatzes empfohlen. Bei Neuordnung bzw. Ausbau der Parkplätze C, E und F kann Parkplatz D ggf. vorrangig forstlich genutzt und/oder nur temporär für das Parken der Besucher geöffnet werden.



Abbildung 67 Luftbild Parkplatz D (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)

7.1.4 Parkplatz F

Parkplatz F ist heute bereits asphaltiert. Fehlende Stellplatzmarkierungen führen jedoch gerade bei diesem Parkplatz zu einem sehr ungeordneten Parkverhalten. Die ersten am Morgen parkenden Fahrzeuge geben die Parkordnung für den gesamten Tag vor. Eine ideale Parkordnung ist nicht ersichtlich für die Besucher

Eine Neuordnung des Parkplatzes mit Stellplatzmarkierungen und einer optischen Trennung der Parkreihen beispielsweise durch Holzgeländer wird dringend empfohlen. Das Ein- und Ausfahren für die Pkws soll nur noch an einer Stelle möglich sein. Die Fußgänger sollen baulich getrennt von den Pkw den Parkplatz verlassen können. Eine Querungshilfe für Fußgänger soll an dieser Stelle eingerichtet werden. Die Fläche zwischen den beiden bisherigen Zufahrten zum Parkplatz kann als zusätzliche Parkfläche verwendet werden. Für diesen Parkplatz sind verschiedene Stellplatzvarianten zu überprüfen und zu optimieren. Ein Beispiel für die Neuregelung der Ein- und Ausfahrt ist Abbildung 68 zu entnehmen. Die roten Pfeile zeigen die Ein- und Ausfahrt für Pkws, der blaue Pfeil die Querungsstelle für die Fußgänger. Bei der Anordnung der Zugänge zum Parkplatz müssen die Sichtbeziehungen berücksichtigt werden, da der Parkplatz nach einer Kurve liegt.

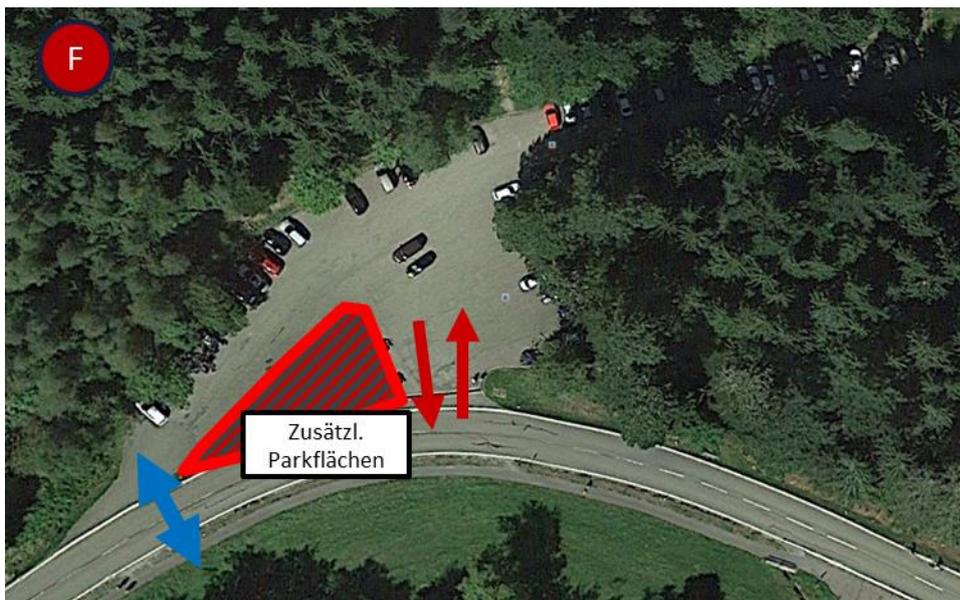


Abbildung 68 Neuordnung Parkplatz F (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)

7.1.5 Parkplatz G

Parkplatz G ist im Sommer weniger frequentiert, im Winter verfügt er über eine hohe Nachfrage wegen der Nähe zum Skilift und zum Rodelhang. Hohe Geschwindigkeiten auf der L76b im Bereich des Parkplatzes ermöglicht vielmals nur ein gefährliches Ein- und Ausparken (vgl. Abbildung 69). Auch der fehlende Fußweg Richtung Infozentrum ist ein großes Sicherheitsproblem und muss unbedingt ergänzt werden. Es sind ebenfalls Stellplatzmarkierungen und Hinweisschilder zum Parkverhalten notwendig.

Der Parkplatz ist als Kapazitätsreserve zu sehen. Es ist zu prüfen, ob sich eine Investition in diesen Parkplatz lohnt, da er nur an einzelnen Tagen im Jahr genutzt wird.



Abbildung 69 Luftbild Parkplatz G (Quelle: 2017 Google, Kartendaten, GeoBasis-DE/BKG, 2009)

7.1.6 Kostenschätzung für die Neuordnung der Parkplätze

Die wichtigste Maßnahme zur Optimierung der Parksituation ist die Markierung der Stellplätze. Es sind in Summe auf allen Parkplätzen ca. 800 Stellplätze zu markieren. Für eine grobe Kostenschätzung wurden 6 m Markierung je Stellplatz angenommen. Bei 4.800 m Markierung und den Kosten von 3,50 € je laufender Meter Markierung ergeben sich Gesamtkosten für die Markierungen zwischen 15.000 und 20.000 €. Des Weiteren sind 24 Hinweisschilder zum Parkverhalten á 250 € vorgesehen. Hier sind Kosten von ca. 6.000 € in Summe zu kalkulieren.

Die Kosten für weitere Tiefbauarbeiten für Flächenneuordnungen (z.B. Erweiterung Parkplatz C) wurden im Rahmen dieser Vertiefung nicht abgeschätzt. Hierzu ist zunächst eine vertiefende Planung notwendig.

7.2 Parkraumbewirtschaftung

Am Kaltenbronn können aktuell alle acht Parkplätze gebührenfrei genutzt werden. Die Besucherbefragungen im Sommer und Winter ergaben, dass ca. 80 % der Besucher bereit wären eine Parkgebühr zu entrichten. Bei der Frage inwieweit die Besucher bereit wären für eine Tageskarte zu bezahlen, waren 5 € der meistgenannte Betrag. Besonders an den stark nachgefragten Parkplätzen C, E, F und I ist der Einsatz einer Parkraumbewirtschaftung (PBW) sinnvoll (vgl. Tabelle 4). In diesem Kapitel werden zwei verschiedene PBW-Systeme verglichen, genauer auf Parkscheinautomaten eingegangen, mögliche Standorte für die Parkscheinautomaten aufgezeigt und grob Kosten und Einnahmen einer PBW am Kaltenbronn kalkuliert.

