



Zweckverband Naturpark Diemelsee

Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im Naturpark Diemelsee

März 23

plan:mobil
■ VERKEHRSKONZEPTE
■ MOBILITÄTSPLANUNG

Impressum

Auftraggeber:



Zweckverband Naturpark Diemelsee

Waldecker Str. 12
34508 Willingen (Upland)
<https://www.naturpark-diemelsee.de/>

Bearbeitung durch:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de
Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc., Miriam Eigert M. Sc.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung
im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



Region gestalten

Stand: 21.03.23

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Grundlagen	4
1.1	Anlass und Ziele	4
1.2	Vorgehensweise und Beteiligungsprozess	4
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Bestehende Konzepte und Strategieprozesse mit Aussagen zum Freizeitverkehr	8
2.1.1	Bundesverkehrswegeplan 2030	8
2.1.2	Nationaler Radverkehrsplan	8
2.1.3	Regionalpläne	9
2.1.4	LEADER / Regionale Entwicklungskonzepte	9
2.1.5	Nahverkehrspläne	11
2.1.6	Naturparkplan Diemelsee	14
2.1.7	Radwegekonzept für den Alltagsradverkehr im Landkreis Waldeck- Frankenberg	15
2.1.8	Konzept für den Radtourismus im Waldecker Land 2018	16
2.1.9	Zukunftsprogramm Hochsauerlandkreis 2025	16
2.1.10	Klimaschutzkonzept Hochsauerlandkreis	17
2.1.11	Weitere kommunale Konzepte	17
2.2	Freizeitverkehre und Zielgruppen	18
2.2.1	Freizeitverkehre	18
2.2.2	Zielgruppen	19
3	Raumstruktur	20
3.1	Naturpark	20
3.2	Pendelndenrelationen	21
3.3	Tourismus, Freizeit- und Naherholungsgebiete	22
3.3.1	Freizeit- und Naherholungsziele	22
3.3.2	Gästezahlen	26
3.3.3	Beherbergungsbetriebe	28
3.3.4	Gästekarten	29
4	Analyse des Mobilitätsangebotes	32
4.1	Überörtliche Erreichbarkeit mit dem Pkw	32
4.2	Öffentlicher Verkehr	33

4.2.1	Überörtliche Erreichbarkeit mit dem ÖPNV.....	33
4.2.2	Regionale ÖPNV-Erreichbarkeit.....	34
4.2.3	Bedienungsqualität	34
4.2.4	Tarif	36
4.3	Radverkehr	36
4.4	Wanderrouen.....	40
5	Konzeption zur Stärkung des SPNV und ÖPNV im Naturpark Diemelsee (und den Grenzregionen Hessen / NRW).....	42
5.1	Strategische Leitziele	42
5.2	Handlungsstrategien im Maßnahmenkonzept.....	45
5.3	Handlungsstrategie: Stärkung der nachfrage- und potentialstarken Relationen oder Einrichtungen neuer Verbindungen im ÖPNV	46
5.4	Handlungsstrategie: Harmonisierung von Ticketing und Tarifen	65
5.5	Handlungsstrategie: Verbesserung der Informationen, des Vertriebes und des Services auch vor dem Hintergrund Digitalisierung.....	74
5.6	Handlungsstrategie: Stärkung alternativer Antriebsformen / Förderungskonzepte emissionsarmer Individualverkehre	85
6	Priorisierung und Umsetzung.....	92
	Abbildungsverzeichnis	98
	Tabellenverzeichnis	100
7	Materialien	102
8	Anhang	122

1 Einleitung und Grundlagen

1.1 Anlass und Ziele

Nachhaltige Mobilität und nachhaltiger Tourismus sind wichtige Säulen für den Naturpark Diemelsee, wie der Naturparkplanprozess aufgezeigt hat.¹ Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Tourismusentwicklung rund um den Diemelsee ist das Ziel des Mobilitätskonzeptes für den Freizeitverkehr daher die Optimierung des länderübergreifenden Freizeitverkehrs. Das Mobilitätskonzept leistet hierbei eine abgestimmte Zieldefinition für die künftige Mobilitätsentwicklung für Teilbereiche des Hochsauerlandkreises (NRW) und des Landkreises Waldeck-Frankenberg (Hessen).

Das Mobilitätskonzept stellt einen strategischen Handlungsrahmen auf regionaler und lokaler Ebene für die Mobilitätsentwicklung für den Freizeitverkehr dar. Es behandelt den ÖPNV (Schiene und Straße) sowie die Schnittstellen zu emissionsarmen Angeboten des Individualverkehrs (Rad, Pedelec). Ziel ist, durch sehr gute ÖPNV-Angebote den touristischen Individualverkehr in der Region Diemelsee deutlich zu verringern, denn gemäß aktuellen Untersuchungen machen die An- und Abreise rund 70 % des klimaschädlichen Energieverbrauchs aus, nur rund 30 % entfallen auf den Aufenthalt samt den Betrieben.²

Daher stellt das vorliegende Mobilitätskonzept strategisch-konzeptionelle Ansätze und einen Maßnahmenkatalog bereit, welcher Handlungsfelder und Konzepte für eine zukunftsweisende, umweltfreundliche Mobilität aufzeigt. Dabei werden alle vorhandenen bzw. zukünftig denkbaren Angebote des öffentlichen Verkehrs und emissionsarmen Individualverkehrs sowie übergreifende Mobilitätsaspekte (Tarif, Organisationsformen) berücksichtigt und integriert betrachtet.

Das Mobilitätskonzept wird im Zuge des Vorhabens „Wandel vom Tourismus und Wald – Naturpark Diemelsee 2030“ erstellt und innerhalb des Programms Region gestalten des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen in Zusammenarbeit mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung gefördert.

1.2 Vorgehensweise und Beteiligungsprozess

Für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für den Freizeitverkehr kann auf vorhandene Planwerke aufgebaut werden, die sowohl Analysen als auch strategische und planerische Ansätze und Maßnahmen enthalten. Diese werden, so zielführend, in das Mobilitätskonzept integriert. Aufbauend auf der Auswertung von bestehenden Planwerken und strukturellen Rahmenbedingungen sowie einer einhergehenden systematischen

¹ Naturpark Diemelsee, Qualitätsnaturpark (2021): Der Naturparkplan des Naturparks Diemelsee. Ziele, Strategien, Handlungsleitfaden. Willingen, Köln, Essen, Marl.

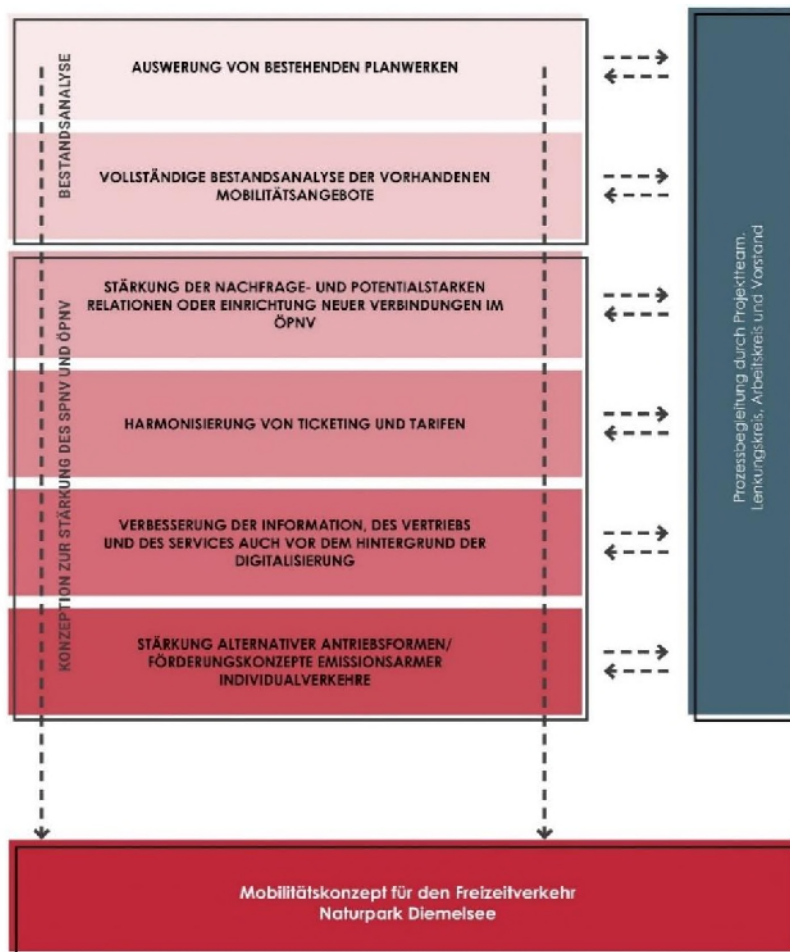
² Bayerisches Zentrum für Tourismus (2022): Wie Urlaub in der Klimakrise aussehen könnte. Online unter <https://www.sueddeutsche.de/bayern/bayern-tourismus-klimawandel-winter-1.5710454> [Zugriff 04.12.2022].

Aufbereitung der Inhalte erfolgt eine Bewertung der Bestandssituation zu den einzelnen Verkehrsarten bzw. deren Verknüpfung, in denen gezielt die schon vorliegenden Kenntnisse ergänzt und vertieft werden.

Darauf aufbauend wurde ein Rahmenkonzept mit konkreten Zielen als Handlungsrahmen für die Maßnahmenentwicklung erarbeitet (siehe Abbildung 1). Das Rahmenkonzept umfasst ein hierarchisches Bedienungsmodells mit Hauptkorridoren, weiteren Bedienungsebenen sowie Bedienungszeiten- und häufigkeiten. Die entwickelten Maßnahmen wurden in einer Konzeption zur Stärkung des SPNV und des ÖPNV zu folgenden Handlungsstrategien zusammengefasst:

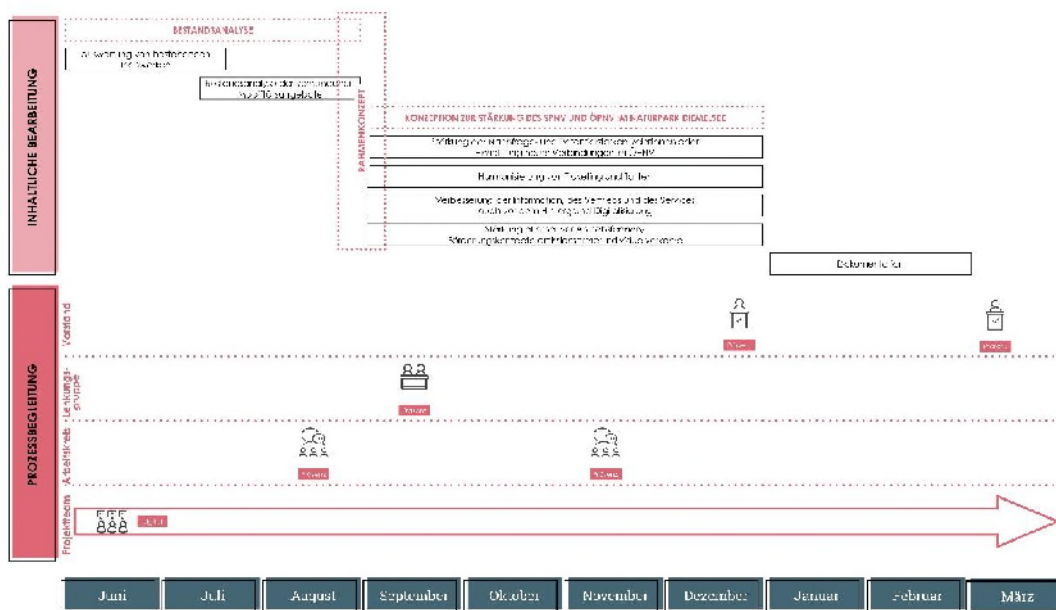
- Stärkung der nachfrage- und potentialstarken Relationen
- Einrichtung neuer Verbindungen im ÖPNV
- Harmonisierung von Ticketing und Tarifen
- Verbesserung der Information, des Vertriebs und des Services
- Stärkung alternativer Antriebsformen (Förderungskonzepte emissionsarmer Individualverkehre)

Abbildung 1: Herangehensweise und Bausteine der Bearbeitung



Der Bearbeitungsprozess erfolgte in stetiger Rücksprache mit dem Projektteam, das sich aus den Vertreter:innen vom Zweckverbund Naturpark Diemelsee und dem Gutachterbüro zusammen setzte. Weiterhin wurden innerhalb eines Arbeitskreises (Zusammenlegung der Arbeitskreise ÖPNV und Tourismus) Rückmeldung von Planungspartner:innen und Touristiker:innen integriert. Im Rahmen einer Lenkungsgruppensitzung mit Vorstandsmitgliedern des Naturparks und weiteren Planungspartner:innen. Das Mobilitätskonzept wurde am 14.12.2022 in einer gemeinsamen Sitzung dem Vorstand und der Versammlung des Naturparks Diemelsee vorgestellt (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Zeitplan Mobilitätskonzept



2 Rahmenbedingungen

Der im Jahre 1965 gegründete Naturpark Diemelsee ist ein Großschutzgebiet, welche sich zu zwei Drittel der Fläche im Nordwesten Hessens und zu einem Drittel in Nordrhein-Westfalen befindet. Der Naturpark Diemelsee umfasst die Gemeinde Willingen (Upland) sowie Stadt-/ Gemeindeteile von Brilon, Diemelsee, Korbach und Marsberg. Folglich werden die ortsspezifischen Rahmenbedingungen in die Bestandsaufnahme mit einbezogen.

2.1 Bestehende Konzepte und Strategieprozesse mit Aussagen zum Freizeitverkehr

2.1.1 Bundesverkehrswegeplan 2030

Gemäß dem Bundesverkehrswegeplan 2030 wird die Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um knapp 12 % zunehmen. Die Transportleistung im Güterverkehr soll im selben Zeitraum mit 38 % noch deutlich stärker ansteigen. Verantwortlich für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege, auf den sich der Bundesverkehrswegeplan bezieht, ist nach dem Grundgesetz der Bund. Die Bundesverkehrswege umfassen die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen.³

Im Geltungsbereich des Naturparks Diemelsee enthalten ist in der Gemeinde Willingen und dem Stadtgebiet Korbach die B251 (weiterer Bedarf), die B7 bei Marsberg sowie die A44 von Marsberg nach Diemelstadt (weiterer Bedarf).

2.1.2 Nationaler Radverkehrsplan

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 formuliert Potenziale des Radtourismus für ländliche und strukturschwache Regionen. Im Jahr 2019 wurden durchschnittlich 70 bis 100 Euro pro Tag von Übernachtungsgästen in Hotels und Gastronomiebetrieben ausgegeben, bei geeigneter Radinfrastruktur ist ein Umsatzwachstum von bis zu 40 % zu erwarten. Positive Auswirkungen auf die regionale Bedeutung durch Steuereinnahmen und Steigerung der Beschäftigungsquote sind wahrscheinlich. Daraus ergeben sich Synergien vom fahrradtouristischen Aufkommen als auch der Dichte und Qualität touristischer und gastronomischer Angebote im ländlichen Raum.

Für den Naturpark Diemelsee kann schlussgefolgert werden, dass die dortigen Radtouristen wichtig für die regionale Wirtschaftsförderung sind.⁴

Des Weiteren wird im „Aktionsfeld: Stadt & Land“ prognostiziert, dass es im ländlichen Raum zu einer höheren Nutzung des Fahrrads im Alltag- und Freizeitverkehr kommt. Voraussetzung dafür ist die Schaffung lückenloser touristischer Radverkehrsnetze und die Etablierung von Kooperations- und Organisationsstrukturen.

³ BMVI (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. S. 108 f.

⁴ BMDV (2022): Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0. S. 12 ff.

2.1.3 Regionalpläne

Regionalpläne sind Raumordnungspläne der überörtlichen Gesamtplanung. Sie enthalten Ziele und Grundsätze der Raumordnung.

Regionalplan Nordhessen 2009

Der Regionalplan Nordhessen 2009 legt die großräumigen Ordnungs- und Entwicklungsvorstellungen für den Regierungsbezirk Kassel fest.

Unter 4.7 Grundsatz 4 wird insbesondere festgesetzt, dass Tourismuseinrichtungen und -gebiete über eine attraktive öffentliche Verkehrsverbindung zum Fernverkehr verfügen sollten. Zusätzlich sollte die Mobilität vor Ort im Nah- und Regionalverkehr durch umweltverträgliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad) gegeben sein. Zusätzlich soll der naturbezogene Tourismus – wie Wandern, Radfahren, Reiten, Wasserwandern – gefördert werden. Auch „ist das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrssysteme so zu fördern, dass eine nachhaltige, ressourcenschonende Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen gewährleistet ist.“⁵

Regionalplan Arnsberg – Teilabschnitt Soest und Hochsauerlandkreis

Der Regionalplan Arnsberg ist in Teilabschnitte gegliedert, die gesondert veröffentlicht werden. Für den Hochsauerlandkreis als Gebietskulis des nordrhein-westfälischen Teilraums des Naturparks Diemelsee ist der Teilabschnitt Soest und Hochsauerlandkreis einschlägig. Der Plan ist auf dem Stand März 2012. Aussagen zu Verkehr und Mobilität sind im Abschnitt 4.1 Verkehr und C.4 Infrastruktur enthalten. Die Städte Brilon und Marsberg werden als Konzentration mittelzentraler Einrichtungen (Entwicklungsschwerpunkte) definiert, die Stadt Olsberg wird als Konzentration grundzentraler Einrichtungen betitelt.⁶

2.1.4 LEADER / Regionale Entwicklungskonzepte⁷

LEADER („Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale“-Verbindung von Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) ist ein europaweites Programm der Regionalentwicklung mit Fokus auf den ländlichen Raum. In Deutschland gibt es für die im Jahr 2022 auslaufende Förderperiode 321 Fördergebiete, zu denen das Hochsauerland und Diemelsee-Nordwaldeck gehören. Die Programmregionen entwickeln regionale Entwicklungskonzepte im Bottom-Up-Ansatz, durch den die Menschen vor Ort beteiligt werden. Die lokalen Aktionsgruppen, die sich aus Vertreter:innen aus Kommunen, Vereinen, Interessengruppen aus Wirtschaft, Kultur oder Sozialem zusammensetzen, werden dabei von einem Regionalmanagement unterstützt. Finanziert wird LEADER durch den

⁵ Regionalversammlung Nordhessen (2009): Regionalplan Nordhessen, Kassel, S. 121.

⁶ Bezirksregierung Arnsberg (März 2012): Regionalplan – Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis: Erläuterungskarte 2 – Regionales Ordnungskonzept

⁷ Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (2022): LEADER. Online unter <https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/dorf-region/leader/> [Zugriff 19.10.2022].

Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums, ergänzt durch Mittel von Bund, Ländern und Kommunen.

Regionales Entwicklungskonzept der LEADER-Region Diemelsee-Nordwaldeck⁸

Die Region Diemelsee-Nordwaldeck setzt sich zusammen aus Bad Arolsen, Diemelsee, Diemelstadt, Korbach, Twistetal, Volkmarsen und Willingen (Upland). Damit ist der hessische Teil des Wirkungsgebiets des vorliegenden Mobilitätskonzepts vollständig enthalten. Die lokale Entwicklungsstrategie 2023 bis 2027 befindet sich Stand Juli 2022 noch im Aufstellungsprozess.

Das regionale Entwicklungskonzept 2014-2020 wurde unter dem Motto „Stadt – Land – See 2.0. Grenznah und mittendrin.“ fortgeschrieben. Es gibt kein dediziertes Handlungsfeld Mobilität, in der Ursprungskonzeption jedoch ein Handlungsfeld Tourismus, das für den Tourismus- und Freizeitverkehr relevante Leitsätze enthält. Diese sind:

- „Die Menschen aus den Zielgebieten können durch die Ausrichtung der touristischen Infrastruktur mit einer gut ausgebauten und vernetzten Verkehrsinfrastruktur umweltschonend und barrierefrei in die Natur und Kulturerlebnisregion grenzübergreifend reisen und sich dort entsprechend fortbewegen“ (S. 46),

sowie eingeschränkt:

- „Die am Potenzial und am Bedarf ausgerichtete touristische Infrastruktur (Rad und Wanderwegenetz, Besucherlenkung, Information, touristische und kulturelle Sehenswürdigkeiten etc.) wird gemeinsam mit den Leistungsträgern und den Tourismusorganisationen sowie den zuständigen Verwaltungen und Vereinen erarbeitet, koordiniert, erhalten und umgesetzt.“ (S. 46)

Nach Fortschreibung sind jedoch keine Entwicklungs- und Handlungsziele im Handlungsfeld Tourismus (mehr) enthalten, die einen unmittelbaren verkehrlichen oder Mobilitätsbezug haben.

Gebietsbezogenes integriertes ländliches Entwicklungskonzept Region Hochsauerland (LEADER)⁹

Die Leader-Region Hochsauerland setzt sich zusammen aus den Städten Brilon, Hallenberg, Marsberg, Medebach, Olsberg und Winterberg. Damit ist der nordrhein-westfälische Teilraum des vorliegenden Mobilitätskonzepts abgedeckt.

⁸ Region Naturpark Diemelsee e.V. (2014): Regionales Entwicklungskonzept 2014-2020. Region Diemelsee-Nordwaldeck. Frankfurt. und Verein für Regionalentwicklung Diemelsee-Nordwaldeck e.V. (2021): Regionales Entwicklungskonzept der LEADER-Region Diemelsee-Nordwaldeck. Fortschreibung für die Jahre 2021 und 2022. Diemelsee.

⁹ Regionalverein LEADER-Region Hochsauerland e.V. (2015): Gebietsbezogenes integriertes ländliches Entwicklungskonzept Region Hochsauerland. Bewerbung zur Anerkennung als Förderregion für die Umsetzung der Gemeinschaftsinitiative LEADER 2014-2020 in Nordrhein-Westfalen. Medebach.

Mobilität ist in Handlungsfeld 3 „Wohnen, Versorgung, Mobilität, Energie“ verortet, Tourismus und Freizeit durch das Handlungsfeld 1 „Wirtschaft, Gesundheit, Tourismus, Naherholung.“

Verkehrsrelevante umgesetzte Maßnahmen im Handlungsfeld Tourismus sind unter Handlungsziel 5 „Profilierung der Region mit naturverträglichen, nachhaltigen Tourismusangeboten und stärkere Inwertsetzung von Landtourismus“ subsumiert. Dies sind die Schaffung von sicheren Unterstellplätzen für E-Bikes, Maßnahmen die Qualifizierung von Rad- und Wanderwegen sowie die Herrichtung eines Wohnmobil-Stellplatzes an der Diemeltalsperre in Marsberg-Helminghausen.

Handlungsfeld 2 „Wohnen, Versorgung, Mobilität, Energie“ unter Handlungsziel 2 „Bedarfsgerechte Mobilitätsangebote in der Fläche ausbauen, Lösungen in der Fläche bereitstellen“ beinhaltet die Bedarfsuntersuchung für ein Lücken schließendes Bürgerbussystem im Grenzraum Hochsauerland-Diemelsee/ Nordwaldeck sowie die Gründung eines Vereins für die Anschaffung und die Vermietung strombetriebener Fahrzeuge.

2.1.5 Nahverkehrspläne

Nahverkehrspläne sind auf Grundlage des § 8 Abs. 3 PBefG der entsprechenden Landesgesetze zu erstellen. Sie stellen die Grundlage für den überörtlichen Personennahverkehr dar. Sie beinhalten Bestandanalyse und -bewertung, Prognosen, Zielsetzungen, Maßnahmen und Aussagen zur Vergabe und Linienbündelung.

Nahverkehrsplan Kreis Waldeck-Frankenberg 2013-2018¹⁰

Der Nahverkehrsplan Kreis Waldeck-Frankenberg enthält Aussagen zum ÖPNV im Gebiet des Kreises Waldeck-Frankenberg. Dem Tourismus wird eine wichtige Rolle für die Verkehrsnachfrage zugewiesen, welche sich im hier relevanten Teilgebiet insbesondere zeigt:

- an den Verstärkerzügen an Wochenenden aus Richtung Bestwig und Dortmund auf der „Uplandbahn“ Brilon-Wald – Willingen – Korbach (KBS 439)
- an den Sonderzügen auf der „Uplandbahn“ zum Weltcup-Skispringen an der Mühlenkopfschanze bei Willingen (temporäre Nutzung des sonst inaktiven Bahnhofpunktes Willingen-Stryck)
- an den Nachtbussen aus dem Hochsauerlandkreis nach Willingen
- an der hohen Inanspruchnahme des Anruf-Sammel-Taxis in Willingen (Upland) und Diemelsee

¹⁰ Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (2014): Nahverkehrsplan Kreis Waldeck-Frankenberg 2013-2018. Dreieich, Korbach.

Abbildung 3 zeigt, dass ein Grundgerüst an Verbindungen mit einer Abfahrt pro Stunde als Mindestanforderung im Landkreis Waldeck-Frankenberg besteht.

Konzeptionell werden im NVP Kreis Waldeck-Frankenberg für den Tourismus- und Freizeitverkehr insbesondere die Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖV gefordert.

Abbildung 3: Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg geltende Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV¹¹

Mindestbedienstandard Landkreis Waldeck-Frankenberg																													
Relation		Stunde																								max. Umstieg		max. Fahrzeit	
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1						
Mo-Fr	NZ	GZ																							1	30			
	GZ	MZ																							1	30			
	MZ	OZ																							1	90			
Sa	NZ	GZ																							1	30			
	GZ	MZ																							1	30			
	MZ	OZ																							1	90			
So/Fi	NZ	GZ																							1	30			
	GZ	MZ																							1	30			
	MZ	OZ																							1	90			

Erläuterungen:

Relation:
Mindeststandard auf jeweiliger Relation:
NZ Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion)
GZ Grundzentrum (Kernstadt/Kernort/Stadt-/Ortsteil mit grundzentraler Funktion)
MZ Mittelzentrum (Kernstadtbereich mit mittelezentraler Funktion)
OZ Oberzentrum (Innenstadtbereich mit oberzentraler Funktion)

Stunde:
Angabe Bedienungszeitraum sowie Anzahl Fahrten je Stunde:
(bei einer anzustrebenden Vertaktung bedeutet dies einen Grundtakt in Minuten)
Abweichungen morgens und abends von +/- 30 Minuten möglich

Umstieg:
Angabe der maximal zulässigen Umstiege innerhalb einer Relation.
Bei einer Reisekette über den zentralen Ort hinaus werden maximal zulässige Umstiege je Relation addiert.

Fahrzeit:
Angabe der maximal zulässigen Fahrzeit innerhalb einer Relation.

4
(15)

2
(30)

1
(60)

0,5
(120)

Nahverkehrsplan Hochsauerlandkreis 2019-2023¹²

Der Nahverkehrsplan des Hochsauerlandkreises enthält Aussagen zum öffentlichen Personennahverkehr im Hochsauerlandkreis. Die Bestandsaufnahme des NVPs kommt zu dem Schluss, dass durch die „Dispersität im Freizeitverkehr (...) es jedoch kaum möglich (sei), diese Verkehre für den ÖPNV zu bündeln, so dass nur sehr wenige Freizeit- und Tourismusziele tatsächlich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen“¹³. Tourismus und Naherholung werden dennoch als bedeutend für die Entwicklung der Nachfrage im ÖV angesehen.

Konzeptionell wird im Bereich Freizeit- und Tourismusverkehre ein Schwerpunkt auf Eventverkehre gesetzt. Dies wird gegenüber dauerhaften oder saisonalen Freizeitlinien aus Gründen der Kostendeckung empfohlen. Die bestehenden

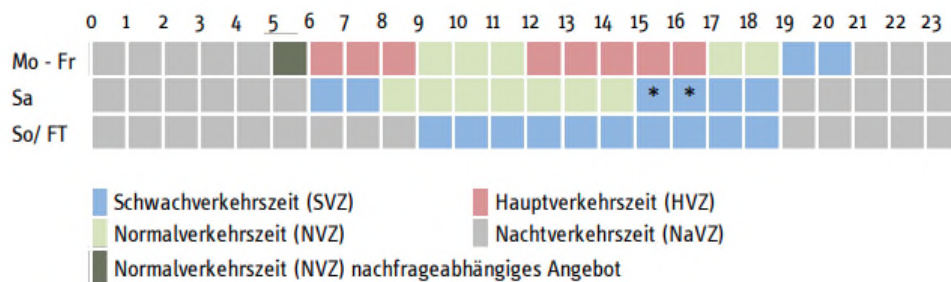
¹¹ Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (2014): Nahverkehrsplan Kreis Waldeck-Frankenberg 2013-2018. Dreieich, Korbach, S.144

¹² Hochsauerlandkreis (2019): Hochsauerlandkreis Nahverkehrsplan 2019-2023. Kassel.

¹³ Hochsauerlandkreis (2019): Hochsauerlandkreis Nahverkehrsplan 2019-2023. Kassel. S. 26.

Schnell- und Fahrradbusse werden hervorgehoben. Es wird weiter festgehalten: „Die Einrichtung umsteigefreier Verbindungen z. B. zu relevanten Zielen des Freizeitverkehrs oder zu Versorgungsstandorten sollten auch zukünftig geprüft und ggf. umgesetzt werden. Insbesondere für Fahrgäste im Freizeitverkehr sollte ein möglichst leichter und einfacher Zugang zum ÖPNV gewährleistet werden sowie eine möglichst direkte Anbindung der für diese Zielgruppen wichtigen Ziele“.¹⁴ Für die Maßnahme der Einführung von Mobilitätspaten wird eine Rückkoppelung mit den Touristeninformationen angeraten.

Abbildung 4: Übersicht der Verkehrszeiten und Mindestbedienung für den Hochsauerlandkreis¹⁵



* In Ausnahmefällen: Ausweitung der NVZ bis 17:00 Uhr in Mittelzentren mit ausgeprägter Einzelhandelsstruktur.

Netzkategorie	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ Mo-Fr: 06:00 - 09:00 Uhr Mo-Fr: 12:00 - 17:00 Uhr	NVZ Mo-Fr: 09:00 - 12:00 Uhr Mo-Fr: 17:00 - 19:00 Uhr Sa: 08:00 - 15:00 Uhr ¹⁵	SVZ Mo-Fr: 19:00 - 21:00 Uhr Sa: 06:00 - 08:00 Uhr Sa: 15:00 - 19:00 Uhr So / FT: 09:00 - 19:00 Uhr
Achsen	T30	T30 / T60	T60
Hauptverbindungen	T60	T60	T120 (0,5 FP/h)
Nebenverbindungen	T60 / T120	T120 (0,5 FP/h)	bedarfsgerechte Bedienung
Fahrtenangebot an Haltestellen außerhalb der Achsen und Verbindungen			
Erschließungsverkehr Kernbereich	T30 (2 FP/h)	T60 (1 FP/h)	T60 (1 FP/h)
Erschließungsverkehr verdichteter Bereich	T60 (1 FP/h)	T60 (1 FP/h)	T120 (0,5 FP/h)
Erschließungsverkehr Ortsteil und Siedlung	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung

Abbildung 4 zeigt, dass im Hochsauerlandkreis in der Hauptverkehrszeit auf den Hauptachsen ein 30-Minuten-Takt angestrebt wird und in den restlichen Zeiten mindestens eine Abfahrt pro Stunde besteht. In den Haupt- und

¹⁴ Hochsauerlandkreis (2019): Hochsauerlandkreis Nahverkehrsplan 2019-2023. Kassel. S. 185.

¹⁵ Hochsauerlandkreis (2019): Hochsauerlandkreis Nahverkehrsplan 2019-2023. Kassel. S. 63

Nebenverbindungen wird eine Mindestbedienung mit einem 60-Minuten-Takt oder einem 120-Minuten Takt angestrebt.

Regionaler Nahverkehrsplan Nordhessischer Verkehrsverbund 2013-2018¹⁶

Der Nahverkehrsplan des NVV als Verkehrsverbund bildet das regionalmaßstäbliche Rahmenwerk für die Nahverkehrspläne der Kreise im Verbundgebiet. Als übergeordnetes Werk enthält es keine teilträumlichen Aussagen, die über den Inhalt des NVP des Landkreises Waldeck-Frankenberg hinaus gehen.

Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe – Erster Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL (2011)

Bei dem Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe vom Jahr 2011 handelt es sich um einen übergeordneten Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe). Er enthält Aussagen zur Entwicklung des SPNV im Gebiet des Zweckverbandes NWL, bestehend aus den fünf regionalen Zweckverbänden Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (NPH), Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL), Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS), Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) und Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (ZRL). Für den Bereich des Naturparks werden Modernisierungen der Stationen Brilon-Wald, Bredelar und Marsberg inklusive Bahnsteigerhöhungen und der durchgängigen barrierefreien Zuwegung im Handlungskonzept definiert.

Gegenwärtig erfolgt die Aufstellung des neuen übergeordneten Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL- Vernetzte Mobilität 2025plus, welcher 2023 beschlossen werden soll.

Nahverkehrsplan 2007 Ruhr-Lippe – ZRL

Der Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL) bündelt als Mitglied des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen (NWL) kommunale und regionale Interessen.

2.1.6 Naturparkplan Diemelsee¹⁷

Der Zweckverband Naturpark Diemelsee hat sich ein Naturparkplan (SREK des Naturparks für die aktuelle Dekade) erarbeiten lassen, das 2021 verabschiedet wurde. Aus einer Analyse wurden Leitziele, Entwicklungspfade und Kernprojekte abgeleitet. Analyseergebnisse mit Bezug zu Mobilität liegen insbesondere in Form von Schwächen und Risiken vor. Als Schwäche wurde ein erheblicher Handlungsbedarf beim Ausbau von touristischer und alltagsbezogener Radverkehrsinfrastruktur identifiziert, als Risiko die Landesgrenze NRW – Hessen mit Blick Tarifgrenzen und unterschiedliche Angebotsqualitäten im öffentlichen Nahverkehr sowie bei den Förderkulissen.¹⁸

¹⁶ Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH (2014): Nahverkehrsplan Nordhessischer Verkehrsverbund 2013-2018. Dreieich, Kassel.

¹⁷ Naturpark Diemelsee, Qualitätsnaturpark (2021): Der Naturparkplan des Naturparks Diemelsee. Ziele, Strategien, Handlungsleitfaden. Willingen, Köln, Essen, Marl.

¹⁸ Naturpark Diemelsee, Qualitätsnaturpark (2021): Der Naturparkplan des Naturparks Diemelsee. Ziele, Strategien, Handlungsleitfaden. Willingen, Köln, Essen, Marl., S. 36.

Als Leitziel ist unter anderem formuliert: „Der Naturpark schafft Verbindungen für alle Gäste durch eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur“ (S. 38).

Relevante skizzierte Entwicklungspfade sind „Projekte für intermodale, klimafreundliche Verkehrsmittelnutzung (SPNV, ÖPNV, KFZ, Rad)“ sowie im weiteren Sinne der Entwicklungspfad „Umfassendes Besucherlenkungskonzept, Barrierefreiheit mit Qualitätsstandards“. Andere Pfade fokussieren die Weiterentwicklung touristischer Angebote und der Attraktivität und wirken dadurch mittelbar auf die Verkehrsnachfrage. Freizeitverkehre im weiteren Sinne nehmen eine wichtige Rolle unter den Kernprojekten ein. Die Kernprojekte als Instrumente wirken teilweise unmittelbar auf Maßnahmenebene, teilweise erst mittelbar durch die Erstellung weitergehender Studien oder Konzepte.

Das Kernprojekt „Nachhaltiges Wandern“ wird wie folgt beschrieben: „Der Naturpark Diemelsee sieht in einer extern begleiteten Studie vorhandene Wanderangebote, Zufahrtswege per ÖPNV, regionale Betriebe, Bildungsangebote etc. und entwickelt auf dieser Basis ein Portfolio nachhaltiger, alter und neuer Zielorte. Diese dienen anschließend als lenkende, touristische Angebote.“ (Steckbrief 1)

Das Kernprojekt „Nachhaltiges Radfahren“ sagt: „Radfahren nimmt im Naturpark Diemelsee einen großen und vor allem steigenden Stellenwert ein. Daher sollen vorhandene und gerade entstehende Angebote verknüpft und ausgebaut werden. Im „RAD-NETZ.WERK Diemelsee-Region“ erhält die zunehmende Zahl der (E-)Radler im Alltag sowie bei Sport und Erholung beste Möglichkeiten, die Naturparkregion zu erkunden.“ (Steckbrief 2)

Bis 2024 sollte das Kernprojekt „Nah und Mobil“ umgesetzt werden, welches jedoch keine Förderung erhalten hat. Es wird nun in Teilbereichen über die Städte Brilon und Marsberg umgesetzt. Es wird zusammengefasst wie folgt: „Um eine klimafreundliche Fahrradmobilität zu fördern, initiiert der Naturpark ein touristisches E-Bike-Verleihangebot. An ausgewählten Verkehrsknotenpunkten und Radrouten werden Infrastruktureinrichtungen (Fahrräder, Bedien- und Servicemodule) eingerichtet. Das Modellprojekt wird zusammen mit Partnern der gesamten touristischen Servicekette umgesetzt.“ (Steckbrief 4)

Ebenfalls ist die Erstellung des vorliegenden Gutachtens als Kernprojekt „Mobilitätskonzept“ enthalten, das bereits folgende konkrete Anforderungen formuliert (Steckbrief 3).

2.1.7 Radwegekonzept für den Alltagsradverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg

Das 2022 verabschiedete Radwegekonzept für den Landkreis Waldeck-Frankenberg legt insbesondere den Fokus auf Alltagsverkehr und nicht auf Freizeit- und Tourismusverkehre etwa in Form touristischer Radrundrouten.

