



Foto: Timo Volz

Wegeplan



Nationalpark
Hunsrück-Hochwald



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	6
1.1	Ergebnisse in Kürze	6
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	8
2.2	Soziokulturelle Rahmenbedingungen	8
2.3	Weitere Rahmenbedingungen.....	9
3	Zielsetzungen der Wegeplanung	10
3.1	Ökologische Ziele.....	10
3.2	Auf Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung ausgerichtete Ziele	10
3.3	Sicherheitsrelevante Ziele.....	10
3.4	Ökonomische Ziele.....	10
4	Ausgangslage und Datenerfassung	11
4.1	Ausgangslage	11
4.1.1	Standort.....	11
4.1.2	Naturschutzfachliche Planungsgrundlagen	11
4.2	Datenerfassung des aktuellen Infrastrukturbestands	11
4.2.1	Holzabfuhrwege.....	12
4.2.2	Rettungspunkte	13
4.2.3	Wege- und Trassenrechte	13
4.2.4	Wanderrouten	14
4.2.5	Radrouten	15
4.2.6	Kardinalpunkte	16
4.2.7	Öffentliche Straßen	16
4.2.8	Öffentlicher Nahverkehr	17
4.2.9	Parkplätze	17
5	Ergebnisse aus Rahmenbedingungen, Zielsetzung und Datenerfassung	18
5.1	Planungseckpunkte	18
5.1.1	Planungseckpunkte zur Stärkung des Ruhecharakters	18
5.1.2	Planungseckpunkte zur Bereitstellung einer geeigneten Wegeinfrastruktur für Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung	18
5.1.3	Planungseckpunkte aus dem Beteiligungsprozess vor Parkgründung	20
5.2	Dialogphase	20
5.2.1	Konzipierung der Dialogphase auf der Basis der Planungseckpunkte	20
5.2.2	Ergebnisse des Dialogs.....	21

WEGEPLAN

6	Maßnahmen und deren Umsetzung	22
6.1	Kurzfristige Umsetzung	22
6.1.1	Ökologische Ziele.....	22
6.1.2	Auf Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung ausgerichtete Ziele	27
6.1.3	Sicherheitsrelevante Ziele	36
6.1.4	Ökonomische Ziele.....	37
6.2	Mittelfristige Umsetzung	38
6.2.1	Ökologische Ziele.....	38
6.2.2	Auf Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung ausgerichtete Ziele	38
6.2.3	Sicherheitsrelevante Ziele	39
6.3	Langfristige Umsetzung	39
6.3.1	Ökologische Ziele.....	39
7	Ausblick	41
8	Quellenverzeichnis	42
8.1	Datenquellen	42
8.2	Literaturquellen	43
9	Anhang	45
9.1	Öffentliche Parkplätze	45
9.2	Öffentlicher Nahverkehr – Haltestellen	46
9.3	Öffentliche Straßen	47
9.4	Überregional bedeutsame Wanderrouten	48
9.5	Überregional bedeutsame Radrouten	48
9.6	Lokal bedeutsame Radrouten	49
10	Methodenbeschreibung und weiterführende Informationen	50
10.1	Datenerfassung des aktuellen Infrastrukturbestands	50
10.1.1	Wahl der Datengrundlage.....	50
10.1.2	Erweiterung der Datengrundlage	51
10.2	Methodenbeschreibung Zerschneidungsanalyse	52
10.3	Überregional bedeutsame touristische Infrastruktur	52
10.3.1	Europäischer Fernwanderweg	52
10.3.2	Hunsrückhöhenweg	52
10.3.3	Nationalpark-Radrundroute	53
10.3.4	Bestehende Radwege nach HBR-Standard	53
10.4	Konzipierung der Dialogphase auf der Basis der Planungseckpunkte	53

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:

Ablaufschema zur partizipativen Erarbeitung des Wegeplans. 6

Abbildung 2:

Zerschneidungsanalyse vor der planerischen Wegereduktion
der zur Holzabfuhr geeigneten Wege im Nationalpark13

Abbildung 3:

Klassifizierung der ehemals zur Holzabfuhr geeigneten Wege
während der Wegeplanung in die Funktionen Wegfallwege,
Rückentwicklungswege und Wege für das Parkmanagement24