	Bemerkung	PBW sinnvoll
A	relativ klein, im Sommer schwach frequentiert, PBW optional möglich	Nein
B	relativ klein, wird hauptsächlich als Haltepunkt (Kurzzeitparker) genutzt	Nein
C	Großer Parkplatz, wichtiger Ausgangspunkt für Aktivitäten	Ja
D	könnte bei Erweiterung von Parkplatz C geschlossen werden	Nein
E	Großer Parkplatz, wichtiger Ausgangspunkt für Aktivitäten	Ja
F	Großer Parkplatz, wichtiger Ausgangspunkt für Aktivitäten	Ja
I	PBW evtl. nur für Kurzzeitparker (max. 2 Stunden)	Ja
G	nur im Winter frequentiert; längliche Form erschwert Bewirtschaftung	Nein

Tabelle 4 Einsatz Parkraumbewirtschaftung

7.2.1 Systeme zur Parkraumbewirtschaftung

Die gängigsten Systeme zur PBW sind Parkscheinautomaten und Schrankensysteme zur Einlasskontrolle. Die Vorteile von Parkscheinautomaten sind überschaubare Investitionskosten und geringe technische Betriebskosten. Außerdem ist dieses System durch das Aufstellen weiterer Automaten leicht erweiterbar. Ein Nachteil ist, dass aufgrund der fehlenden Zufahrtskontrolle eine regelmäßige Kontrolle der Parkscheine notwendig ist. Somit ist ein gewisser Anteil an Schwarzparkern auf den Parkplätzen mit diesem System unvermeidbar. Dieses Problem wird durch den Einsatz von Schrankensystemen umgangen. Durch die Einlasskontrolle ist keine Kontrolle nötig. Außerdem ist mit einem Schrankensystem eine Kapazitätsanzeige im Parkleitsystem auch online realisierbar, dadurch kann der Parksuchverkehr deutlich reduziert werden. Parkplatz C und E sind von ihrer Anlage her gut für die Installation eines Schrankensystems geeignet. Hier bleibt jedoch vor allem an Parkplatz C die Durchfahrt von Forstfahrzeugen und Holzlastern zu klären. Beim Schrankensystem steigt eventuell der Anteil an Falschparkern entlang der Landesstraße oder auf anderen Flächen außerhalb der Parkplätze. Gegebenenfalls ist dann hier ebenfalls eine Kontrolle notwendig. Nachteile sind etwas höhere Investitionskosten gegenüber den Parkscheinautomaten und es besteht seitens der Lenkungsgruppe die Sorge, dass ein Schrankensystem Assoziationen zum Massentourismus bei den Besuchern hervorruft und diese langfristig abschreckt. Für den Kaltenbronn empfiehlt sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten der Einsatz von Parkscheinautomaten oder ein kombiniertes System mit Schranken an den Parkplätzen C und E und an den übrigen Parkplätzen Parkscheinautomaten. Im Folgenden wird auf das System Parkscheinautomat vertiefend eingegangen.

7.2.2 System Parkscheinautomat und Einsatz am Kaltenbronn

Ein Parkscheinautomat ist das klassische System zur Parkraumbewirtschaftung. Es ist ein Solarbetrieb oder eine Netzversorgung mit integrierter Heizung möglich. Solarbetrieben ist ein ganzjähriger autonomer Einsatz möglich. Laut Hersteller reicht die Betriebstemperatur von -20°C bis $+70^{\circ}\text{C}$. Aufgrund der Witterung im Winter ist jedoch ein Schutz gegen Schnee notwendig (vgl. Abbildung 70). Möglich ist hierbei auch ein Schutzgebäude für den Parkscheinautomaten in Kombination mit einem Umkleideraum und/oder einem Raum für Schließfächer.

Die Parkquittung kann mit einem Werbeaufdruck versehen werden. Ein mögliches Anwendungsbeispiel ist ein Rabattgutschein für das Infozentrum, welcher mit dem Parkticket verrechnet wird. Zusätzlich ist am Automat Werbung über einen kleinen Bildschirm oder ein Plakat möglich, z.B. für das Monatsprogramm des Infozentrums oder aktuelle Ausstellungen.



Abbildung 70 Witterungsschutz für Parkscheinautomat (Quelle: www.bergfex.at, www.mewaoelsnitz.de)

Parkscheinautomaten können am Kaltenbronn an den Parkplätzen C, E, F und I zum Einsatz kommen. Eine Übersicht der jeweiligen Anzahl der mindestens notwendigen Automaten und die Anordnung auf den jeweiligen Parkplätzen sind der Tabelle 5 und der Abbildung 71 zu entnehmen.

	Stellplätze	Anzahl Automaten
C	146 (neu: 430)	3
D	100	2
E	193	1
F	110	1
I	29	1

Tabelle 5 Anzahl Parkscheinautomaten

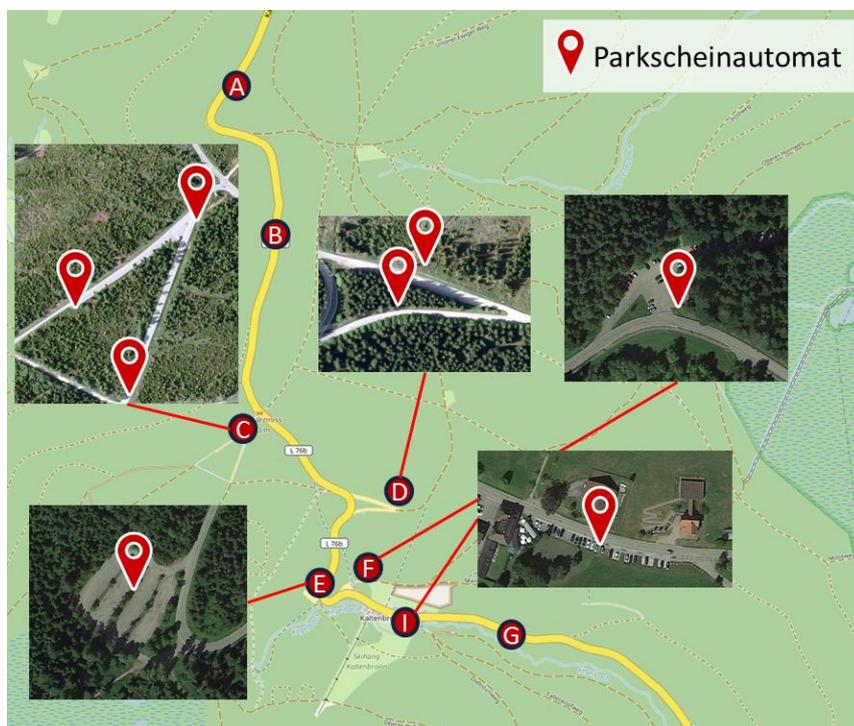


Abbildung 71 Anordnung der Parkscheinautomaten

7.2.3 Kostenschätzung und Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung

Die Schätzung der Kosten und Einnahmen bezieht sich auf den Einsatz von Parkscheinautomaten an den Parkplätzen C, D, E, F und I in aktuellem Zustand. Zur Berechnung wird ein einheitlicher Tagestarif von 3 € angenommen. Ein höherer Betrag wird nicht empfohlen, da die meisten Besucher deutlich kürzer als einen ganzen Tag am Kaltenbronn parken. Die meisten Besucher parken dort sogar nur um die zwei Stunden. Für die Kalkulation wurde die Parkplatznachfrage aus den Parkraumerhebungen abgeleitet. In den gesamten Kosten ist die Anschaffung der Parkscheinautomaten, deren Aufbau und Verkehrszeichen plus Hinweisschilder inkl. Aufstellung enthalten. In den jährlichen Kosten werden betriebliche Kosten und eine Abschreibung auf zehn Jahre berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Schätzung über Kosten und Einnahmen sind Tabelle 6 zu entnehmen. Es wird zwischen dauerhaftem Einsatz und beschränktem Einsatz ausschließlich an Wochenenden und innerhalb von Ferienzeiten unterschieden. Bei dauerhaftem Einsatz ist der jährliche Überschuss mit 55.000 € um ca. 10.000 € höher als bei einem beschränkten Einsatz. Mit kostenfreiem Parken unter der Woche kann jedoch eine gewisse Verlagerung von Besuchern vom Wochenende auf unter der Woche erzielt werden. Dies könnte die Spitzentage geringfügig entlasten.