In Teil B wurden die Bike+Ride-Anlagen der Bahnhöfe im Landkreis Waldeck-Frankenberg analysiert. In Willingen, Usseln sowie am Korbacher Südbahnhof wurde unbedingter Handlungsbedarf und am Korbacher Hauptbahnhof mittlerer Handlungsbedarf identifiziert.

Gegenwärtig wird ein kreisweites Alltagsradverkehrskonzept erarbeitet.¹⁹

2.1.8 Konzept für den Radtourismus im Waldecker Land 2018²⁰

Im Jahr 2018 wurde eine überarbeitete Fassung des Konzepts für den Radtourismus im Waldecker Land veröffentlicht. Bestandsanalysen wurden nach Kategorie und Subregion durchgeführt, darunter der RadErlebnisPark Diemelsee, die Bike-Welt Willingen und insbesondere der Naturpark Diemelsee. Es wird darauf verwiesen, dass im Rahmen von LEADER-Maßnahmen entlang prädikatisierter Radfernwege Infrastruktureinrichtungen wie Rastplätze, einfache Fahrradstellplätze, aber auch Fahrradboxen, Informationstafeln, etc. gefördert werden können, u.a. wird dies im Waldecker Land am Hessische Radfernwege R5 und entlang des Diemelradweges ermöglicht.

Eine differenzierte Aufführung der wesentlichen Informationen ist dem Anhang zu entnehmen.

2.1.9 Zukunftsprogramm Hochsauerlandkreis 2025²¹

Der Hochsauerlandkreis hat im Jahr 2021 das „Zukunftsprogramm HSK 2025“ verabschiedet. Das Programm ist in Handlungsfelder gegliedert, darunter Mobilität und Tourismus. Im Handlungsfeld Mobilität werden als Ziele definiert (Auswahl):

- Mobilität wird ökologisch, sozial und ökonomisch weiterentwickelt bei Vernetzung und Digitalisierung der verschiedenen Mobilitätsangebote.
- Der Hochsauerlandkreis unterstützt weiterhin den Erhalt und die Modernisierung der bestehenden Bahnstrecken sowie die mögliche Reaktivierung ehemaliger Eisenbahnstrecken.
- Der Hochsauerlandkreis setzt sich für optimierte Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des straßen- und schienengebundenen Nahverkehrs ein.
- Der Hochsauerlandkreis setzt sich für attraktive Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern ein.
- Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs durch Erarbeitung und Umsetzung einer Fahrrad- und Nahmobilitätskonzeption Hochsauerlandkreis.

Im Tourismusbereich wird definiert:

- Der Tourismus in der Region wird mit den relevanten Partner:innen und Akteursgruppen zukunftsfähig aufgestellt. Insbesondere ist das Sauerland als Kernmarke zu stärken.

¹⁹ Landkreis Waldeck-Frankenberg (o.J.): Radverkehrskonzept. Online verfügbar: <https://www.landkreis-waldeck-frankenber.de/informieren-beantragen/verwaltung-verstehen/fachdienste/bauen/radverkehr/radverkehrskonzept/>

²⁰ Touristik Service Waldeck-Ederbergland GmbH (2018): Konzept für den Radtourismus im Waldecker Land.

²¹ Hochsauerlandkreis (2021): Zukunftsprogramm Hochsauerlandkreis 2025. Meschede.

- Durch Projektkooperationen und neue Instrumente einer optimierten Organisation in den touristischen Gremien werden Synergien für die einzelnen Partner:innen im Tourismusgewerbe erzielt.
- Digitale Komponenten, wie z.B. Managementsysteme, unterstützen die Arbeit der im Tourismusbereich haupt- und ehrenamtlich tätigen Akteur:innen.

2.1.10 Klimaschutzkonzept Hochsauerlandkreis²²

Im Oktober 2013 veröffentlichte der Hochsauerlandkreis ein integriertes Klimaschutzkonzept, das beim Schwerpunkt Verkehr die Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV zur Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs thematisiert. Aufgrund der erheblichen finanziellen Mittel, die erforderlich wären, um eine Steigerung des ÖV-Anteils um nur wenige Prozentpunkte zu erreichen, wird die Erschließung neuer Möglichkeiten zur Attraktivierung des ÖPNV angeregt, um damit die Emissionsvorteile auszubauen oder zumindest zu sichern.

Als ein Hemmnis zur Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV wird im Klimaschutzkonzept der demographische Wandel und der damit zu erwartende Rückgang der Fahrgastzahlen gesehen. Ein zukunftsweisendes Projekt zur Attraktivierung des ÖPNV und zur Minderung von Emissionen soll das Regionalprojekt „mobil4you“ darstellen, das einzelne Mobilitätsbausteine zur Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum vorsieht.

Für den Schwerpunkt Mobilität werden u.a. folgende Maßnahmen für die Kreisverwaltung und für den Hochsauerlandkreis formuliert:

- mobil4you (ÖPNV-Mobilitäts-Projekt im ländlichen Raum)
- ÖPNV-Angebote fördern
- Förderung des Radverkehrs
- Ausbau und Attraktivierung von Rad- und Fußwegen
- Ladestationen für Elektrofahrzeuge (KFZ und Fahrräder)
- ÖPNV – Umstellung auf Betrieb mit EE (Erneuerbare Energien)

2.1.11 Weitere kommunale Konzepte

Auf kommunaler Ebene wurden weiterhin folgende Konzepte gesichtet:

- Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept der Kernstadt Bad Arolsen (o.J.) und der Hansestadt Korbach (2019)
- Integriertes Kommunales Entwicklungskonzept der Stadt Marsberg
- Lärmaktionsplan Hessen (2016)

²² Hochsauerlandkreis Fachdienst Strukturförderung, Regionalentwicklung (2013): Integriertes Klimaschutzkonzept für den Hochsauerlandkreis und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Meschede.

2.2 Freizeitverkehre und Zielgruppen

2.2.1 Freizeitverkehre

Mobilität im touristischen Sinne umfasst die Erreichbarkeit des Urlaubs- oder Ausflugsortes sowie die Verbindung der verschiedenen Ausflugsziele und Angebote vor Ort. Beides muss gegeben sein, um gerade auch in peripheren Regionen mit teils weit auseinander liegenden Attraktionen touristische Entwicklung zu ermöglichen bzw. zu unterstützen. Unkomplizierte und lückenlose Mobilität ist ein wesentliches Entscheidungskriterium für touristisch motivierte Ausflüge und Reisen.

Für die Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Freizeitverkehr ist die Erreichbarkeit des Naturparks Diemelsee aus Perspektive der Gäste zu betrachten, um Alternativen zur Anreise mit dem Pkw anbieten zu können. Zugleich geht es um die Fortbewegung der Gäste innerhalb des Naturparks im Anschluss an die Hauptankommensorte, die Überbrückung der „letzten Meile“ und die Erschließung (freizeit-) touristischer Highlights (POIs sowie Rad- und Wanderrouten).

Zu vermeiden sind Alibi-Angebote mit drei Fahrtenpaaren am Tag, die für eine größtenteils wahlfreie Kundengruppe mit hoher Pkw-Verfügbarkeit von vornherein als keine geeignete Alternative wahrgenommen wird. Ebenso zählen Transparenz und Qualität des Angebotes zu den Grundvoraussetzungen eines solchen Angebotes. Insoweit ist bei touristischen Angeboten im Rahmen des ÖPNV nicht nur die letzte Meile zu betrachten, sondern im gesamten Einzugsbereich und somit im gesamten Naturpark und darüber hinaus.

Touristen bilden gerade im Öffentlichen Personennahverkehr oftmals ein unterschätztes Potenzial im Hinblick auf die mögliche Verkehrsnachfrage und auf eine bessere Auslastung der Fahrzeuge außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten. Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens wird nicht kurzfristig zu erwarten sein. Bei der Anreise wird neben Faktoren wie Komfort und Reiseerlebnis („der Urlaub beginnt mit der Anreise“) insbesondere der Zeitfaktor eine zentrale Rolle spielen. Vor Ort gewinnen angesichts der in bundesweiten Vergleichsregionen oftmals geringen (freizeit-)touristisch bedingten Fahrgastzahlen, die zudem vor allem in den klassischen Schwachverkehrszeiten am Wochenende anfallen, flexible Angebote besonders an Bedeutung. Hierbei kann teilweise ein angebotsorientiertes (statt nachfrageorientiertes) Vorgehen im Rahmen von Pilotprojekten/Testbetrieben sinnvoll sein, wobei die Bedürfnisse der Zielgruppen im Fokus stehen müssen. Neben der Chance auf einen mittelfristigen Umstieg der Gäste auf umwelt- bzw. klimafreundlichere Verkehrsmittel wird das lokale Angebot für die Bewohnerinnen und Bewohner in der Region gestärkt.

Im vorliegenden Mobilitätskonzept liegt der Fokus auf den Freizeitverkehren. Um eine gute Grundauslastung und somit ein tragfähiges Mobilitätsangebot sicherzustellen, ist eine Bündelung von unterschiedlichen Wegezwecken (Alltag, Bildung, Beruf, Versorgung und Freizeit) gerade in ländlichen Gebieten mit geringer Nachfragedichte empfehlenswert.

2.2.2 Zielgruppen

Der Naturpark Diemelsee verfügt über keine eigene Destinations- und Markenstrategie mit Zielgruppendefinition, weswegen nachfolgend eine Eingrenzung anhand vergleichbarer Tourismusdestinationen erfolgt.

Auch wenn der Naturpark Diemelsee eine Ganzjahresdestination ist, besteht außerhalb der Ferienzeit die höchste Nachfrage nach freizeit-(touristischen) Angeboten in den Tagesrandzeiten und am Wochenende.

Um die touristischen Angebote und die professionelle Vermarktung auf die spezifischen Bedürfnisse einzelner Zielgruppen zuschneiden zu können, lassen sich folgende Zielgruppenansätze beschreiben:

Nach dem Reisemotiv:

- Erholung, Entspannung
- Naturerlebnis und Aktivität
- Spaß, Vergnügen
- Wissen, Orientierung (Nebenzielgruppen NPR, Kernzielgruppe NLP)
- Berufliches, schulisches Interesse

Nach dem besonderen Interesse / Thema:

- Interesse an Natur / Wildnis
- Interesse an Aktivität
- Interesse an Bildung und Naturschutz
- Eventbesucher:innen (Wintersport und Gastronomie)

Nach der Aktivität:

- Wandertouristen
- Radtouristen (zunehmend E-Bike und Pedelec)
- Mountainbike-Fahrer
- Wintersportler (Langlauf)

Nach der Reiseart und Mobilität:

Der Naturpark ist aufgrund der besonderen landschaftlichen Attraktivität nicht nur Ziel von Tagestouristen und Kurzurlaubern, sondern auch von Urlaubsgästen (> 5 Übernachtungen). Die meisten Gäste reisen mit dem PKW an, ein Großteil auch mit dem Reisebus. Zunehmend mehr Gäste kommen mit dem ÖPNV.

Nach dem Quellmarkt:

Die meisten Gäste kommen aus der Region, nämlich direkt aus der Naturparkregion (viele Ausflugsgäste vom Urlaubsort aus und vom Wohnort aus) und aus den angrenzenden Bereichen in NRW und Hessen, also aus einem Umkreis von bis zu rund 150 bis 200 km. Weitere touristische Quellbereiche sind andere Regionen in Deutschland und den Nachbarländern (insbesondere Niederlande).

3 Raumstruktur

3.1 Naturpark

Der 1965 als Verein gegründete Naturpark Diemelsee ist ein 334 km² großer Naturpark von insgesamt 106 Naturparks und liegt flächenmäßig zu einem Drittel in Nordrhein-Westfalen und zu zwei Drittel in Hessen (siehe Abbildung 5). Träger ist seit 2007 der Zweckverband Naturpark Diemelsee, zu dem die zwei Landkreise Hochsauerlandkreis und Landkreis Waldeck-Frankenberg sowie fünf Städte und Gemeinden (Brilon, Diemelsee, Korbach, Marsberg und Willingen) gehören. Benannt nach dem gleichnamigen Stausee lädt der Naturpark Diemelsee im Sommer als Naherholungsziel zum Wandern oder Radfahren und im Winter zu Wintersportaktivitäten ein. Südwestlich grenzt der Naturpark Diemelsee unmittelbar an den Naturpark Sauerland Rothaargebirge und nordwestlich befinden sich der Naturpark Arnsberger Wald. Im Osten bzw. Nordosten liegen der Naturpark Teutoburger Wald/Eggegebirge und der Naturpark Habichtswald. Im Südosten befindet sich der Naturpark Kellerwald-Edersee (mit dem Nationalpark Kellerwald-Edersee). Der Geopark GrenzWelten erstreckt sich über 3.700 km² und überlagert die Naturparke Diemelsee und Kellerwald-Edersee vollständig.

Abbildung 5: Übersichtskarte Naturpark Diemelsee²³



²³ Naturpark Diemelsee und Qualitätsnaturpark (2021): Der Naturparkplan des Naturparks Diemelsee Langfassung, S.7

3.2 Pendelndenrelationen

Für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebots ist die Betrachtung der erreichbaren Verkehrsnachfrage eine grundlegende Voraussetzung. Datengrundlage sind die Pendelbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.²⁴ Aussagen über die Pendelnden können nur im Bezug zu Gemeindegrenzen gemacht werden, daher beziehen sich die nachfolgenden Aussagen auf den Landkreis Waldeck-Frankenberg sowie den Hochsauerlandkreis (siehe Tabelle 1). Deutlich wird ein überwiegend ausgeglichenes Verhältnis von Ein- und Auspendelnden, wobei die Auspendelndenquote ein wenig höher als die Einpendelndenquote ist.

Eine Differenzierung ausschließlich auf die Gebietsgrenze des Naturpark Diemelsee kann aufgrund der Datengrundlage nicht abgeleitet werden.

Tabelle 1: Pendlerdaten der Landkreise

	Landkreis Waldeck-Frankenberg (156.513 Einwohner:innen- Stand 2021)	Hochsauerlandkreis (2258.615 Einwohner:innen – Stand 2020)
Tägliche Pendlerbewegungen	79.981	130.395
Einpendler	14.762	22.729
Auspendler	15.928	23.419
Binnenpendler	49.291	84.247
Pendlersaldo²⁵ (absolut)	-1.166	-690
Pendlersaldo (relativ)	-0,745%	-0,267%
Tagesbevölkerung	155.347	257.925

²⁴ Pendleratlas (2022): Pendleratlas Hessen, Online unter <https://www.pendleratlas.de/hessen/landkreis-waldeck-frankenber/kreisangehoerige-gemeinde-diemelsee/> und <https://www.pendleratlas.de/hessen/landkreis-waldeck-frankenber/diemelsee/> [Zugriff 20.10.2022].

²⁵ Das Pendlersaldo ist die Differenz zwischen der Zahl der Einpendler und Auspendler. Aus dem Pendlersaldo ergibt sich die Tagesbevölkerung.

3.3 Tourismus, Freizeit- und Naherholungsgebiete

Neben dauerhaften touristischen Angeboten, sind auch speziell saisonale (Skigebiete, Wassersport) sowie temporäre Veranstaltungen (Events, Konzerte) zu beachten.

3.3.1 Freizeit- und Naherholungsziele

In Tabelle 2 sind die wichtigsten Freizeit- und Naherholungsziele im Naturpark Diemelsee aufgeführt und in Abbildung 6 grafisch verortet. Deutlich werden Schwerpunkte in den Gemeinden Diemelsee, Willingen und der Hansestadt Korbach.

Tabelle 2: Freizeit- und Naherholungsziele Naturpark Diemelsee^{26 27}

Stadt/Gemeinde	Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit ÖPNV-Relevanz	ÖPNV-Anbindung
Brilon	- Altstadt Brilon - Museum Haus Hövener mit GeoFoyer²⁸ - Hallenbad Brilon	S 10, S 30, R 74, R 91, 382, 480, 481, 483, 486, 487, 489, B 1, B 2 RE 47, RE 57 (Bahnhof ca. 900 m bis Marktplatz)
	- Kurpark Brilon - Landschaftstherapeutischer Weg	R 91, 382, B 1
	Golfplatz Brilon	R 91, 328, 382, 486
	- Waldfeenpfad Brilon - TrailGround Brilon	R 91, 328, 382, 486
	- Bürgerwald Brilon, Kyrilltor - Ausgangspunkt Wanderwegenetz - Loipennetz in Petersborn	328
	- Freibad Alme - Almequellen	S 10, 463, 481, 487
	Dinosaurierfundstelle Nehden	S 10, 487
	Waldfreibad Brilon	R 91

²⁶ Naturpark Diemelsee (o.J.): Sehenswerthes in der Region Naturpark Diemelsee.

²⁷ Zweckverband Naturpark Diemelsee (2022): RLG/NVV/Westfalen-Bus, DB Regio. Online unter <https://www.ettelsberg-seilbahn.de/> und Zweckverband Naturpark Diemelsee (o. J.): Sehenswerthes in der Region Naturpark Diemelsee

²⁸ Landkreis Waldeck-Frankenberg (2022): Geo-Foyers. Online unter <https://www.geopark-grenzwelten.de/geo-foyers.html>.

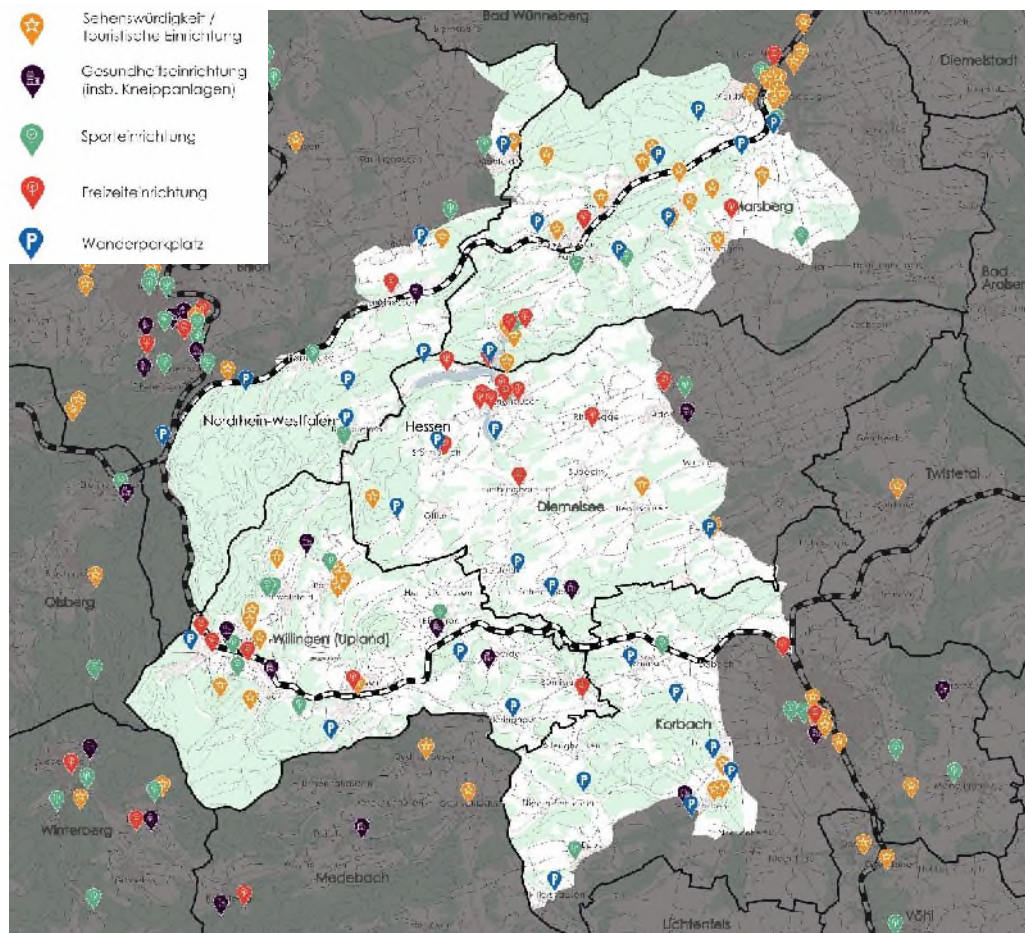
Stadt/Gemeinde	Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit ÖPNV-Relevanz	ÖPNV-Anbindung
	• Camping- und Ferienpark Brilon	382, 486, R 91
Diemelsee	• Diemelstausee, Diemeltalsperre • Strandbad Heringhausen • Hallen- und Erlebnisbad Heringhausen • GeoFoyer Diemelsee im Visionarium, Heringhausen²⁹ • Kanufahrten auf dem Diemelsee und der Diemel, Heringhausen • Aussichtspunkte Gipfelkreuz St. Muffert und Eisenberg/ Helminghausen • Seerundfahrten und Bootsverleih Diemelsee • Campingplatz Goldbreite • Campingplatz Seeblick • Wanderparkplätze des Naturparks • Besucherbergwerk Grube Christiane, Adorf	Bus 385, Bus 560, Bus 508, Bus 506, AST 580.5, AST 580.4
Korbach	• Freibad Korbach • LaLeLu – Abenteuerland Korbach • Historische Altstadt Korbach mit doppeltem Stadtmauerring • Gotische Hallenkirchen St. Kilian und St. Nikolai • Wolfgang-Bonhaae-Museum Korbach • Korbacher Spalte und GeoFoyer Kalkturm • Wanderparkplätze des Naturparks • Goldbergwerk Goldhausen • Burg Eisenberg	RB 97, RB 4 Bus 501, 510.1, 504, 510, 550, 565, 566, 567, 568
Marsberg	• Altstadt Obermarsberg	R 91

²⁹ Landkreis Waldeck-Frankenberg (2022): Geo-Foyers. Online unter <https://www.geopark-grenzwelten.de/geo-foyers.html>.

Stadt/Gemeinde	Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit ÖPNV-Relevanz	ÖPNV-Anbindung
	- Hallenbad und Saunalandschaft Diemeltal - Wohnmobilhafen Marsberg - Bilstein-Turm Marsberg - Minigolfanlage Marsberg - Bürgerwiese Marsberg - Wanderparkplätze des Naturparks	Bus 497, Bus 481, 385, Bus 495, 497, (491: hält einmal täglich) Bus 497 Bus 397, B1 Bus 491, 494, 496, R91 Bus 385, Bus 495, 497, (491: hält einmal täglich), R91
	Bilstein-Turm Marsberg	Bus 397, B1
	- Hallenbad und Saunalandschaft Diemeltal - Wohnmobilhafen Marsberg	Bus 491, 497, B1
	Minigolfanlage Marsberg	Bus 491, 494, 496, R91
	Bürgerwiese Marsberg	Bus 491, B1
	- Museum der Stadt Marsberg Obermarsberg - Wasserturm Obermarsberg - Buttenturm Obermarsberg - Rittersprung Obermarsberg - Mäuseturm Obermarsberg-Giershagen	Bus 497
	Bionik-Pfad (Start Giershagen oder Padberg)	Bus 497, Bus 385
	- Besucherbergwerk Kilianstollen/ Heilstollen Marsberg - Eresburger Bogenschützen Marsberg - GeoPfad Marsberg	Bus 495, 497, 491
	Pit-Pat-Anlage Helminghausen	Bus 385
	Giershagener Bergbauspuren	Bus 497
	Kluskirche Giershagen	Bus 497
	Lehrpfad Leitmar	Bus 497
	Beringhauser Aussichten	Bus R91

Stadt/Gemeinde	Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit ÖPNV-Relevanz	ÖPNV-Anbindung
	• Bredelarer Bergbauspuren • Kloster Bredelar - Theodorshütte - Kunstraum Sauerland	Bus 385, R91, Zug Re17
	• Synagoge Padberg	Bus 385
	• Golfplatz Marsberg Westheim	Bus 494
	• Westheimer Brauwelt und Ritzenhoff Outlet Westheim • Naturerlebnis Wald Meerhof	Bus 494, Zug RE17
Willingen (Upland)	• Heilklimatisierter Kurort, Wintersportort • Lagunen Erlebnisbad Willingen • Besucherbergwerk Grube Christine Willingen • Freizeitwelt Willingen: Mühlenkopfschanze, Sommerrodelbahn u. Sommertubing, Wild- u. Freizeitpark Willingen, Eisporthalle Willingen, Abenteurgolf am Viadukt, Brauereiführungen im Willinger Brauhaus, Kart u. Bowling Center, Alpinskigebiet Viessmann Winterpark Willingen, Kletterhalle Willingen, Hochseilgarten • Hochheideturm auf dem Ettelsberg • Wallburganlage Schwalenburg • Wohnmobilpark Willingen • Campingplatz Bahrenberg • Wanderparkplätze des Naturparks • Curioseum, Usseln • Milchmuseum, Usseln • Heimatmuseum Usseln • Freibad Usseln • Maislabyrinth Eimelrod	RB 97, RE 97 Bus 560, 567, 568, 569, R48, 382, AST 580, AST 580.5, AST 580.6, AST 580.7, AST 580.8 Ettelsberg Seilbahn

Abbildung 6: Verortung der Freizeit- und Naherholungsziele mit Relevanz für den ÖPNV



3.3.2 Gästezahlen

Die Zahl der Ankünfte und Übernachtungen von Gästen in den Orten innerhalb des Naturparks hat sich in den Jahren 2017-2019 jeweils nur leicht verändert. Die meisten Gäste verzeichnete dabei die Gemeinde Willingen. Von Dezember 2019 auf Dezember 2020 sind die Gästezahlen aufgrund der Coronapandemie und den damit zusammenhängenden Beschränkungen um mehr als 40 Prozent in allen Städten/Gemeinden eingebrochen. Derzeit ist zu beobachten, dass die Zahl der Gäste und Übernachtungen wieder ansteigt. Im Zeitraum Januar bis August 2022 waren bisher mehr Gäste im Gebiet als im Jahr 2021 gesamt. Und auch im Vorjahresvergleich zeigen die Zahlen eine Verdopplung der Gäste.

Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt die Veränderungen der Gästezahlen in für den Naturpark Diemelsee relevanten Städten und Gemeinden. Dazu zählen Diemelsee, Korbach, Willingen, Brilon und Marsberg, sowie der Hochsauerlandkreis und der Kreis Waldeck-Frankenberg.

Tabelle 3: Ankünfte von Gästen in für den Naturpark Diemelsee relevanten Orten und Gemeinden von 2017 bis August 2022³⁰

Ort	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Jan-Aug)
Diemelsee	22.092	21.972	24.058	16.710	14.545	16.417
Korbach	22.813	22.605	23.290	12.872	12.573	12.890
Willingen	388.348	382.318	389.900	200.585	178.769	226.023
Brilon	46.658	45.875	46.461	33.594	36.060	35.157
Marsberg	13.005	12.820	12.550	6.637	6.223	6.891
Landkreis Waldeck- Franken- berg³¹	844.139	851.662	859.983	518.215	469.046	521.394
Hochsauerl andkreis³²	1.319.906	1.282.432	1.281.649	807.141	711.001	776.630

Tabelle 4: Zahl der Übernachtungen in den für den Naturpark Diemelsee relevanten Orten und Gemeinden von 2017 bis August 2022³³

Ort	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Jan-Aug)
Diemelsee	78.238	74.492	85.559	61.796	57.135	62.228
Korbach	48.702	51.419	56.127	27.880	32.631	32.646
Willingen	1.048.879	1.024.382	1.038.318	580.889	535.507	627.919
Brilon	152.653	147.890	154.896	133.494	142.126	127.088
Marsberg	35.365	33.861	33.998	14.850	16.207	17.730
Landkreis Waldeck- Franken- berg³⁴	3.317.026	3.312.333	3.330.947	2.328.522	2.252.375	2.064.847
Hochsauer landkreis³⁵	4.143.931	4.083.164	4.082.388	2.793.869	2.608.044	2.595.538

³⁰ Statistische Berichte / G / IV / 1. Gäste und Übernachtungen im hessischen Tourismus (Vorläufige Ergebnisse) (Ergebnisse für Kalenderjahr im Dezember-Bericht). Wiesbaden. Online unter https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/HESerie_mods_00000373

³¹ Beinhaltet die Städte und Gemeinden Diemelsee, Korbach und Willingen

³² Beinhaltet die Städte und Gemeinden Brilon und Marsberg

³³ Statistische Berichte / G / IV / 1. Gäste und Übernachtungen im hessischen Tourismus (Vorläufige Ergebnisse) (Ergebnisse für Kalenderjahr im Dezember-Bericht). Wiesbaden. Online unter https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/HESerie_mods_00000373

³⁴ Beinhaltet die Städte und Gemeinden Diemelsee, Korbach und Willingen

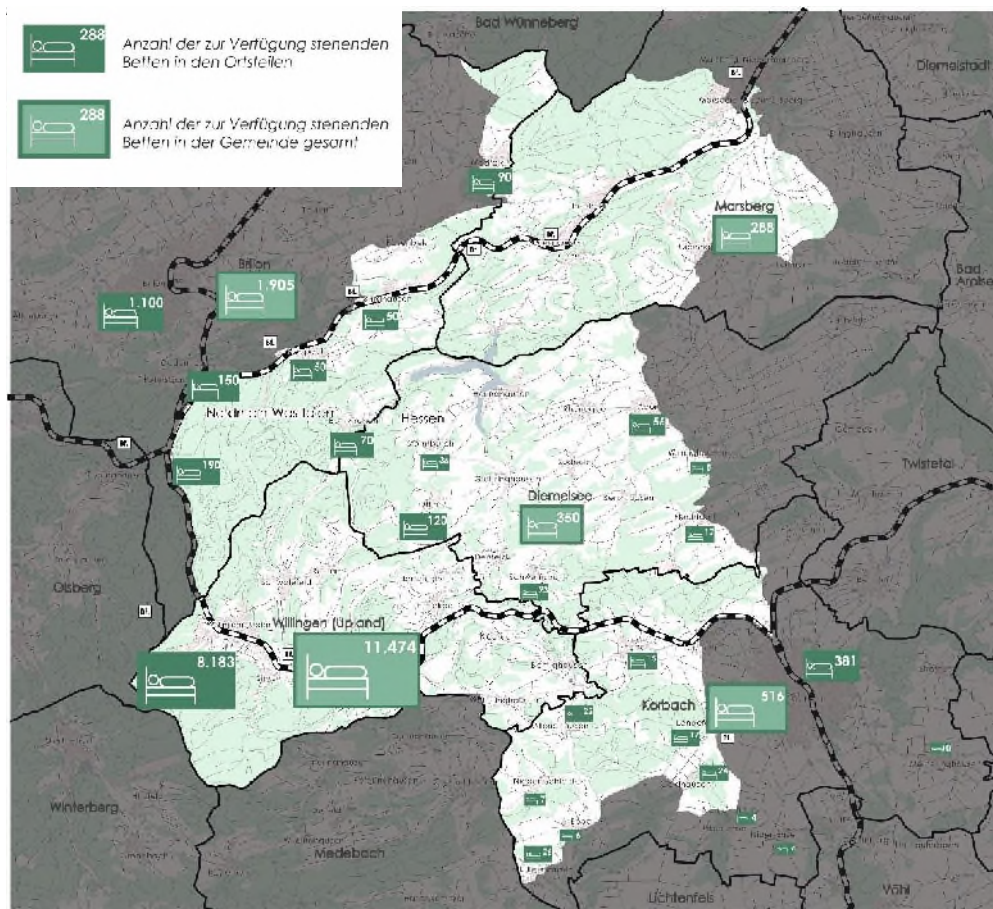
³⁵ Beinhaltet die Städte und Gemeinden Brilon und Marsberg

3.3.3 Beherbergungsbetriebe

Wie Abbildung 7 zeigt, gibt es in der Gemeinde Willingen mit 11.474 die höchste Bettenanzahl (Stand Juli 2022 – Auskünfte der jeweiligen Touristeninformationen). Davon entfallen mit 8.183 die meisten Betten auf den Kernort Willingen. Brilon verfügt mit 1.905 Betten über die zweithöchste Bettenanzahl. Insbesondere Brilon-Stadt verzeichnet mit 1.100 Betten plus 130 Betten im Campingpark und Wohnmobilplatz, ein umfangreiches Beherbergungsangebot.

In der Hansestadt Korbach befinden sich insgesamt 45 Gastgeberbetriebe und 516 Betten zur Beherbergung. Die Gemeinde Diemelsee zählt 89 Gastgeberbetriebe und 350 Betten. Mit 120 Betten weist der südlich vom Diemelsee gelegene Ortsteil Ottlar die höchste Anzahl an Betrieben über 10 Betten auf. In Marsberg stehen Gästen 138 Zimmer und 288 Betten zur Verfügung.³⁶ Eine detaillierte Auflistung der Gastgeberbetriebe ist dem Anhang zu entnehmen.

Abbildung 7: Anzahl der zur Verfügung stehenden Betten in den Städten/Gemeinden und deren Ortsteile



³⁶ Zweckverband Naturpark Diemelsee (2022): Tourist-Information der Kreis- und Hansestadt Korbach.

3.3.4 Gästekarten

Die Gemeinden Diemelsee, Willingen, Brilon, Olsberg, Winterberg, Schmallenberg, Hallenberg und Medebach erheben bei Übernachtungen ganzjährig einen Tourismusbeitrag (ausgenommen sind Kinder bis 13 Jahre). Als Gegenleistung erhalten Gäste kostenlos die SauerlandCard³⁷ als sogenannte Gästekarte mit Preisvorteilen im gesamten Hochsauerlandgebiet, das heißt in den zwei Bundesländern NRW und Hessen. Unter anderem kann kostenlos mit Bus und Bahn (ohne AST) durchs Sauerland gefahren werden. Die Linie 560 von Diemelsee bis Bad Arolsen oder bis Willingen kann ebenfalls kostenlos genutzt werden.

In der GrimmHeimat Nordhessen (touristische Vermarktung von Nordhessen) und im Waldecker Land existiert die MeineCardPlus.³⁸ Mit dieser können verschiedene Freizeiteinrichtungen, wie Freibäder, Museen oder Stadtführungen kostenlos besucht werden. Erhältlich ist diese bei einer Übernachtung von teilnehmenden Gastgebern. Zusätzlich kann mit der MeineCardPlus kostenlos mit den regionalen Bussen und Bahnen des NVV und den AnrufSammelTaxis (AST) gefahren werden (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Vergünstigungen mit der SauerlandCard und Meine Card+³⁹

Kategorien	SauerlandCard	MeineCardPlus
ÖPNV	Kostenlos quer durchs Sauerland mit Bus & Bahn (ohne AST) Kostenlos mit dem Bus von/nach Gem. Diemelsee bis Bad Arolsen und bis Willingen (Linie 560)	Kostenlose Fahrten mit Bus und Bahn im NVV (RE, RB, RT, Tram, Bus, AST)
Räumlicher Geltungsbereich der Vergünstigungen	Gültigkeit im Sauerland (NRW, Hessen)	Gültigkeit in der GrimmHeimat Nordhessen (5 nordhessische Landkreise und Stadt Kassel)
Rad- und Wandervergünstigungen	Vergünstigungen von Rad- und Wanderkarten (Brilon, Diemelsee, Medebach, Willingen)	Kostenlose Stadtführung, u.a. Korbach

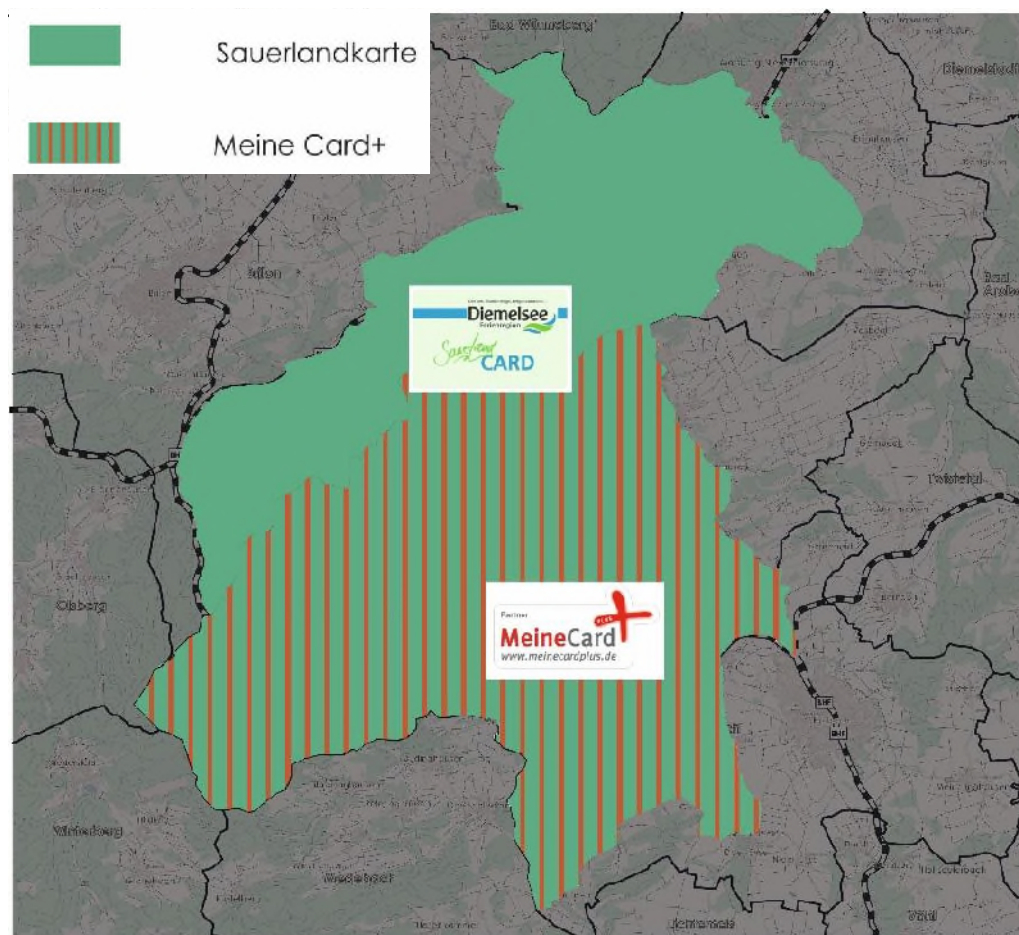
³⁷ Sauerland-Tourismus e.V. (2021): Sauerland-Card. Kostenlos mit Bus und Bahn unterwegs im Sauerland für Feriengäste. Online unter <https://www.sauerland.com/Planen-Buchen/Sauerland-Card> und Gemeinde Diemelsee Tourist- Information Diemelsee (2022): Die Gästekarte SauerlandCard. Online unter <https://diemelsee.de/sauerlandcard-meinecard/>

³⁸ GrimmHeimat NordHessen (2023): Meinecardplus. Online unter <https://www.grimmheimat.de/meinecardplus>

³⁹ Gemeinde Diemelsee Tourist- Information Diemelsee 2022; Tourist-Information der Kreis- und Hansestadt Korbach 2022

Kategorien	SauerlandCard	MeineCardPlus
	Medebach: kostenlose Walderlebnis-Touren und geführte SGV-Wanderung Olsberg: kostenlose geführte Wanderungen auf dem Olsberger Kneippwanderweg, SGV-Wanderungen, 2 € Rabatt auf Trekkingradverleih Willingen: kostenlos geführte Wanderungen, kostenlose Nordic-Walking-Karte⁴⁰	

Abbildung 8: Geltungsbereiche der Gästekarten: SauerlandCard und MeineCardPlus



⁴⁰ Winterberg Touristik und Wirtschaft GmbH (2022): SauerlandCard Ermäßigungen 2022. Online unter <https://www.winterberg.de/service-kontakt/sauerlandcard/>

Die Abbildung 8 zeigt den Geltungsbereich der beiden Gästekarten im Gebiet des Naturparks Diemelsee.