Abbildung 4:

Zerschneidungsanalyse nach der planerischen Wegereduktion
der zur Holzabfuhr geeigneten Wege im Nationalpark25

Tabellenverzeichnis

Table 1:

Übersicht über die lokal bedeutsamen Wanderrouten im Nationalpark
als Ergebnis des Dialogs mit den Kommunen (Stand 31.12.2017)29

Table 2:

Verlauf und Länge der lokal bedeutsamen Nationalpark-
Querungen (Stand Dezember 2017).....32

Table 3:

Übersicht über Vorkommen und Ausstattung der öffentlichen
Parkplätze am Nationalpark (Stand August 2017).....45

Table 4:

Haltestellen der drei Verkehrsverbünde in max. 500 m Entfernung
von der Nationalparkgrenze (Stand Dezember 2017).....46

Table 5:

Übersicht über Verlauf und Länge der öffentlichen
Straßen im Nationalpark (Stand Dezember 2017).....47

Table 6:

Länge der überregional bedeutsamen Wanderrouten Saar-Hunsrück-Steig
und Traumschleifen gesamt und im Nationalpark (Stand Juni 2018).....48

Table 7:

Länge der weiteren überregional bedeutsamen Wanderrouten gesamt
und im Nationalpark (Stand Juni 2018)48

Table 8:

Länge der überregional bedeutsamen Radrouten im Nationalpark
sowie gesamt (Stand Juni 2018)49

Table 9:

Verlauf und Länge der lokal bedeutsamen Radroute Thalfanger H4
(Stand Dezember 2017)49

Abkürzungsverzeichnis

- » **lfm/ha**
Laufmeter pro Hektar
- » **BMU**
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
- » **BMVI**
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- » **BNatSchG**
Bundesnaturschutzgesetz

Begriffsdefinitionen

- » **Besucherinnen und Besucher**
Dieses Begriffspaar umfasst sowohl ortsfremde Besucherinnen und Besucher des Nationalparks als auch die örtliche Bevölkerung.
- » **Wegfallwege**
Dabei handelt es sich um ehemals zur Holzabfuhr geeignete Wege. Diese werden zukünftig weder durch sonstige Nutzergruppen noch durch das Parkmanagement genutzt.
- » **Rückentwicklungswege**
Dabei handelt es sich um ehemals zur Holzabfuhr geeignete Wege, die nicht mehr für das Parkmanagement vorgesehen sind. Stattdessen können diese sich zu einem naturnäheren Zustand entwickeln und ggf. die Funktion von Rad-, Wander- oder Freizeitwegen übernehmen.
- » **Wege für das Parkmanagement**
Darunter sind Wege des NavLog-Standards zu verstehen, die, sofern für Feuerwehr, Rettung, Holzabfuhr oder aufgrund von Wege- und Trassenrechten notwendig, im Wegeplan erhalten bleiben.
- » **Wege**
Eine im Gelände verlaufende Verkehrslinie.
- » **Route**
Eine auf einem Weg (s.o.) verlaufende Streckenführung.
- » **touristisch**
Sämtliche Aktivitäten aller Besucherinnen und Besucher im Nationalpark wie bspw. Erholung, Naturerleben sowie sportliche, kulturelle oder spirituelle Aktivitäten.

Redaktioneller Hinweis

Bei der Kartenerstellung wurde zu Gunsten einer besseren Lesbarkeit in einigen Fällen auf die geometrische Exaktheit der Objekte verzichtet (Generalisierung). Bei der Nutzung der Karten sind daher Geokoordinaten den zu Grunde liegenden Daten zu entnehmen und nicht aus der druckaufbereiteten Darstellung abzugreifen.

1 Zusammenfassung

Der Wegeplan des Nationalpark Hunsrück-Hochwald stellt eine planerische Aufarbeitung aller Anforderungen an den Nationalpark aus den der Nationalparkgründung vorangegangenen Beteiligungsverfahren in der Region dar. Die Erstellung und Ausrichtung des Wegeplans wurde daraufhin in den Landeskonzepten von Rheinland-Pfalz und Saarland sowie im Staatsvertrag über den Nationalpark festgehalten. Zur Gewährleistung eines partizipativen Ansatzes des Wegeplans wurde folgendes Vorgehen für die Planung erarbeitet.