Bei der Nutzung und Verteilung der Einnahmen sowie bei der Aufteilung der Kosten sind die rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich des Eigentums der Parkflächen zu klären.

	Parkplätze C, D, E, F, I	Parkplätze C, D, E, F, I (nur WE und Ferien)
Anzahl Automaten	8	8
Kosten gesamt ¹	85.000 €	85.000 €
Kosten pro Jahr	15.000 €	15.000 €
Einnahmen pro Jahr	70.000 €	60.000 €
Überschuss pro Jahr	55.000 €	45.000 €

→ Jeder weitere Parkscheinautomat kostet ca. 1500€/Jahr

¹Parkscheinautomat, Aufbau, VZ inkl. Aufstellung, Hinweisschild inkl. Aufstellung

Tabelle 6 Schätzung der Kosten und Einnahmen einer Parkraumbewirtschaftung

7.3 Optimierung des Parkleitsystems

Ein Parkleitsystem soll den anreisenden Besuchern die Orientierung erleichtern und einen Überblick über das Parkplatzangebot schaffen. Das vorhandene Parkleitsystem besteht aus jeweils einem großen Übersichtsschild vor dem ersten Parkplatz und einem kleinen Schild unmittelbar vor jedem Parkplatz (vgl. Abbildung 72). Ziel ist die Optimierung des Parkleitsystems für eine bessere Lenkung der Besucher und die begleitende Bereitstellung der Informationen über das Parkleitsystem auf der Homepage und Flyer für die Anreise.



Abbildung 72 Bestehendes Parkleitsystem Kaltenbronn

Das aktuelle Übersichtsschild enthält Informationen über die Parkplatzbezeichnung, die Entfernung zum Parkplatz und wem das Parken gestattet ist (Busse und Pkw). Die Entfernung zum Parkplatz und Parkplatzart können vernachlässigt werden. Wichtiger ist die jeweilige Standortfunktion der Parkplätze, z.B. Startpunkt einer Loipe, Nähe zum Skilift, Aussichtspunkt oder Infozentrum. Diese Standortfunktionen werden in dem Entwurf für eine schnelle Erkennbarkeit durch Piktogramme dargestellt (vgl. Abbildung 73).

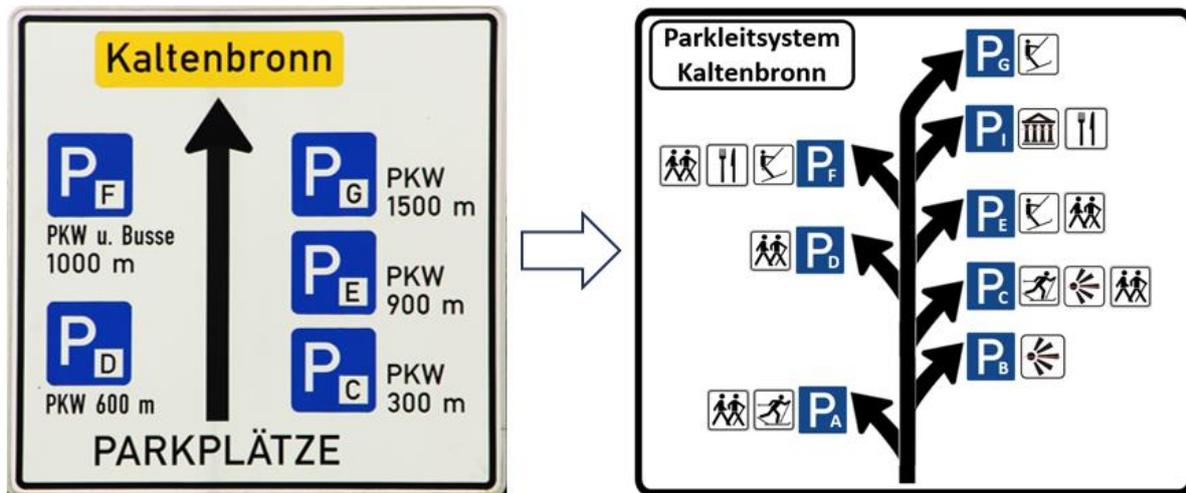


Abbildung 73 Übersichtsschild Parkleitsystem von Westen kommend heute und Neukonzeption

Die Hinweisschilder befinden sich aus beiden Richtungen unmittelbar vor dem jeweiligen Parkplatz. Sie können entweder durch die Standortfunktionen mit den gleichen Piktogrammen wie auf dem Übersichtsschild ergänzt oder neugestaltet werden. Bei einer Neugestaltung ist unter Einsatz eines Schrankensystems eine Kapazitätsanzeige möglich. Der Vergleich der aktuellen Beschilderung und der Ergänzung bzw. Neugestaltung ist Abbildung 74 zu entnehmen.



Abbildung 74 Beschilderung der einzelnen Parkplätze heute und Neukonzeption

7.3.1 Kostenschätzung der Optimierung des Parkleitsystems

Die Kosten für die Neugestaltung des Parkleitsystems belaufen sich insgesamt auf ca. 10.000 € (inkl. Aufstellung). Darin enthalten sind zwei große Übersichtsschilder und jeweils zwei Schilder unmittelbar vor jedem Parkplatz (insgesamt 16).

7.4 Verknüpfung der Parkplätze und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Verknüpfung der einzelnen Parkplätze bzw. der touristischen Ziele für Fußgänger ist aktuell meist entweder unzureichend ausgeschildert, wenig ausgebaut oder nur entlang der Landesstraße ohne eigenen Fußweg möglich. Vor allem das Gehen auf der Landesstraße und ihr Überqueren stellt ein großes Sicherheitsrisiko für die Besucher da. Auf Grund dessen ist diese Maßnahme mit einer hohen Priorität umzusetzen.

Ziele der Maßnahme sind:

- Einrichtung von Querungshilfen
- Geschwindigkeitsreduktion in den Bereichen der Parkplätze, Zugänge zu den Wander-/Radwegen, Loipen, Skilift, Infozentrum etc.
- Durchgängiger Weg zwischen Parkplatz C und G
- Optimierung der Wegweisung und Beschilderung entlang des Weges
- Eventuell ist eine barrierefreie Ausführung des Weges umzusetzen

7.4.1 Querungsstellen und Tempolimit

Bei der Einrichtung von Querungsstellen auf Landesstraßen außerhalb von Knotenpunkten ist darauf zu achten, dass hinreichende Aufstellflächen für die Fußgänger vorhanden sind. Gegebenenfalls muss eine Mittelinsel angelegt werden (vgl. Abbildung 75). Des Weiteren muss die Querungsstelle für den Kfz-Verkehr gut erkennbar sein und die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist zu prüfen. Der Einsatz von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) ist hier nicht möglich, da diese nur innerhalb geschlossener Ortschaften zugelassen sind. Es wird empfohlen Tempo 50 auf den kompletten Bereich zwischen den Parkplätzen C und G auszuweiten. In Abbildung 76 sind die möglichen Querungshilfen verortet und der Bereich der Geschwindigkeitsreduktion dargestellt.