Gegenwärtig werden in einem Workshopverfahren zukünftige Entwicklungen der SauerlandCard in Kooperation mit anderen Gästekarten entwickelt. Im Zeitrahmen der Sperrung der A45 wird übergangsweise für knapp 2 Jahre ein digitales KombiTicket als Modellprojekt eingesetzt. Hierbei wird eine Zusammenführung von fünf Gästekarten ermöglicht. Die betreffenden Karten nutzen die gleiche digitale Software (AVS-System) und können somit einfach verknüpft werden. Basierend auf diesem Modellversuch wird eine langfristige Etablierung einer digitalen Bürger- und Gästekarte forciert. Eine mögliche Fusion der SauerlandCard und MeineCardPlus ist noch in Abstimmung.

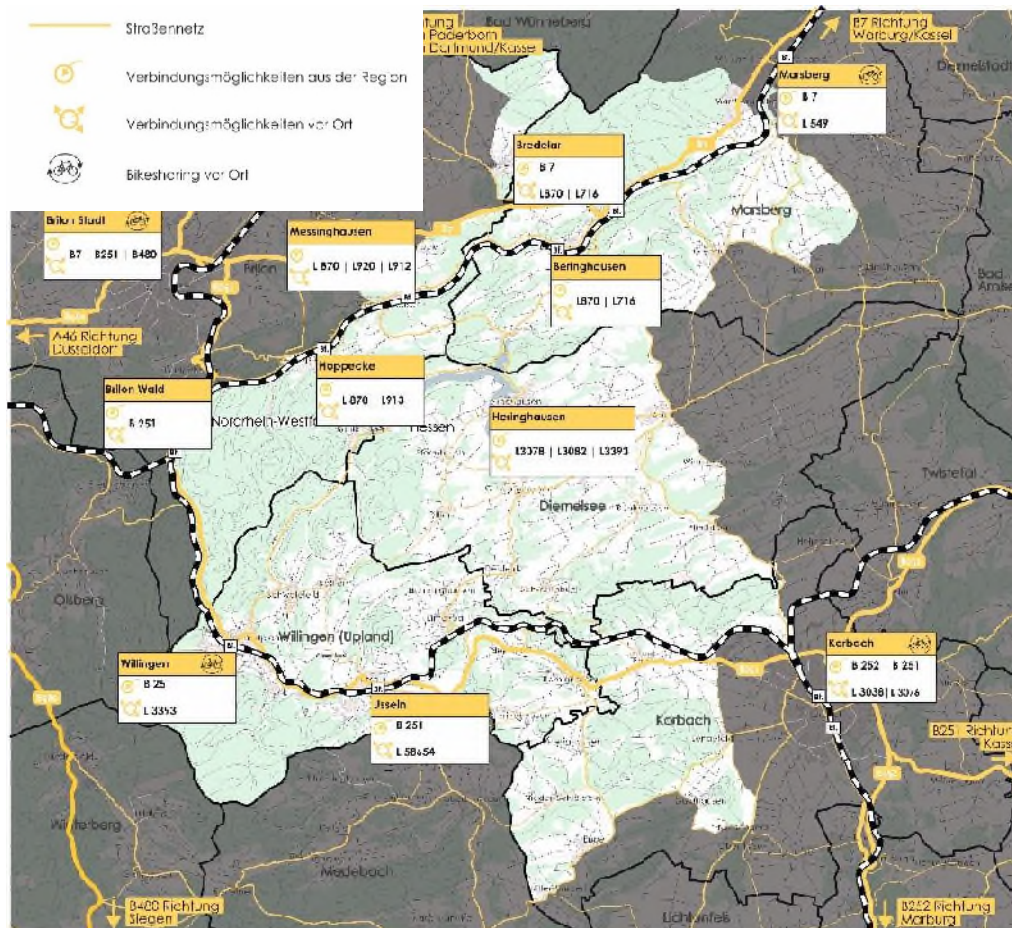
4 Analyse des Mobilitätsangebotes

Das bestehende Verkehrsangebot im Naturpark Diemelsee teilt sich in den ÖPNV, den nicht-motorisierten (Fuß- und Radverkehr) und den motorisierten Verkehr (MIV) auf. Sharing-Angebote sind im Naturpark Diemelsee nicht vorhanden. Klassische Autovermietungen gibt es in einzelnen Kommunen.

4.1 Überörtliche Erreichbarkeit mit dem Pkw

Überregional kann der Naturpark mit dem Pkw über die Bundesstraße B7 im Norden aus Richtung Warburg/Kassel bzw. Iserlohn/Hagen, im südlichen und westlichen Bereich des Naturparks über die B251 Richtung Kassel bzw. Brilon und B252) erreicht werden. Außerhalb des Naturparks besteht Anschluss an das überregionale Autobahnnetz (A46, A44, A33). Innerhalb des Naturparks selber wird das Gebiet über Landesstraßen erschlossen (siehe Abbildung 9).

Abbildung 9: Überörtliche Erreichbarkeit mit dem Pkw



Erkenntnisgewinn für das Mobilitätskonzept

- Gute örtliche und überörtliche Erreichbarkeit in einem dichten Straßennetz des gesamten Naturpark Diemelsee
- Alle touristischen Sehenswürdigkeiten sind mit dem Auto erreichbar

4.2.2 Regionale ÖPNV-Erreichbarkeit

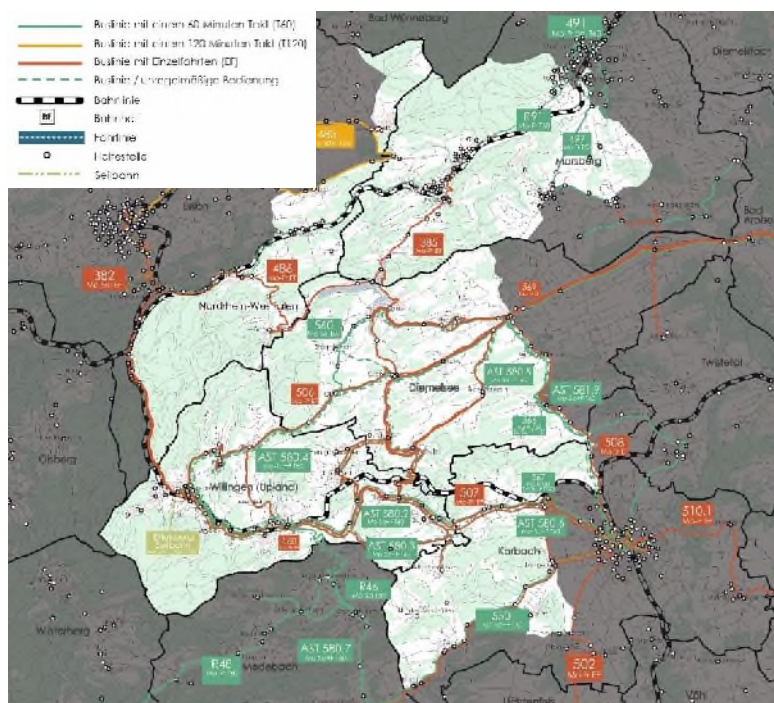
4.2.3 Bedienungsqualität

Grundlage der Analyse des ÖPNV-Angebots in Waldeck-Frankenberg ist das zum Fahrplanwechsels im Dezember 2022 neueingeführte Bedienungsangebot.

Im ÖPNV-Angebot im Naturpark Diemelsee sind Unterschiede im Angebot auf hessischer und nordrhein-westfälischer Seite festzustellen. Durch die Überlagerung unterschiedlicher Buslinien ist auf hessischer Seite ein 60-minütiges Angebot auf den meisten Relationen geboten, in NRW ist zwischen Marsberg und Brilon ein 60-minütiges Angebot vorhanden, von Brilon bzw. Marsberg an den Diemelsee selber jedoch nur Einzelfahrten im Verlauf des Tages. An den Wochenenden wird der Diemelsee nur von hessischer Seite über die Linie 560 und AST-Linie 580 im 60-minütigen-Angebot angefahren. An Sonntagen verringert sich das Angebot weiter und es verkehren überwiegend nur AST-Angebote auf hessischer Seite.

Die nachfolgenden Karten zeigen das Bedienungsangebot an einzelnen Wochentagen. Eine detaillierte Angebotsauflistung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr und im straßengebundenen Personennahverkehrs ist dem Anhang zu entnehmen.

Abbildung 11: Bedienungsangebot Bus: Montag-Freitag (gültig ab 12/2022)⁴²



⁴² DB Regio und RLG/NVV/Westfalen-Bus

Abbildung 12: Bedienungsangebot Bus: Samstag (gültig ab 12/2022)⁴³

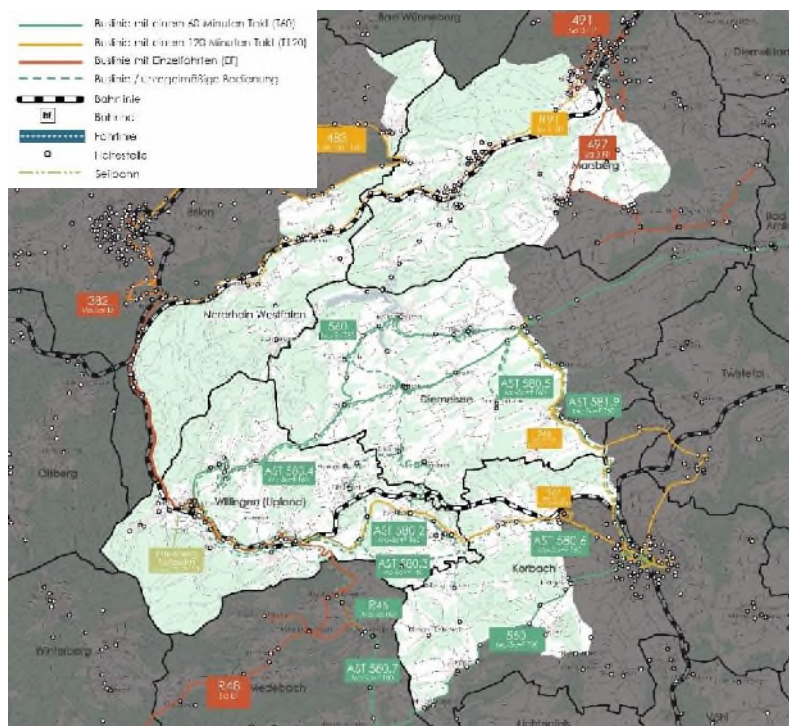
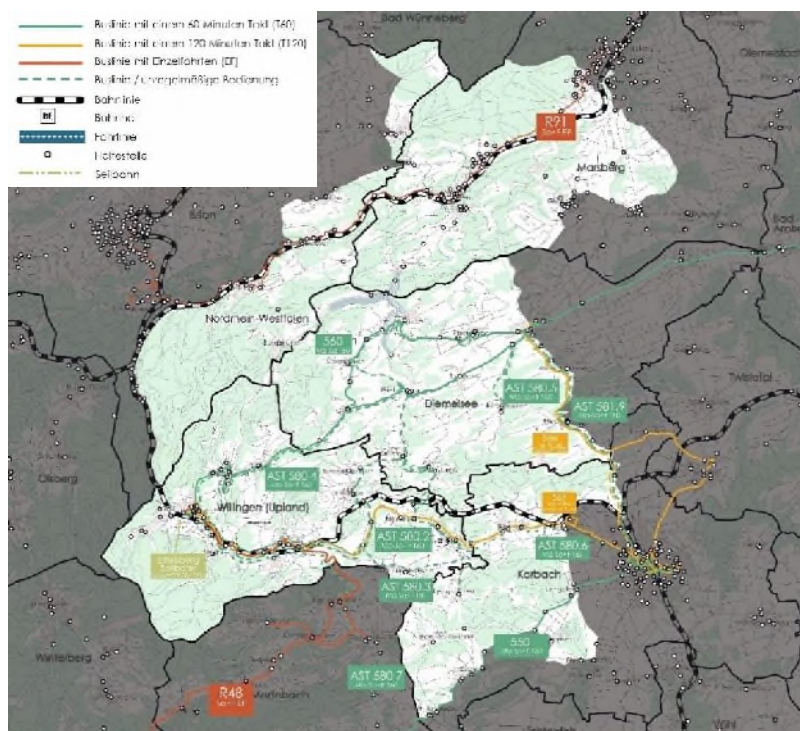


Abbildung 13: Bedienungsangebot Bus: Sonntag (gültig ab 12/2022)⁴⁴



⁴³ DB Regio und RLG/NVV/Westfalen-Bus

⁴⁴ DB Regio und RLG/NVV/Westfalen-Bus

4.2.4 Tarif

Durch die Lage an der Grenze zwischen NRW und Hessen besteht keine einheitliche Ticket-Palette. Gäste müssen je nachdem wo sie untergebracht sind und wohin sie wollen spezifische Tickets kaufen und Tarifgrenzen berücksichtigen. Auch die Fahrplanauskunft und -information ist nicht übergreifend geregelt, sodass aus Fahrgastsicht kein einfaches und einheitliches Informationsangebot vorhanden ist. Hier besteht großer Handlungsbedarf, wenn eine ernstgemeinte Attraktivierung des ÖPNV angestrebt wird, mit der auch aktuelle Nicht-Nutzer:innen angesprochen werden sollen.

Im Rahmen des dritten Entlastungspaketes der Bundesregierung wurde das Deutschlandticket (49 Euro Ticket) als Nachfolgeprodukt des 9 Euro Tickets verabschiedet.⁴⁵ Die Erfahrung mit dem 9 Euro Ticket zeigen, dass eine deutliche Zunahme von Fahrten im ÖPNV in Verdichtungsräumen, auf den ausgeprägten Pendelndenrelationen und auf Relationen mit hoher Bedeutung im Freizeitverkehr zu erwarten sind.⁴⁶ Mit dem 49 Euro Ticket wird ein Flatrate-Tarif geschaffen, der bundesweit gültig ist. Zugleich kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle Gäste des Naturparks Diemelsee über eine Deutschlandticket verfügen werden, sodass grundsätzliche Lösungen für die aktuellen Tarifgrenzen zwischen NRW und Hessen zu finden sind.

Erkenntnisgewinn für das Mobilitätskonzept

- Fehlende durchgehende länderübergreifende ÖPNV-Verbindungen: Insbesondere die Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrsgebieten sind unzureichend und unattraktiv erschlossen (u.a. teilweise keine oder nur wenige Angebote an den Wochenenden und Randzeiten unter der Woche)
- Fehlendes bzw. mangelndes Angebot an den Wochenenden, insbesondere in NRW
- Keine durchgehende Busverbindung durch den Naturpark, insbesondere in Nord-Süd-Ausrichtung
- Keine einheitlichen Tarif-Angebot oder Fahrgastinformationsmöglichkeiten

4.3 Radverkehr

Das bestehende Hauptradverkehrsnetz ist der Abbildung 14 zu entnehmen. Für eine Verknüpfung des Radangebotes mit weiteren Verkehrsmitteln des

⁴⁵ Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): Drittes Entlastungspaket, Online unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/deutsche-einheit/drittes-entlastungspaket-2082584> [Zugriff 04.12.2022].

⁴⁶ Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): Das 9-Euro-Ticket war ein Erfolg, Online unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/9-euro-ticket-beschlossen.html> [Zugriff 04.12.2022].

Umweltverbundes werden spezielle Umstiegsorte auf das ÖPNV-Angebot sowie Leihangebote fokussiert betrachtet.

Gemäß dem Naturparkplan für den Naturparkplan Diemelsee wird über das 150 Kilometer lange Netz des Raderlebnisparks Diemelsee die benachbarten Regionen und Bahnhöfe gut erreicht. Die drei Fernradwege R5, Georadroute Ruhr-Eder und Diemelradweg queren den Naturpark. Weiterhin besteht mit der Bike-Welt Willingen (12 Mountainbike-Touren) und der Trailground Brilon (28 Kilometer Mountainbike-Trails) ein Angebot für touristischen Radverkehr.⁴⁷

Im Gebiet des Naturpark Diemelsee gibt es überwiegend nur private Fahrradverleihsysteme. In der Tabelle 6 sind Bike-Shops aufgeführt, die in den Gemeinden Willingen und Diemelsee sowie in den Städten Marsberg, Brilon und Korbach E-Bikes zur Ausleihe anbieten. Mit insgesamt vier Shops befinden sich in der Gemeinde Willingen die meisten Ausleihmöglichkeiten von E-Bikes, gefolgt von den Städten Brilon und Korbach mit jeweils zwei Shops. Die Gemeinde Diemelsee und die Stadt Marsberg verfügen mit jeweils einen E-Bike Verleih über ein relativ geringes Angebot. Laut dem Naturparkplan soll mit dem Projekt „Nah und Mobil“ durch die Umsetzung von Impulsmaßnahmen ab 2023, die Nahmobilität im Naturparkgebiet gefördert werden. Insbesondere wird dabei ein (touristisches) E-Bike-Verleihangebot sowie Verleihinfrastrukturen mit digitalen Service- und Bedienmöglichkeiten an ausgewählten Routen (Verkehrsknotenpunkten, Bahnhöfen, Kommunen, oder an bestehenden Verleiheinrichtungen) angestrebt.⁴⁸

Tabelle 6: Bike-Shops im Naturpark Diemelsee mit E-Bike Verleih^{49 50}

Gemeinde / Stadt	Bike-Shop
Gemeinde Willingen	Snow & Bike-Factory, Zur Hoppecke 5, 34508 Willingen, Craftshop Willingen, Waldecker Straße 31, 34508 Willingen, Sport Wilke, Briloner Straße 24, 34508 Willingen Sport Kleine, Korbacher Straße 8, 34508 Willingen
Gemeinde Diemelsee	1 Bike-Shop in Diemelsee-Heringhausen wird in naher Zukunft öffnen

⁴⁷ Naturpark Diemelsee (2021): Der Naturparkplan des Naturparks Diemelsee. Ziele, Strategien, Handlungsleitfaden. Willingen, Köln, Essen, Marl. S. 20.

⁴⁸ Naturpark Diemelsee (2021): Der Naturparkplan des Naturparks Diemelsee. Ziele, Strategien, Handlungsleitfaden. Willingen, Köln, Essen, Marl. S. 52 f.

⁴⁹ Zweckverband Naturpark Diemelsee (2022): Tourist-Information der Kreis- und Hansestadt Korbach.

⁵⁰ Gemeinde Diemelsee Tourist-Information (2022): Fahrradverleih am Diemelsee. Online unter <https://diemelsee.de/fahrradverleih/> [Zugriff 21.10.2022].

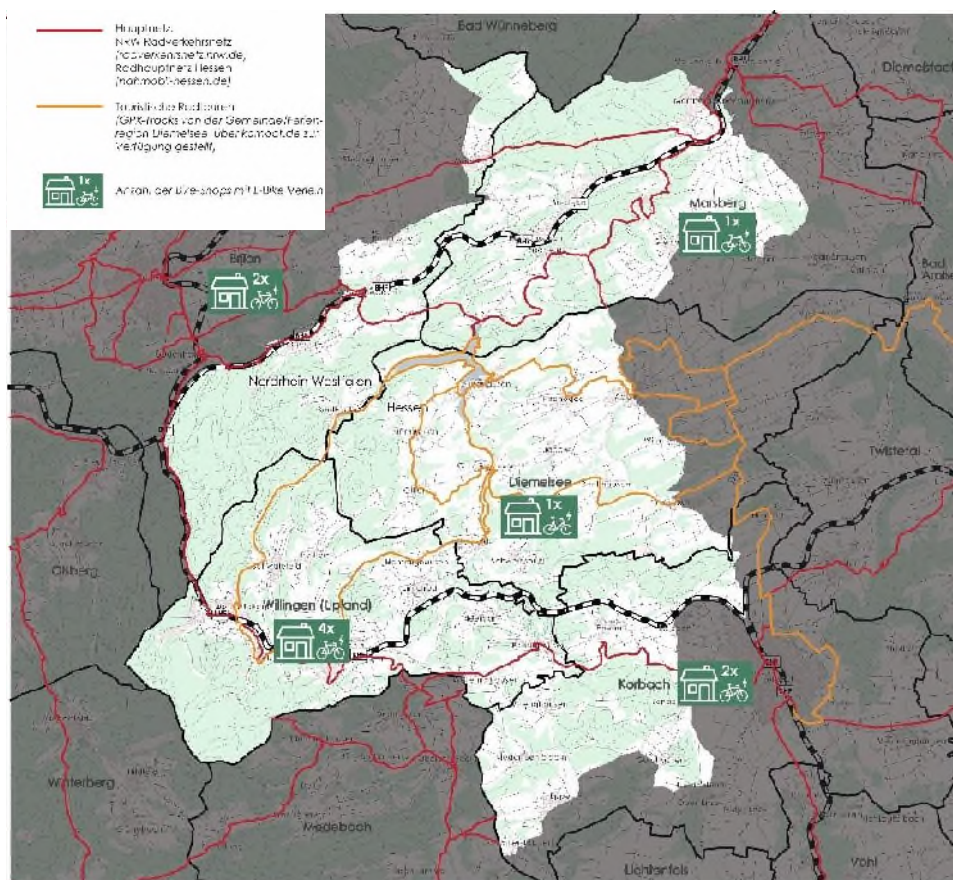
Gemeinde / Stadt	Bike-Shop
Stadt Marsberg	Zweiradhaus Albers, Klosterstraße 2-4, 34431 Marsberg
Stadt Brilon	Liquid Life GmbH, Keffelkerstraße 12, 59929 Brilon, EBike Store Schröder, Strackestraße 25, 59929 Brilon
Stadt Korbach	Korbach-Information, Prof.-Bier-Str., 34497 Korbach, Intersport Kettschau, Arolser Landstr. 36a, 34497 Korbach

Die Fahrradmitnahme im NVV auf hessischer Seite des Naturparks ist kostenlos, wohingegen in den Bussen und Bahnen in NRW ein Fahrradticket erforderlich ist.

Gemäß dem Radverkehrskonzept Waldeck-Frankenberg von 2022 werden Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen sowie Neubaumaßnahmen im gesamten Landkreis Waldeck-Frankenberg empfohlen.⁵¹

⁵¹ Landkreis Waldeck-Frankenberg und COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt (2022): Radwegekonzept für den Alltagsradverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg, S. 42 ff.

Abbildung 14: Radverkehrsnetz (NRW und Hessen), touristische Radrouten und Anzahl der Bike-Shops mit E-Bike-Verleih



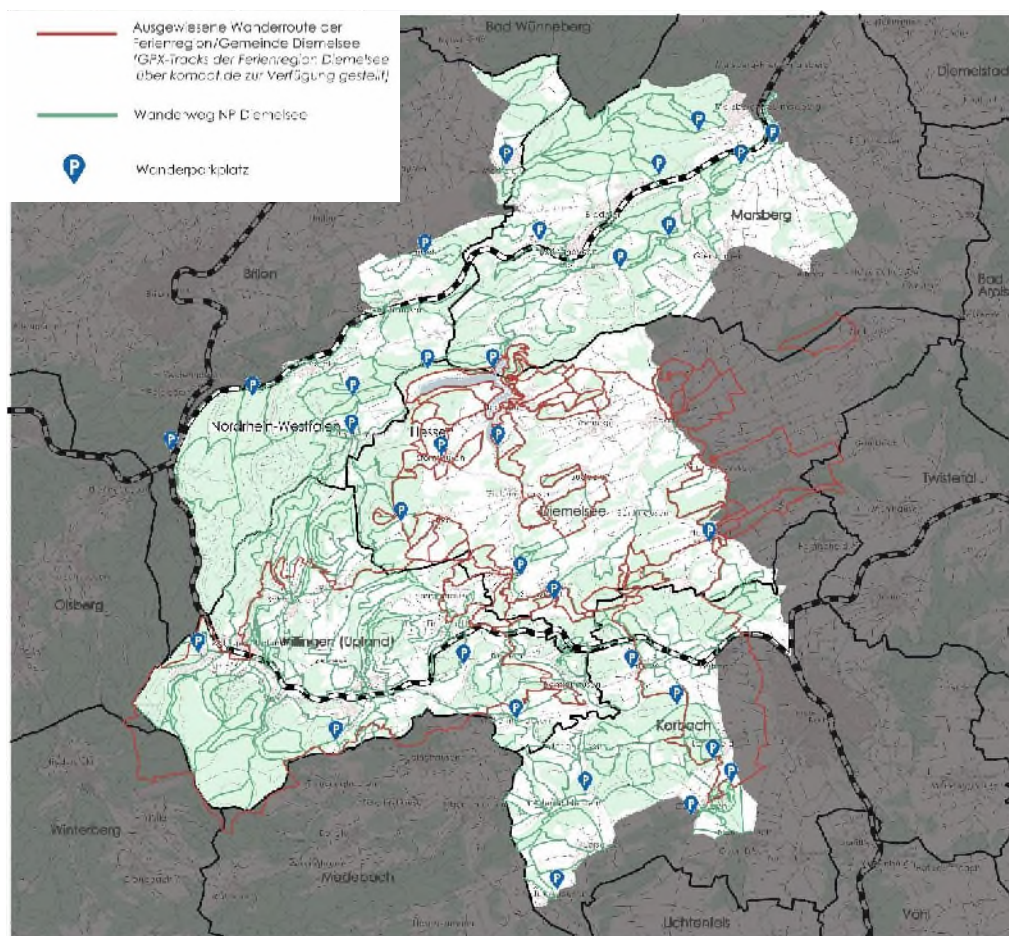
Erkenntnisgewinn für das Mobilitätskonzept

- Das aktuelle Radwegekonzept Waldeck-Frankenberg aus dem Mai 2022 stellt eine wichtige Grundlage für zukünftige Entwicklungen dar (Neubau, Anpassungen der Infrastruktur) und ist in die weiteren Planungen zu integrieren.
- Es besteht ein flächendeckendes Radverkehrsnetz
- Die Radwegeinfrastruktur ist hinsichtlich ihrer Radwegebeschilderung, (E)Bike-Verleihmöglichkeiten und einem durchgehenden Fahrradtransportes in den Fahrzeugen des ÖPNV ausbaufähig
- Das gegenwärtige Angebot für den Fahrradverkehr ist der zukünftig wachsenden Bedeutung des Fahrradverkehrs durch E-Bike-Angebote und einhergehender Bedeutungsgewinn des Fahrradtourismus hinsichtlich Fahrradinfrastruktur und -angeboten (Flächendeckende Möglichkeiten für Fahrradreparatur, Leihangebote) anzupassen.
- Zur Stärkung des Umweltverbundes sollten eine zukünftige Vermarktung des Fahrradangebotes gemeinsam mit einer ÖPNV-Kampagne umgesetzt werden.

4.4 Wanderrouen

Das Angebot für den Fußverkehr bezieht sich auf das Angebot von Wanderrouen (siehe Abbildung 15). Flächendeckend besteht ein Netz an unterschiedlichen Wandermöglichkeiten im Naturpark Diemelsee und umfasst sieben Fernwanderwege, unterschiedliche Rundwanderwege, Qualitätswanderwege, Geopfade und eine Vielzahl an Lehr- und Erlebnispfaden (u.a. Uplandstieg in Willingen, Wanderweg „Sauerländer Höhenflug“).

Abbildung 15: Ausgewiesene Wanderrouen der Ferienregion/Gemeinde Diemelsee sowie Wanderwege NP Diemelsee⁵²



Erkenntnisgewinn für das Mobilitätskonzept

- Breites Angebot an Wanderrouen mit einer einheitlichen Wanderwegebeschilderung
- Barrierefreie Angebote zur Erreichbarkeit von Sehenswürdigkeiten und Wanderrouen sind ausbaufähig

⁵² Kooperation Diemelradweg (o.J.): GPS-Track. Online unter: <https://www.diemelradweg.de/service-2/gpx-track>

Erkenntnisgewinn für das Mobilitätskonzept

- Die Erreichbarkeit der Wanderwege ist überwiegend nur mit dem Pkw und nicht durchgehend im ÖPNV-Liniennetz gewährleistet
- Die Nutzung der Wanderwege im Einklang mit umweltfreundlicher Mobilitätserschließbarkeit sind zu stärken
- Die LEADER-Förderregionen Diemelsee-Nordwaldeck und Hochsauerland können auch zukünftig als wichtige Akteure der Erschließung von Projektfördermitteln hinsichtlich umweltschonender Verkehrsmittel zur Erreichbarkeit des Wandernetzes dienen

5 Konzeption zur Stärkung des SPNV und ÖPNV im Naturpark Diemelsee (und den Grenzregionen Hessen / NRW)

5.1 Strategische Leitziele

Für den Naturpark Diemelsee wird mit dem Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr ein hierarchisches Bedienungsmodell entwickelt, das sich in verschiedene Bedienungsebenen, deren Ausprägung je nach Bedarf zeitlich und räumlich variieren, gliedert. Wesentliche Anforderungen sind:

- die Einführung von bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten, um die freizeittouristische Erreichbarkeit des Naturparks und der Ziele und Sehenswürdigkeiten zu den relevanten Verkehrszeiten zu gewährleisten
- die Verbesserung der Fahrgastinformation und Kommunikation mit verständlichen und aktuellen Fahrplänen (u. a. mögliche Vertaktung, einheitliche Linienführung)
- Intuitiv nutzbare Mobilitätsangebote (analog und digital)
- Attraktive Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Kombinierte Vergünstigungen von Kurkarte und Mobilitätsangeboten

Die dafür zu entwickelnden Maßnahmenbausteine sind auf eine integrierte Umsetzung ausgerichtet, um durch das Zusammenwirken ein umweltfreundliches und leistungsstarkes Mobilitätsangebot im Naturpark und den Grenzregionen NRW und Hessen zu schaffen. Rückgrat des Systems sind die Korridore des regionalen ÖPNV. An zentralen Verknüpfungspunkten erfolgt die Bündelung multimodaler Mobilitätsangebote, die spezifisch auf die jeweiligen Rahmenbedienungen modular anzupassen sind.

Ausgangslage des Konzeptes für die folgenden Maßnahmensteckbriefe stellt die Entwicklung von drei Korridorkategorien und eine einhergehende Priorisierung dar (siehe Abbildung 16). Die Hierarchisierung von Korridoren erfolgt aufbauend auf ihrer verkehrlichen Bedeutung im Freizeit- und Alltagsverkehr (Anreise und Fortbewegung vor Ort). Berücksichtigt sind Synergien mit dem Alltagsverkehr sowie der siedlungsstrukturellen Gliederung, den Pendlerrelationen und den bestehenden Angeboten, den Angebotslücken und weiteren Mobilitätswege wie z. B. im Versorgungsverkehr sowie die Schülerrelationen. Der nachfolgenden Tabelle 7 ist die Differenzierung der Korridorkategorien zu entnehmen.

Abbildung 16: Hierarchisches Bedienungsmodell mit Kategorisierung von Korridoren

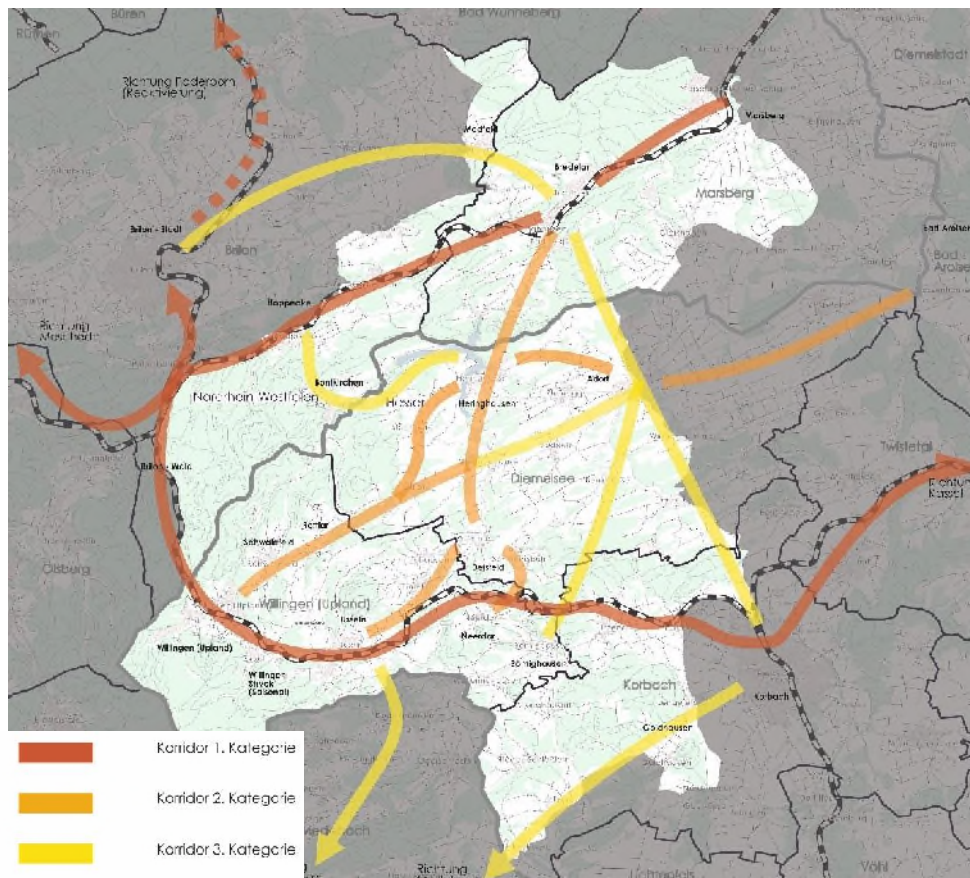


Tabelle 7: Kategorisierung der Verkehrskorridore

Korridore	Charakterisierung
1. Kategorie	■ Direkte, tangentielle Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial, z. B. mit hoher verkehrlicher Bedeutung für die Anreise zum Naturpark und Relationen mit Bedeutung außerhalb des Freizeitverkehrs und Ausrichtung auf wichtige Verknüpfungspunkte zum Schienenverkehr ■ Überregionale Verbindungen auf die angrenzenden Mittelzentren ■ Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
	Relationen ■ Marsberg – Bredelar – Hoppecke – Brilon-Wald – Meschede ■ Willingen (Upland) – Brilon-Wald – Brilon Stadt ■ Willingen (Upland) – Usseln – Neerdar – Bömighausen – Korbach – Kassel
2. Kategorie	■ Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion für Freizeitziele im Naturpark übernehmen
	Relationen ■ Bredelar – Heringhausen – Giebringhausen – Deisfeld – Neerdar / Usseln ■ Willingen (Upland) – Schwalefeld – Rattlar – Giebringhausen – Adorf – Bad Arolsen
3. Kategorie	■ Verbindungen mit mittlerem Nachfragepotenzial oder zeitlichem (bzw. saisonal) begrenzten Nachfragepotenzial, die als Zubringer zu Verknüpfungspunkten der regionalen Korridore dienen
	Relationen ■ Brilon – Madfeld – Bredelar ■ Bredelar – Adorf – Korbach – Goldhausen – Medebach ■ Hoppecke – Bontkirchen – Heringhausen – Adorf – Benkhausen – Bömighausen ■ Usseln – Winterberg

5.2 Handlungsstrategien im Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept gliedert sich auf Basis der abgeleiteten Handlungserfordernisse und der einleitend definierten Hauptkorridore (siehe Kapitel 5.1) in folgende Handlungsstrategien, denen wiederum verschiedene Maßnahmenbausteine zugeordnet sind:

- Stärkung der nachfrage- und potentialstarken Relationen oder Einrichtungen neuer Verbindungen im ÖPNV
- Harmonisierung von Ticketing und Tarifen
- Verbesserung der Informationen, des Vertriebes und des Services auch vor dem Hintergrund Digitalisierung
- Stärkung alternativer Antriebsformen / Förderungskonzepte emissionsarmer Individualverkehre

Für eine übersichtliche Darstellung und Vergleichbarkeit werden die Maßnahmen in den vier Handlungsstrategien jeweils in Steckbriefen dargestellt. Folgende Kategorien in den Maßnahmen werden mit Hilfe von Piktogrammen verkürzt dargestellt:

Abbildung 17: Kriterien der Maßnahmenbewertung

Zeitraum	
	kurzfristig = bis 2025 umsetzbar
	mittelfristig = bis 2030 umsetzbar
	langfristig = über 2030 hinaus / Daueraufgabe = kein Umsetzungsabschluss
Planerische Bewertung	
	niedrig = Maßnahme hat nur eine niedrige Priorität
	mittel = Maßnahme hat eine mittlere Priorität
	hoch = Maßnahme hat eine hohe Priorität
Kostenschätzung	
	niedrig = geschätzte Kosten <50.000 Euro
	mittel = geschätzte Kosten >50.000 – 300.000 Euro
	hoch = geschätzte Kosten >300.000 Euro

5.3 Handlungsstrategie: Stärkung der nachfrage- und potentialstarken Relationen oder Einrichtungen neuer Verbindungen im ÖPNV

Basierend auf der Kategorisierung von Korridoren widmet sich die erste Handlungsstrategie der Ausdifferenzierung und Hierarchisierung definierter Relationen hinsichtlich einer Optimierung der Taktungen und Angebotsausweitung. Ergänzend erfolgt eine Ausgestaltung von Eingangsorten und Umstiegsorten als Verknüpfung zwischen Hauptkorridoren und dem Ergänzungsnetz. (Eine Überlagerung der Umstiegsorten und Eingangsorte mit den zuvor definierten Korridoren ist der Abbildung 18 zu entnehmen.) Diese Maßnahmen zur gezielten multimodalen Anbindung fokussieren sich auf Verknüpfungspunkte im Schienen- und Regionalbusverkehr mit Schwerpunkt auf den Freizeitverkehr und betrachten die Wegekette von der Anreise in den Naturpark bis hin zur Fortbewegung vor Ort.