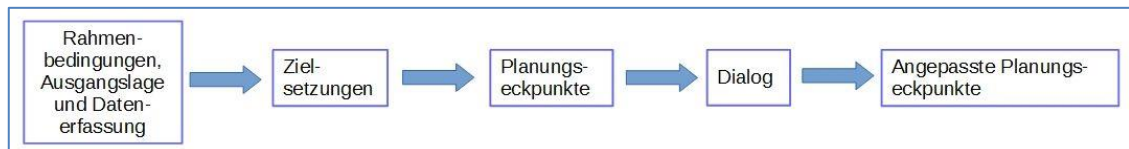


Abbildung 1:
Ablaufschema zur partizipativen Erarbeitung des Wegeplans.

Aufbauend auf der Gebietsausstattung (naturräumlich, naturschutzfachlich und touristisch) sowie den gesetzten rechtlichen und soziokulturellen Rahmenbedingungen, ergab sich die Zielsetzung des Wegeplans. Daraus wurden Planungseckpunkte als Grundsteine der Zielerreichung abgeleitet. Diese Planungseckpunkte wurden im Dialog mit der Region besprochen und nötigenfalls angepasst.

Der Wegeplan als raumbezogenes Konzept hat zum Ziel, durch geeignete Maßnahmen einer naturverträglichen Verkehrs- und Besucherlenkung den Ruhecharakter des Gebiets insgesamt zu stärken. Dazu wurden sowohl Wege für das Parkmanagement (z.B. Feuerwehr, Rettung, Erreichbarkeit von Infrastrukturanlagen) sowie für die Besucherinnen und Besucher des Nationalparks vorgehalten – unter der Voraussetzung, dass das Leitbild „Natur Natur sein lassen“ Berücksichtigung findet. Gleichzeitig wurden Wege identifiziert, auf deren Erhalt zukünftig verzichtet wird. Das vorhandene dichte Wegenetz konnte dadurch planerisch reduziert werden.

1.1 Ergebnisse in Kürze

Ergebnisse des Wegeplans sind

- » der Erhalt des überregional bedeutsamen Wander- und Freizeitrouthenetzes mit dem Saar-Hunsrück-Steig, den Traumschleifen, dem Panoramaweg St. Wendeler Land, dem Saarland Rundwanderweg, dem Hunsrückhöhenweg Et. 7 Kempfeld-Deuselbach und dem Europäischen Fernwanderweg E3.
- » die Ausweisung eines lokal bedeutsamen Wander- und Freizeitrouthenetzes mit den für die Belegengemeinden wichtigen Nationalpark-Zuwegungen und Routen innerhalb des Nationalparks.
- » der Erhalt eines überregional bedeutsamen Radrouthenetzes innerhalb des Nationalparks.
- » die Entwicklung eines lokal bedeutsamen Radrouthenetzes im Nationalpark durch die Ausweisung von Nationalpark-Querungen und deren Anbindung an das überregionale Radrouthenetz.

- » der Erhalt von Wegen für das Parkmanagementⁱ.
- » Solange durch die Mehrfachbelegung der Wege mit unterschiedlichen Wegfunktionen und Routen kein Gefährdungspotenzial besteht, gilt der Grundsatz der multifunktionalen Wegenutzung.

Zur großflächigeren Beruhigung des Gebietes wurden

- » ehemals zur Holzabfuhr geeignete Wege, auf deren Erhalt zukünftig verzichtet werden kann, identifiziert und als **Wegfallwege** klassifiziert. Diese werden zukünftig weder durch motorisierte Fahrzeuge noch durch sonstige Nutzergruppen oder das Parkmanagement genutzt.
- » **Rückentwicklungswege** herausgearbeitet, die nicht mehr für das Parkmanagement vorgesehen sind. Stattdessen können sich diese ehemals zur Holzabfuhr geeigneten Wege zu einem naturnäheren Zustand entwickeln und ggf. die Funktion von Rad-, Wander- oder Freizeitwegen übernehmen.
- » Insgesamt konnte das **Wegenetz der zur Holzabfuhr geeigneten Wege planerisch um 38 % reduziert** werden.