Abbildung 75 Querungsstelle Landesstraße (Quelle: <http://www.kerst-ammern.de/>)

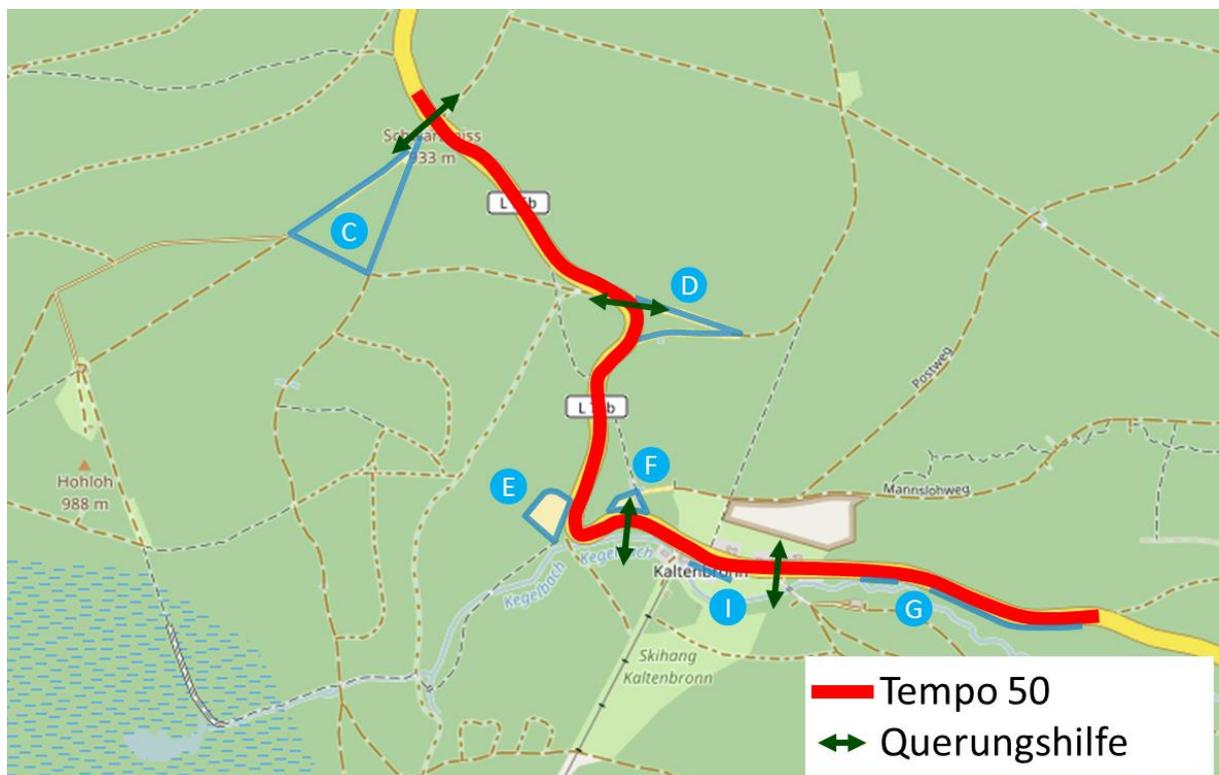


Abbildung 76 Querungshilfen und Geschwindigkeitsreduktion im Kernbereich

Ein gut ausgebauter Fußweg ist aktuell nur zwischen den Parkplätzen C - D und E - F - I vorhanden. Um das Wegenetz zu vervollständigen, müssen, wie in Abbildung 77 und Abbildung 78, zwei weitere Verbindungen zwischen Parkplatz C - E und I - G geschaffen werden. Zwischen C - E ist eine Ausführung in Schotterbauweise denkbar (520 m). Zwischen I - G bietet sich ein Asphaltweg (250 m) in Anschluss zum bestehenden Fußweg an.