Alle Maßnahmen der Handlungsstrategie sind der Tabelle 8 zu entnehmen.

Abbildung 18: Überlagerung der Korridore, Eingangsorte und Umstiegsorte

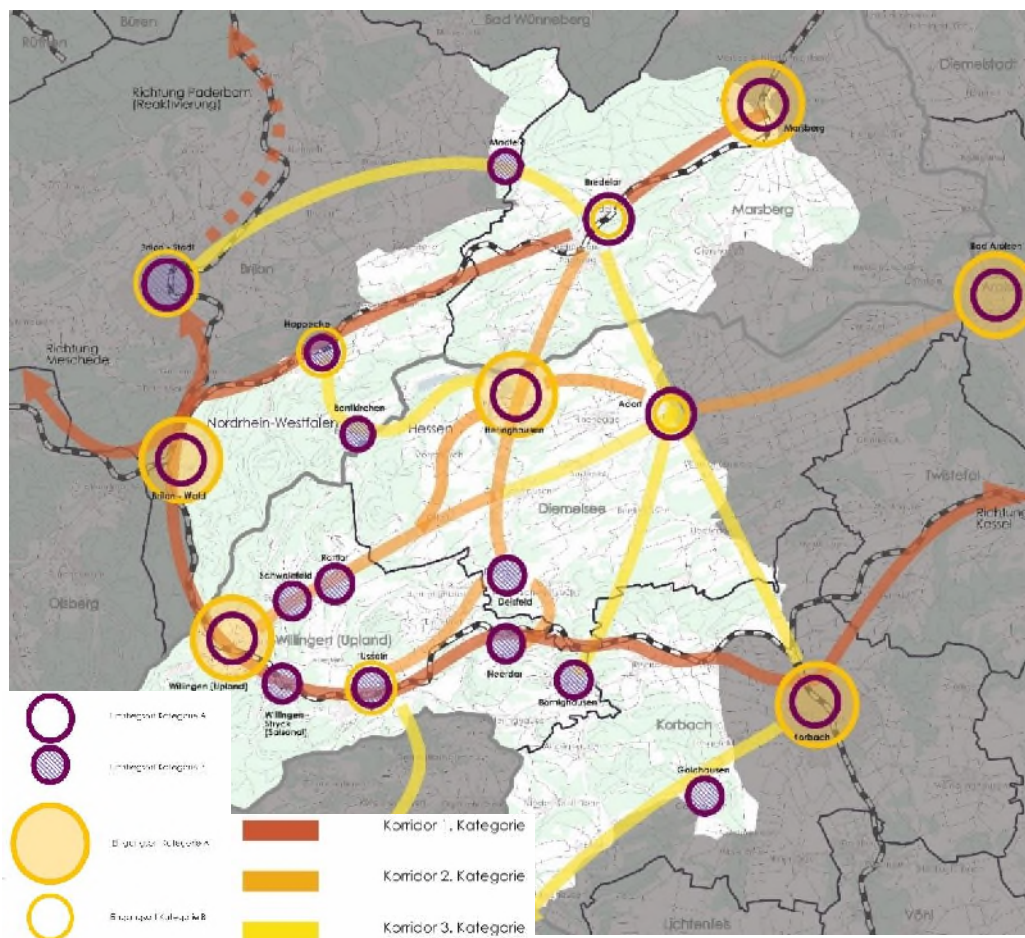


Tabelle 8: Maßnahmenübersicht Handlungsstrategie: Stärkung der nachfrage- und potentialstarken Relationen oder Einrichtungen neuer Verbindungen im ÖPNV

Maßnahmentitel	Priorität	Kosten- schätzung	Umsetzbarkeit
Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten	!!!	€€€	▶▶▶
Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes	!!!	€€€	▶▶▶
Ausgestaltung der Bahnhöfe und Parkplätze als zentrale Eingangsorte	!!!	€€€	▶▶▶
Einrichtung von Umstiegsorten	!!!	€€€	▶▶▶
Eventverkehre konsequent anbieten und bewerben	!!!	€€€	▶▶▶

Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten

Beschreibung

Für eine angestrebte Reduzierung des touristischen Individualverkehrs ist ein ausgeweitetes ÖPNV-Angebot ausschlaggebend. Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Der Schwerpunkt der freizeittouristischen Nachfrage entfällt auf das Wochenende, in der Hauptsaison auf die gesamte Woche. Maßgeblich für die ÖPNV-Nutzung ist die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes mit den Kriterien Angebotshäufigkeit (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters) und Regelmäßigkeit (vertaktetes Fahrtenangebot mit wiederkehrend gleichen Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten). Die Bedienungsqualität gilt auf den jeweils definierten Relationen und greift die Vorgaben in den Nahverkehrsplänen des Hochsauerlandkreises und des Landkreises Waldeck-Frankenberg auf. Vorgesehen wird die Ausweitung der Nebenverkehrszeit am Samstag sowie eine verlängerte Bedienung am Sonntag. Für eine deutliche touristische Attraktivitätssteigerung werden die HVZ (Hauptverkehrszeit) und NVZ (Nebenverkehrszeit) erweitert, der Sonntag wird von der ursprünglichen SVZ (Schwachverkehrszeit) in die NVZ aufgenommen. Die definierte Angebotsausweitung wird im ersten Schritt saisonal von April bis Oktober vorgeschlagen, langfristig ist eine ganzjährige Umsetzung anzustreben.

Tabelle 9: Mindestbedienung

Korridor-kategorie	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	HVZ	NVZ	SVZ
	Mo-Fr.: 06:00 – 09:00 Uhr Mo-Fr.: 12:00 – 18:00 Uhr	Mo-Fr.: 09:00 – 12:00 Uhr Mo-Fr.: 18:00 – 20:00 Uhr Sa.: 08:00 – 20:00 Uhr So.: 09:00 – 20:00 Uhr	Mo-Fr.: 20:00 – 23:00 Uhr Sa.: 20:00 – 22:00 Uhr So.: 20:00 – 22:00 Uhr
1. Kategorie	T30	T30	T60
2. Kategorie	T30	T60	T60
3. Kategorie	T60	T60	T120

Tabelle 10: Handlungsbedarfe Montag – Freitag (Hauptverkehrszeit)

Relation	Ist	Soll
Brilon – Dortmund (RE57)	T60 (RE57: Dortmund-Bestwig-Winterberg)	T30
Brilon – Meschede (RE17/RE57)	T60/T120 (Dortmund-Bestwig-Winterberg)	T30
Brilon – Willingen – Korbach (RB/RE97)	T120/T60	T30
Korbach – Kassel (RB4)	T60	T30
Brilon-Wald – Bredelar – Marsberg (RE17)	T60	T30
Bredelar - Heringhausen – Deisfeld (385)	T60 (Bredelar-Helminghausen) / Kein Angebot	T30
Adorf – Bad Arolsen (569, 560)	EF / T60	T30
Willingen – Giebringhausen – Adorf (506, 569, 560, 580)	EF / T60	T30/ T60 (vertaktetes Angebot)
Hoppecke – Heringhausen (486)	EF	T60
Bredelar – Adorf – Korbach	Kein Angebot	T60
Adorf – Bömighausen (AST 580)	T60	T60
Usseln – Winterberg (R48)	EF	T60
Brilon – Beringhausen – Bredelar (483)	T60 / T120, nur Brilon - Madfeld	T60

Tabelle 11: Handlungsbedarfe Samstag (Nebenverkehrszeit)

Relation	Ist	Soll
Brilon – Dortmund (RE57)	T60 (Dortmund-Bestwig-Winterberg)	T30
Brilon – Meschede (RE17/RE57)	T60/T120 (Dortmund-Bestwig-Winterberg)	T30
Brilon – Willingen – Korbach (RB/RE97)	T120/T60	T30
Korbach – Kassel (RB4)	T60	T30
Brilon-Wald – Bredelar – Marsberg (RE17)	T60	T30
Bredelar - Heringhausen – Deisfeld (385)	T60 bis Helminghausen/ Kein Angebot	T60

Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten

Relation	Ist	Soll
Adorf – Bad Arolsen (569, 560)	EF / T60	T60
Willingen – Giebringhausen – Adorf (506, 569, 560, 580)	EF / T60	T60 (vertaktetes Angebot)
Hoppecke - Heringhausen	Kein Angebot	T60
Bredelar – Adorf – Korbach	Kein Angebot	T60
Adorf – Bömighausen (AST 580)	T60	T60
Usseln – Winterberg (R48)	EF	T60
Brilon – Beringhausen – Bredelar (483)	T60 / T120, nur Brilon - Madfeld	T60

Tabelle 12: Handlungsbedarfe Sonntag und Feiertag (Nebenverkehrszeit)

Relation	Ist	Soll
Brilon – Dortmund (RE57)	T60 (Dortmund-Bestwig-Winterberg)	T30
Brilon – Meschede (RE17/RE57)	T60/T120 (Dortmund-Bestwig-Winterberg)	T30
Brilon – Willingen – Korbach (RB/RE97)	T120/T60	T30
Korbach – Kassel (RB4)	T60	T30
Brilon-Wald – Bredelar – Marsberg (RE17)	T60	T30
Bredelar - Heringhausen – Deisfeld (385)	T60 bis Helminghausen/ Kein Angebot	T60
Adorf – Bad Arolsen (569, 560)	EF / T60	T60
Willingen – Giebringhausen – Adorf (506, 569, 560, 580)	EF / T60	T60 (vertaktetes Angebot)
Hoppecke - Heringhausen	Kein Angebot	T60
Bredelar – Adorf – Korbach	Kein Angebot	T60
Adorf – Bömighausen (AST 580)	T60	T60
Usseln – Winterberg (R48)	EF	T60
Brilon – Beringhausen – Bredelar (483)	Kein Angebot	T60

Ziele

Mittels ausgeweiteten ÖPNV-Angeboten und -Taktungen wird eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Bus- und Bahnangebotes ermöglicht.

Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten

Synergien mit anderen Planungen

Definition von Korridorkategorien

Umsetzbarkeit



Grobschätzung erwarteter Kosten



	Ganzjährig	Saison
Mo-Fr	610.000	355.000
Sa	180.000	100.000
So + Fei	160.000	100.000

Fördermöglichkeiten

- Drittnutzerfinanzierung durch Kurtaxen und Übernachtungspauschalen
EU
- Förderung im Rahmen des LEADER-Programmes

Priorisierung



Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes

Beschreibung

Für ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot im Naturpark Diemelsee an touristischen Sehenswürdigkeiten ist neben der Ausweitung des Bestandsangebotes auch die Ergänzung durch weitere neue (Bus-) Haltestellen notwendig. Durch eine Überlagerung der touristischen Sehenswürdigkeiten und Einrichtungen sowie Wanderparkplätzen des Naturparks und dem bestehenden ÖPNV-Angebot ergeben sich teilweise Erschließungslücken. Betrachtet werden alle Sehenswürdigkeiten, die durch den Naturpark Diemelsee aktuell beworben werden (Stand Oktober 2022). Grundlage ist der Erreichbarkeitsradius um die jeweiligen Sehenswürdigkeiten zur nächsten (Bus)Haltestelle im Abstand von max. 500 Metern. Bei den Anpassungen werden folgende Möglichkeiten betrachtet:

- Einrichtung einer neuen Haltestelle auf einer Linie mit ihrem bestehenden Linienweg
- Einrichtung einer neuen Haltestelle mit der Erweiterung des bestehenden Linienwegs.
- Einrichten einer Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg (falls nicht ausreicht), um das Tourismus- bzw. Freizeitziel zu erschließen. Einige POI werden auf Grund eines zu hohen Erschließungsaufwandes nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen.

Alle bedeutenden Sehenswürdigkeiten im Naturpark sind bereits mit dem bestehenden Busliniennetz erschlossen. Für eine flächendeckende Erreichbarkeit sind vorrangig im bestehenden Liniennetz weitere Haltestellen und geringfügige Anpassungen am Liniennetz vorzunehmen.

Tabelle 13: Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes

Sehenswürdigkeiten/ Touristische POIs	Einrichtung neuer Haltestelle (im bestehenden Liniennetz)	Erweiterung des Liniennetzes	POI nicht einbinden (Erschließungsaufwand unverhältnismäßig groß)
Tourismus- und Freizeitangebote			
Besucher- Goldbergwerk - Untere-Tiefe-Tal- Stollen Goldhausen		Einbindung in Linie 550 (NVV), Haltestelle Turmweg	
Donnersbergwarte	Linie 497: Haltestelle Mäuseturm Obermarsberg- Giershagen		
Fußballplatz VfL Giershagen / Schützenhalle		Einbindung Linie 497: Haltestelle Fußballplatz / Schützenhalle	
Sportplatz Leitmar			X

Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes			
Sehenswürdigkeiten/ Touristische POIs	Einrichtung neuer Haltestelle (im bestehenden Linienetz)	Erweiterung des Linienetzes	POI nicht einbinden (Erschließungsaufwand unverhältnismäßig groß)
TuS Alemannia Rösenbeck	Linie 483: Haltestelle Fußballplatz Rösenbeck		
Burgruine Altenfils			X über Haltestelle Fußballplatz Rösenbeck erreichbar
Marienkapelle Bontkirchen			X
Dommelturm			X über 506 Abzw. Dommelhof angeschlossen (Fußweg 20 Min.)
Kneipp Tretbecken und Spielplatz Messinghausen			X
Klippe Benkhausen	AST 580.4: Haltestelle Benkhausen Klippe		
Sommerodelbahn Willingen		Einbindung Linie 382: Haltestelle Sommerodelbahn Willingen und Skilift Willingen Anbindung von Ferienwohnungen notwendig	
Mühlenkopfschanze		Einbindung Linie R48: Haltestelle Mühlkopfschanze Anbindung von Ferienwohnungen notwendig	
Wanderparkplätze			
Priesterberg			X
Sametholz	Linie R91: Haltestelle Sametholz		
Freizeitanlage Grube Reinhard (Meilerplatz) / Kluskapelle/kirche		Einbindung Linie 497: Haltestelle Kluskapelle / Grube Reinhard	
Niedermühle		Linie 385: Haltestelle Wanderparkplatz Niedermühle	
Langer Grund	Linie R91: Haltestelle Langer Grund		

Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes

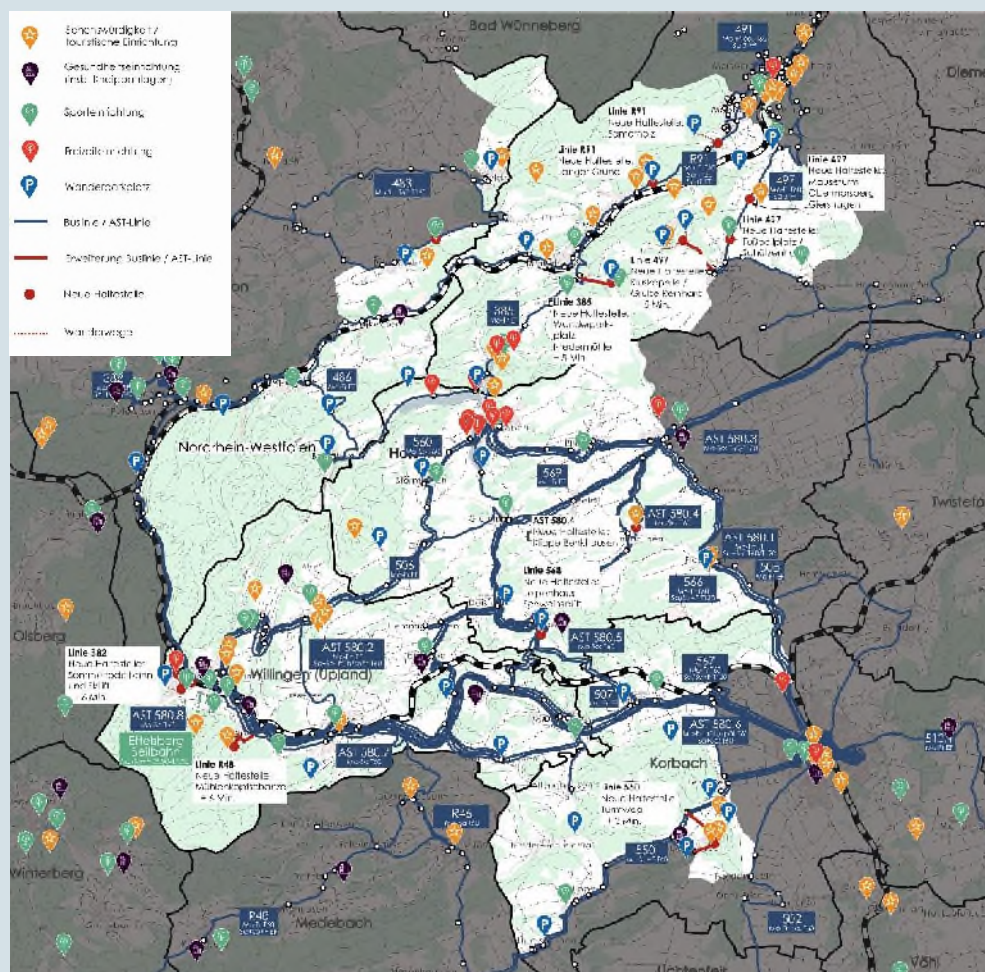
Sehenswürdigkeiten/ Touristische POIs	Einrichtung neuer Haltestelle (im bestehenden Linienetz)	Erweiterung des Linienetzes	POI nicht einbinden (Erschließungsaufwand unverhältnismäßig groß)
Dommel			X über 506 Abzw. Dommelhof angeschlossen (Fußweg 20 Min.)
Loipenhaus Schweinsbühl	Linie 568 Haltestelle: Loipenhaus Schweinsbühl		
Raumbergsteich			X

Ziele

Im Einklang mit der Optimierung von ÖPNV-Taktungen (siehe Maßnahme 1) ergänzte die Ausweitung des Haltestellennetzes die Gewährleistung eines gestärkten qualitativen ÖPNV-Angebotes im Naturpark Diemelsee.

Plan/ Grafik

Abbildung 20: Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes



Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes	
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)	
■ Detaillierte Prüfung zur Einbindung weiterer Haltestellen ■ Einrichtung der Haltestellen	
Zielgruppe Bürger:innen und Gäste	
Zuständigkeit (Erstakteure) Baulastträger (vorrangig Kommunen)	
Partner / Beteiligte Landkreis Waldeck-Frankenberg, Hochsauerlandkreis, NVV, NWL, EWF, RLG, WestfalenBus, Deutsche Bahn, Land NRW, Land Hessen, Naturpark Diemelsee	
Synergien mit anderen Planungen Maßnahme 1: Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten	
Umsetzbarkeit 	
Grobschätzung erwarteter Kosten 	
Fördermöglichkeiten Land Hessen ■ Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz ■ Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der regionalen Entwicklung Teil II, Ziffer 7: Tourismus Land NRW ■ Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW	
Priorisierung 	

Ausgestaltung der Bahnhöfe und Parkplätze als zentrale Eingangsorte

Beschreibung

Die Anreise in den Naturpark Diemelsee erfolgt entweder mit dem Zug oder dem eigenen Auto. Entsprechend sind die Bahnhöfe (und größeren Parkplätze) als zentrale Eingangsorte auszugestalten. Die Eingangsorte bilden den touristischen Einstieg in den Naturpark Diemelsee, sind aber auch Orte, an denen eine Entscheidung über die weitere Verkehrsmittelwahl für die Fortbewegung in Naturpark fällt. Dies beinhaltet z.B. die gezielte Ansiedlung von Bike- und Carsharing-Angeboten. Die Eingangsorte müssen neben einem attraktiven und durchgehenden ÖPNV-Angebot (überregionale Anbindung mit dem SPNV und regionales Angebot mit dem ÖV) eine direkte Einbindung ins touristische Radwegenetz bieten, ausreichend und qualitativ hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder sind vorzuhalten, die durch Ladestationen und Leihoptionen für E-Bikes ergänzt werden.

Funktionen von „Eingangsorten“:

- Orientierung im Raum (Aushänge, Kartenmaterial)
- Informationen über touristische Angebote und Übernachtungsmöglichkeiten
- Informationen über Mobilitätsoptionen (Kfz-Abstellmöglichkeiten und alternative Umstiegsmöglichkeiten u.a. ÖPNV-Nutzung, Fahrrad)
- Zentraler Anlaufpunkt (ggf. persönliche Beratung an Touristeninfo)
- Gästekarte und Ermäßigungen

Entsprechend der verkehrlichen Bedeutung für den Freizeitverkehr in überörtlichen (Kategorie A) und örtlicher (Kategorie B) Sinne werden die zentralen Bahnhöfe (und dazugehörigen Parkgelegenheiten) der zwei Kategorien von Eingangsorten zugeordnet.

Tabelle 14: Eingangsorte der Kategorie A und B

Eingangsorte Kategorie A	Eingangsorte Kategorie B
■ Marsberg ■ Heringhausen ■ Brilon-Wald ■ Willingen ■ Korbach ■ Bad Arolsen	■ Bredelar ■ Hoppecke ■ Brilon Stadt ■ Usseln ■ Adorf

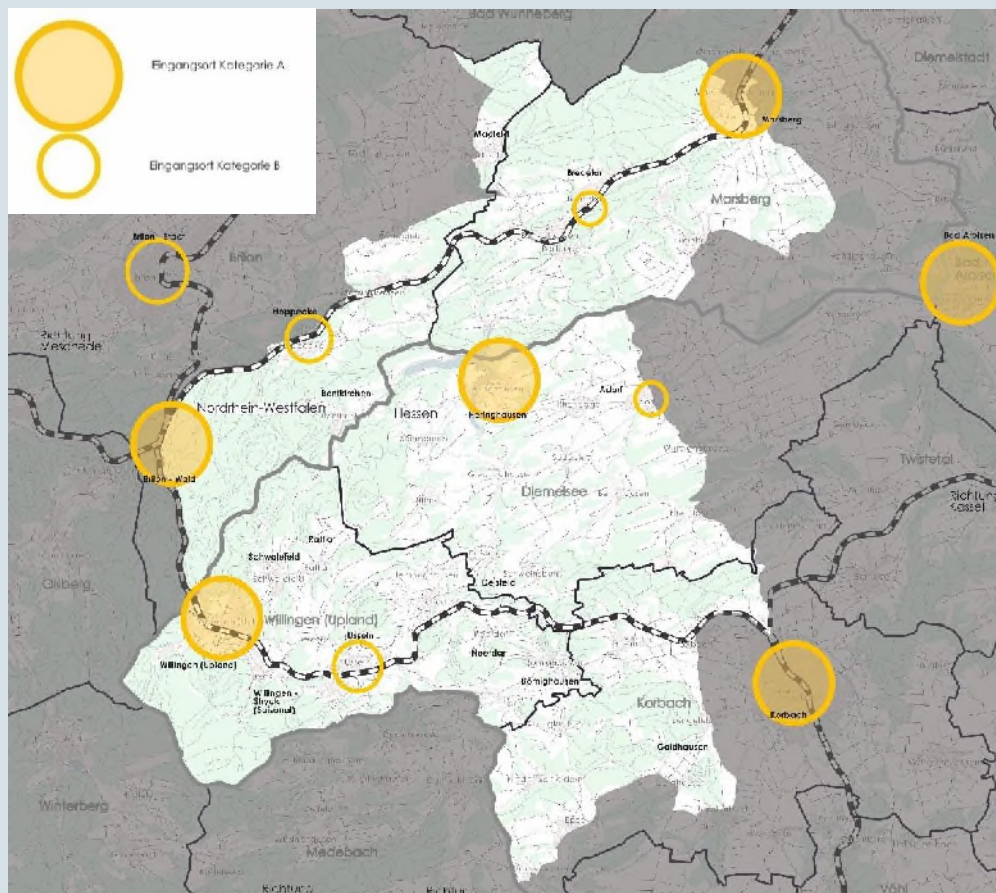
Ziele

Angestrebt wird eine Schaffung durchgängiger nachhaltiger Mobilitätsketten und eine frühzeitig Informationsbereitstellung für die Gäste zu den Möglichkeiten einer autounabhängigen Mobilität im Naturpark.

Ausgestaltung der Bahnhöfe und Parkplätze als zentrale Eingangsorte

Plan / Grafik

Abbildung 21: Eingangsorte



Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)

Zunächst Aus- und Umbau der Eingangsorte der Kategorie A

Zielgruppe

Bewohner:innen und Gäste

Zuständigkeit (Erstakteure)

Gemeinden, Deutsche Bahn

Partner / Beteiligte

NVV, NWL, EWF, RLG, WestfalenBus, Land NRW, Land Hessen, Touristiker, Naturpark Diemelsee

Synergien mit anderen Planungen

Maßnahme: Einrichtung von Umstiegsorten

Maßnahme: Ausbau von Sharingangeboten

Ausgestaltung der Bahnhöfe und Parkplätze als zentrale Eingangsorte	
Umsetzbarkeit	
Grobschätzung erwarteter Kosten	
Fördermöglichkeiten	■ In 2023 verfügt der Naturpark über Gelder zur Förderung nachhaltiger Mobilität als Einstieg in die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Bund ■ Kommunalrichtlinie - Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität - Errichtung von Mobilitätsstationen (50 %)
Priorisierung	

Einrichtung von Umstiegsorten

Beschreibung

Für eine Verbesserung der Schnittstellen an Verknüpfungspunkten als regionale Gesamtkonzeption (Park and Ride, Bike and Ride, E-Mobilität, Wegweisung, Fahrgastinformation, Fahrrad Mitnahme, Ladeinfrastruktur etc.) wird die Ausgestaltung von Umstiegsorten als eine wesentliche Maßnahme gesehen. Zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes ist ein ausgeweitetes ÖPNV-Angebot, woran andockend multimodale Verknüpfungsmöglichkeiten aufbauen. Die Vereinfachung des Zugangs und der Fortbewegung der Gäste innerhalb des Naturparks ist im Anschluss an die Eingangsorte sicherzustellen. Bereits gegenwärtig relevante Verknüpfungspunkte zwischen unterschiedlichen Mobilitätsangeboten sowie zukünftige Umstiegsmöglichkeiten zielen darauf, insbesondere auch die Überbrückung der „letzten Meile“ und die Erschließung (freizeit-) touristischer Highlights (POIs sowie Rad und Wanderrouten) zu gewährleisten. Die Integration touristischer Vor-Ort-Mobilität in das ÖPNV-Angebot verzahnt den Alltags- und Freizeitverkehr. Auf Grundlage der jeweiligen verkehrlichen Bedeutung wird zwischen Umstiegsorten der Kategorie A (überwiegend auf Korridoren der Kategorie A und B) und Umstiegsorten der Kategorie B hinsichtlich ihrer Ausstattung unterschieden:

Ausstattungsmerkmale der Umstiegsorte	Umstiegsorte Kategorie A	Umstiegsorte Kategorie B
Bahn	(x)	-
Bus	x	x
P+R	x	(x)
B+R	x	x
Carsharing	x	(x)
Bikesharing	x	x
Ladestation Pkw/E-Bike	x	x
Lastenfahrrad	x	(x)
Information	x	x

Eine detaillierte Maßnahmenauflistung in den einzelnen Kommunen ist dem Anhang zu entnehmen.

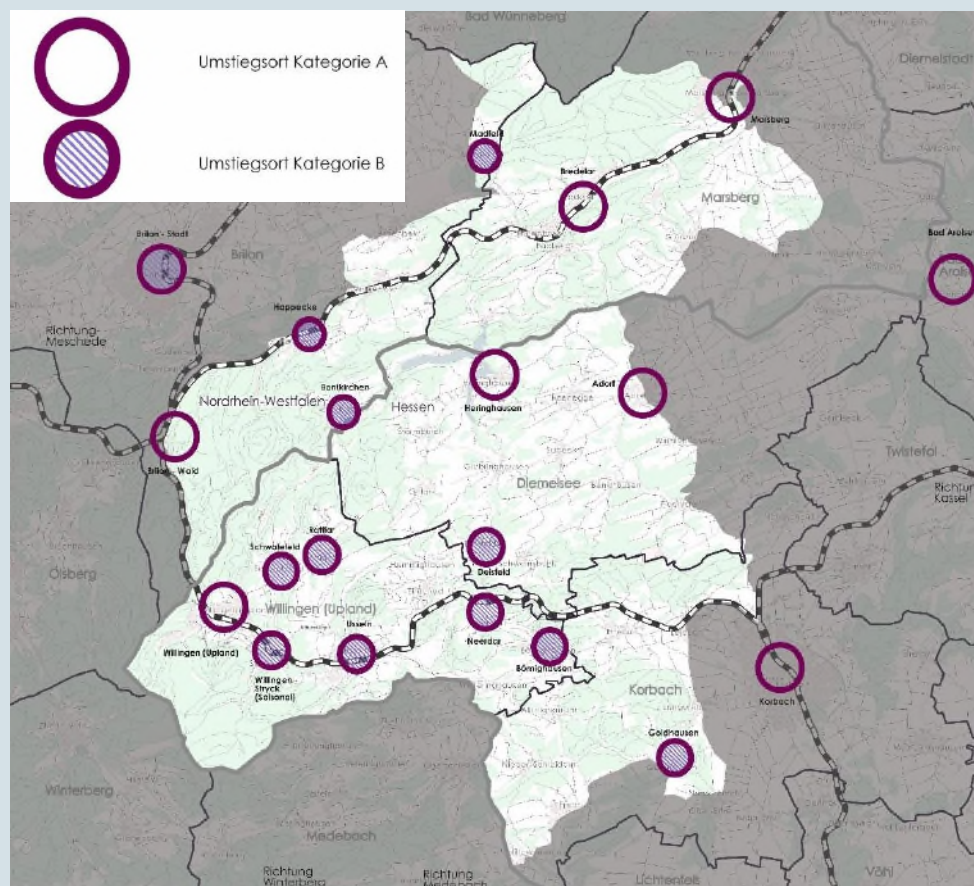
Ziele

Die Ausgestaltung von Umstiegsorten zielt auf die Sicherung einer nachhaltigen Erreichbarkeit vor Ort (v.a. Bus und Bahn) sowie der Gestaltung einer attraktiven Anschlussmobilität vor Ort ab. Überlagernd mit einer Informationsbereitstellung über touristische Sehenswürdigkeiten wird das Touristikangebot attraktiviert.

Einrichtung von Umstiegsorten

Plan / Grafik

Abbildung 22: Umstiegsorte der Kategorie A und B



Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)

Schrittweise Ausgestaltung der Umstiegsorte der Kategorie A und dann B.

Zielgruppe

Gäste und Einheimische

Zuständigkeit (Erstakteure)

Gemeinden

Partner / Beteiligte

NVV, NWL, EWF, RLG, WestfalenBus, Deutsche Bahn, Land NRW, Land Hessen, Naturpark Diemelsee, Mobilitätsdienstleister

Synergien mit anderen Planungen

Ausgestaltung der Bahnhöfe und Parkplätze als zentrale „Eingangsorte“

Umsetzbarkeit



Einrichtung von Umstiegsorten
Grobschätzung erwarteter Kosten 
Fördermöglichkeiten Bund ■ Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr (80 %) ■ Kommunalrichtlinie - Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität - Errichtung von Mobilitätsstationen (50 %)
Priorisierung 

Eventverkehre konsequent anbieten und bewerben

Beschreibung

Eventverkehre bieten die Möglichkeit gezielt eine hohe Nachfrage für einen kurzen Zeitraum zu generieren, regulären ÖPNV-Nichtnutzern die Vorteile des ÖPNV aufzuzeigen und sind ein wichtiger Baustein für freizeitbezogene Mobilität. Insbesondere der NVP des Hochsauerlandkreises benennt im Bereich Freizeit- und Tourismusverkehr einen Schwerpunkt auf Eventverkehre. Insbesondere ab den Eingangsorten der Kategorie A sind die Eventverkehre im Rahmen des ausgeweiteten Gästekartenangebot möglichst kostenlos anzubieten. Folgende Attraktionen und Sehenswürdigkeiten sind durch gesonderte Bedienungsausweitungen zu unterstützen (Wichtiger Relevanz aufgrund von Nennung in geltenden NVPs):

- an den Sonderzügen auf der „Uplandbahn“ zum Weltcup-Skispringen an der Mühlenkopfschanze bei Willingen (temporäre Nutzung des sonst inaktiven Bahnhaltepunktes Willingen-Stryck (=saisonaler Umstiegsort der Kategorie B))
- an den Nachtbussen aus dem Hochsauerlandkreis nach Willingen (Ausrichtung auf nächtliche Freizeitverkehre und besondere Anlässe (Volksfeste, Silvester und Feiertage))
- Sonderbusse zum Briloner Schnadezug

Ziele

Mittels einem gestärkten Bedienungsangebot und -häufigkeit können insbesondere die Strecken zwischen Übernachtungsbetrieben und Sehenswürdigkeiten ohne auf den eigenen PKW angewiesen zu sein, zurückgelegt werden.

Plan / Grafik

Abbildung 23: Saisonaler Busverkehr⁵³



Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)

⁵³ FewoZentrale Willingen MM Konzepte GmbH: Bus-Shuttle von Schwalefeld / Rattlar und Usseln. Online unter <https://www.fewozentrale-willingen.de/info-skispringen.html>

Eventverkehre konsequent anbieten und bewerben
■ Einrichtung regelmäßiger Eventverkehre ■ Bewerbung der Möglichkeiten autounabhängig an- und abzureisen
Zielgruppe Gäste des Naturpark Diemelsee und der Umgebung
Zuständigkeit (Erstakteure) Veranstalter und Kommunen
Partner / Beteiligte NVV, NWL, EWF, RLG, WestfalenBus, Deutsche Bahn, Land NRW, Land Hessen, Naturpark Diemelsee
Synergien mit anderen Planungen ■ Aussagen der NVP vom Hochsauerlandkreis und Hessen ■ Maßnahme: Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten
Umsetzbarkeit 
Grobschätzung erwarteter Kosten 
Fördermöglichkeiten Möglichkeit der Einbeziehung privater Akteure in die Finanzierung
Priorisierung 

5.4 Handlungsstrategie: Harmonisierung von Ticketing und Tarifen

Ein wichtiges Thema, um die Nutzung von ÖPNV-Angeboten zu sichern und eine weitere Attraktivierung zu erreichen, ist - neben der Angebotsvielfalt und -ausweitung - das Ticketing. Die Nutzung sollte im Preis attraktiv und in der Zusammenstellung der Tarife für alle Nutzergruppen nachvollziehbar sein. Ein einheitliches Zugangssystem und ein länderübergreifendes Angebot stärken die intuitive Nutzungsmöglichkeit von ÖPNV-Angeboten.

Die nachfolgenden Maßnahmensteckbriefen widmen sich einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des Ticketing und angepassten Tarifen.