Zukünftig sieht die Wegeplanung des Nationalparks vor, dass

- » keine neuen Wegeⁱⁱ im Nationalpark angelegt und gebaut werden.
- » es stattdessen die Möglichkeit einer **Routenneuweisung** auf bestehenden Wegen gibt.

ⁱ Wege für das Parkmanagement = darunter sind Wege des NavLog-Standards zu verstehen, die, sofern für Feuerwehr, Rettung, Holzabfuhr oder aufgrund von Wege- und Trassenrechten notwendig, im Wegeplan erhalten bleiben.

ⁱⁱ Weg = eine im Gelände verlaufende Verkehrslinie.

2 Rahmenbedingungen

Der Wegeplan des Nationalparks stützt sich in Inhalt, Aufgabe und Zielsetzung auf rechtliche und soziokulturelle Rahmenbedingungen.

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäß **§7 Staatsvertrag** dient der Wegeplan der Umsetzung des Schutzzweckes sowie der Besucherlenkung im Nationalpark. Dabei geht es um intelligente Streckenführung für Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung sowie um die Schaffung größerer, von Wegen und Störungen unzerschnittener Gebietsareale zur verstärkten Beruhigung des Gebietes. Der formale Abstimmungs- und Beschlussprozess sowie der partizipative Ansatz bei der Erstellung ist analog zum Vorgehen des Nationalparkplans vorgegeben¹.

Grundsätzlich gilt im Nationalpark das freie Betretungsrecht zum Zwecke der Erholung, wie es das **Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz** (§ 22) und das **Waldgesetz für das Saarland** (§ 25) definieren^{2,3}. Das Betreten des Waldes erfolgt auf eigene Gefahr der Waldbesuchenden⁴. Der Staatsvertrag legt dazu in § 9 unter Berücksichtigung von § 4 ebenfalls fest: *„Der Nationalpark ist für die Allgemeinheit frei zugänglich. Jede Person darf den Nationalpark betreten, insbesondere zu Zwecken der Naturbeobachtung und Bildung, des Naturerlebens sowie der naturverträglichen Erholung“*. Lediglich im Bereich der im Park liegenden weiteren Naturschutzgebiete ist das Betretungsrecht durch die jeweiligen **Schutzgebietsverordnungen** geregelt. Einschränkungen und Möglichkeiten zum Reiten und Radfahren im Nationalpark sowie zur barrierefreien Erholungsnutzung ergeben sich aus § 22 LWaldG Rheinland-Pfalz und §§ 25-27 LWaldG Saarland.

Zum Zwecke der Besucherlenkung ist es sinnvoll und erforderlich, Wanderwege/-pfade und Radwege entsprechend zu kennzeichnen. Gemäß **§ 14 Staatsvertrag** ist es Dritten verboten, Wegemarkierungen aller Art aufzustellen, anzubringen, zu verändern oder zu entfernen.

2.2 Soziokulturelle Rahmenbedingungen

Die Ergebnisse der **Bürgerbeteiligung** zeigen hinsichtlich der Wegeplanung eine große Bandbreite an Erwartungshaltungen. Dabei traten vor allem Forderungen zur Wegenutzung durch unterschiedliche Nutzergruppen, zum freien Betretungsrecht, zum Wegezustand sowie zur engen Zusammenarbeit zwischen Nationalpark, Gemeinden und Bürgern in den Vordergrund⁵. Auch das **kommunale Eckpunktepapier** zeigt Forderungen wie das freie Betretungsrecht des Waldes, Verzicht auf Wegegebot sowie die Reduktion von Störungen durch Waldbesuchende durch ein multifunktional angelegtes Wegenetz auf⁶.

Die **Landeskonzepte** von Rheinland-Pfalz und Saarland nahmen die Forderungen aus diesen beschriebenen Beteiligungsprozessen auf. Darin sind Zugänglichkeit, freies Betretungsrecht und Besucherlenkung im Nationalpark für unterschiedliche Nutzergruppen hervorgehoben. Im Bereich des Wegeaus-, -neu- und -rückbaus sind die Aussagen beider Landeskonzepte ebenso deckungsgleich wie bei der Bestrebung des partizipativen Planungsansatzes^{7,8}.