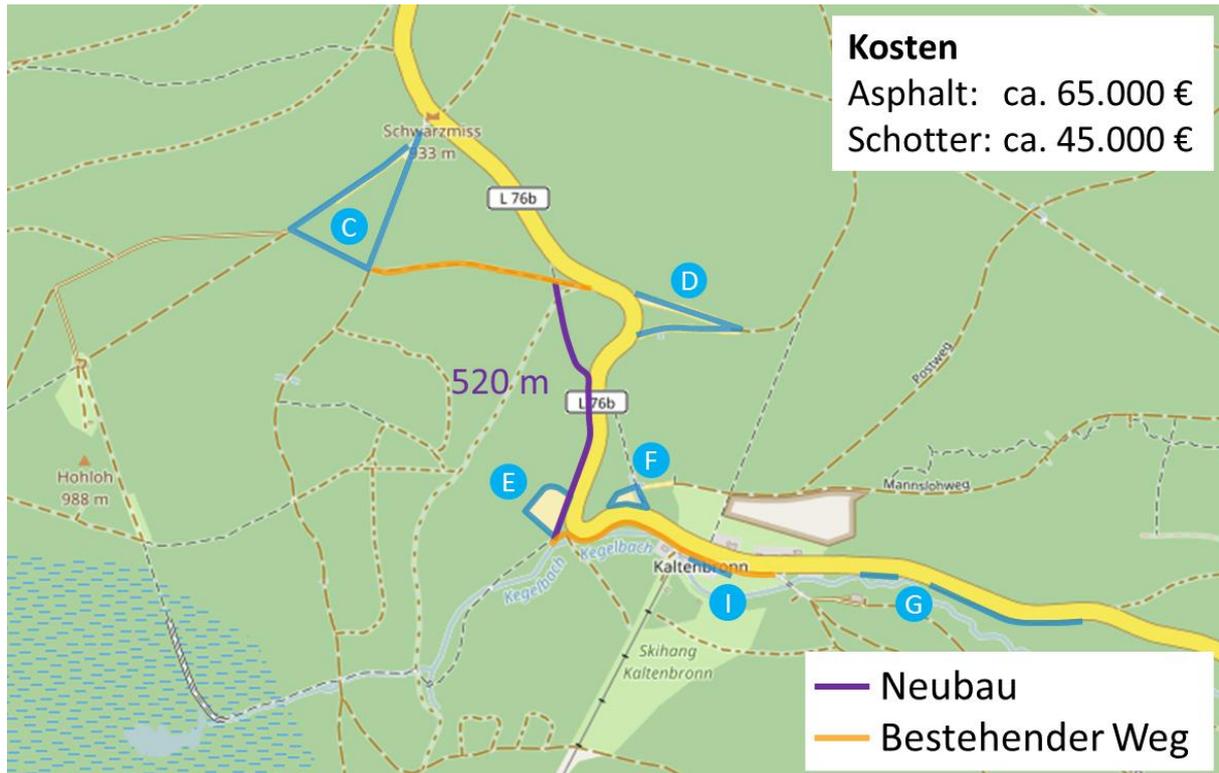


Abbildung 77 Verknüpfung Parkplatz C und E

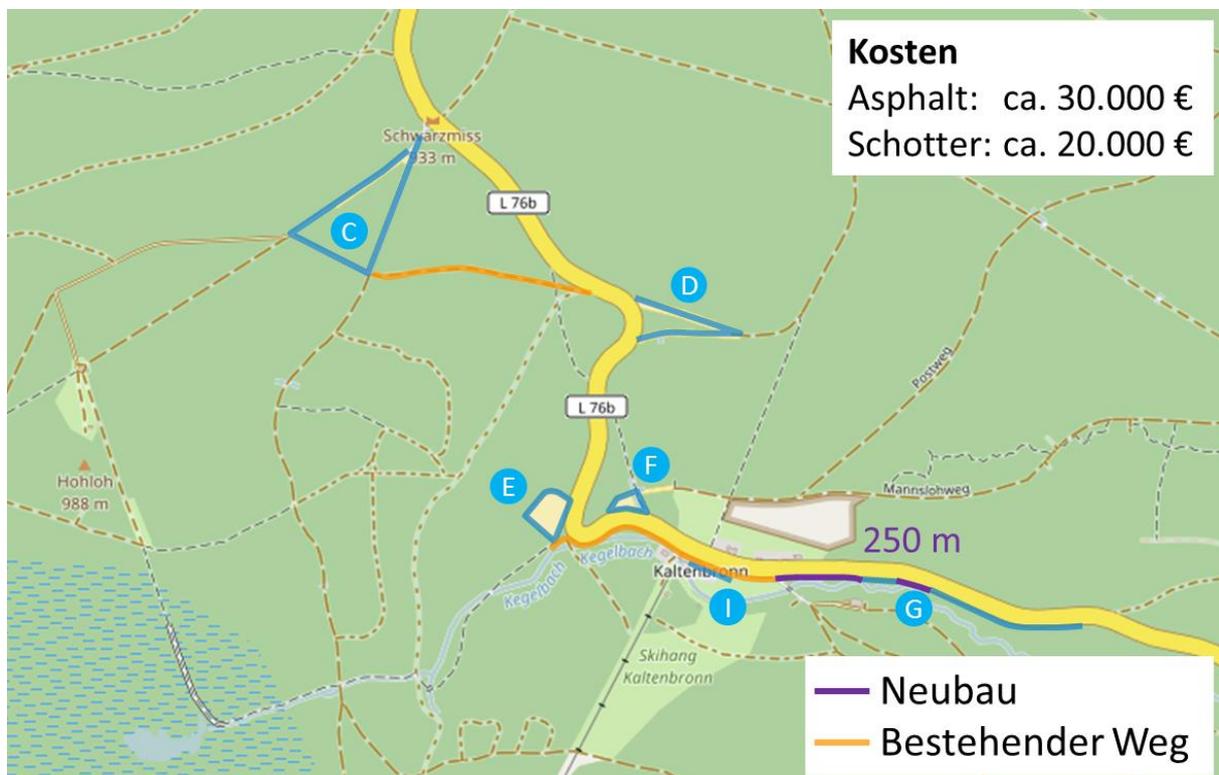


Abbildung 78 Verknüpfung Parkplatz I bis G

7.4.2 Kostenschätzung für den Ausbau bzw. Neubau der Wege

Für die Abschätzung der Kosten wurden folgende Annahmen getroffen:

- Breite und Ausführung des Weges für Radfahrer und Fußgänger ausgelegt (RStO 01)
 - Breite des Weges von 1,5 m plus jeweils 0,5 m Bankett
 - Optional breiteres Bankett (jeweils 1 m) für die Anlage einer Loipe
- Asphaltbauweise wegen Barrierefreiheit und Winterdienst und Schotterbauweise im Vergleich

Die Ergebnisse der Kostenschätzung für die Verbindungswege sind Tabelle 7 zu entnehmen.

	C – E (0,5 m Bankett)	C – E (1 m Bankett)	I – G (0,5 m Bankett)	I – G (1 m Bankett)
Weg-Neubau	520 m	520 m	250 m	250 m
Kosten (Asphalt)	ca. 65.000 €	ca. 75.000 €	ca. 30.000 €	ca. 35.000 €
Kosten (Schotter)	ca. 10.000 €	ca. 15.000 €	ca. 5.000 €	ca. 7.500 €

Tabelle 7 Kalkulation Neubau der Wege zwischen den Parkplätzen (Berechnungsgrundlage: www.adfc-erfurt.de/EinMeter, Hessen-Forst Technik, FOR Ingobert Keßler)

7.5 ÖV-Angebot

In der Vergangenheit wurde der öffentliche Verkehr als Verkehrsmittel für die An- und Abreise auf den Kaltenbronn nur vereinzelt genutzt. Aufgrund der geringen Nachfrage und der sehr hohen Betriebskosten wurde das ÖV-Angebot in den letzten Jahren immer weiter reduziert. Für eine Neukonzeption des ÖV-Angebotes ist zunächst zu klären, wer dessen potenzielle Nutzer sind. Der ÖV wird in der Regel nur dann dem Pkw vorgezogen, wenn eine zuverlässige, schnelle und leicht verständliche ÖV-Verbindung angeboten wird. Dies kann für den Kaltenbronn in der Regel nur für die Besucher gegeben sein, die in der näheren Umgebung wohnen oder dort Urlaub machen. Da ein Umstieg von einem Verkehrsmittel zum ÖV zum heutigen Zeitpunkt vergleichsweise umständlich ist, kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere die Besucher mit dem ÖV anreisen, welche in der Nähe einer S-Bahn-Haltestelle entlang der S-Bahn-Linien nach Gernsbach bzw. nach Bad Wildbad wohnen. Darüber hinaus begünstigt auch die räumliche Nähe des Wohnortes zu einer der Bushaltestellen Gernsbach, Bad Wildbad und Enzklösterle, die von den nach Kaltenbronn führenden Linien bedient werden, die ÖV-Nutzung. Potenzielle ÖV-Nutzer reisen in der Regel mit wenig Gepäck.

Das gesellige Anreisen mit größeren Gruppen ist für manche Besucher ein Motivationsgrund, den ÖV zu nutzen. Darüber hinaus sind Personen, die keinen eigenen Pkw besitzen und besonders ökologisch orientiert sind, potenzielle ÖV-Nutzer. In der Regel sind auch Schulklassen auf den ÖV oder speziell angemietete Busse angewiesen.

Entsprechend wird deutlich, dass nur ein relativ kleiner Teil der Besucher überhaupt die Bereitschaft aufweist, mit dem ÖV anzureisen. Jeder der potenziellen Nutzer erwartet jedoch ein attraktives und leicht verständliches ÖV-Angebot. Umso wichtiger sind ein zugeschnittenes und finanzierbares ÖV-Angebot und ein passendes Marketing.

Eine Verbesserung des ÖV-Angebotes ist auch eine Grundvoraussetzung für die Vermarktung von Einwegwanderungen. Beispielsweise ist die Grünhütte vom Kaltenbronn wie auch vom Sommerberg in Bad Wildbad aus ein beliebtes Wanderziel. Bisher muss man jedoch auf Grund der unsicheren und dürftigen Busverbindung immer wieder zum Ausgangspunkt zurückwandern. Mit einer touristengerechten und abgestimmten Busverbindung könnte man die gesamte Strecke vom Kaltenbronn zum Sommerberg wandern und anschließend mit dem Bus zurück zum Parkplatz auf den Kaltenbronn fahren bzw. umgekehrt.

Ein neues ÖV-Konzept sollte zum Ziel haben, die Parkplätze auf dem Kaltenbronn an Spitzentagen zu entlasten und ein touristengerechtes Angebot zu schaffen. Deshalb wird eine weitere Reduzierung des Angebotes unter der Woche bzw. die Umstellung auf Bedarfsverkehr empfohlen. Stattdessen soll eine Konzentration des ÖVs auf die Wochenenden erfolgen. Damit die Anreise mit dem Bus für die Besucher eine ernst zu nehmende Alternative zum Pkw wird, muss das ÖV Angebot an besucherstarken Tagen einfach verständlich sein, einen regelmäßigen Takt haben und zu den Besuchermustern passenden Zeiten verkehren.