Tabelle 15: Maßnahmenübersicht Handlungsstrategie: Harmonisierung von Ticketing und Tarifen

Maßnahmentitel	Priorität	Kostenschätzung	Umsetzbarkeit
Optimierung von Ticketangeboten	!!!	€€€	▶▶▶
Digitalisierung der Gästekarte(n)	!!!	€€€	▶▶▶
Bündelung der Informationen zur Anreise in den Naturpark Diemelsee	!!!	€€€	▶▶▶
Entwicklung neuer Finanzierungsquellen für Mobilität im Naturpark	!!!	€€€	▶▶▶

Optimierung von Ticketangeboten	
Beschreibung	Neben einem verbesserten Angebot der Gästekarten gilt es eine prinzipielle Optimierung der Ticketangebote aus touristischer Sicht zu erzielen. Die Möglichkeit zur Ausdehnung und bundeslandübergreifenden Tarifierung (für alle Verkehrsträger des SPNV und ÖPNV) wird empfohlen. Mit dem Deutschlandticket als Nachfolger des 9 Euro Tickets wird ein bundesweites ÖPNV-Ticket als Flatrate-Tarif eingeführt. Dennoch kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle Gäste über ein Deutschlandticket verfügen werden. Vorschläge zu Übergangstarifen bzw. neuen Tarifformen für unterschiedliche Ansprüche: ■ Länderübergreifende Tages- und Wochenkarte ■ Länderübergreifende Fahrradmitnahme ■ Kombiticket (Bei Nutzung einer P+R-Platzes wird eine Nutzung des ÖPNV-Angebotes ermäßigt oder kostenlos gewährt) ■ Entwicklung der Gästekarten zu einer Mobilitätskarte zur Nutzung aller Mobilitätsangebote vor Ort (siehe nachfolgende Maßnahme) Die Gäste können sich neben der Nutzung von ÖPNV-Angeboten vor Ort auch vor dem Antritt ihrer Anreise zum Naturpark Diemelsee bereits informieren und ihre vor-Ort-Mobilität organisieren. Die Nutzung von Eventverkehren ist kostenfrei anzubieten.
Ziele	Vergünstigte und verknüpfte Ticketmöglichkeiten (Sharingangebote und ÖPNV-Nutzung) stellen ein neues Angebot speziell für neue Nutzergruppen dar und gewährleisten auch Bürger:innen im Naturpark ein attraktives Angebot.
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)	Klärung der Möglichkeiten zu tariflichen Anpassungen in den zuständigen Tarifkommissionen
Zielgruppe	Bürger:innen und Gäste
Zuständigkeit (Erstakteure)	NVV, NWL
Partner / Beteiligte	Landkreis Waldeck-Frankenberg und Hochsauerlandkreis, EWF, Kommunen, RLG, WestfalenBus, Deutsche Bahn, Land NRW, Land Hessen, Naturpark Diemelsee
Synergien mit anderen Planungen	Maßnahme: Digitalisierung der Gästekarten

Optimierung von Ticketangeboten	
Umsetzbarkeit	
Grobschätzung erwarteter Kosten	
Fördermöglichkeiten	/
Priorisierung	

Digitalisierung der Gästekarte(n)
Beschreibung Für die im Naturpark Diemelsee geltende Gästekarte MeineCardPlus sind gegenwärtige Planungen für eine mögliche räumliche Ausweitung in der Verhandlung. Bei einer Zertifizierung der GrimmHeimat ist eine Zieldefinition, dass die MeineCardPlus als Standard festlegt wird. Einhergehend sind Planungen zu einer Digitalisierung der Gästekarte SauerlandCard in der Umsetzung. Mit Hilfe von digitalisierten Kurkarten könnten die Nutzer:innen die Kartenvorteile – insbesondere die ÖPNV-Ermäßigungen – bereits bei der Anreise zum Naturpark nutzen. Eine Steuerung der Verkehrsmittelwahl zu Anreise könnte somit bereits im Heimatort vor dem eigentlichen Aufenthalt im Naturpark durchgeführt und eine deutliche Reduzierung von Umweltbelastungen umgesetzt werden. Als ergänzenden Anreiz sind Ermäßigungen für ÖPNV-Buchungen oder Sharingangebote bei einer vorzeitigen Buchung vorzusehen. Langfristig ist eine Weiterentwicklung zu einer multimodalen Mobilitätskarte (aller Verkehrsmittel) zur Nutzung von Gästen sowie Einheimischen anzustreben.
Ziele ■ Lenkung auf umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl für Anreise ■ Möglichkeit der Gewährung von Ermäßigungen für ÖPNV-Buchungen und/oder Sharingangebote ■ Vereinfachte Bewerbung und Kundenkommunikation über digitale Kanäle
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten) Bei zukünftigen digitalen Gästekarten sind Fahrgastzählungen mittels elektronische Erfassungssysteme zu etablieren
Zielgruppe Gäste
Zuständigkeit (Erstakteure) GrimmHeimat, Sauerland Tourismus
Partner / Beteiligte Naturpark Diemelsee
Synergien mit anderen Planungen ■ Maßnahme: Eventverkehre konsequent anbieten und bewerben ■ Maßnahme: Harmonisierung der unterschiedlichen Fahrplanauskunftsplattformen in verschiedenen Tarifgebieten mit den vorhandenen Verkehrsträgern
Umsetzbarkeit 

Digitalisierung der Gästekarte(n)
Grobschätzung erwarteter Kosten 
Fördermöglichkeiten /
Priorisierung 

Bündelung der Informationen zur Anreise in den Naturpark Diemelsee	
Beschreibung	Eine Homepage ist die digitale Visitenkarte des Naturparks Diemelsee und seines Angebotes. Sie bietet eine zentrale Schnittstelle, auf der relevante Informationen über touristische Sehenswürdigkeiten sowie Mobilitätsangeboten, digitale Fahrplanauskunft, Darstellung des Streckennetzes und dem Anrufsammeltaxi-Angebot bereitgestellt werden. Die kompakte Informationsbereitstellung zu Anreisemöglichkeiten in den Naturpark ist auf der eigenen Website des Naturparks Diemelsee (https://www.naturpark-diemelsee.de) zu integrieren. Weiterhin stellt die integrierte Weiterleitung zu individuellen Internetauftritten der Gemeinden und Städten eine nutzer:innengerechte Möglichkeit dar, über Angebote (Tourismus und Mobilität) zu informieren. Die ergänzende Integrierung der interaktiven Buchungsmöglichkeit ermöglicht eine schnelle Buchung von ÖPNV-Tickets sowie eine Informationsbereitstellung des aktuellen Standes im Angebot. Für den Bereich des NVV besteht diese Möglichkeit bereits. Ausgehend von der Unterkunft oder dem aktuellen Standort wird die nächstgelegene Haltestelle und die dortigen Mobilitätsoptionen angezeigt. Zusätzlich sind digitale Abfahrtsinformationen vor Ort an zentralen Stellen im Naturpark (POI, Rathäuser) durch Abfahrtsmonitore und Hinweisschilder zu nahegelegenen Haltestellen vorzusehen, um Orientierung für Ortsunkundige zu schaffen.
Ziele	Senkung der Zugangshürden zum Umweltverbund Frühzeitige Möglichkeit zur Lenkung der Verkehrsmittelwahl der Gäste vor Anreise in den Naturpark sowie vor Ort
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)	■ Prüfung der technischen Umsetzbarkeit ■ Schaffung der länderübergreifende Informationsplattform ■ Einrichtung von Abfahrtsmonitoren und Hinweisschildern in den Kommunen
Zielgruppe	Gäste
Zuständigkeit (Erstakteure)	NVV und NWL
Partner / Beteiligte	Landkreis Waldeck-Frankenberg und Hochsauerlandkreis, EWF, Kommunen, RLG, WestfalenBus, Deutsche Bahn, Land NRW, Land Hessen, Naturpark Diemelsee

Bündelung der Informationen zur Anreise in den Naturpark Diemelsee	
Synergien mit anderen Planungen	
Maßnahme: Digitalisierung der Gästekarten	
Umsetzbarkeit	
	
Grobschätzung erwarteter Kosten	
	
Fördermöglichkeiten	
/	
Priorisierung	
	

Entwicklung neuer Finanzierungsquellen für Mobilität im Naturpark

Beschreibung

Der Naturpark Diemelsee und seine verbandszugehörigen Kommunen (und Kreise) haben sich zum Ziel gesetzt, den ÖPNV zu stärken. Das Mobilitätskonzept und bereits der Naturparkplan umfassen eine Vielzahl von Maßnahmen, die für die Erreichung dieses Ziels erforderlich sind. Zur Finanzierung der notwendigen Verbesserungen im ÖPNV ist der bestehende Finanzrahmen bereits heute nicht mehr ausreichend. Steigende Kosten im Personal- und Energiebereich sowie die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen erhöhen den Finanzbedarf zusätzlich. Außerdem haben die steigenden Energiepreise in Folge des Russland-Ukraine-Konfliktes sowie die Nachwirkungen der Covid-19-Pandemie enorme Mehrkosten für den öffentlichen Nahverkehr bundesweit hervorgerufen.

Grundsätzlich gibt es vier Möglichkeiten für die Finanzierung:

- Finanzierung durch Nachfrage- und/oder Tarifsteigerungen (Nutzerfinanzierung)
- Zusätzliche öffentliche Zuschüsse
- Kostensenkungen an anderer Stelle/Einsparungen im ÖPNV
- Finanzierung durch Dritte (Nutznießerfinanzierung)

Eine Nachfragesteigerung kann nur durch eine weitere Steigerung der Attraktivität und eine gezielte Optimierung des ÖPNV-Angebotes realisiert werden. Begleitmaßnahmen wie eine Ausweitung des Parkraum- und Mobilitätsmanagements können die Wettbewerbsposition des ÖPNV verbessern und dort zusätzliche Fahrgeldeinnahmen generieren.

Von einem attraktiven ÖPNV-Angebot profitieren viele Gruppen. Finanziert wird der ÖPNV bislang aber von den Nutzenden, d. h. von den Fahrgästen und der öffentlichen Hand. Die Frage, ob und inwieweit weitere Nutznießer auch zur direkten Finanzierung des ÖPNV herangezogen bzw. gewonnen werden können, wird in Deutschland bislang wenig betrachtet. Sie könnte in Zukunft mit Blick auf die immer schwieriger werdende Finanzierung des ÖPNV eine zunehmende Rolle spielen. Mögliche Umsetzungsansätze mit Blick auf Freizeitverkehre könnten bspw. sein:

- Hotel-/ Gästeabgabe (ausgehend von rund 1.400.000 Übernachtungen (2019) würden bei einer Pauschale von 20 ct rund 280.000 Euro, bei einer Pauschale von 1 Euro rund 1.4 Millionen Euro für an zusätzlicher Finanzierung erzeugt werden kann)
- Bürgerticket (mit dem Deutschlandticket als Nachfolgeprodukt des 9 Euro Tickets ist eine deutliche Zunahme von Fahrten im ÖPNV in Verdichtungsräumen, auf den ausgeprägten Pendlerrelationen und auf Relationen mit hoher Bedeutung im Freizeitverkehr zu erwarten. Dies setzt voraus, dass ein leicht verständliches und attraktives Bedienungsangebot auch im ländlichen Raum vorhanden ist. Die konkrete Finanzierung ist

Entwicklung neuer Finanzierungsquellen für Mobilität im Naturpark	
noch in Abstimmung, es ist jedoch davon auszugehen, dass keine wesentlichen Erhöhungen in der Grundfinanzierung zu erwarten sind.) ■ Kommunale Parkplatzsteuer (Erhebung von Gebühren für die Parkplatznutzung sollten zur Finanzierung von Mobilitätsalternativen zum Auto eingesetzt werden. Zusätzlich können Verkehre hinsichtlich der Auslastung von touristischen Zielen gelenkt werden.)	
Ziele	Neue Finanzierungsquellen für Mobilität erschließen
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)	■ Klärung der Möglichkeiten zur Erhebung einer Mobilitätsabgabe ■ Einführung von Parkraummanagementmaßnahmen in den Kommunen ■ Austausch mit anderen Naturparks suchen, z. B. Anknüpfung an Sauerland-App, Projekt AIR zur Besucherlenkung)
Zielgruppe	Bürger:innen und Gäste
Zuständigkeit (Erstakteure)	GrimmHeimat, NVV und RLG, Sauerland-Tourismus, Landkreis Waldeck-Frankenberg und Hochsauerlandkreis, EWF, Kommunen, WestfalenBus, Deutsche Bahn, Land NRW, Land Hessen
Partner / Beteiligte	Naturpark Diemelsee
Synergien mit anderen Planungen	Maßnahme: Digitalisierung der Gästekarten
Umsetzbarkeit	
Grobschätzung erwarteter Kosten	
Fördermöglichkeiten	
Priorisierung	

5.5 Handlungsstrategie: Verbesserung der Informationen, des Vertriebes und des Services auch vor dem Hintergrund Digitalisierung

Touristische Mobilität profitiert unmittelbar von funktionierenden Systemen des öffentlichen Personennahverkehrs. Alle Angebote müssen in einer entsprechenden Kommunikationsstrategie eingebunden werden, um während des Informations- und Buchungsprozesses attraktiv für den zukünftigen Gast zu sein. Sobald Gäste mit dem eigenen Pkw angereist sind und erst vor Ort über Angebote zu nachhaltigen Verkehrsangeboten informiert werden, sind die Erfolgsaussichten auf die Substitution der eigenen Pkw-Fahrt zu Gunsten des Umweltverbundes deutlich geringer. Die Verkehrsmittelwahl für die Anreise und Fortbewegung vor Ort wird bereits am Heimatort, also vor dem eigentlichen Aufenthalt, getroffen. Besonderer Fokus ist daher auf die Informationsbereitstellung und -präsentation im Voraus des Aufenthaltes zu legen, um Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl nehmen zu können. Meist digital informieren sich Gäste und müssen daher einfach zugänglich und leicht verständlich Informationen über die attraktiven und umweltfreundlichen Mobilitätsangebote im Naturpark Diemelsee erhalten. Als Grundlage sind weiterhin die Serviceangebote und transparente Informationsbereitstellung vor Ort zu gestalten.

Tabelle 16: Maßnahmenübersicht Handlungsstrategie: Verbesserung der Informationen, des Vertriebes und des Services auch vor dem Hintergrund Digitalisierung

Maßnahmentitel	Priorität	Kosten-schätzung	Umsetzbarkeit
Vor Ort: Informationsbereitstellung an Haltestellen, an Sehenswürdigkeiten und in Fahrzeugen und WLAN an zentralen Haltestellen	!!!	€€€	▶▶▶
Unterwegs: Informationsbereitstellung in Echtzeiten	!!!	€€€	▶▶▶
Möglichkeit zur Gewährung bundeslandübergreifender Mobilitätsgarantien	!!!	€€€	▶▶▶
Harmonisierung der unterschiedlichen Fahrplan- auskunftsplattformen in verschiedenen Tarifgebieten mit den vorhandenen Verkehrsträgern	!!!	€€€	▶▶▶
Mobilität im Naturpark: Einheitliches Marketing	!!!	€€€	▶▶▶

Vor Ort: Informationsbereitstellung an Haltestellen, an Sehenswürdigkeiten und in Fahrzeugen

Beschreibung

Eine aktuelle Informationsbereitstellung in Echtzeit über Ankunfts- und Abfahrzeiten im Bus- und Bahnverkehr ist ein wichtiges Qualitäts- und Serviceversprechen für den ÖPNV. Aktuell bestehen Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an folgenden Bahnhöfen/Haltestellen: Brilon am Markt, Brilon-Stadt, Bahnhof, Brilon-Wald, Marsberg, Marsberg-Bredelar, Korbach und Willingen.⁵⁴ Für eine komfortable Nutzung des ÖPNV-Angebotes können dynamische Fahrgastinformationen über Monitore die aktuelle Situation der genauen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse und Züge in Echtzeit darstellen. Über Live-Schaltung in Verknüpfung mit den Bussen, wird an zentralen Verknüpfungsstellen die aktuelle Situation der Fahrzeuge hinsichtlich Verspätungen oder anderen Störungen abgebildet. Voraussetzung ist die Daten- und Positionsübertragung zwischen Fahrzeug und Informationsmedium via Betriebsleitsysteme. Auf einigen Busverbindungen sind bereits elektronische Erfassungssysteme installiert bzw. bei Bus-Neubeschaffungen werden diese demnächst eingebaut. (Hierbei ist im Rahmen der digitalisierten GästeCard auch die Fahrzeugnutzung der Fahrgäste mit zu erfassen und auszuwerten.) Ergänzend zu herkömmlichen DFI-Anzeigern mit einer ÖPNV-Information können auch die ergänzenden Mobilitätsangebote (E-Bike-Sharing, Car-Sharing, etc.) und deren Auslastung an kombinierten Info-Stelen digital angezeigt werden. Für eine attraktive Nutzung der digitalen Möglichkeiten von Sharing- und ÖPNV-Angeboten, Ladeinfrastruktur sowie digitale Ticketbuchung ist die Bereitstellung von kostenlosem WLAN an zentralen Haltestellen und in den Fahrzeugen eine einhergehende Maßnahme vorzusehen. Ergänzend ist weiterhin an den Haltestellen auch analog über die situationsspezifischen Mobilitätsangebote zu informieren. Neben der digitalen Informationsbereitstellung an den Umstiegsorten ist auch innerhalb von touristischen Einrichtungen (Museen, Kinos, etc.) die Etablierung von Monitoren zur Auskunft über bestehende Mobilitätsangebote zu etablieren.

Ziele

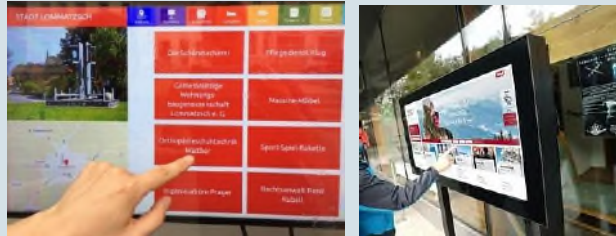
- Aktuelle Informationsbereitstellung in Echtzeit als wichtiges Qualitäts- und Serviceversprechen für den ÖPNV, insbesondere auch für Ortsunkundige
- Eine kostenlose WLAN-Nutzung unterstützt die Etablierung der angestrebten Verknüpfungsmöglichkeiten und die vereinfachte Nutzung von Sharingangeboten und digitaler Ticketbuchung.
- Gewährleistung einer digitalen Angebotsverknüpfung für die Nutzenden.

⁵⁴ Hochsauerlandkreis (2019): Hochsauerlandkreis Nahverkehrsplan 2019-2023, S. 149 ff.

Vor Ort: Informationsbereitstellung an Haltestellen, an Sehenswürdigkeiten und in Fahrzeugen

Plan / Grafik

Abbildung 24: Referenzfotos für digitale Informationsbereitstellung⁵⁵



Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)

- Nutzung der Förderung von NVV bzw. NWL und ZRL, um einen Ausbau der Anlagen anzustoßen
- Sicherstellung der technischen Schnittstellen für die Bereitstellung von Echtzeitinformationen
- Eine Umsetzung wird zunächst an allen Eingangsorten der Kategorie A und langfristig auch an Eingangsorten der Kategorie B empfohlen

Zielgruppe

Gäste, Pendler:innen und Alltagsfahrer:innen

Zuständigkeit (Erstakteure)

Kommunen, NVV, NWL und ZRL

Partner / Beteiligte

Landkreis Waldeck-Frankenberg und Hochsauerlandkreis, EWF, Kommunen, RLG, WestfalenBus, Deutsche Bahn, Naturpark Diemelsee

Synergien mit anderen Planungen

Maßnahme „Unterwegs: Informationsbereitstellung in Echtzeit“

Umsetzbarkeit



Grobschätzung erwarteter Kosten



Fördermöglichkeiten

In 2023 verfügt der Naturpark über Gelder zur Förderung nachhaltiger Mobilität als Einstieg in die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Bund

Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) - Errichtung von Mobilitätsstationen

Priorisierung



⁵⁵ <https://www.haaseundmartin.de/tourismusloesungen-tourismusstationen.php>

Unterwegs: Informationsbereitstellung in Echtzeiten	
Beschreibung	Ergänzend zur Informationsbereitstellung in Echtzeiten an den Verknüpfungs- und Umstiegsorte sind auch in den Fahrzeugen (Züge und Busse) selber die Informationen über Anschlüsse anzuzeigen. Es können ortsspezifisch digitale Hinweise auf die Dauer des Fußwegs und/oder per Fahrrad zur Haltestelle integriert werden. Weiterhin kann über die nächsten Mobilitätsangebote, Sharingmöglichkeiten oder touristische Sehenswürdigkeiten informiert werden. Die Bereitstellung von Informationen über die aktuelle Fahrt, Anschlussmöglichkeiten sowie weiteren ergänzenden Mobilitätsangeboten und deren Auslastung wird in einzelnen Zügen/Bussen bereits in Teilen umgesetzt. Voraussetzung ist die Daten- und Positionsübertragung zwischen Fahrzeug und Informationsmedium via Betriebsleitsysteme.
Ziele	Die aktuelle Bereitstellung von Informationen über die aktuelle Fahrt und Anschlussmöglichkeiten in Echtzeitinformation gewährleistet ein attraktives Angebot während der Fahrt.
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)	■ Ausstattung der Fahrzeuge mit Auskunftsmonitoren und technischen Schnittstellen in künftigen Ausschreibungen vorsehen ■ Technische Nachrüstung prüfen ■ Verständigung über länderübergreifend einheitliche technische Standards
Zielgruppe	Bürger:innen und Gäste
Zuständigkeit (Erstakteure)	Landkreis Waldeck-Frankenberg und Hochsauerlandkreis
Partner / Beteiligte	NVV, NWL, EWF, Kommunen, RLG, WestfalenBus, Deutsche Bahn, Land NRW, Land Hessen, Naturpark Diemelsee
Synergien mit anderen Planungen	Maßnahme „Vor Ort: Informationsbereitstellung an Haltestellen, ...“
Umsetzbarkeit	

Unterwegs: Informationsbereitstellung in Echtzeiten	
Grobschätzung erwarteter Kosten 	
Fördermöglichkeiten Bund ■ Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) - Errichtung von Mobilitätsstationen	
Priorisierung 	

Möglichkeit zur Gewährung bundeslandübergreifender Mobilitätsgarantien	
Beschreibung	Unter einer Mobilitätsgarantie werden die Kundenrechte gegenüber einem Mobilitätsdienstleister oder einem öffentlichen Verkehrsunternehmen verstanden. Sie gewährleistet dem Fahrgast aufgrund eines Vertrags oder Gesetzes bei Ausfall des Verkehrsmittels beispielsweise, ein alternatives Verkehrsmittelnutzung oder die Erstattung des Ticketpreises. Die Mobilitätsgarantie ist eine freiwillige Leistung für die Fahrgäste, die den Nahverkehr nutzen. Die betreffenden Verkehrsunternehmen in Hessen und NRW gewährleisten jeweils unterschiedliche Garantien: ■ Der NVV bietet eine 5-Minuten-Garantie, dabei erhalten Kunden ab einer Verspätung von über 5 Minuten den Fahrpreis komplett erstattet.⁵⁶ ■ In NRW gilt eine Mobilitätsgarantie, nach der bei einer Verspätung von mehr als 20 Minuten bzw. bei keiner anderen Fahralternative die Erstattung der Kosten für ein Taxi bis zu 30 Euro pro Fahrgast, abends und nachts (20:00 bis 05:00 Uhr) bis zu 60 Euro pro Person.⁵⁷ Es kann alternativ ein Fernverkehrszug (IC/EC oder ICE) oder seit dem 01.07.2022 ein Sharing-System (Car-, Bike-, E-Tretroller-Sharing, On-Demand-Verkehr) genutzt werden. Die Nutzungskosten eines Fernverkehrszuges werden ohne Begrenzung übernommen. Es wird eine Vereinheitlichung der Regelungen zur Anschlusssicherung empfohlen, um den Fahrgästen ohne Beachtung der Landesgrenzen eine einheitliche und länderübergreifend funktionierende Erstattungsmöglichkeiten zu bieten.
Ziele	■ Zuverlässigen ÖPNV bieten ■ Anschlusssicherung auch bei geringerem Taktangebot sicherstellen
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)	Bundesland und Verbundübergreifende Verständigung erforderlich
Zielgruppe	Bürger:innen und Gäste
Zuständigkeit (Erstakteure)	Land Hessen, Land NRW
Partner / Beteiligte	NVV, NWL, ZRL

⁵⁶ Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) (2022): NVV 5-Minuten-Garantie, verfügbar unter: <https://www.nvv.de/5-minuten-garantie> (Zugriff: 04.12.2022).

⁵⁷ Land NRW (2022): Die Mobilitätsgarantie, verfügbar unter: <https://www.mobil.nrw/service/mobigarantie.html> (Zugriff: 04.12.2022).

Möglichkeit zur Gewährung bundeslandübergreifender Mobilitätsgarantien
Synergien mit anderen Planungen Optimierung von Ticketangeboten
Umsetzbarkeit 
Grobschätzung erwarteter Kosten 
Fördermöglichkeiten /
Priorisierung 

Harmonisierung der unterschiedlichen Fahrplanauskunftsplattformen in verschiedenen Tarifgebieten mit den vorhandenen Verkehrsträgern

Beschreibung

Neben den analogen und digitalen Wegweisern und ist die digitale app-basierte Fahrgastinformation voranzutreiben (Weiterentwicklung der bestehenden Apps wie z.B. NVV-App, mobil info, Wohin du willst). Basierend auf den bereits für die Apps mitunter Anbieterspezifisch bereitgestellten Informationen ist eine multimodale Mobilitätsauskunft und Routingfunktion für alle Verkehrsträger zu entwickeln. Neben Haltestellen, Mobilitätsstation, aktuellen Fahrplandaten und den Echtzeiten im ÖPNV und SPNV sollen für den MIV-Informationen zur Parkplatzsuche, freie Kapazitäten in Parkplätzen und P+R sowie B+R-Standorte enthalten sein. Für das Echtzeitrouting sind aktuelle Informationen über Baustellen etc. aufzunehmen. Auch das Fahrrad ist für das Routing einzubeziehen, das Radwegenetz zu hinterlegen und fortlaufend zu aktualisieren.

Zusätzlich ist die Möglichkeit der Ticketbuchung und die Funktion als allgemeine Mobilitätskarte zu integrieren. Perspektivisch ist anzustreben, dass auch die Nutzung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen über eine Rechnung abgerechnet wird. Stammkunden erhalten so einen (monatlichen) Gesamtpreis für ihre Mobilität.

Für die Maßnahme ist die Kooperation mit der zuständigen Akteure NVV, NWL, ZRL, RLG; WestfalenBus und weitere regionale Akteure wie Mobilitätsdienstleister und Touristiker unerlässlich. Um eine attraktive Nutzung von digitalen Angeboten zu gewährleisten, ist eine flächendeckend Bereitstellung von mobilen Daten konsequent anzubieten.

Aus Kundensicht sollte Mobilität einfach sein. Folgende Punkte sollen in möglichst einer zentralen App-Lösung enthalten sind:

- ein Planungstool für Bürger:innen und Gäste je nach Motivation (Wandern, Fahrrad, Ski und andere) sowie für Pendelnde
- Planung und Navigation anhand von Livedaten
- ÖPNV (Echtzeitinformation, Ticketbuchung)
- Fahrrad (Wege, und Reparaturangebote, Leihmöglichkeit)
- Fuß (Einstieg in Wanderwege) Auto (Parkplätze, ggf. Auslastung, Leihangebote)
- MIV (Parkplätze und Kapazitäten, Carsharing-Buchung)

Ziele

Durchgängige und verkehrsmittelübergreifende Information und Buchung

Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)

Verständigung über zentrale App-Lösung oder einheitliche technische Schnittstellen

Umsetzung von Zählstellen für KFZ, Rad und Fußverkehr

Umsetzung der Softwarelösungen und Schnittstellen

Harmonisierung der unterschiedlichen Fahrplanauskunftsplattformen in verschiedenen Tarifgebieten mit den vorhandenen Verkehrsträgern	
Zielgruppe	Bürger:innen und Gäste
Zuständigkeit (Erstakteure)	NVV, RLG, WestfalenBus
Partner / Beteiligte	Landkreis Waldeck-Frankenberg und Hochsauerlandkreis, , NWL, EWF, Kommunen, Deutsche Bahn, Land NRW, Land Hessen, Naturpark Diemelsee
Synergien mit anderen Planungen	Maßnahme: Möglichkeit zur Gewährung bundeslandübergreifender Mobilitätsgarantien
Umsetzbarkeit	
Grobschätzung erwarteter Kosten	
Fördermöglichkeiten	/
Priorisierung	

Mobilität im Naturpark: Einheitliches Marketing

Beschreibung

Neben der Zugänglichkeit der Mobilitätsangebote ist die Sichtbarkeit eine zentrale Ausgangslage für die Förderung einer inter-/multimodale Nutzung. Dabei sollen sowohl intermodale Wege (Schwerpunkt: Mobilstationen als Schnittstelle) als auch die Multimodalität (Narrativ: Radangebote und Busangebote als Alternativen) beworben werden.

Bausteine sind

- Für die Kommunikation und Vermarktung der stadtweiten (und möglichst auch regionsweiten) Mobilitätsangebots wird eine Marke aufgebaut und zielgruppenorientierte Angebote sowie die entsprechende Kommunikation und Vermarktung nach innen und außen geschaffen
- Ziel ist die Entwicklung eines medienübergreifenden Marketingkonzepts, um auf die Vielfalt der unterschiedlichen Verkehrsangeboten hinzuweisen, die es bereits heute im Naturpark und seinen Kommunen gibt und die zukünftig geschaffen werden

Das Markenbild ist auf allen Produkten und Informationsmedien abzubilden und schafft ein wiederkehrendes Erkennungsmerkmal. Durch die Erhöhung der Präsenz wird die Zusammengenhörigkeit bei folgenden Angeboten nach außen kommuniziert:

- Busse
- (E-)Carsharing-Fahrzeuge
- Leihfahrrädern
- auf allen Medien und Produkten der Fahrgastinformation, des Marketings und give aways
- Haltestellen
- Mobilstationen
- Fahrradstationen und Fahrradboxen
- E-Carsharing-Stellplätzen
- B+R und P+R-Anlagen

Konkrete Handlungsansätze für Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit sind:

- Klassisches Marketing (Plakataktion, Flyer, Zeitungsanzeige) mit griffigem Branding zur Bewerbung von Bus und Rad und den alternativen Anwendungsfällen Inter- und Multimodalität
- Nutzung von Synergieeffekten durch Cross-Marketing (Plakatkampagne zum Radverkehr und zur Intermodalität in den Bussen)
- Eventmarketing (kostenfreier ÖV und kostenlose Nutzung der Sharing-Angebote als Kick-Off-Event zu Beginn der Kampagne, Organisierte Radtouren)

Mobilität im Naturpark: Einheitliches Marketing	
Ziele	■ Bewusstsein und Öffentlichkeit schaffen ■ Angebote bekannt machen ■ Nutzungshemmnisse abbauen
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)	■ Abhängigkeiten: Fertigstellung Haltestellen, Einrichtung Umstiegs- und Eingangsorte, Anpassungen im ÖV-Angebot ■ Markenbildung ■ Kommunikationskonzept ■ Personelle und finanzielle Rahmenbedingungen ■ Qualitätskontrollen
Zielgruppe	Bürger:innen und Gäste
Zuständigkeit (Erstakteure)	Naturpark Diemelsee
Partner / Beteiligte	NVV, RLG, WestfalenBus, Landkreis Waldeck-Frankenberg und Hochsauerlandkreis, NWL, EWF, Kommunen, Deutsche Bahn
Synergien mit anderen Planungen	■ Ausgestaltung der Bahnhöfe als zentrale Eingangsorte ■ Einrichtung von Umstiegsorten
Umsetzbarkeit	
Grobschätzung erwarteter Kosten	
Fördermöglichkeiten	NRW ■ Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)
Priorisierung	

5.6 Handlungsstrategie: Stärkung alternativer Antriebsformen / Förderungskonzepte emissionsarmer Individualverkehre

Aufbauend auf den vorherigen Handlungsstrategien liegt der Fokus auf den Schnittstellen und ergänzenden Angeboten. Die Maßnahmen fördern vorrangig die emissionsarmen Individualverkehre wie den Fahrradverkehr und Sharing-Angeboten (CarSharing, BikeSharing). Weiterhin wird mit dem Fokus auf der Stärkung von alternativen Antriebsformen auf den Einsatz von Elektroantrieben im privaten Pkw-Gebrauch sowie im ÖPNV-Netz abgezielt.

Explizite Maßnahmen zur Förderung alternativer Antriebsformen im Individualverkehr (Angebotsausbau von Ladesäulen) sowie Infrastruktur für E-Räder und Pedelecs werden in der Handlungsstrategie 5.3 – Stärkung der nachfrage- und potentialstarken Relationen in der Maßnahme zur Ausgestaltung von Umstiegsorten aufgenommen und deswegen hier nicht explizit wiederholt.

Tabelle 17: Maßnahmenübersicht Handlungsstrategie: Stärkung alternativer Antriebsformen / Förderungskonzepte emissionsarmer Individualverkehre

Maßnahmentitel	Priorität	Kosten-schätzung	Umsetzbarkeit
Fahrradmitnahme im SPNV und ÖPNV	!!!	€ € €	▶ ▶ ▶
Teilräumliche Einführung von E-Bike-Sharing und Bike-Rückholservice	!!!	€ € €	▶ ▶ ▶
Ausbau von CarSharing-Angeboten	!!!	€ € €	▶ ▶ ▶

Fahrradmitnahme im SPNV und ÖPNV

Beschreibung

In allen Bussen und Bahnen ist eine attraktive und kostenlose Fahrradmitnahme zu ermöglichen. Tariflich wird hierzu in Handlungsstrategie 3 länderübergreifend eine kostenlose Fahrradmitnahme vorgeschlagen.

Die Mitnahme eigener Fahrräder in den Urlaub nimmt aktuell zu. Hierfür sind entsprechende Beförderungskapazitäten im SPNV und ÖPNV vorzusehen. Sofern eine hohe Nachfrage besteht, sind eigenständige Angebote für die Fahrradmitnahme einzurichten. Dies können sein:

- Eigenständige Freizeitlinien mit Fahrradanhängern versehen
 - Gepäckträger vorsehen (Erfahrung in Waldeck-Frankenberg zeigen eine geringe Nachfrage)
 - Ausreichend Multifunktionsräume im Bus/ Bahn zur Verfügung stellen
- Bei eigenständigen, durchaus saisonalen Angeboten sind die Auswirkungen auf die Fahrzeit für Be- und Entladevorgänge zu prüfen, ggf. nicht an allen Haltestellen Beladung zulassen.

Als erster temporärer Impuls kann die Fahrradmitnahme entlang von bekannten Fahrradfernwegen, wie bspw. dem Diemelradweg, etabliert werden. Eine durchgehend länderübergreifende und kostenfreie Fahrradmitnahme kann hierbei während der Hauptsaison April bis Oktober vorgesehen werden. Für eine erfolgreiche langfristige Umsetzung ist eine begleitende Evaluation vorzusehen hinsichtlich der Nutzungsannahme und einer zukünftigen Finanzierung (ggf. Umlage auf Kurtaxe).

Ziele

- Sicherstellung durchgängiger Anreisemöglichkeiten mit dem eigenen Fahrrad in Bahn und Bus
- Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn sicherstellen

Plan / Grafik

Abbildung 25: Referenzfoto zur Fahrradmitnahme



Fahrradmitnahme im SPNV und ÖPNV	
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)	
■ Vereinheitlichung der Mitnahmebedingungen für Fahrräder in NRW und Hessen ■ Vorhaltung ausreichender Beförderungskapazitäten insbesondere saisonal zwischen April und Oktober ■ Bei erhöhter Nachfrage Einrichtung eigenständiger Angebote ■ Erprobung des Zusammenspiels von kostenloser Mitnahme und breit angelegter Marketingkampagne entlang des Diemelradweges	
Zielgruppe	
Bürger:innen und Gäste	
Zuständigkeit (Erstakteure)	
Touristik Marsberg, RLG, NVV, EWF, Deutsche Bahn und WestfalenBus	
Partner / Beteiligte	
Naturpark Diemelsee, NWL, ZRL	
Synergien mit anderen Planungen	
■ Ausgestaltung der Bahnhöfe und Parkplätze als zentrale Eingangsorten ■ Einrichtung von Umstiegsorten	
Umsetzbarkeit	
	
Grobschätzung erwarteter Kosten	
	
Fördermöglichkeiten	
Land NRW	
■ Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement – FöRi-MM)	
Land Hessen	
■ Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Logistik- und Mobilitätsinnovationen	
Priorisierung	
	

Teilräumliche Einführung von E-Bike-Sharing und Bike-Rückholservice

Beschreibung

Perspektivisch ist an den Umstiegsorten der Kategorie A und B eine Fahrradverleihangebot zu etablieren. Hierfür eine Betreibermodell mit den lokalen Fahrradgeschäften zu entwickeln, das Einwegmieten und den Rückholservice umfasst. Anforderungen an das Leihradsystem sind:

- Integration der bestehenden Verleiher
- Stationsgebundene Ausleihe und Rückgabe
- Möglichkeit der Einwegmiete

Der Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes hat unterschiedliche Erfordernisse nach der Einführung eines Fahrradverleihsystems hervorgebracht. Vorrangiger Bedarf wurde aus der Gemeinde Willingen gemeldet, die als Pilotraum dienen kann, um daran andockend weitere Gebiete im Naturpark zu erschließen. In Willingen ist zunächst ein gemeinschaftlicher Fahrradpool zwischen den vier Fahrradhändlern aufzubauen. Die Ausleihe und Rückgabe sind zunächst nur möglich an den Geschäftsstandorten, um den logistischen Aufwand zu reduzieren. Sukzessive ist die Einrichtung automatischer Ausleihstationen an den Umstiegsorten vorzusehen.

Als Erweiterung der Fahrradtransportmöglichkeiten in den Bussen können über weniger oder gar nicht frequentierte Bereiche gesonderte Serviceangebote den Transport von Sharing- aber auch privaten Fahrrädern ergänzen. Dies kann auch speziell für Touristen die Durchführung von längeren Fahrradstrecken im Naturpark ermöglichen, ohne entsprechendem Rückweg mit einzuplanen.

Ziele

- Aufbau eines Ausleihangebotes als Alternative zum Pkw
- Ergänzendes Angebot zur umweltfreundlichen Fortbewegung
- Integration der lokalen Unternehmer

Plan / Grafik

Abbildung 26: Referenzfotos von Bike + Ride



Teilräumliche Einführung von E-Bike-Sharing und Bike-Rückholservice	
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)	
■ Ausarbeitung der Verleihsystems (Organisationsform, Buchung und Bezahlung) ■ Pilotprojekt in der Gemeinde Willingen	
Zielgruppe	
Bürger:innen und Gäste	
Zuständigkeit (Erstakteure)	
Fahrradgeschäfte	
Partner / Beteiligte	
Naturpark Diemelsee, Kommunen,	
Synergien mit anderen Planungen	
Etablierung eines Carsharing-Angebotes	
Umsetzbarkeit	
	
Grobschätzung erwarteter Kosten	
	
Fördermöglichkeiten	
/	
Priorisierung	
	

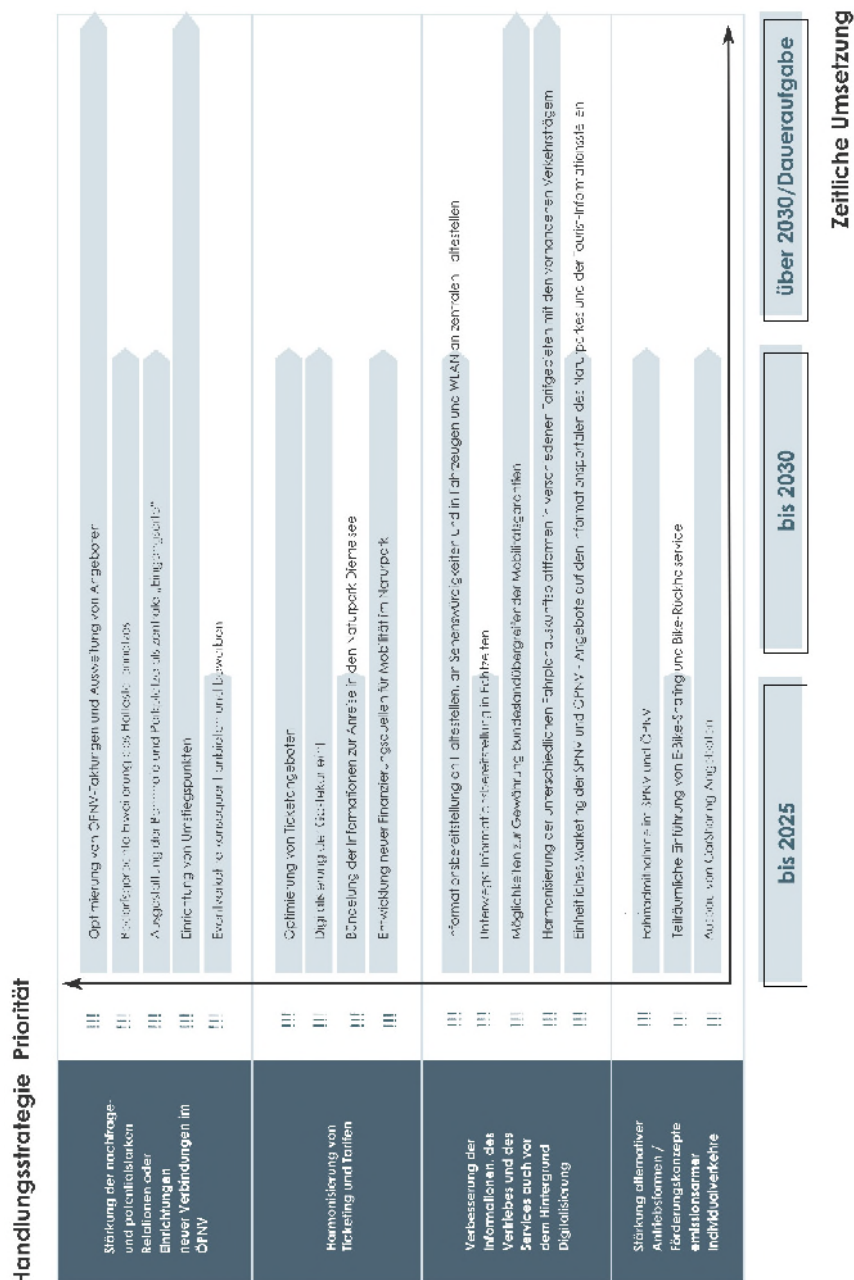
Ausbau von Carsharing-Angeboten
Beschreibung Die Möglichkeiten vor Ort im Naturpark ein Auto zu mieten bzw. über einen kurzen oder längeren Zeitraum auszuleihen ist als ein wichtiges umweltschonenderes Angebot zu implementieren. Speziell für Gäste, die mit dem ÖPNV angereist sind und sich vor Ort weiterbewegen möchten, sollte dieses Angebot ermöglicht werden. Für den Naturpark Diemelsee wird ein Carsharing-Angebot vorgeschlagen, welches einerseits die touristischen Belange aber auch die Bedarfe von Einheimischen abdeckt. Im Einklang mit einem erweiterten Angebot der Gästekarten können Ermäßigungen in Form von kostenlosen Anfangsstunden einen Anreiz darstellen. Implementierung eines Carsharingsystems in Kooperation mit den Städte/Gemeinden, um neben Gästen und Gewerbebetriebe anzusprechen. Möglich ist das Zweit-/Drittfahrzeug in Familien durch ein Leihfahrzeug unnötig zu machen. Die Fahrzeuge sind standortbasiert zu positionieren, sodass das Ausleihen und die Rückgabe an einem identischen Punkt erfolgt. Zunächst ist je Kommune ein Fahrzeug vorzusehen und an einem Umstiegspunkt zu stationieren. Für Gäste ist eine kostenlose Ausleihe für 3 Stunden/Tag in die Gästecard zu integrieren. Gerade unter der Woche, wenn die freizeittouristische Nachfrage geringer ist, sind Gewerbetreibende als Ankernutzende zu gewinnen, die eine Grundauslastung durch Dienstreisen sicherstellen. Verfügbarkeitsanzeige, Buchung und Bezahlung sind perspektivisch digital vorzusehen.
Ziele ■ Erleichterung des Zugangs zu umweltfreundlichen Mobilitätsformen ■ Anreise mit dem Auto überflüssig machen ■ Zweit-/ Drittwagen überflüssig machen
Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten) Ein Angebot von Carsharingfahrzeugen wird langfristig an allen Eingangsorten und Verknüpfungsorten der Kategorie A empfohlen. Schrittweise ist zunächst mit einem stationsbasierten Angebot in den Eingangsorten von Willingen, Brilon-Wald und Brilon-Stadt, Marsberg, Korbach und Heringhausen zu beginnen.
Zielgruppe Bürger:innen und Gäste
Zuständigkeit (Erstakteure) Brilon, Diemelsee, Marsberg, Korbach und Willingen
Partner / Beteiligte Ankermieter, der/die eine Grundauslastung gewährleistet, Naturpark Diemelsee

Ausbau von Carsharing-Angeboten
Synergien mit anderen Planungen ■ Maßnahmen zur Ausgestaltung von Eingangsorten und Umstiegsorten ■ Maßnahme Integrierung von E-Bike-Sharing und Bike-Rückholservice
Umsetzbarkeit 
Grobschätzung erwarteter Kosten 
Fördermöglichkeiten Land NRW ■ Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement – FöRi-MM) Land Hessen ■ Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Logistik- und Mobilitätsinnovationen
Priorisierung 

6 Priorisierung und Umsetzung

Der Naturpark Diemelsee legt mit dem Mobilitätskonzept den Grundstein für eine zukunftsweisende Mobilität mit einem Schwerpunkt auf dem Freizeitverkehr. Vor allem das Zusammenwirken mehrerer mit höherer Priorität versehenen Maßnahmen führt zu einer ausgeweiteten, bedarfsgerechteren Mobilität. Darüber hinaus stellen viele Einzelmaßnahmen, wie z.B. die Flexibilisierung der Fahrradmitnahme und der Ticketangebote wichtige Impulsgeber für ein grundlegend verbessertes und umweltfreundlicheres Mobilitätsangebot für Bürger:innen und Gäste des Naturparks dar. Die insgesamt 17 Maßnahmen wurden bewertet und für die Umsetzung priorisiert (siehe Abbildung 27 – hoch aufgelöste Karte ist dem Anhang zu entnehmen).

Abbildung 27: Umsetzung der Maßnahmen



Kommunikation verstetigen

Zur Erreichung der Ziele ist in konstruktives Miteinander und die Mitwirkung aller relevanter Akteure aber auch der Zivilgesellschaft Voraussetzung, wobei die Vertreterinnen und Vertreter des Naturpark Diemelsee als Schnittstelle und Moderatoren fungieren. Ein gut strukturiertes, zielgerichtetes und koordiniertes Planungsverfahren fußt auf der Berücksichtigung von Interessen möglichst vieler Akteure und der Überführung dieser in einen transparenten Planungsprozess mit einer bestmöglichen Abwägung von Alternativen. Vor diesem Hintergrund ist für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmenkonzeption ein umfangreiches Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren vorzusehen.

In der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde durch die eingebundenen Akteure eine Bündelung der Aufgaben und Zuständigkeiten initiiert. Eine Verstetigung der entwickelten Strukturen und die damit einhergehende integrierte, multimodale Behandlung des Themas Mobilität stellt einen wichtigen Grundstein für die Entwicklung einer nachhaltigen, vernetzten Mobilität dar. Die Zusammenarbeit mit Bund, Land und der Region sind infolgedessen weiterzuentwickeln, zu vernetzten und eine integrierte Betrachtung der Verkehrssysteme aktiv zu bewerben. Eine besondere Bedeutung kommt aber den Kommunen im Naturpark zu, in der Zuständigkeit insbesondere baulichen Maßnahmen fallen.

Zielfortschritte Evaluieren

Das Mobilitätskonzept für den Naturpark Diemelsee soll in der Umsetzungsphase prozessorientiert und flexibel eingesetzt werden. Zu den Aufgaben des Naturparks wird auch gehören, die Zielfortschritte regelmäßig zu bilanzieren, den Projektkatalog anzupassen. Um das Mobilitätskonzept als handlungsleitendes Instrument für den Entwicklungsprozess der Mobilität im Naturpark Diemelsee einsetzen und ggf. notwendige Kurskorrekturen veranlassen zu können, bedarf es einer kontinuierlichen Evaluation und Planfortschreibung.

Umsetzungsmanagement

Für eine künftige Koordinierung der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind in den kommenden Jahren mehr Budget und / oder mehr Personal erforderlich. Es bedarf eine dauerhafte personelle Verstärkung des Teams durch zusätzliche feste Personalstellen, um den Umsetzungsprozess gemeindeübergreifend zu koordinieren. Gemäß dem Umsetzungsmanagements des Naturparkplan des Naturpark Diemelsee ist davon auszugehen, dass dauerhaft mindestens 2,5 bis 3,0 Stellen zzgl. Projektstellen notwendig für alle Maßnahmen des Naturparkplan sind.⁵⁸ Im Rahmen dieser personellen Ausweitung ist auch die Umsetzungs koordinierung des Mobilitätskonzeptes einzuplanen. Herausforderung wird sein die Themen

⁵⁸ Naturpark Diemelsee und Qualitätsnaturpark (2021): Der Naturparkplan des Naturparks Diemelsee Langfassung, S.45

Mobilität und Tourismus in ihren Überlagerungen im Naturpark Diemelsee zusammenzubringen.

Impulsprojekte

Der Naturpark verfügt über Gelder zur Förderung nachhaltiger Mobilität als Einstieg in die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Die Fördergelder mit einem Budget von 80.000 Euro sind im Jahr 2023 zu verausgaben.

Mit allen Beteiligten wurden im Rahmen des Prozesses zum Mobilitätskonzept Vorschläge für Impulsprojekte erarbeitet und diskutiert. Die Gelder des Naturparks kommen dabei als Anstoßfinanzierung, Teilfinanzierung oder Vollfinanzierung zu Einsatz.

Mögliche Impulsprojekte für einen Einstieg in die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes sind:

- Fahrradmitnahme entlang des Diemelradweges (siehe Maßnahme „Fahrradmitnahme im SPNV und ÖPNV“ in der Handlungsstrategie: Stärkung alternativer Antriebsformen / Förderungskonzepte emissionsarmer Individualverkehre)
- Umsetzung von Info-Terminals (siehe Maßnahme „Vor Ort: Informationsbereitstellung an Haltestellen, an Sehenswürdigkeiten und in Fahrzeugen“ in der Handlungsstrategie: Verbesserung der Informationen, des Vertriebes und des Services auch vor dem Hintergrund Digitalisierung)
- (Teilräumige) Einführung von E-Bike-Sharing und Bike-Rückholservice
- Länderübergreifende Bus (Direkt-) Anbindung von Marsberg nach Brilon über Diemelsee-Heringhausen

Das letzte vorgeschlagene Impulsprojekt wird ergänzend zu den vorgeschlagenen Handlungsstrategien als eine länderübergreifende Busverbindung durch den Naturpark Diemelsee nachfolgend erläutert:

Länderübergreifende (Direkt-)Anbindung von Marsberg nach Brilon über Diemelsee-Heringhausen

Beschreibung

Bisher gibt es keine länderübergreifende Direktverbindung von Marsberg direkt zum Diemelsee und nach Brilon. Wünschenswert wäre eine tagesdurchgängige Verbindung mit Verknüpfung zum Schienenangebot in Marsberg und Brilon. Bereits der NVP-Hochsauerlandkreis definiert im Linienbündelungskonzept zu grenzüberschreitende Linien in benachbarte Kreise explizit den Linienweg Marsberg-Bredelar-Diemelsee-Heringhausen.⁵⁹ Ziel ist eine zusammenhängende Verbindung vom Diemelsee bis Brilon durch eine Verknüpfung der Bestandslinien 385 Bredelar – Diemelsee (derzeit nur

⁵⁹ Hochsauerlandkreis (2019): Hochsauerlandkreis NVP 2019-2023. Kassel. S. 55.

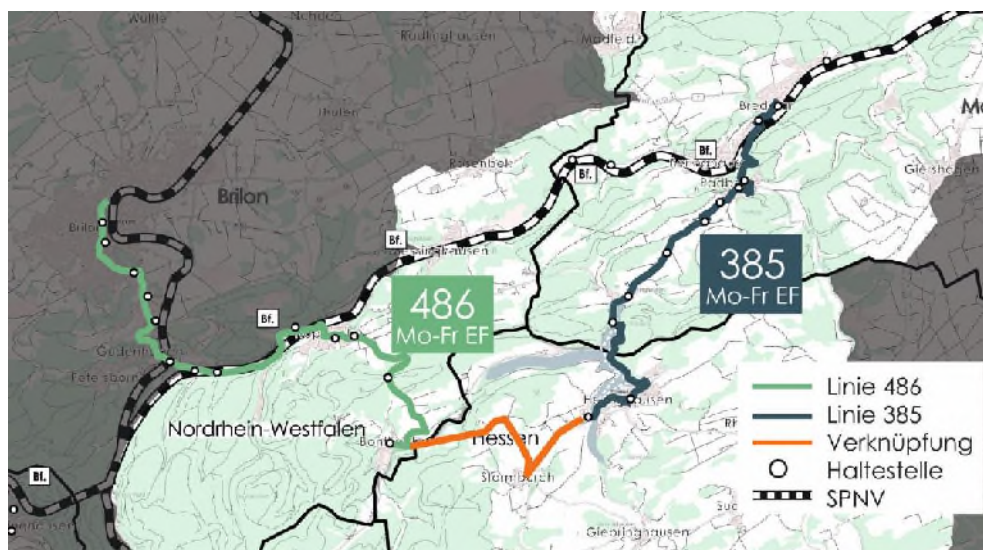
Länderübergreifende (Direkt-)Anbindung von Marsberg nach Brilon über Diemelsee-Heringhausen

bis Staumauer) und der Linie 486 Brilon – Hoppecke – Bontkirchen einzurichten.

Für eine Umsetzung ist neben der einmaligen Fördermöglichkeit des Naturparks auch eine langfristige Finanzierung durch die Aufgabenträger und Kommunen (mind. 3 Jahre) sicherzustellen.

Plan / Grafik

Abbildung 28: Darstellung der länderübergreifenden Anbindung von Marsberg nach Brilon über Diemelsee-Heringhausen



Darstellung wesentlicher Umsetzungsbausteine (Einzelaktivitäten)

Im ersten Umsetzungsschritt ist eine länderübergreifende Wochenendanbindung mit der Linie 385 von Marsberg direkt zum Diemelsee einzuführen. Während dieser Testphase ist zu prüfen, ob die neue Buslinie auch an Wochentagen zwischen Marsberg und Heringhausen verkehren kann (Ausweitung auf beruflichen Pendlerverkehr). Nachfolgend ist eine zusammenhängende Verbindung vom Diemelsee bis Brilon durch eine Verknüpfung der Bestandslinien 385 Bredelar – Diemelsee (derzeit nur bis Staumauer) und der Linie 486 Brilon – Hoppecke – Bontkirchen umzusetzen.

Zielgruppe

Bürger:innen und Gäste

Zuständigkeit (Erstakteure)

Landkreis Waldeck-Frankenberg, Hochsauerlandkreis, Westfalenbus und RLG

Partner / Beteiligte

NVV, NWL, EWF, Gemeinden Marsberg, Diemelsee und Brilon, RLG, WestfalenBus, Naturpark Diemelsee

Länderübergreifende (Direkt-)Anbindung von Marsberg nach Brilon über Diemelsee-Heringhausen

Synergien mit anderen Planungen

Maßnahme: Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten

Grobschätzung erwarteter Kosten



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Herangehensweise und Bausteine der Bearbeitung	5
Abbildung 2: Zeitplan Mobilitätskonzept	6
Abbildung 3: Für den Landkreis Waldeck-Frankenberg geltende Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV	12
Abbildung 4: Übersicht der Verkehrszeiten und Mindestbedienung für den Hochsauerlandkreis	13
Abbildung 5: Übersichtskarte Naturpark Diemelsee	20
Abbildung 6: Verortung der Freizeit- und Naherholungsziele mit Relevanz für den ÖPNV	26
Abbildung 7: Anzahl der zur Verfügung stehenden Betten in den Städten/Gemeinden und deren Ortsteile	28
Abbildung 8: Geltungsbereiche der Gästekarten: SauerlandCard und MeineCard+	30
Abbildung 9: Überörtliche Erreichbarkeit mit dem Pkw	32
Abbildung 10: Überörtliche Erreichbarkeit mit dem ÖPNV	33
Abbildung 11: Bedienungsangebot Bus: Montag-Freitag (gültig ab 12/2022) ...	34
Abbildung 12: Bedienungsangebot Bus: Samstag (gültig ab 12/2022)	35
Abbildung 13: Bedienungsangebot Bus: Sonntag (gültig ab 12/2022)	35
Abbildung 14: Radverkehrsnetz (NRW und Hessen), touristische Radrouten und Anzahl der Bike-Shops mit E-Bike-Verleih	39
Abbildung 15: Ausgewiesene Wanderrouen der Ferienregion/Gemeinde Diemelsee sowie Wanderwege NP Diemelsee	40
Abbildung 16: Hierarchisches Bedienungsmodell mit Kategorisierung von Korridoren	43
Abbildung 17: Kriterien der Maßnahmenbewertung	45
Abbildung 18: Überlagerung der Korridore, Eingangsorte und Umstiegsorte	46
Abbildung 19: Handlungsbedarfe zur Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten	51
Abbildung 20: Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes	55
Abbildung 21: Eingangsorte	58
Abbildung 22: Umstiegsorte der Kategorie A und B	61
Abbildung 23: Saisonaler Busverkehr	63
Plan / Grafik Abbildung 24: Referenzfotos für digitale Informationsbereitstellung	76
Abbildung 25: Referenzfoto zur Fahrradmitnahme	86

Abbildung 26: Referenzfotos von Bike + Ride	88
Abbildung 27: Umsetzung der Maßnahmen	92
Abbildung 28: Darstellung der länderübergreifenden Anbindung von Marsberg nach Brilon über Diemelsee-Heringhausen.....	95
Abbildung 29: Radwegekonzept, Maßnahmen Diemelsee	102
Abbildung 30: Radwegekonzept, Maßnahmen Korbach	103
Abbildung 31: Radwegekonzept, Maßnahmen Willingen	103
Abbildung 32: Fernradrouten und Anbindung an Bahnstationen	104

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Pendlerdaten der Landkreise	21
Tabelle 2: Freizeit- und Naherholungsziele Naturpark Diemelsee	22
Tabelle 3: Ankünfte von Gästen in für den Naturpark Diemelsee relevanten Orten und Gemeinden von 2017 bis August 2022	27
Tabelle 4: Zahl der Übernachtungen in den für den Naturpark Diemelsee relevanten Orten und Gemeinden von 2017 bis August 2022	27
Tabelle 5: Vergünstigungen mit der SauerlandCard und Meine Card+	29
Tabelle 6: Bike-Shops im Naturpark Diemelsee mit E-Bike Verleih	37
Tabelle 7: Kategorisierung der Verkehrskorridore	44
Tabelle 8: Maßnahmenübersicht Handlungsstrategie: Stärkung der nachfrage- und potentialstarken Relationen oder Einrichtungen neuer Verbindungen im ÖPNV	47
Tabelle 9: Mindestbedienung	48
Tabelle 10: Handlungsbedarfe Montag - Freitag	49
Tabelle 11: Handlungsbedarfe Samstag	49
Tabelle 12: Handlungsbedarfe Sonntag und Feiertag	50
Tabelle 13: Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes	53
Tabelle 14: Eingangsorte der Kategorie A und B	57
Tabelle 15: Maßnahmenübersicht Handlungsstrategie: Harmonisierung von Ticketing und Tarifen	65
Tabelle 16: Maßnahmenübersicht Handlungsstrategie: Verbesserung der Informationen, des Vertriebes und des Services auch vor dem Hintergrund Digitalisierung	74
Tabelle 17: Maßnahmenübersicht Handlungsstrategie: Stärkung alternativer Antriebsformen/ Förderungskonzepte emissionsarmer Individualverkehre	85
Tabelle 18: Gastgeberbetriebe Ferienregion Diemelsee	108
Tabelle 19: Gastgeberbetriebe in der Stadt Brilon	108
Tabelle 20: Gastgeberbetriebe Stadt Marsberg	109
Tabelle 21: Gästebetriebe Gemeinde Willingen	109
Tabelle 22: Gastgeberbetriebe Stadt Korbach	109
Tabelle 23: Gastgeberbetriebe Ferienregion Diemelsee	110
Tabelle 24: Gastgeberbetriebe in der Gemeinde Brilon	110
Tabelle 25: Gastgeberbetriebe Stadt Marsberg	111
Tabelle 26: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Bömighausen	111
Tabelle 27: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Eimelrod	111

Tabelle 28: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Neerdar.....	111
Tabelle 29: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Rattlar.....	112
Tabelle 30: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Schwalefeld	112
Tabelle 31: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Usseln.....	112
Tabelle 32: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Wellinghausen	112
Tabelle 33: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Willingen Kernort (Quelle: Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022)	113
Tabelle 34: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Z Kurtaxort Willingen	113
Tabelle 35: SPNV-Angebot Status Quo	114
Straßengebundener Personennahverkehr Tabelle 36: ÖPNV-Angebot Status Quo (Stand Dezember 2022)	115
Tabelle 37: Fähr-Angebot Status Quo.....	117
Tabelle 38: Seilbahn-Angebot Status Quo	117
Tabelle 39: Umstiegsorte der Kategorie A	118
Tabelle 40: Umstiegsorte der Kategorie B.....	119
Tabelle 41: Handlungsbedarfe zur Umgestaltung der Umstiegsorte	120

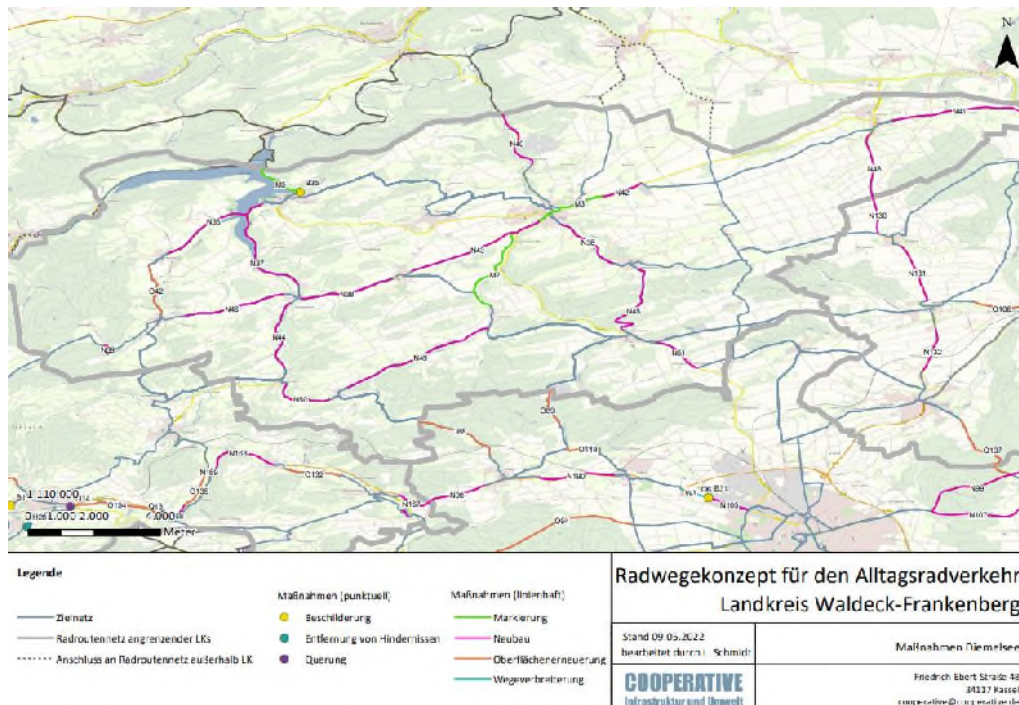
7 Materialien

Zu Kapitel 2.1.7 und Kapitel 4.3

Radwegekonzept für den Alltagsradverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg⁶⁰

Das Radwegekonzept für den Alltagsradverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg setzt sich zusammen aus Teil A: Zielnetz und Maßnahmen, Teil B: Bike+Ride-Analyse sowie einem hier nicht weiter relevanten Teil C: Sonderverkehrskonzept Edersee. Die untenstehenden Abbildungen zeigen die baulichen Maßnahmen in den Bereichen Markierung, Neubau, Oberflächenenerneuerung und Wegeverbreiterung.

Abbildung 29: Radwegekonzept, Maßnahmen Diemelsee ⁶¹



⁶⁰ Radwegekonzept f. d. Alltagsradverkehr Landkreis Waldeck-Frankenberg 2021

⁶¹ Radwegekonzept f. d. Alltagsradverkehr Landkreis Waldeck-Frankenberg 2021

Abbildung 30: Radwegekonzept, Maßnahmen Korbach ⁶²

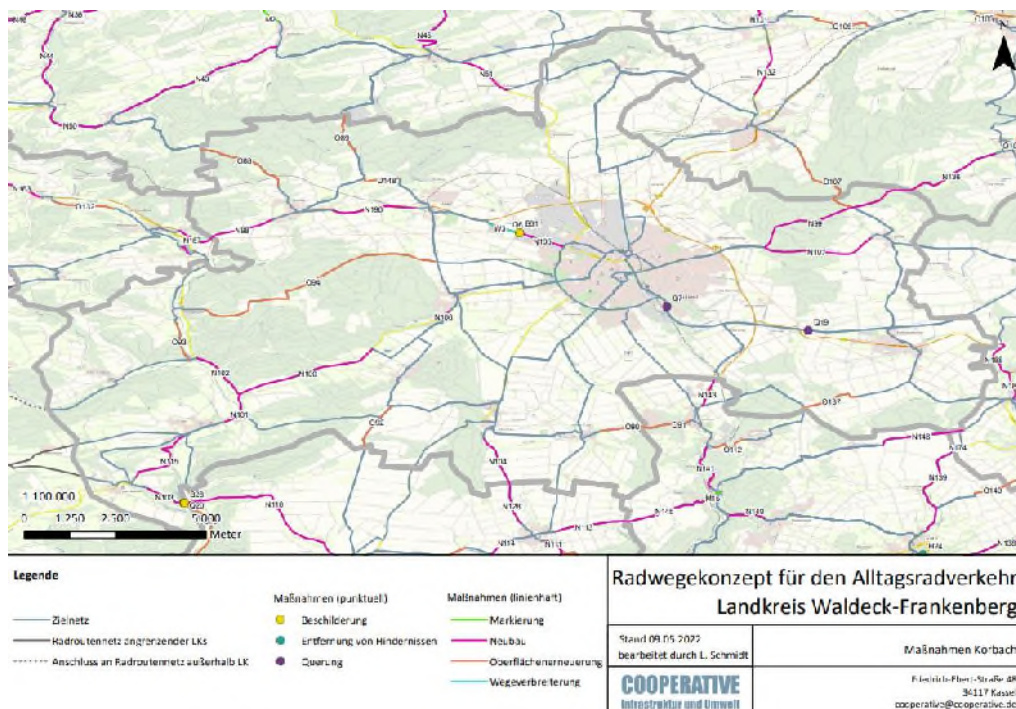
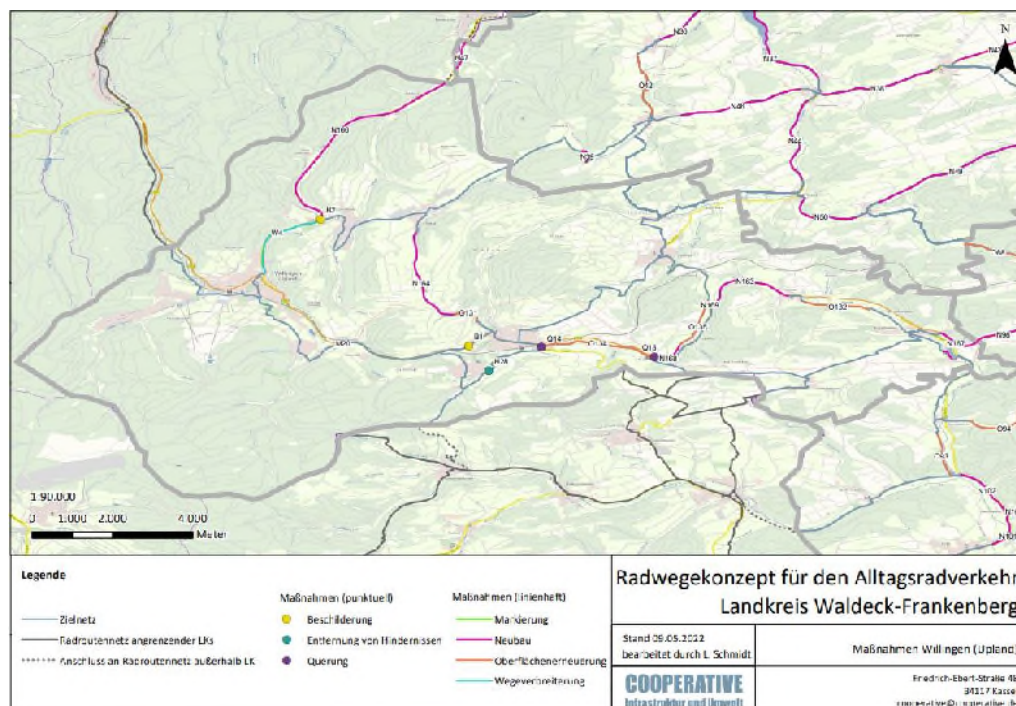


Abbildung 31: Radwegekonzept, Maßnahmen Willingen ⁶³



⁶² Radwegekonzept f.d. Alltagsradverkehr Landkreis Waldeck-Frankenberg 2021

⁶³ Radwegekonzept f.d. Alltagsradverkehr Landkreis Waldeck-Frankenberg 2021

1.7.4 Fernradrouten

Durch den Landkreis Waldeck-Frankenberg – hauptsächlich entlang der Eder – verlaufen mehrere überregionale Radfernwege, die durch regionale Radrouten überlagert oder ergänzt werden. Die Anbindung dieser Radrouten an die Bahnstationen ist sowohl für den Fahrradtourismus als auch für den auf öffentliche Verkehrsmittel bezogenen Freizeitverkehr von Bedeutung (vgl. Tab. II-5).

Radroute	Verlauf im Landkreis Waldeck-Frankenberg	Anbindung an Bahnstationen
Hessische Radfernweg R5: Nordhessenroute Eder-Fulda-Werra	Willingen – Korbach – Vöhl – Edersee, Edertalsperre – Gemeinde Edertal – Bad Wildungen (– Bad Zwesten)	R55 („Uplandbahn“): Willingen, Usseln, Korbach R4: Korbach, Korbach Süd R39: Bad Wildungen, Wega
Hessischer Radfernweg R6: Waldecker Land – Rheintal	Diemelstadt – Bad Arolsen – Waldeck – Edertalsperre, Edersee – Gemeinde Vöhl – Frankenberg – Burgwald – Rosenthal (– Wohratal)	R4: Bad Arolsen, Mengerlinghausen R42 („Burgwaldbahn“): Frankenberg (Eder) u. a.
Hessischer Radfernweg R8: Edertal – Westerwald – Bergstraße	Frankenberg – Allendorf – Battenberg – Hatzfeld (– Biedenkopf)	R42 („Burgwaldbahn“): Frankenberg (Eder) u. a.
Diemelradweg	Willingen-Usseln – Gemeinde Diemelsee – Diemelstausee, Diemeltalsperre (– Marsberg)	R55 („Uplandbahn“): Usseln
Ederradweg	(Bad Berleburg –) Hatzfeld – Battenberg – Allendorf – Frankenberg – Gemeinde Vöhl – Edersee, Edertalsperre – Gemeinde Edertal (– Fritzlar)	R42 („Burgwaldbahn“): Frankenberg (Eder) u. a. R39: Wega, Mandern u. a.
Ederseeradweg	Edersee, Kellerwald, Waldeck, Vöhl, Lichtenfels, Frankenau	-
Ederseebahn-Radweg	Gemeinde Edertal – Waldeck – Korbach	R4, R55: Korbach, Korbach Süd

Tab. II-4: Radrouten durch den Landkreis Waldeck-Frankenberg und deren SPNV-Anbindung

⁶⁴ Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (2014): Nahverkehrsplan Kreis Waldeck-Frankenberg 2013-2018. Dreieich, Korbach, S. 56.

Zu Kapitel 2.1.8 Konzept für den Radtourismus im Waldecker Land 2018⁶⁵

Für den Rad-ErlebnisPark Diemelsee wird formuliert:

- Die Gemeinde Diemelsee beabsichtigt kurzfristig das vorhandene Radwegenetz der Ferienregion Diemelsee umfangreich zu erweitern; die umliegenden Orte (Bad Arolsen, Willingen, Hansestadt Korbach, Brilon, Marsberg) werden zusätzlich an die Region angebunden; dadurch wird die Ferienregion Diemelsee über die Anbindungen an die hessischen Radfernwege und überregionale Radrouten erschlossen
 - Hess. Radfernweg R6 OranierFahrradroute
 - Hess. Radfernweg R5, GeoRadroute Ruhr-Eder, Bike-Welt Willingen
 - Hess. Radfernweg R5, über Ederseebahn-Radweg, an den Eder-Radweg
- Die Weiterführung des Knotensystems aus NRW in den Landkreis Waldeck-Frankenberg und gleichzeitige sofortige Erschließung der möglichen Streckenabschnitte wären in dem Bereich möglich

Für den Naturpark Diemelsee wird formuliert:

- Neben dem hessischen Radfernweg R5 und dem Diemelradweg, verläuft auch die 210 km lange GeoRadroute Ruhr-Eder durch den Naturpark Diemelsee, sowie einige Strecken der Bike-Arena-Sauerland
- In Korbach existieren die zwei Rad-Rundtouren KB 1 und KB 2
- Diemelradweg: 110 km Diemelquelle in Willingen-Usseln – Diemelsee – Marsberg – Diemelstadt – Bad Karlshafen: Gut ausgebauter Fluss-Radweg mit Anbindung an den Weser-Radweg im Norden und im Süden an den R5. Der Weg wurde im Frühjahr 2016 komplett neu ausgeschildert und im Herbst mit 5 ADFC-Sternen zertifiziert
- Vier Genussradeltouren
- Seen-Radweg: wegen desolatem Zustand konnte er touristisch nicht mehr vermarktet werden; hierfür ist eine neue Streckenführung in Planung (TSWE)
- Stand 2018 wurden im Landkreis in 10 Kommunen mit 19 Anbietern Leihmöglichkeiten von e-Bike identifiziert, darüber hinaus 24 Lademöglichkeiten

Als für den Naturpark relevante kurzfristige Ziele wurden formuliert:

- Erhöhung der Zahl der Bett & Bike-Betriebe

Mittelfristige Ziele (relevante):

⁶⁵ Touristik Service Waldeck-Ederbergland GmbH (2018): Konzept für den Radtourismus im Waldecker Land.