Daraus ergeben sich verschiedene Varianten für die Neukonzeption des ÖV, die in den folgenden Abschnitten beschrieben sind. Es wird dabei zwischen den Verkehren wochentags und am Wochenende unterschieden. Für alle Varianten gilt jedoch, dass im Nachgang zu diesem Projekt weitere detaillierte Untersuchungen für die Optimierung des ÖV-Konzeptes durchzuführen sind. Im Rahmen dieses Projektes konnten nur erste konzeptionelle Ideen für die Optimierung des ÖVs erarbeitet werden. Auf Grund der Bearbeitung des Konzeptes aus Gesamtsicht konnten Detailinformationen zur ÖV-Netzwerk nicht berücksichtigt werden. Im Nachgang des Projektes sollten u.a. eine Befragung sowie eine Zählung der bisherigen Nutzer erfolgen. Darüber hinaus muss ein ÖV-Betriebs- und Fahrplankonzept durch Fachplaner erstellt werden, die die spezifischen ÖV-Herausforderungen auf dem Kaltenbronn berücksichtigen.

7.5.1 ÖV von Montag bis Freitag

Für den ÖV-Verkehr unter der Woche wird empfohlen, den Busverkehr auf den Kaltenbronn vollständig auf Bedarfsverkehr umzustellen. Von Montag bis Freitag könnte das Anruflinientaxi 242 von Gernsbach nach Reichental den Kaltenbronn bei Bedarf mitbedienen. Auf der anderen Seite des Kaltenbrons ist ein Anruflinientaxi oder ein Rufbus von Bad Wildbad auf den Kaltenbronn einzurichten. Da-

mit die Besucher den Bedarfsverkehr auch in Anspruch nehmen können, bedarf es eines besser ausgebauten Mobilfunknetzes, um sich für die Fahrt anzumelden. Der Ausbau sollte ein weiterer Bestandteil des Konzeptes sein.

Eine Sonderlösung sollte es für Schulklassen geben, die das Infozentrum Kaltenbronn besuchen wollen. Die Kapazität der Rufbusse und der Anruflinientaxis reicht für eine Schulklasse nicht aus. Es wird daher empfohlen, den Besuch im Infozentrum für Schulklassen mit Busanreise als Gesamtpaket zu vermarkten. Das Infozentrum kann dann bedarfsgerecht und flexibel die entsprechenden Busse buchen. Eventuell ist auch eine Bezuschussung vom Landratsamt möglich. Gerade die Schulbusse und Fahrer sind in der Regel zwischen 08:30 und 11:30 Uhr verfügbar. Berücksichtigt man dies bei der Planung kann gerade für Schulklassen eine komfortable und auch kostengünstige An- und Abreise erreicht werden.

7.5.2 ÖV am Wochenende

Der erarbeitete Ansatz des ÖV-Konzepts sieht vor, den ÖV am Wochenende zu intensivieren und einen attraktiven und regelmäßigen Linienverkehr anzubieten. Dadurch wird das ÖV-Angebot am Wochenende attraktiver, was eine steigende Nachfrage erwarten lässt. An Spitzentagen, die in der Regel an Wochenenden oder Feiertagen liegen, kann der ÖV somit zu einer Entlastung der überfüllten Parkplätze beitragen und bietet eine echte Alternative zur, mitunter nervenaufreibenden, Anreise mit dem Pkw.

Für den Betrieb am Wochenende sind die folgenden zwei Varianten denkbar und im Nachgang zu diesem Projekt vertiefend zu prüfen.

7.5.2.1 Variante 1: „Kaltenbronn-Linie“

Die erste Variante sieht die Einrichtung einer neuen „Kaltenbronn-Linie“ vor. Diese Linie soll im 2-Stundentakt zwischen Gernsbach-Bahnhof und Bad Wildbad-Bahnhof verkehren. Betriebszeiten im Sommer sollen zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und im Winter zwischen 08:00 und 18:00 Uhr sein. Die Organisation einer solchen Linie birgt die Herausforderung, dass sie die Landkreis- und Verbundgrenze überschreitet. Entsprechend gilt es, gemeinsam mit den betroffenen Beteiligten eine Konsensfindung zu erarbeiten. Wichtig ist die abgestimmte Taktung dieser Linie mit den An- und Abfahrten der S-Bahnen an den Bahnhöfen Bad Wildbad und Gernsbach. Abbildung 79 zeigt schematisch den Betrieb der Linie. In Gernsbach kommen die S-Bahn aus Karlsruhe und die S-Bahn aus Freudenstadt beide um 09:58 Uhr an. Unter der Annahme, dass der Bus auf den Kaltenbronn direkt im Anschluss losfährt und die bisherige (oder die bisher im Fahrplan vermerkte) Fahrzeit zwischen Gernsbach und Kaltenbronn benötigt, wäre der Bus nach 22 Minuten auf dem Kaltenbronn und nach weiteren 17 Minuten um 10:41 in Bad Wildbad am Bahnhof. Es ergibt sich jedoch kein passender Anschluss in Bad Wildbad. Es hat sich im Laufe des Projektes gezeigt, dass eine ÖV-Lösung für den Kaltenbronn nicht ohne eine weitreichende Fachplanung zu erarbeiten ist. Entsprechend wird empfohlen, die Erstellung eines Betriebs-

und Fahrplankonzeptes für diese Linie zu beauftragen. Dabei sollten folgende Fragestellungen geklärt werden, da sie im Rahmen des Besucherlenkungsconceptes nicht betrachtet werden konnten:

- Gibt es zeitliche Einsparpotenziale, so dass ein auf die S-Bahn abgestimmter Linienbetrieb zwischen Gernsbach und Bad Wildbad möglich?
- Wie kann Enzklösterle in eine solche Kaltenbronn-Linie mit eingebunden werden?
- Kann die „Kaltenbronn-Linie“ die Busse 242 und 723 ersetzen oder sind diese in weitergehende Umläufe mit eingebunden?
- Wie verändert sich der Einsatz an Fahrzeugen, Personal und Betriebs-km?

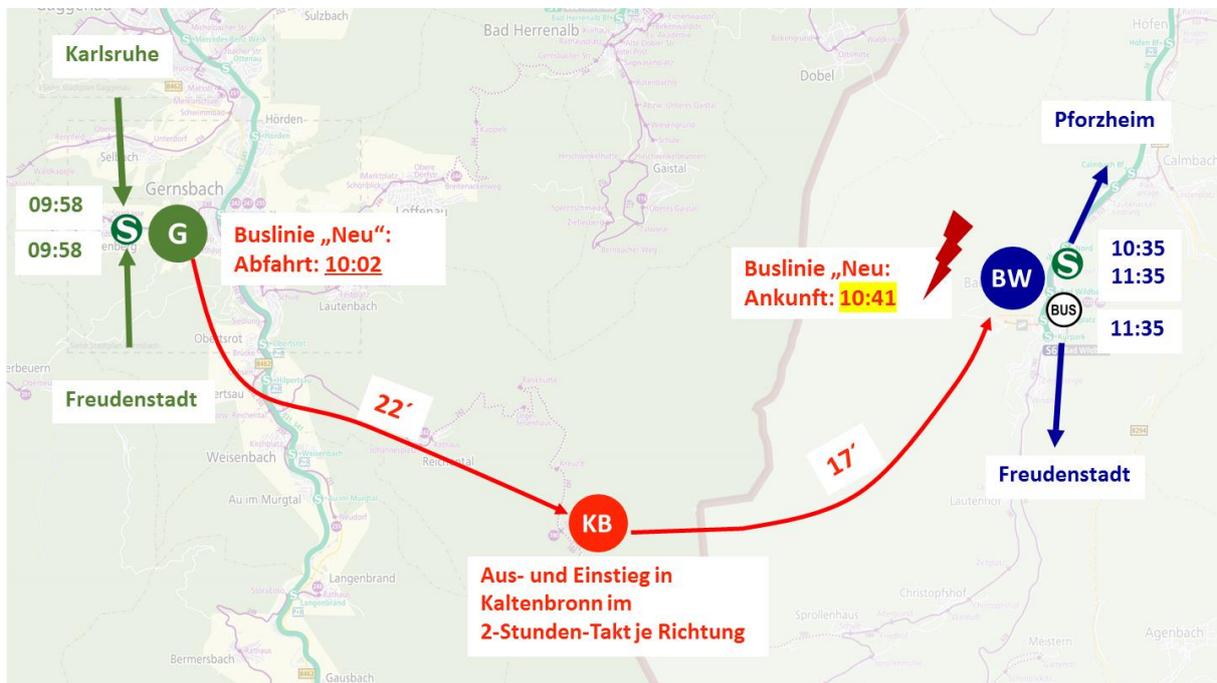


Abbildung 79 „Kaltenbronn-Linie“ zwischen Gernsbach und Bad-Wildbad

7.5.2.2 Variante 2: Verlagerung des bisherigen Angebotes auf das Wochenende

In einer zweiten Variante ist eine Verstärkung der bisherigen Buslinien 242 aus Gernsbach, 723 aus Bad Wildbad und eine Einbindung des Rufbusses 7780 aus Enzklösterle am Wochenende vorgesehen. Die Busse aus Bad Wildbad und Gernsbach fahren dann samstags wie sonntags im 2 Stunden-Takt, zu den Hauptzeiten am Morgen und am Abend ist eventuell sogar ein Stundentakt sinnvoll. In diesem Konzept sind die Betriebszeiten für diese Linien im Sommer zwischen 08:00 und 20:00 Uhr und im Winter zwischen 08:00 und 18:00 Uhr. Der Rufbus 7780 soll im Sommer von 4 (bzw. 5) auf 6 Fahrten pro Tag ausgeweitet werden. Der Umstieg aus dem Rufbus 7780 aus Enzklösterle in den 723 ist zu ermöglichen. Tabelle 8 zeigt die Anzahl der Fahrten im Sommer und Winter im aktuellen Fahrplan und für den Wochenendbetrieb, wie sie in der Variante 2 vorgesehen ist.

eine Woche	Aktuell Bus 242, 723 und 7780 Sommer (Winter)	Ausweitung des aktuellen Angebots, 2 Stunden Takt Sommer (Winter)
Mo-Fr	34 (19)	Nach Bedarf: ALT, Rufbus
Sa-So	28 (22)	40 (32)
SUMME	62 (41)	40 (32)

eine Woche	Aktuell Bus 242, 723 und 7780 Sommer (Winter)	Ausweitung des aktuellen Angebots, 2 Stunden Takt Sommer (Winter)
Mo-Fr	34 (19)	Nach Bedarf: ALT, Rufbus
Sa-So	22 (12)	21 (18)
SUMME	56 (31)	21 (18)

Tabelle 8 Vergleich Variante 2 gegenüber dem aktuellen Betriebskonzept

7.5.3 Ergänzende Maßnahmen

Ergänzend zu einem attraktiven Betriebskonzept ist eine ansprechende Informationsaufbereitung maßgeblich für den Erfolg des ÖVs. Bei den Anreise-Informationen auf der Homepage des Kaltenbronns sollte der ÖV prominent beworben werden. Eine Verbindungsanfrage, Hinweise auf Kosten, Haltestellen etc. sollten ergänzend bereitgestellt werden. Die Einführung des neuen Konzepts sollte auch in der örtlichen Presse publik gemacht werden. Auch eine attraktive Gestaltung der Haltestellen mit Sitzbänken und überdachtem Wartebereich sowie übersichtliche Aushangfahrpläne, Informationen und Beschilderungen wirken sich positiv auf die ÖV-Nutzung aus und sollten ggf. umgesetzt werden.

Wie weiter oben erwähnt, sollte für die Bedarfsverkehre unter der Woche das Bestellen des Busses oder des Anruflinientaxis sichergestellt werden. Bislang stellt die schlechte Netzabdeckung auf dem Kaltenbronn die größte Hürde für einen reibungslosen Betrieb dar.

7.6 Mitfahrerbank

Die „Mitfahrerbank“ ist ein Konzept, das inzwischen von mehreren Gemeinden umgesetzt wurde. Das Ziel des Konzeptes ist, dass Bewohner ländlicher Regionen, die über keinen eigenen Pkw oder (noch) keinen Führerschein verfügen, auch ohne ein attraktives ÖV-Angebot schnell von A nach B kommen. Zu diesem Zweck wurden in den Gemeinden auffällig gestaltete Mitfahrerbänke (vgl. Abbildung 80) an verkehrsgünstig gelegenen Stellen aufgestellt. Dort können Bewohner warten, um von Pkw-Fahrern mitgenommen zu werden, die ohnehin in die gleiche Richtung fahren. Ein entsprechendes Schild ist in der Regel bereits an der Bank angebracht, wodurch die Mitfahrerbank eine Art offiziellen Charakter bekommt. Dieses Konzept hat sich in den Pilotgemeinden bewährt.



Abbildung 80 Mitfahrerbank in der Gemeinde Speicher (Quelle: mitfahrerbank.com)

Es wird empfohlen auf dem Kaltenbronn die Mitfahrerbänke als Pilotprojekt im touristischen Umfeld zu testen. An dieser Stelle sei auf die Tatsache hingewiesen, dass die Mitfahrerbank insbesondere bei gutem Wetter gut angenommen wird. Da auch Besucher vorwiegend bei gutem Wetter den Kaltenbronn besuchen, wird empfohlen, einen Pilotversuch mit der Mitfahrerbank vorzunehmen. Sollte sich das Konzept bewähren, wird ein sukzessiver Ausbau der Mitfahrerbänke empfohlen. Geeignete Stellplätze zur Aufstellung der Mitfahrerbänke sind der folgenden Abbildung zu entnehmen.

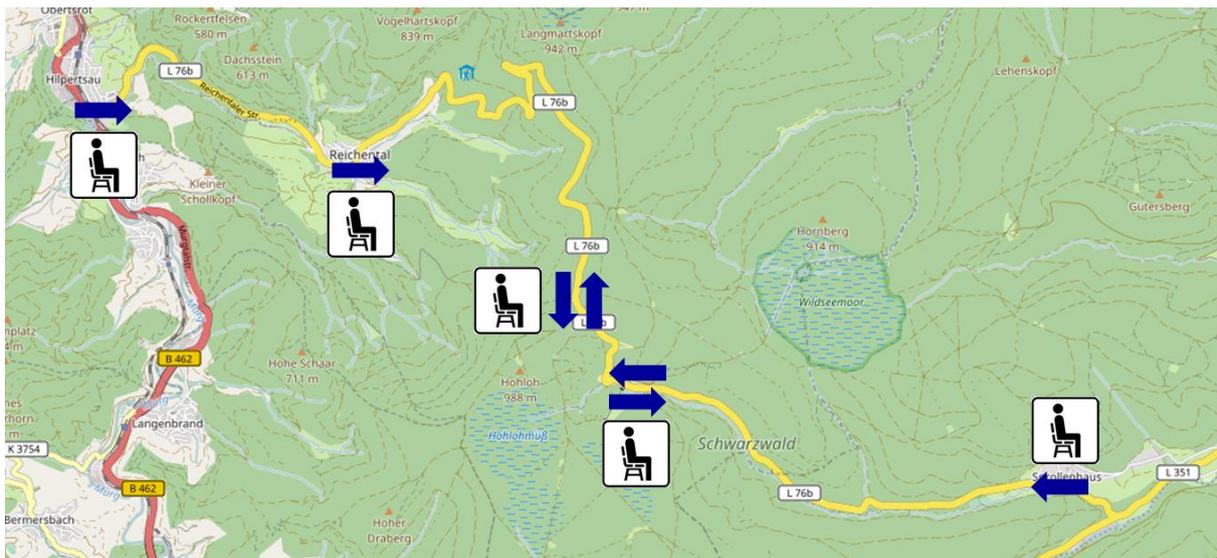


Abbildung 81: Geeignete Stellplätze für Mitfahrerbänke

Die Kosten belaufen sich auf ca. 2.000 € je Mitfahrerbank inklusive Installationskosten (vgl. Tabelle 9). In den entsprechenden Gemeinden fanden sich oft Freiwillige, die die Mitfahrerbank ehrenamtlich aufgestellt haben und die Kosten dadurch deutlich niedriger ausgefallen sind.