- Weitere Infrastruktur an den Radrouten
 - Im Rahmen von LEADER-Maßnahmen können entlang prädikatisierter Radfernwege Infrastruktureinrichtungen wie Rastplätze, einfache Fahrradstellplätze, aber auch Fahrradboxen, Informationstafeln, etc. gefördert werden. Dies ist derzeit im Waldecker Land an folgenden Radrouten möglich:
 - *Hessische Radfernwege R5*
 - *Diemelradweg*
 - Wenn die betreffenden Radrouten jedoch nach den Kriterien des ADFC zertifiziert werden, bzw. nach gleichem Standard wie die hessischen Radfernwege beschildert sind, ist auch dort eine Förderung möglich.
 - Bei der Planung und Umsetzung der Infrastruktur sollten möglichst einheitliche Qualitäts- und Gestaltungsstandards eingehalten werden.
- Schulung der Leistungsträger
 - Im Rahmen von Seminaren und Workshops gilt es, die entsprechenden Leistungsträger in die Lage zu versetzen, die Zielgruppe der Radtouristen möglichst optimal zu betreuen. Dazu ist es notwendig, die vorhandenen Marktforschungsinformationen zu dieser Zielgruppe an die Leistungsträger gebündelt weiter zu geben und ihnen bei der Erstellung von Bausteinangeboten bzw. Pauschalangeboten zu helfen.
 - Weiterhin ist geplant, ein Netzwerk der fahrradfreundlichen Gastronomie- und Hotelbetriebe aufzubauen, um damit auch ein Gremium für den regelmäßigen Erfahrungsaustausch zu haben. Aus der Grundlagenstudie zum Radtourismus wurden folgende Vorgaben des ADFC an die Tourist-Informationen, Beherbergungsbetriebe, Campingplätze und Gastronomiebetriebe unter folgendem Link zusammengefasst <http://www.bettundbike.de/bett-bike-betrieb-werden/bett-bike-betrieb-werden>.

Als Langfristige Ziele werden genannt:

- Qualitätsverbesserung, Qualitätsmanagement
 - Die Qualität der touristischen Radrouten und -netze beeinflusst die Attraktivität des gesamten radtouristischen Angebotes. Diesbezüglich muss die Qualität im Sinne eines kontinuierlichen Prozesses überwacht, sichergestellt und wenn notwendig verbessert werden. Dies geschieht im Rahmen des zentralen Qualitätsmanagements. Dabei geht es um die Wegebeschaffenheit und dass die einheitliche Hinweiskennzeichnung (d.h. Die Beschilderung muss FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) konform sind, die Routenoptimierung und die Einführung eines nordhessenweiten Wegekatasters. Dort müssen die Informationen zu den Radrouten bezüglich Routenverlauf,

Wegebeschaffenheit, vorhandene radtouristische Infrastruktur (Rastplätze, Schutzhütten, Informationspunkte, Schilderstandorte und deren Symbolik sowie Art, Beschriftung und Befestigung des jeweiligen Schildes) abgespeichert werden. Dazu kommen Informationen über die Klassifizierung der jeweiligen Straßen bzw. des jeweiligen Weges, über welche die Radroute führt, über Sehenswürdigkeiten und fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe. Dem Kataster liegt eine digitale Karte zu Grunde, in welche in Verbindung mit einem speziellen EDV-Programm sämtliche Informationen über eine GPS-Erfassung in der Karte verortet werden können. (In Planung)

- Nach Möglichkeit sollten möglichst viele der Routen qualitativ so hochwertig ausgestattet werden, dass sie vom ADFC zertifiziert werden können.
- Außen- und Innenmarketing
 - Die touristische Vermarktung obliegt nach dem Drei-Ebenen-Modell hauptsächlich der GrimmHeimat NordHessen. Dabei wird diese von den nordhessischen touristischen Arbeitsgemeinschaften und den Regionalorganisationen (Funktionalpartnern) unterstützt. Diese erarbeiten qualitativ hochwertige touristische Angebote bzw. halten sie vor und tragen zur Finanzierung der Marketingmaßnahmen bei.
 - Eine weitere Möglichkeit ist die Vermarktung über Radreiseveranstalter. Dazu müssen die Angebote aber sowohl den Bedürfnissen der Veranstalter, als auch der Radtouristen entsprechen. Hierbei fungiert die TSWE als begleitender Berater.
- Weiterführung des Knotensystems aus Nordrhein-Westfalen in den Landkreis Waldeck-Frankenberg
 - Ausgehend vom Siegerland, dem Sauerland und dem Landkreis Höxter ist das dort angewandte Knotensystem im Rahmen des Förderprogramms Nahmobilität in den Landkreis Waldeck-Frankenberg, als Pilotprojekt für das Bundesland Hessen, weiterzuführen.
- Weitere Maßnahmen
 - Zu weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Bekanntheitsgrades als radtouristische Angebotsregion gehört auch die Durchführung und Weiterentwicklung der Eder-Bike-Tour jeweils am zweiten Juniwochenende.
 - Angelehnt daran fand in 2017 zum ersten Mal der Diemelradweg-Tag auf der gesamten 110 Kilometer langen Strecke statt. Dieser soll ab 2019 jährlich im Mai stattfinden.

**Zu Kapitel 3.3.3 Gastgeberbetriebe:
Detaillierte Auflistung der Gastgeberbetriebe:**

Tabelle 18: Gastgeberbetriebe Ferienregion Diemelsee⁶⁶

Art des Betriebs	Anzahl der Unterkünfte	Anzahl der Betten
Ferienwohnungen	18	31 Betten
Hotels	1	180 Betten
Ferienhäuser	89	350 Betten

Tabelle 19: Gastgeberbetriebe in der Stadt Brilon⁶⁷

Ortsteil	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Betten
Brilon-Wald	12	190 Betten
Hoppecke	9	50 Betten
Bontkirchen	11	70 Betten
Madfeld	11	90 Betten
Messinghausen	9	50 Betten
Gudenhagen-Petersborn	15 Betriebe	150 Betten + 75 Betten
Brilon-Stadt	60 Betriebe plus Campingpark und Wohnmobilplatz an der Schützenhalle	1 100 Betten + 130 Plätze (Campingpark und Wohnmobilplatz)
Gesamt	127	1.905 Betten

Anmerkung: Der Bereich Krahwinkel mit rund 10 Betrieben und knapp 100 Betten ist Brilon-Stadt zugerechnet worden und nicht Gudenhagen-Petersborn.

⁶⁶Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

⁶⁷BWT Brilon Wirtschaft und Tourismus GmbH 2022

Tabelle 20: Gastgeberbetriebe Stadt Marsberg⁶⁸

Art des Betriebs	Anzahl der Betten
Ferienwohnungen	110 Betten
Hotels und Gasthöfe	111 Betten
Privatunterkünfte (Gästezimmer)	14 Betten
Ferienhäuser	53 Betten

Tabelle 21: Gästebetriebe Gemeinde Willingen⁶⁹

Ortsteil	Anzahl der Betten
Willingen Kernort	8.183
Gemeinde Willingen Gesamt	11.474

Tabelle 22: Gastgeberbetriebe Stadt Korbach⁷⁰

Ortsteile	Anzahl der Betten
Korbach-Kernstadt	381 Betten
Alleringhausen	22 Betten
Eppe	6 Betten
Goldhausen	24 Betten
Hillershausen	26 Betten
Lengefeld	17 Betten
Meininghausen	10 Betten
Nieder-Ense	4 Betten
Niederschleiden	7 Betten
Nordenbeck	4 Betten
Rhena	15 Betten
Gesamt	516 Betten

⁶⁸Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

⁶⁹Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

⁷⁰Tourist-Information der Kreis- und Hansestadt Korbach

Tabelle 23: Gastgeberbetriebe Ferienregion Diemelsee⁷¹

Art des Betriebs	Art und Anzahl der Unterkünfte	Anzahl der Betten
Ferienwohnungen	18	31 Betten
Hotels	1	180 Betten
Privatunterkünfte/Pensionen Heringhausen	8	16 Betten
Ferienhäuser	6	26 Betten
Feriendorf Diemelsee	89	350 Betten

Tabelle 24: Gastgeberbetriebe in der Gemeinde Brilon⁷²

Ortsteil	Anzahl der Betten
Brilon-Wald	190 Betten
Hoppecke	50 Betten
Bontkirchen	70 Betten
Radlinghausen	0
Madfeld	90 Betten
Messinghausen	50 Betten
Gudenhagen-Petersborn	150 Betten + 75 Betten (Kriegsblindensanatorium)
Brilon-Stadt	1 100 Betten + 130 Plätze (Campingpark und Wohnmobilplatz)

Anmerkung: Der Bereich Krahwinkel mit rund 10 Betrieben und knapp 100 Betten ist Brilon-Stadt zugerechnet worden und nicht Gudenhagen-Petersborn.

⁷¹ Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

⁷² Tourist Information Brilon 2022

Tabelle 25: Gastgeberbetriebe Stadt Marsberg⁷³

Art des Betriebes	Anzahl der Betten
Ferienwohnungen	110 Betten
Hotels und Gasthöfe	111 Betten
Gästezimmer	14 Betten
Ferienhäuser	53 Betten

Tabelle 26: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Bömighausen⁷⁴

Anzahl Betriebe	Anzahl der Betten
Ferienwohnung / - haus	159
Pension	13

Tabelle 27: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Eimelrod⁷⁵

Anzahl Betriebe	Anzahl der Betten
Ferienwohnung / - haus	90
Pension	31
Hotel	56

Tabelle 28: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Neerda⁷⁶

Anzahl Betriebe	Anzahl der Betten
Ferienwohnung / - haus	16
Pension	15

⁷³ Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

⁷⁴ Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

⁷⁵ Zweckverband Naturpark Diemelsee 202

⁷⁶ Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

Tabelle 29: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Rattlar⁷⁷

Anzahl Betriebe	Anzahl der Betten
Ferienwohnung / - haus	53
Pension	34

Tabelle 30: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Schwalefeld⁷⁸

Anzahl Betriebe	Anzahl der Betten
Ferienwohnung / - haus	483
Pension	220
Hotel	177
Jugendherberge	124

Tabelle 31: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Usseln⁷⁹

Anzahl Betriebe	Anzahl der Betten
Ferienwohnung / - haus	817
Pension	126
Hotel	758
Jugendherberge	96

Tabelle 32: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Wellinghausen⁸⁰

Anzahl Betriebe	Anzahl der Betten
Ferienwohnung / - haus	11
Pension	12

⁷⁷ Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

⁷⁸ Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

⁷⁹ Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

⁸⁰ Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

Tabelle 33: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Willingen Kernort
(Quelle: Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022)

Anzahl Betriebe	Anzahl der Betten
Ferienwohnung / - haus	2.680
Pension	825
Hotel	4.525
Jugendherberge	151

Tabelle 34: Gästebetriebe Gemeinde Willingen; Ortsteil Z Kurtaxort Willingen⁸¹

Anzahl Betriebe	Anzahl der Betten
Ferienwohnung / - haus	2 Zimmer

⁸¹ Zweckverband Naturpark Diemelsee 2022

Zu Kapitel 4.2 Analyse der Mobilitätsangebote: Öffentlicher Verkehr

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Tabelle 35 führt das bestehende Angebot im Schienenpersonennahverkehr sowie dessen Bedienungszeitraum und -angebot auf.

Tabelle 35: SPNV-Angebot Status Quo ⁸²

Linie	Verlauf	Bedienungszeitraum	Bedienungsangebot
RB/RE 97	Brilon Stadt – Brilon-Wald - Willingen – Usseln – Korbach - Frankenbg (Eder) - Marburg (Lahn)	Mo-Fr 05:15-21:45 Sa 06:45-21:45 So+F: 07:45-21:45	T30-T60 Ca. T60 Ca. T60
RE17	Hagen – Schwerte (Ruhr) – Arnsberg – Meschede – Bestwig – Olsberg – Brilon-Wald – Marsberg – Warburg – Kassel Wilhelmshöhe	Mo-Sa 04:30-22:45 So+F 06:30-22:45	T60 (Einzelfahrten nach Kassel) (überwiegend mit Umstieg in Warburg)
RE57	Dortmund – Arnsberg – Meschede – Bestwig – Bigge – Winterberg/ Olsberg – Brilon-Wald – Brilon Stadt	Mo-Do 04:30-00:45 Fr 04:30-02:45 Sa 07:10-02:45 So+F 08:10-00:45	T60 bis Bestwig T120 bis Brilon Stadt/ Winterberg T60 bis Winterberg (nur Sa/So/FT)
RB 4	Korbach - Bad Arolsen – Wolfhagen - Kassel	Mo-Fr 04:35-24:00 Sa 06:00-00:00 So+F 07:00-00:00	Ca. T60

⁸² DB Regio

Straßengebundener Personennahverkehr

Tabelle 36: ÖPNV-Angebot Status Quo (Stand Dezember 2022)⁸³

Linie	Verlauf	Bedienzeitraum	Bedienungsangebot
382	Brilon – Gudenhagen – Brilon-Wald – Willingen (ab 08/2021)	Mo-Fr: 06:20-18:00 Sa: 08:00-16:00 So+Fe: 11-18:00	Einzelfahrten Mo-Sa/ So/ FTT240
385	Giershagen – Bredelar – Hoppecke – Gudenhagen – Brilon (ab 08/2020)	Mo-Fr: 06:35-16:50	Mo-Fr Einzelfahrten
483	Madfeld – Radlinghausen / Rösenbeck – Thülen – Brilon (ab 08/2020)	Mo-Fr: 5:50-19:20 Sa: 9:25-14:00	Einzelfahrten: T60-T120
486	Brilon - Hoppecke – Bontkirchen (ab 08/2020)	Mo-Fr: 06:40-13:30	Einzelfahrten unveraktet, Schwerpunkt Schulverkehr
491	Bahnhof – Rennufer – Meisenberg – Krankenhaus – Altenheim – Bahnhof (ab 08/2020)	Mo-Fr: 08:00-18:30 Sa: 09:00-12:30	Mo-Fr ca. T60 Sa 3 Fahrtenpaare
497	Marsberg – Obermarsberg – Giershagen – Canstein – Udorf (ab 08/2020)	Mo-Fr: 06:00-19:00 Sa: 10:00-14:00	Mo-Sa Einzelfahrten
502	Korbach – Goddelsheim – Neukirchen – Lichtenfels	Mo-Fr: 06:30-19:45	Mo-Fr Einzelfahrten
506	(Marsberg / Bad Arolsen – Twistetal-Gembeck) – Diemelsee – Willingen	Mo-Fr: 06:30-17:20	Einzelfahrten unveraktet, Schwerpunkt Schulverkehr
507	Korbach/Diemelsee- Schweinsbühl– Willingen	Mo-Fr: 06:10-20:20	Einzelfahrten unveraktet, Schwerpunkt Schulverkehr
508	Korbach – Diemelsee	Mo-Fr: 06:10-19:15	Einzelfahrten unveraktet
510.1	Medebach - Korbach - Waldeck - Edertal - Bad Wildungen	Mo-Fr (S): 06:00-18:20	Einzelfahrten unveraktet
560	Gasterfeld - Bad Arolsen - Diemelsee - Willingen (ab 12/2022)	Mo-Fr: 06:00-21:00 Sa: 07:00-20:15	T60 T60/T120

⁸³ RLG/NVV/Westfalen-Bus

Linie	Verlauf	Bedienzeitraum	Bedienungsangebot
		So+Fe: 08:00-20:15	T60/T120 Saisonale Linie vom 01.04. bis zum 31.10.
567	Korbach – Willingen (ab 12/2022)	Mo-Fr: 06:00-20:00 Sa: 08:15-20:15 So+Fe: 08:07-20:07	T60 T120 T120
R48	(Willingen –) Düdinghausen – Winterberg	Mo-Fr: 06:00-19:00 Sa: 08:25-14:00 So+Fe: 12:00-18:00	ca. T60 4 Fahrtenpaare 3 Fahrtenpaare
R91	Brilon - Gudenhagen - Bredelar – Marsberg (ab 01/2021)	Mo-Fr: 06:00-19:20 Sa: 08:00-18:00 So+Fe: 12:00-18:00	ca. T60 T120 2 Fahrtenp. + 1 EF
AST – Anruf-Sammel-Taxi			
580.1	Heringhausen Knust – Korbach (ab 12/2022)	Mo-Fr: 05:08 + 21:08-00:08 Sa: 05:00-23:00 So: 05:00-23:00	1 Fahrtenp. + T60 T60/T120 + 1 FP T60/T120 + 1 FP
580.2	Willingen – Adorf Mitte (ab 12/2022)	Mo-Fr: 05:50 + 21:50-01:50 Sa+So: 05:50-07:50 + 21:50-01:50	1 Fahrtenp. + T60 T60
580.3	Adorf Siedlung – Helsen Schule (ab 12/2022)	Mo-Fr: 22:01-01:01 Sa: 06:01-01:01 So: 06:01-01:01	T60 T60/T120 T60/T120
580.4	Adorf Siedlung – Rhena (ab 12/2022)	Mo-So: 07:35-01:35	T60
580.5	Korbach – Willingen (ab 12/2022)	Mo-So: 05:07-01:07	T60
580.6	Korbach – Willingen (ab 12/2022)	Mo-Fr: 21:07 – 01:07 Sa+So: 05:07 – 01:07	T60 T60/T120
580.7	Rhena – Willingen Bahnhof (ab 12/2022)	Mo-So: 08:00-02:00	T60
580.8	Willinge Ritzhagen – Willingen Am Dicken Stein (ab 12/2022)	Mo-So: 05:39-01:39	T60

Bürgerbusse

Parallel zum regulären ÖPNV-Angebot verkehren der Bürgerbus Marsberg und der Bürgerbus Brilon in den beiden Kernstädten.

Fähren

Tabelle 37: Fähr-Angebot Status Quo⁸⁴

Verlauf	Bedienungszeitraum	Bedienungsangebot
Helminghausen nach Heringhausen	<u>27.06.-03.07.:</u> Mo-Mi 11:00-16:00	T60 mit Lücken
Heringhausen nach Helminghausen	Do 11:00-12:00 Sa-So 11:00-16:00	
von „Bedarfsanlegestelle Itterarm“ nach Heringhausen		
von „Bedarfsanlegestelle Itterarm“ nach Helminghausen	<u>27.06.-03.07.:</u> Mo-So 11:00-16:00	

Seilbahn (Saisonal)

Tabelle 38: Seilbahn-Angebot Status Quo^{85 86}

Verlauf	Bedienungszeitraum (Saisonal)
Kabinenbahn Ettelsberg	Mo-So+F 09:00-17:00
K1-Sesselbahn	Mo-So+F 08:30-16:30

⁸⁴ Seerundfahrten und Bootsverleih Stefan Koch (2022): Fahrpläne, verfügbar unter: <https://seerundfahrten-diemelsee.de/de/fahrplaene>

⁸⁵ Ettelsberg Seilbahn (2022): Hoch hinaus auf den Ettelsberg, Verfügbar unter: <https://www.ettelsberg-seilbahn.de/>

⁸⁶ Liftgemeinschaft Köhlerhagen GmbH & Co. KG (2022): Öffnungszeiten & Tickets, verfügbar unter: <https://www.k1-willingen.de/>

Zu Kapitel 5.3 Handlungsstrategie: Stärkung der nachfrage- und potentialstarken Relationen oder Einrichtungen neuer Verbindungen

Maßnahme: Einrichtung von Umstiegsorten

Tabelle 39: Umstiegsorte der Kategorie A

	Kategorie A Vision	Bestandssituation							
		Marsberg	Bredelar	Heringhausen	Birlon-Wald	Adorf	Deisfeld	Willingen (Upland)	Willingen - Stryck (Saisonal)
Bahn	(X)	X	X	/	X	/	/	X	/
Bus	X	X	X	X	X	X	X	X	X
P+R	X		X		X	X		X	X
B+R	X	/	X _(Ausbau-fähig)		/	X _(Ausbau-fähig)		/	/
Carsharing	X	/	/	/	/	/	/	/	/
Bikesharing	X	/	/	/	/	/	/	/	/
Ladestation PKW/E-Bike	X	X	/	X	/	X	/	X	/
Lastenfahrrad	X	/	/	/	/	/	/	/	/
Information	X	DFI	Teilweise	Papier	Papier	Teilweise	Papier	Papier	Papier
Platzkapazitäten für ergänzende Ausstattung		X	X	X	X	X	X	X	X

Tabelle 40: Umstiegsorte der Kategorie B

	Kategorie B Vision	Bestandssituation									
		Madfeld (Kirche)	Hoppecke	Bontkirchen	Rattlar	Schwalefeld (Upländer Hof)	Brilon – Stadt	Usseln	Neerdaar	Bömighausen	Goldhausen
Bahn	(X)	/	X	/	/	/	X	/	/	/	/
Bus	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
P+R	X	/	/	/	X		X		/	/	/
B+R	X	/	/	/		/	/		/	/	/
Carsharing	X	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Bikesharing	X	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Ladestation PKW/E-Bike	X	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Lasten-fahrrad	X	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Information	X		Papier		Papier	Papier	Papier	Papier	Papier	Papier	Papier
Platzkapa-zitäten für ergänzende Ausstattung				X	X	X	X		X		/

Tabelle 4 1: Handlungsbedarfe zur Umgestaltung der Umstiegsorte

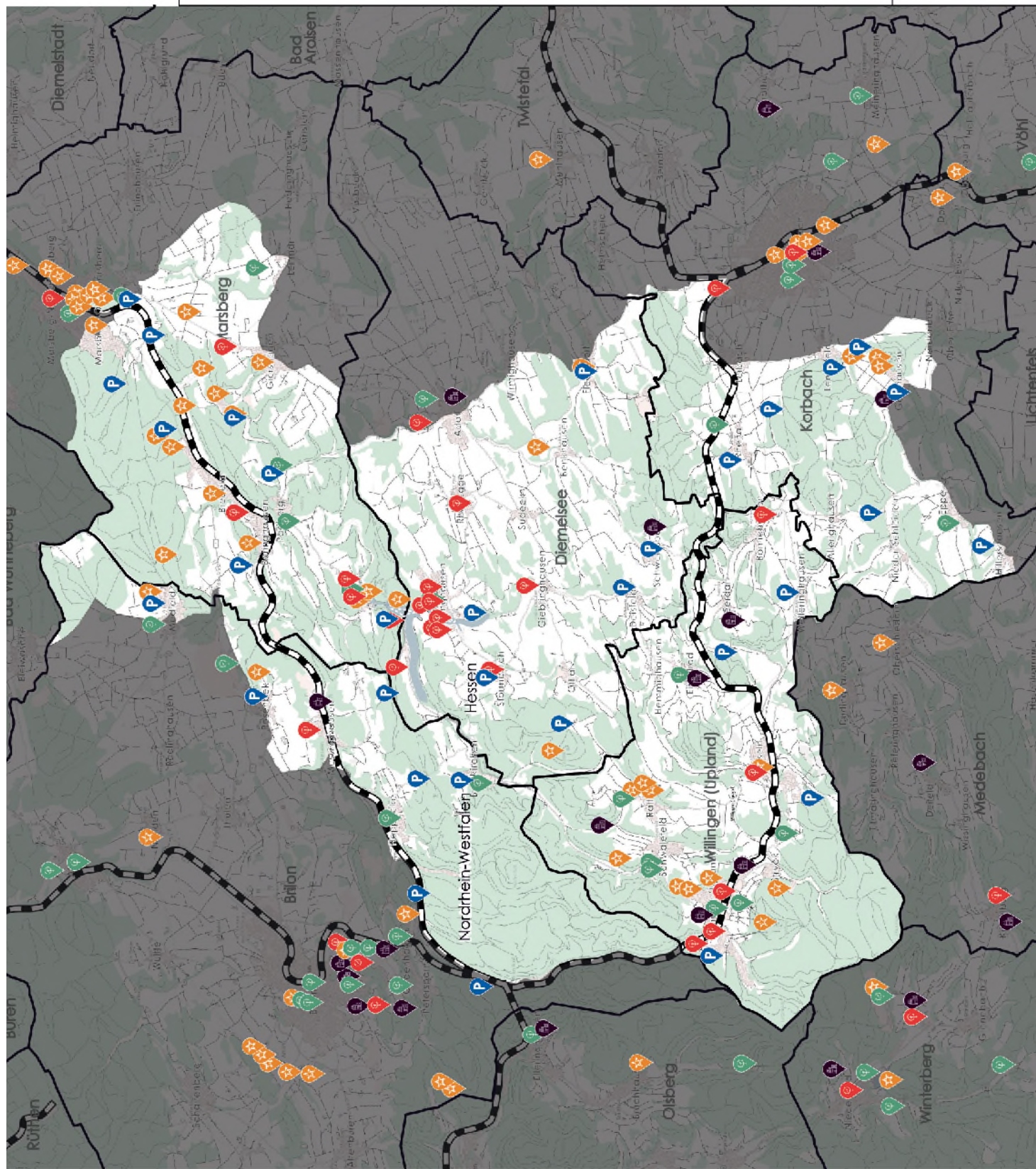
Handlungs- bedarfe							
Gemeinden	P+R	B+R	Carsharing	Bikesharing	Ladestation PKW / E-Bike	Lastenfahrrad	Information
Marsberg	X	X	Carsharing noch an keinem Verknüpfungspunkt verfügbar	Bikesharing noch an keinem Verknüpfungspunkt verfügbar	Ladestationen noch an keinem Verknüpfungspunkt verfügbar	Lastenräder noch an keinem Verknüpfungspunkt verfügbar	Größtenteils lediglich Informationen auf Papier vorhanden, diese aber flächendeckend
Bredelar	X	Ausbau- fähig					
Heringhausen	Datenlage unklar	X					
Adorf	X	Ausbau- fähig					
Deisfeld	Datenlage unklar	X					
Willingen (Upland)	X	X					
Willingen – Stryck (Saisonal)	X	X					
Madfeld (Kirche)	(X)	X					
Giebringhausen	(X)	X					
Hoppecke	(X)	X					
Bontkirchen	(X)	X					
Rattlar	/	X					
Schwalefeld	(X)	X					
Brilon-Stadt	X	X					
Brilon-Wald	/	X					
Usseln	(X)	X					
Neerdar	(X)	X					
Bömighausen	(X)	X					
Goldhausen	(X)	X					

8 Anhang

- Verortung der Freizeit- und Naherholungsziele mit Relevanz für den ÖPNV
- Gästebetriebe
- Überörtliche Erreichbarkeit mit dem Pkw
- Überörtliche Erreichbarkeit mit dem ÖPNV
- Bedienungsangebot Montag-Freitag
- Bedienungsangebot Samstag
- Bedienungsangebot Sonntag
- Radverkehrsnetz, touristische Radrouten und Anzahl der Bike-Shops mit E-Bike-Verleih
- Ausgewiesene Wanderrouten der Ferienregion/Gemeinde Diemelsee sowie Wanderwege NP Diemelsee
- Hierarchisches Bedienungsmodell mit Kategorisierung von Korridoren
- Überlagerung der Korridore, Eingangsorte und Umstiegsorte
- Handlungsbedarfe zur Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten
- Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes
- Eingangsorte
- Umstiegsorte

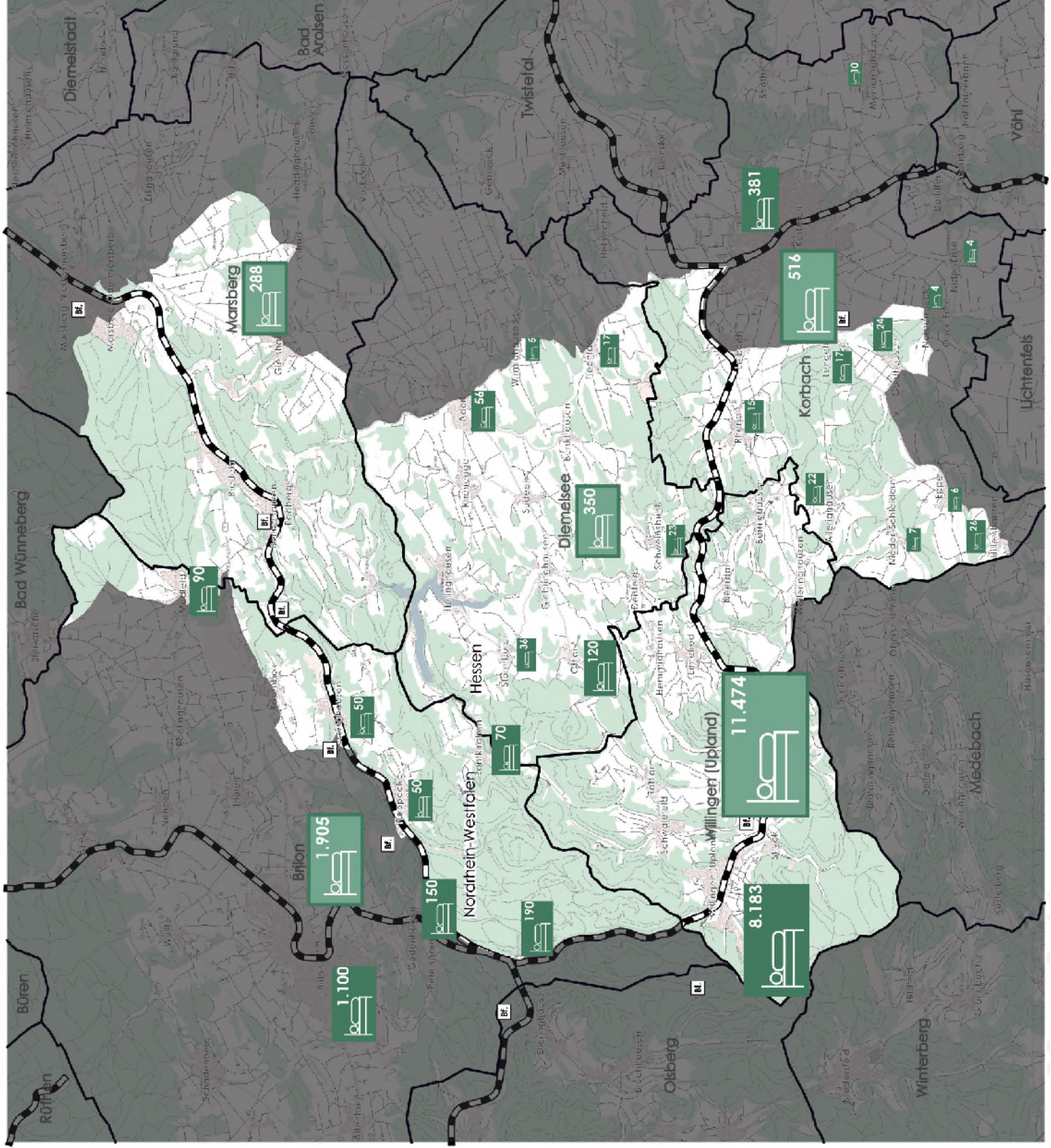
Freizeit- und Naherholungsziele mit Relevanz für den ÖPNV

Zweckverband Naturpark Diemelsee [2022]



Gastgeberbetriebe

Zweckverband Naturpark Diemelsee (2022)



**Überörtliche Erreichbarkeit
mit dem Pkw**



Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im Naturpark Diemelsee

Überörtliche Erreichbarkeit mit dem ÖPNV

DA Regio und RLG/NVW/Westfalen Bus

Bahnlinie

Bahnhof

Bußlinie

Verbindungsmöglichkeiten aus der Region

Verbindungsmöglichkeiten vor Ort

Kickstarter vor Ort

Naturnahe Freiräume
(Coffee Landcover Class 3 u. 4)

Siedlungsraum
(Coffee Landcover Class 1)

See

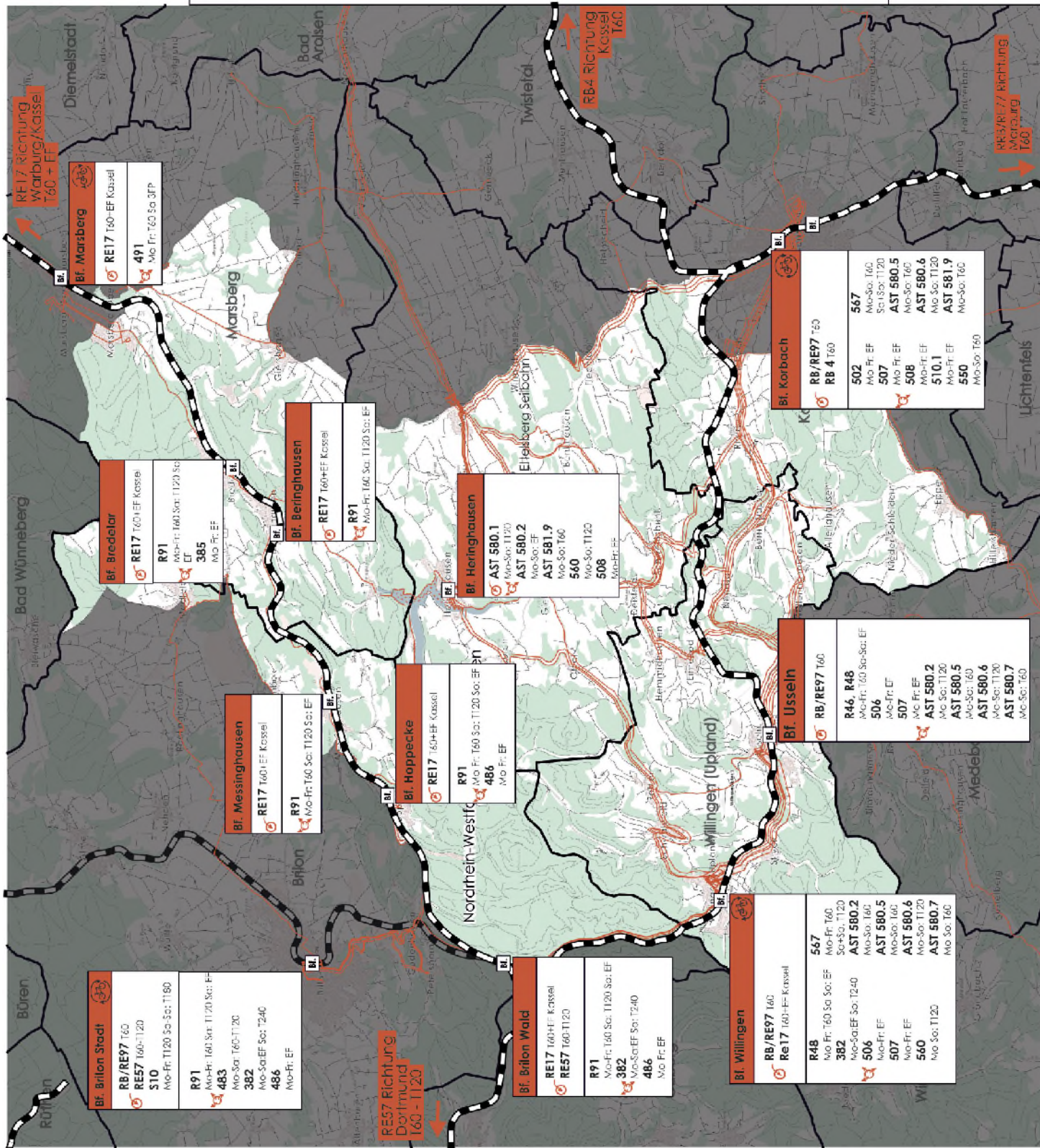
0 1 2 3 4 5 km

N

Kartengrundlage: © basemap.de / BKG 06.2022
© CICS 7.8KG 06.2022 / Lizenz dl co/by 2.0 /
Bearbeitungsstand: Januar 2023

plan mobil

© CICS 7.8KG 06.2022 / Lizenz dl co/by 2.0 /
© CICS 7.8KG 06.2022 / Lizenz dl co/by 2.0 /
© CICS 7.8KG 06.2022 / Lizenz dl co/by 2.0 /



Bedienungsangebot Mo.-Fr.