	Stückkosten	Kosten für 10 Mitfahrerbanken
Kosten Bank ¹	ca. 1.000,00 €	ca. 10.000,00 €
Kosten Schild ¹	ca. 1.000,00 €	ca. 10.000,00 €
Investitionskosten	ca. 2.000,00 €	ca. 20.000,00 €

Tabelle 9 Kosten für Mitfahrerbanken, inklusive Installationskosten

8 Zusammenfassung und Ausblick

Mit Abschluss des Projektes „Konzeption für ein nachhaltiges Besucherlenkungs-konzept auf dem Kaltenbronn“ sind die Weichen für die zukünftige Entwicklung auf dem Kaltenbronn gestellt. Durch eine integrierte Betrachtung von sechs Themenfeldern in der Bestandsanalyse, für das Leitbild und bei der Maßnahmenentwicklung liegt nun ein belastbares Umsetzungskonzept vor.

Themenfelder

- Verkehr und Mobilität (An- und Abreise, MIV, ÖV)
- Parken
- Freizeit- und Tourismusangebote
- Naturschutz
- Forst- und Waldwirtschaft
- Medienwirksamkeit und -auftritt

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass der Kaltenbronn für seine Besucher ein beliebter Ort zum Wandern, Entspannen, Natur genießen und für Wintersportaktivitäten ist. Die meisten Besucher sind mit ihrem Besuch sehr zufrieden und kommen daher immer wieder. Die Angebote und die Ausstellung des Infozentrums sind unter den Besuchern des Kaltenbronns bisher nicht ausreichend bekannt. Die Anreise auf den Kaltenbronn erfolgt in der Regel mit dem Pkw. An wenigen Spitzentagen im Jahr führt dies zu einer Überlastung der sonst großzügigen Parkplätze. Die Anreise mit dem ÖV spielt heute eine sehr geringe Rolle.

Das im Rahmen dieses Projektes erarbeitete Leitbild gibt mit 14 Handlungszielen die Entwicklungsrichtung für die kommenden Jahre bis 2025 vor. Unter anderem wird eine deutliche Erhöhung der klimafreundlichen Anreise, unter anderem durch die Anpassung des ÖV-Angebots, angestrebt. Auch die Verbesserung der Parksituation und die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung sind Ziele für die weitere Ausrichtung auf dem Kaltenbronn. Ein wichtiges Ziel ist die Weiterentwicklung des Infozentrums und die Einrichtung eines Besucherzentrums im Siedlungsgebiet des Kaltenbronns. Forst- und Waldwirtschaft nutzen den Kaltenbronn verstärkt im Verbund mit dem Infozentrum für ihre Öffentlichkeitsarbeit und schaffen zusätzliche Angebote zur Waldwirtschaft und -pädagogik. Für die Anpassung des touristischen Angebots im Bereich der hochwertigen und sensiblen Naturräume steht der Naturschutz an erster Stelle und es sind nur naturverträgliche Angebote vorgesehen. Schließlich sollen auch die Medienauftritte der verschiedenen Akteure auf dem Kaltenbronn und die bereitgestellten Informationen kurzfristig aufeinander abgestimmt und gebündelt werden.

Schlüsselmaßnahmen

- Themenübergreifender Arbeitskreis
- Besucherzentrum „Naturparkhaus“
- Umbenennung des Infozentrums
- Servicestation
- Optimierung des Parkleitsystems
- Ordnung der Stellplätze
- Parkraumbewirtschaftung
- Bessere Verknüpfung der Parkplätze
- Sammelpunkt für Pkw-Mitnahme
- Flexibles und bedarfsgerechtes ÖV-Angebot
- Betriebliche und verkehrliche Optimierungen des ÖVs
- Rufbus für Gruppen

Unter Berücksichtigung der Handlungsziele wurden verschiedenste Maßnahmen erarbeiten. Die Schlüsselmaßnahmen sind die zentralen Maßnahmen des Konzeptes. Da diese Schlüsselmaßnahmen die Weichen für die zukünftige Entwicklung und Ausrichtung am Kaltenbronn stellen, sollte mit einer weiterführenden Konzeption und Planung zeitnah begonnen werden. Des Weiteren sind die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen von überschaubarem Umfang, die bis 2020 umgesetzt werden sollen. Die langfristigen Maßnahmen sind ergänzende Maßnahmen, die mit einem Horizont bis 2025 umgesetzt werden sollen.

Zentral für das Umsetzungskonzept ist eine zügige Klärung der Schlüsselmaßnahme zur Einrichtung eines Besucherzentrums im Sinne eines „Naturparkhauses“ im Siedlungsgebiet Kaltenbronn. Die Ausgestaltung dieser Maßnahme ist grundlegend für die weitere Entwicklung und Ausrichtung des Kaltenbronns, da viele der Einzelmaßnahmen in einem solchen Zentrum integriert oder kombiniert geplant und umgesetzt werden können. Daraus ergeben sich in vielen Ebenen zahlreiche Synergieeffekte.

Einige Maßnahmen mit besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Kaltenbronns und mit verkehrlichem Bezug wurden im Rahmen dieses Projektes vertiefend untersucht. Es zeigte sich beispielsweise, dass eine Neuordnung der bestehenden Parkflächen in Kombination mit Stellplatzmarkierungen mit moderatem Aufwand möglich ist und zu einer Entlastung an Tagen mit sehr hohem Besucheraufkommen führen kann. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist von der Lenkungsgruppe vorrangig gewünscht und würde auch bei den meisten Besuchern auf Verständnis stoßen. Die Entscheidung für ein Bewirtschaftungssystem ist noch zu treffen und das Tarifkonzept festzulegen. Das heutige Parkleitsystem erfüllt seine Aufgabe nur in begrenztem Umfang. Daher besteht auch Bedarf zur Optimierung, um die Besucher bei der Parkplatzsuche und Orientierung zu unterstützen. Durch einen durchgängigen Fußweg entlang der Straße, der die Parkplätze besser miteinander verknüpft, kann die Orientierung und die Sicherheit der Besucher deutlich gesteigert werden. Das ÖV-Konzept sieht eine Konzentration des Busverkehrs am Wochenende und eine Umstellung des Verkehrs an Wochentagen auf ein reines Bedarfsangebot vor.

Durch die „Konzeption für ein nachhaltiges Besucherlenkungskonzept auf dem Kaltenbronn“ wurden die entscheidenden Akteure aus der Region bereits mehrfach an einen Tisch gebracht und durch produktive Diskussionen erste Prozesse angestoßen. Für die sukzessive Umsetzung der Maßnahmen muss diese Kultur beibehalten und ein themenübergreifender Arbeitskreis eingerichtet werden.