DA Regio und RLG/NVW/Westfalen Bus

- Buslinie mit einem 60-Minuten-Takt (T60)
- Buslinie mit einem 120-Minuten-Takt (T120)
- Buslinie mit Einzelfahrten (EF)
- Buslinie / unregelmäßige Bedienung
- Bahnlinie
- Bahnhalte
- Haltestelle
- Schleppbahn

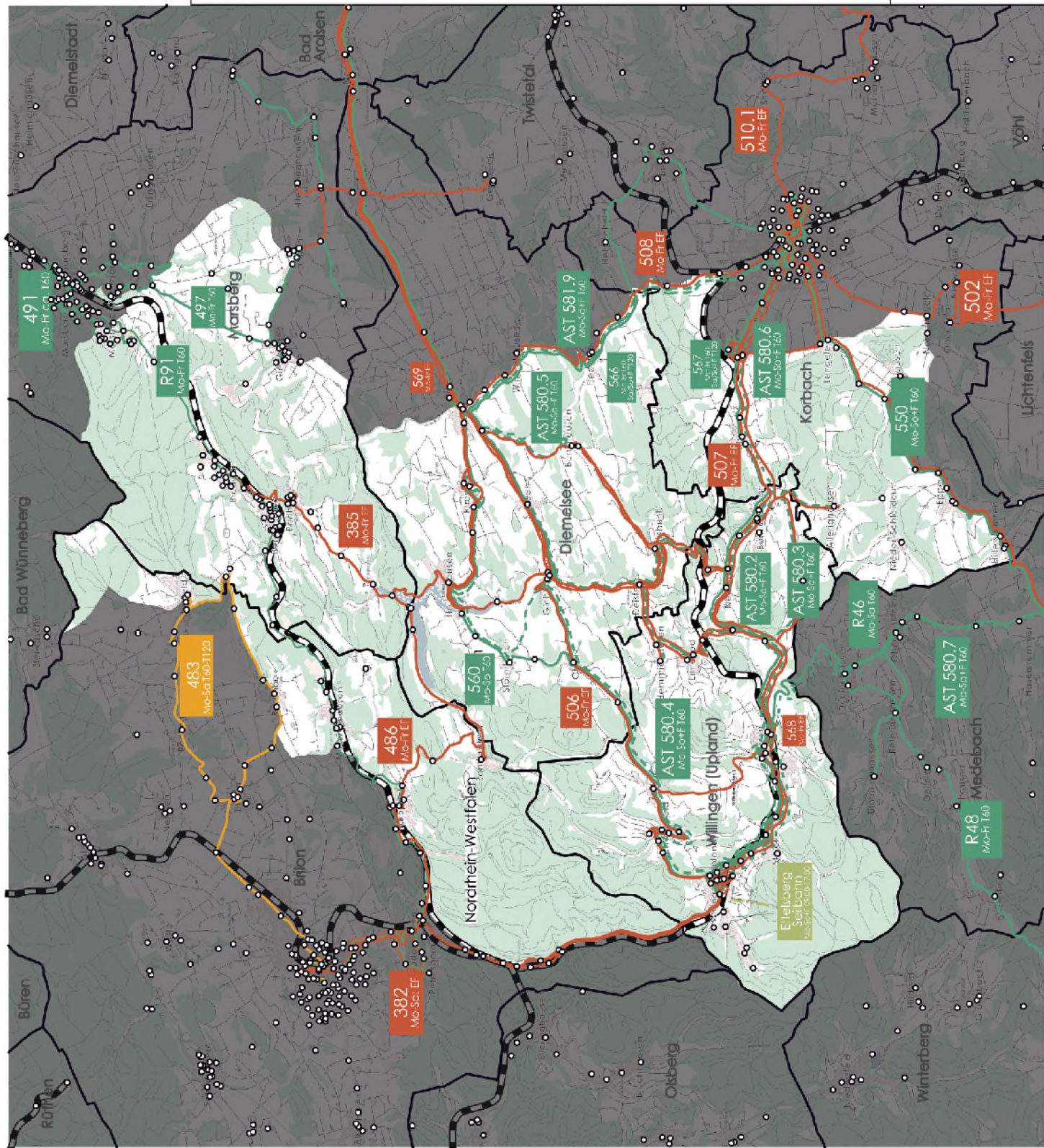
- Naturnatliche Freizeite
(Coffee Landcover Class 3 u. 4)
- Siedlungsraum
(Coffee Landcover Class 1)
- See



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG 06.2022
CICCS / BKG 06.2022 / Lizenz ab 06/2022
Bearbeitungsstand: Dezember 2022

plan mobil

© 2022 plan mobil
www.plan-mobil.de

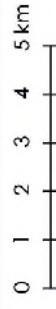


Bedienungsangebot Samstag

DB Regio und RLG/NVV/Westfalen Bus

- Buslinie mit einem 60-Minuten-Takt (T60)
- Buslinie mit einem 120-Minuten-Takt (T120)
- Buslinie mit Einzelfahrten (EF)
- - - Buslinie / unregelmäßige Bedienung
- BL Bahnlinie
- B Bahnhof
- H Haltestelle
- Seilbahn

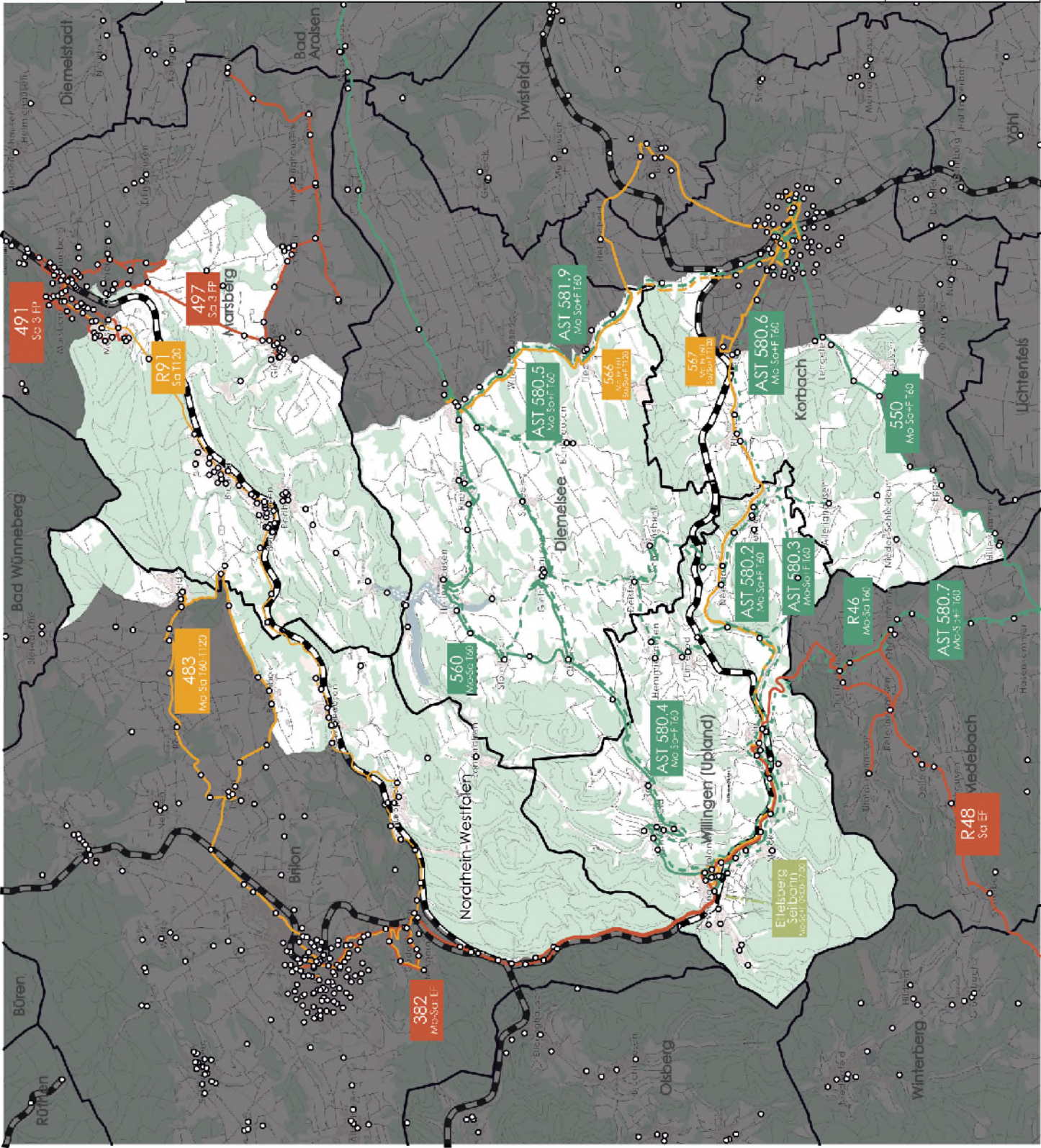
- Naturschutz-Freizüme
(Coffee Landcover Class 3 u. 4)
- Siedlungsraum
(Coffee Landcover Class 1)
- See



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG 06.2022
LICCS / BKG 06.2022 / Lizenz ab ca/by 2.0 /
Bearbeitungsstand: November 2022

plan mobil

© 2022 plan mobil
www.plan-mobil.de

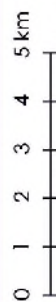


Bedienungsangebot Sonntag

DB Regio und RLG/NVV/Westfalen Bus

- Buslinie mit einem 60-Minuten-Takt (T60)
- Buslinie mit einem 120-Minuten-Takt (T120)
- Buslinie mit Einzelfahrten (EF)
- - - Buslinie / unregelmäßige Bedienung
- BL Bahnlinie
- B Bahnhof
- Röhrlinie
- o Haltestelle
- Seilbahn

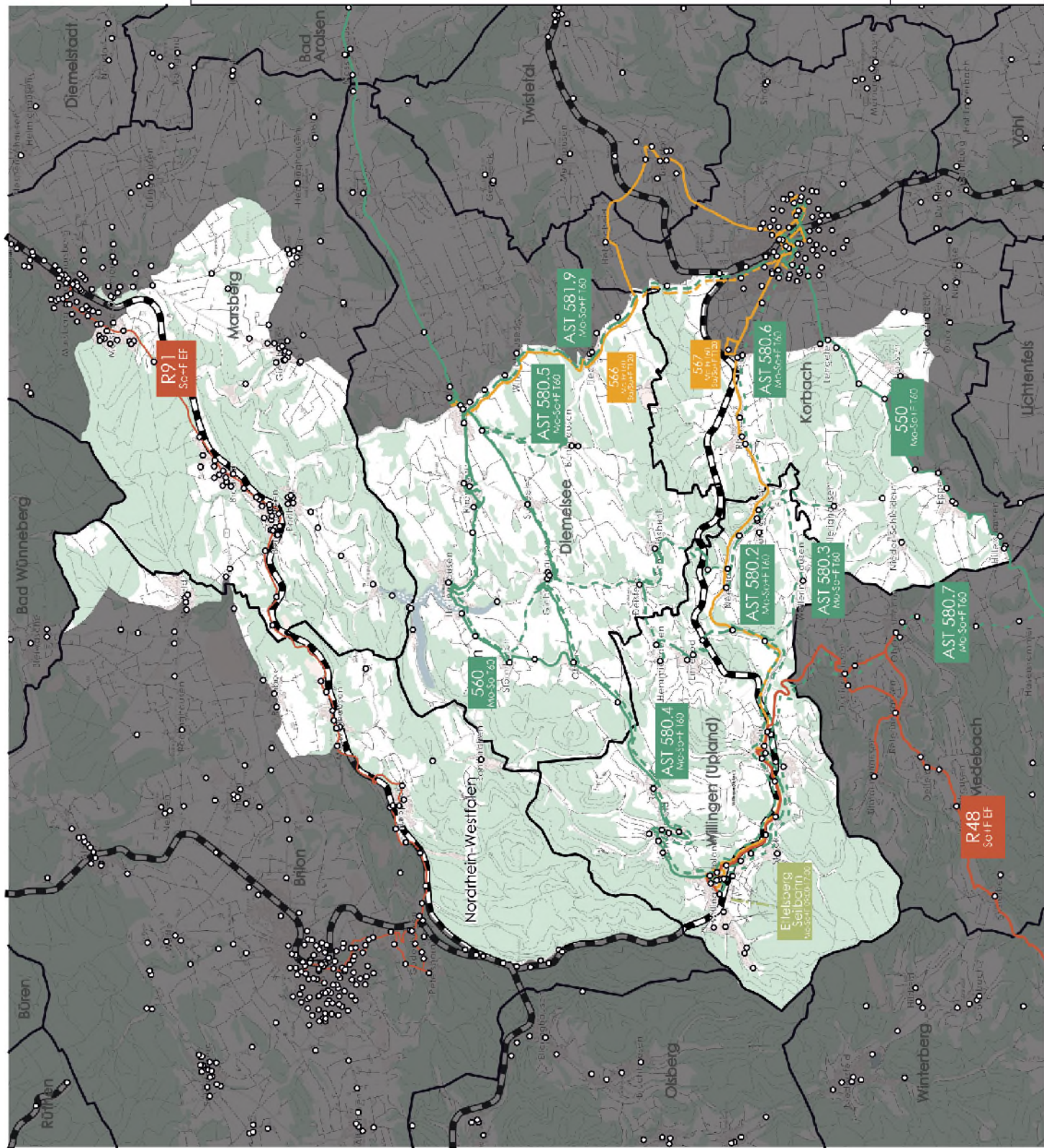
- Naturschutz-Freizäume
(Coffee Landcover Class 3 u. 4)
- Siedlungsraum
(Coffee Landcover Class 1)
- See



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG 06.2022
LICs / BKG 06.2022 / Lizenz d. co/by 2.0 /
Bearbeitungsstand: November 2022

plan mobil

© 2022 plan mobil
plan mobil ist ein Markenname von plan mobil GmbH
plan mobil ist ein Markenname von plan mobil GmbH



Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im Naturpark Diemelsee

Radverkehrsnetz

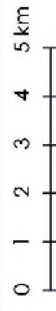
amtliche Radwegenetze und touristische Routen

- Hauptnetz:
NRW Radverkehrsnetz
(radverkehrsnetz.nrw.de)
Radtouristen-Hessen
(nordhess-rad.de)
- Touristische Radtouristen
(GPX-Tracks von der Gemeinde/Ferienregion Diemelsee über komoot.de zur Verfügung gestellt)



Anzahl der Bike-Shops mit E-Bike-Verleih

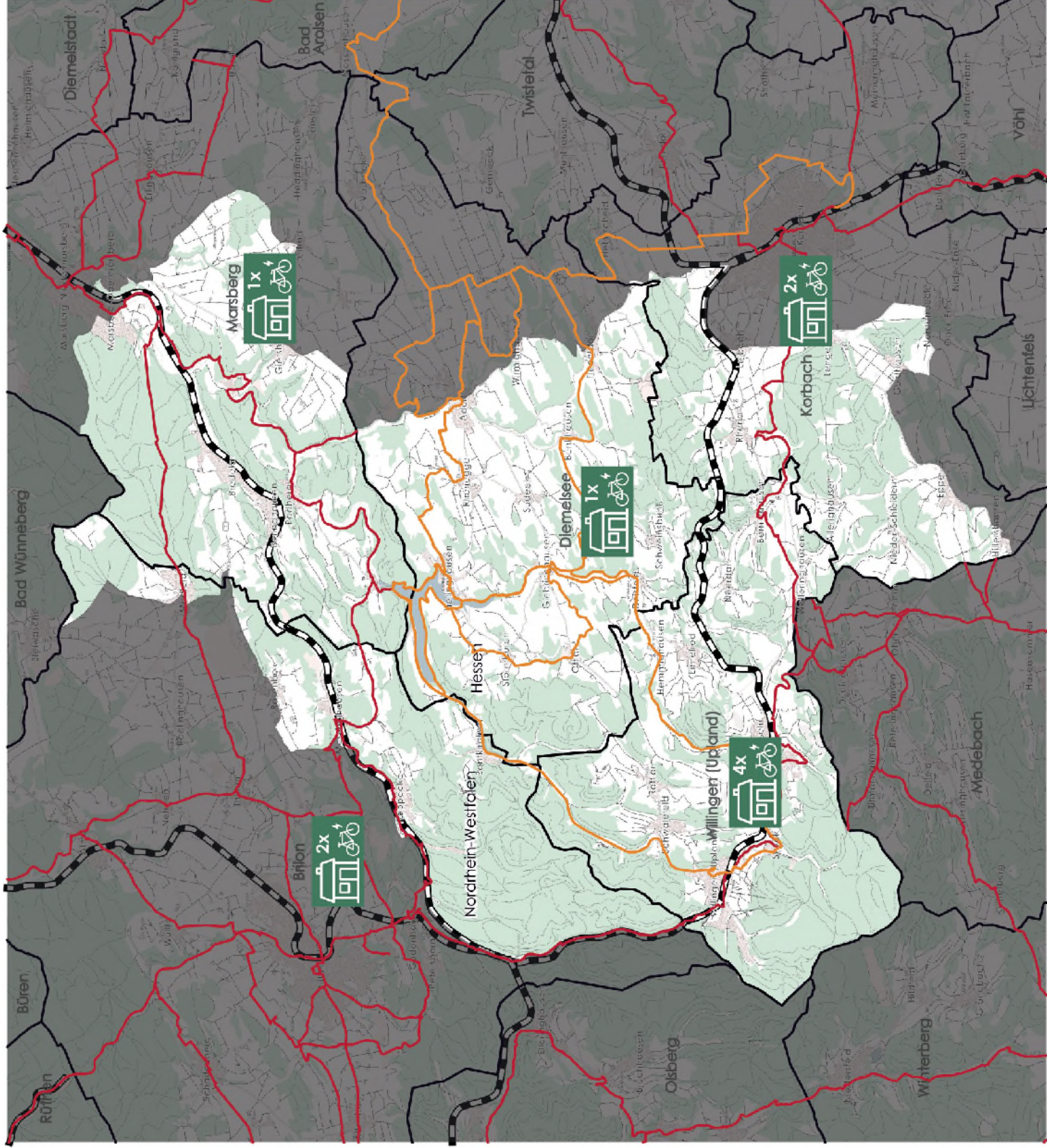
- Naturnahe Freiräume
(CoRe Landcover Class 3 u. 4)
- Siedlungsraum
(CoRe Landcover Class 1)
- See



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG 06.2022
© CICS / BKG 06.2022 / Lizenz dl-cc/by 2.0 /
Bearbeitungsstand: November 2022

plan:mobil

© plan:mobil
www.planmobil.de



Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im
Naturpark Diemelsee

Ausgewiesene Wanderwegen

Kooperation Diemelradweg

Ausgewiesene Wanderwege der
Ferienregion/Centrale Diemelsee
(GRX-Tracks der Ferienregion Diemelsee
über Kompat.de zur Verfügung gestellt)

Wanderweg NP Diemelsee

Wanderparkplatz



Naturnat Freizeite
(Coilne Landcover Class 3 u. 4)

Siedlungsraum
(Coilne Landcover Class 1)

See

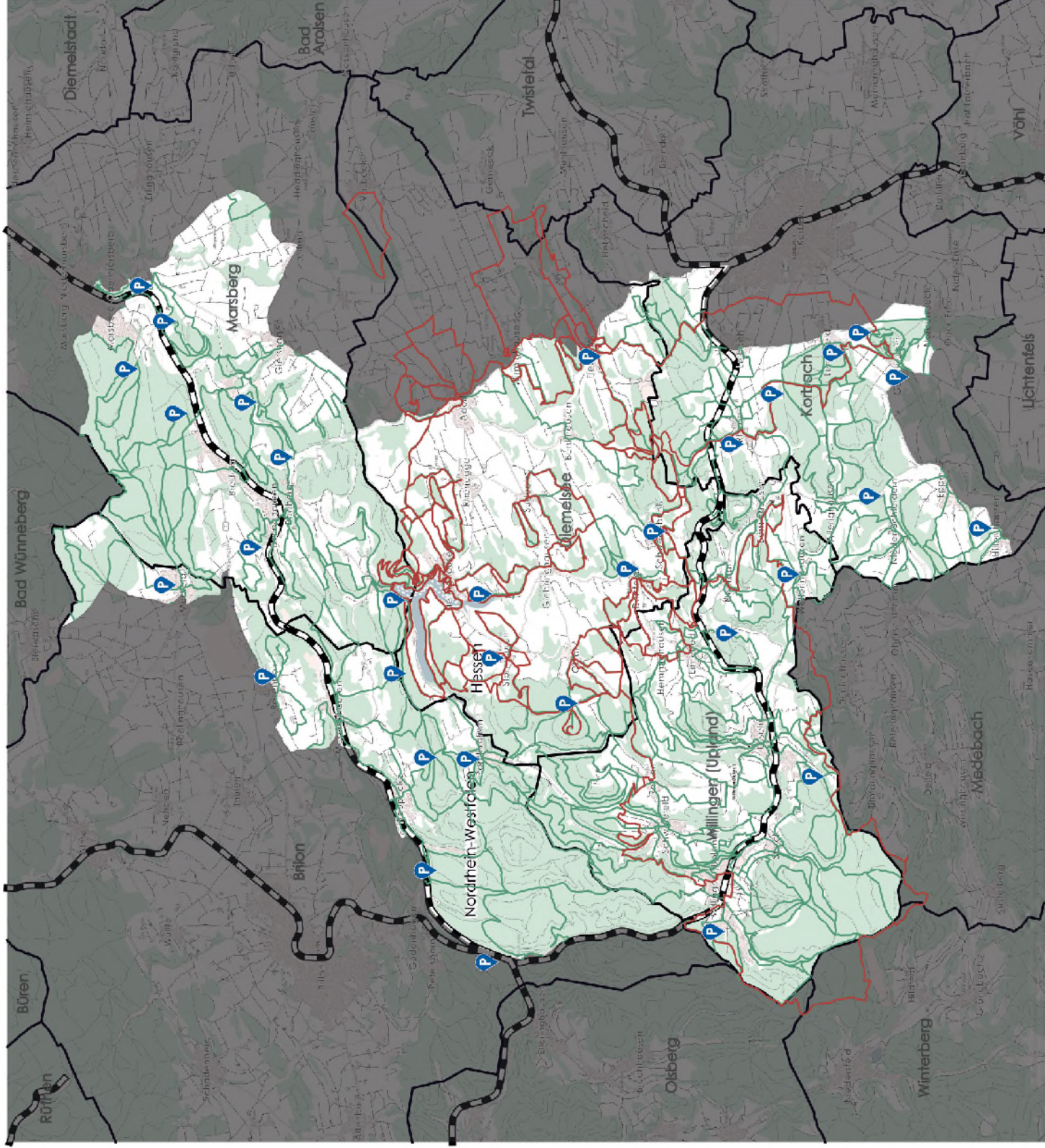
0 1 2 3 4 5 km



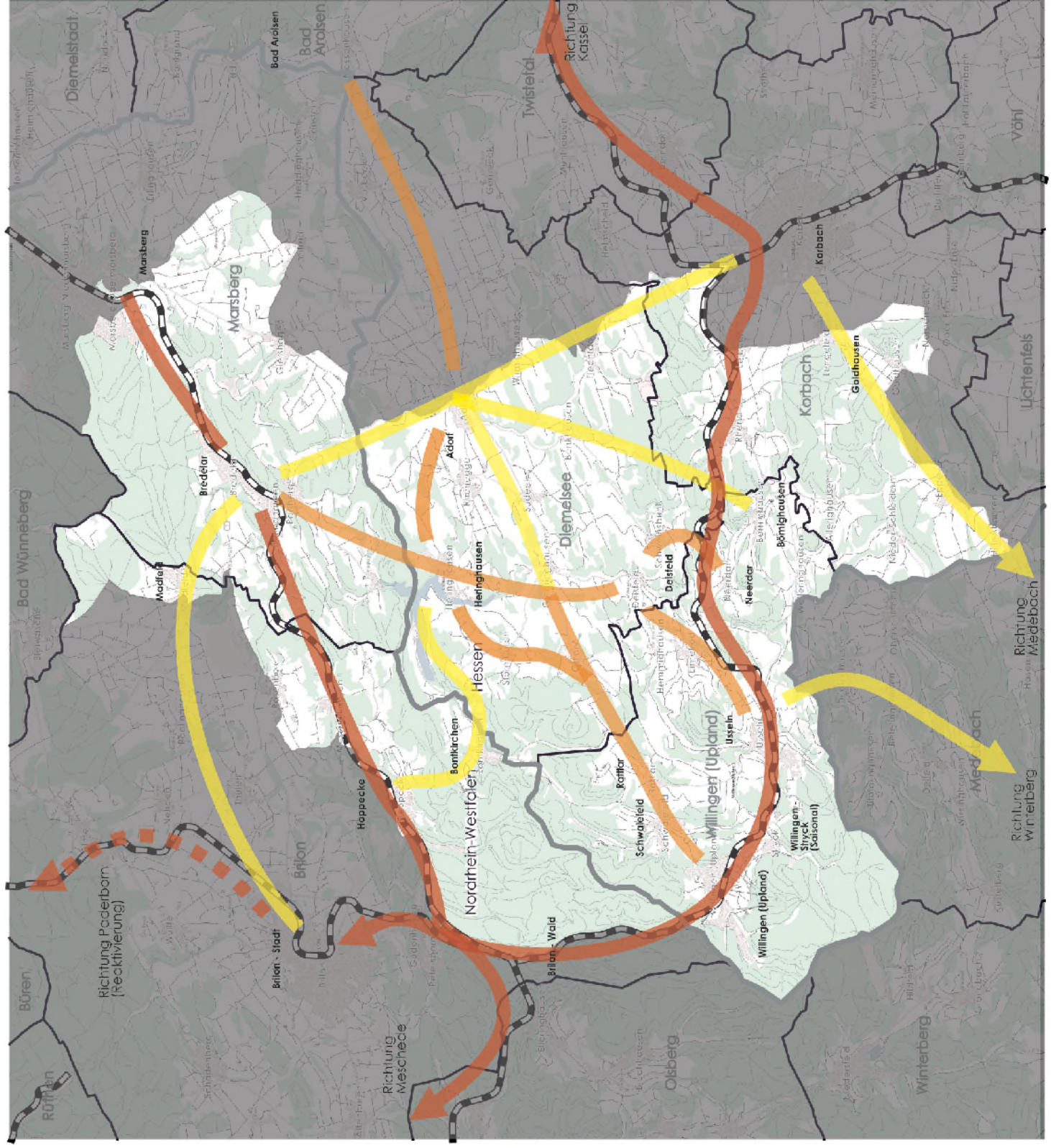
Kartengrundlage: © basemap.de / BKG 06.2022
© ICS / BKG 06.2022 / Lizenz dl co/by 2.0 /
Bearbeitungsstand: November 2022

plan mobil

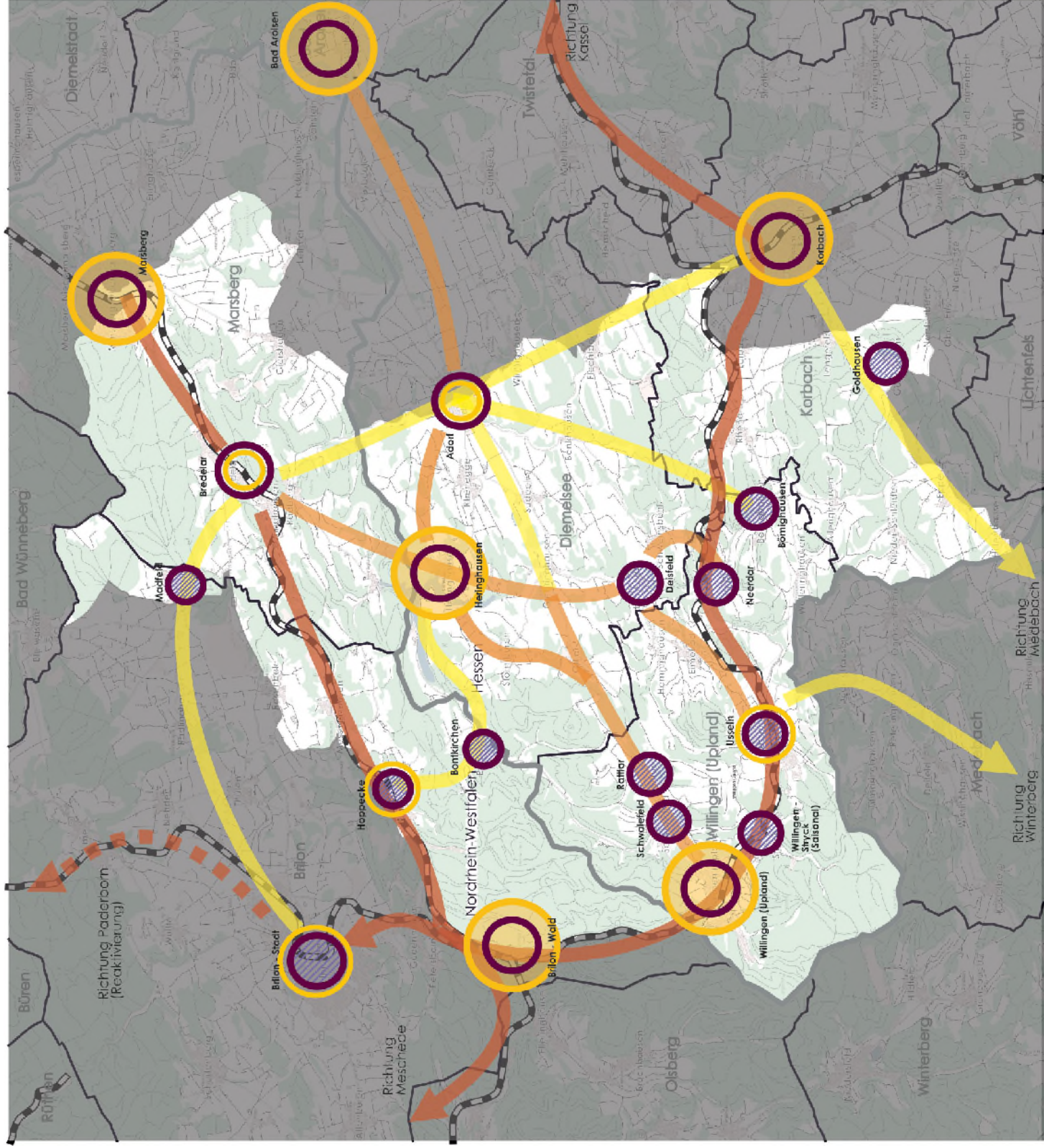
© 2022 plan mobil
www.planmobil.de



Bedienungsmodell mit Kategorisierung von Korridoren



Überlagerung der Korridore, Eingangsorte und Umsiegsorte



Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im Naturpark Diemelsee

Handlungsbedarfe zur Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten

- Bahnlinie
- Strukturierung durchgängiges Angebot
- Perspektivische Angebotsausweitung
- Verdichtung des Angebots im SPNV
- Ausweitung des Angebots
- Grenze zwischen Hessen und NRW

- Naturnatliche Freizeiträume
(Coifine Landcover Class 3 u. 4)
- Siedlungsraum
(Coifine Landcover Class 1)
- See

0 1 2 3 4 5 km

N

Kartengrundlage: © basemap.de / BK 06.2022

© CICS / BK 06.2022 / Lizenz dl-cc/by 2.0 /

Bearbeitungsstand: Januar 2023

planmobil

© CICS / BK 06.2022

© CICS / BK 06.2022

© CICS / BK 06.2022

Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im
Naturpark Diemelsee

Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellenetzes

Sehenswürdigkeit /
kulturelle Einrichtung

Gesundheitseinrichtung
(z.B. Kneippanlagen)

Sportanlage

Freizeitanlage

Wanderparkplatz

Wanderweg

Schulbus

Buslinie / AST-Linie

Erweiterung Buslinie / AST-Linie

Haltestelle

Neue Haltestelle

Naturnahe Freiräume
(Coffee Landcover Class 3 u. 4)

Siedlungsraum
(Coffee Landcover Class 1)

See

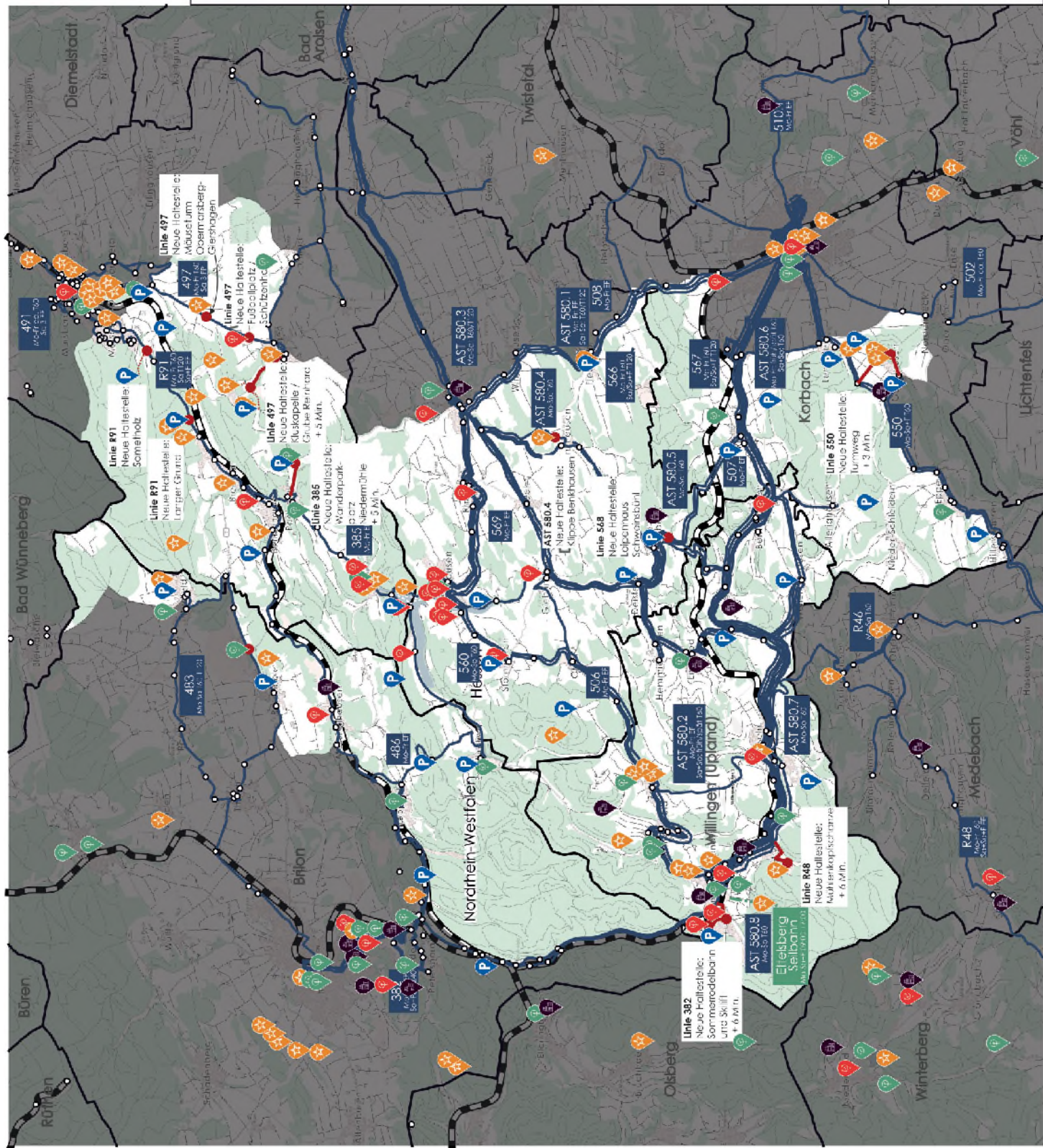
0 1 2 3 4 5 km



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG 06.2022
CIC3 / BKG 06.2022 / Lizenz d. cc/by 2.0 /
Bearbeitungsstand: Januar 2023

plan:mobil

© plan:mobil 2023
plan:mobil ist ein Markenname von plan:mobil AG
plan:mobil ist ein Markenname von plan:mobil AG



Mobilitätskonzept für den Freizeitverkehr im
Naturpark Diemelsee

Eingangsorte

Bedienungsmodell

Eingangsort Kategorie A

Eingangsort Kategorie B

Bestand

Bahnlinie

Grenze zwischen Hessen und NRW

Naturräumliche Freiräume
(Coifre Landcover Class 3 u. 4)

Siedlungsraum
(Coifre Landcover Class 1)

See

0 1 2 3 4 5 km

N

Kartengrundlage: © basemap.de / BK 06 2022
© CICS / BK 06 2022 / Lizenz d. cc/by 2.0 /
Bearbeitungsstand: Januar 2023

planmobil

© CICS / BK 06 2022

© CICS / BK 06 2022

© CICS / BK 06 2022

The map illustrates the Diemelsee region, highlighting the mobility routes and entry points for the planmobil project. The routes are marked with yellow circles and dashed lines, connecting various locations across the region. Key entry points are categorized as A (large yellow circle) and B (small yellow circle). The map also shows the Diemel river, surrounding towns, and the border between Hessen and NRW.

Handlungsstrategie Priorität

Stärkung der nachfrage- und potentialstarken Relationen oder Einrichtungen neuer Verbindungen im ÖPNV	!!!	Optimierung von ÖPNV-Taktungen und Ausweitung von Angeboten	über 2030/Daueraufgabe
	!!!	Bedarfsgerechte Erweiterung des Haltestellennetzes	
	!!!	Ausgestaltung der Bahnhöfe und Parkplätze als zentrale „Eingangsorte“	
	!!!	Einrichtung von Umstiegspunkten	
	!!!	Eventverkehre konsequent anbieten und bewerben	
Harmonisierung von Ticketing und Tarifen	!!!	Optimierung von Ticketangeboten	bis 2030
	!!!	Digitalisierung der Gästekarte(n)	
	!!!	Bündelung der Informationen zur Anreise in den Naturpark Diemelsee	
	!!!	Entwicklung neuer Finanzierungsquellen für Mobilität im Naturpark	
Verbesserung der Informationen, des Vertriebes und des Services auch vor dem Hintergrund Digitalisierung	!!!	Informationsbereitstellung an Haltestellen, an Sehenswürdigkeiten und in Fahrzeugen und WLAN an zentralen Haltestellen	über 2030/Daueraufgabe
	!!!	Unterwegs: Informationsbereitstellung in Echtzeiten	
	!!!	Möglichkeiten zur Gewährung bundeslandübergreifender Mobilitätsgarantien	
	!!!	Harmonisierung der unterschiedlichen Fahrplanauskunftsplattformen in verschiedenen Tarifgebieten mit den vorhandenen Verkehrsträgern	
	!!!	Einheitliches Marketing der SPNV und ÖPNV - Angebote auf den Informationsportalen des Naturparks und der Tourist-Informationsstellen	
Stärkung alternativer Antriebsformen / Förderungskonzepte emissionsarmer Individualverkehre	!!!	Fahrradmitnahme im SPNV und ÖPNV	bis 2025
	!!!	Teilräumliche Einführung von E-Bike-Sharing und Bike-Rückholservice	
	!!!	Ausbau von CarSharing-Angeboten	

Zeitliche Umsetzung

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.- Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 14

D-34131 Kassel

www.plan-mobil.de

Kontakt

Tel. 0561 . 400 90 555

Fax 0561 . 70 84 10 4

info@plan-mobil.de

ÖPNV-Anschluss

⊕ Marbachshöhe

 Linien 3 & 7