2.3 Weitere Rahmenbedingungen

Das **Handlungsprogramm Naturpark Saar-Hunsrück** beschreibt Aspekte wie „Nachhaltiges Besucherlenkungskonzept“, die „Schaffung von barrierefreien Naturerlebnisangeboten“ sowie „Umweltfreundliche Fortbewegung im Naturpark Saar-Hunsrück – Natur entdecken mit ÖPNV“. Hierbei ist eine Abstimmung zwischen Nationalpark und Naturpark notwendig und sinnvoll⁹.

Der Dachverband der Nationalen Naturlandschaften **Europarc Deutschland e.V.** beschreibt: *„Die Besucherlenkung erfolgt auf der Basis eines raumbezogenen Konzepts, das Teil des Managementplans ist. Anhand naturschutzfachlicher und naturerlebnisorientierter Erkenntnisse sind Routen und Flächen für die Besucher ausgewählt und entsprechend gekennzeichnet. Im Nationalpark sind Wegegebote und Betretungsverbote – soweit erforderlich – festgelegt. Der Rangerdienst betreut, informiert und überwacht“¹⁰*. Die erste Evaluierung des Nationalparks durch Europarc, sowie eine Stellungnahme von BMU und BMVI zum Staatsvertrag beinhalten die explizite Forderung nach einer Reduktion der derzeit vorhandenen Wegedichte^{11,12}.

Hinter dem Projekt **Bike-Region Hunsrück-Hochwald** steht die Idee, neben dem Wandersegment ein zweites touristisches Produkt im Segment Rad und Bike zu entwickeln. Ein Baustein ist die Nationalpark-Radrundroute als Beitrag zur Besucherlenkung für den Nationalpark. Weitere Bausteine im Hunsrück-Hochwald sind neue in der Region liegende Rad- und Mountainbike-Schleifen sowie der Mountainbike-Trailpark und der Bike-Park Idarkopf¹³.

3 Zielsetzungen der Wegeplanung

Der Wegeplan als raumbezogenes Konzept hat zum Ziel durch geeignete Maßnahmen einer naturverträglichen Verkehrs- und Besucherlenkung den Ruhecharakter des Gebiets zu stärken¹⁴.

3.1 Ökologische Ziele

Im Gebiet des Nationalparks soll die Möglichkeit der ungestörten Entwicklung von Flora und Fauna gegeben sein – „Natur Natur sein lassen“. Durch die Reduktion anthropogener Eingriffe während der Entwicklungsphase des Nationalparks findet ein kontrollierter Rückzug aus der Nationalparkfläche statt. Der Ruhecharakter des Gebietes soll im ersten Wegeplan v.a. durch die Rücknahme von Wegen und durch die gezielte Lenkung von Besucherinnen und Besuchern auf bestimmte Wege/Pfade erreicht werden. Die planerische Reduktionsintensität folgt der Zonierung des Nationalparks. Zusätzlich werden durch eine gezielte Lenkung der Besucheraktivitäten größere Bereiche beruhigt.

3.2 Auf Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung ausgerichtete Ziele

Der Wegeplan weist Wege aus, um Besucherinnen und Besuchern Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung zu ermöglichen. Durch den Wegeplan werden attraktive Routen (z.B. Wandern, Radfahren) und lokale Zugänge zum Nationalpark, ferner der Erhalt der Zugänge zu kulturhistorisch wertvollen Denkmälern (§ 4 Abs. 3 Nr. 3 Staatsvertrag) vorgehalten und durch die Reduktion von Wegen eine Steigerung der Attraktivität des Gebietes erreicht. Ein Augenmerk liegt außerdem auf der Schaffung barrierefreier Angebote.

3.3 Sicherheitsrelevante Ziele

Im Wegeplan werden die Anforderungen von Rettung, Bergung, Brandschutz und Arbeitssicherheit berücksichtigt.

3.4 Ökonomische Ziele

Da im Nationalpark das Leitbild „Natur Natur sein lassen“ gilt, ist das geplante Wegenetz nicht auf die Prinzipien der Forstwirtschaft ausgerichtet. Für das notwendige Parkmanagement muss dennoch ein effizientes Wegenetz zur Verfügung stehen.

4 *Ausgangslage und Datenerfassung*

4.1 *Ausgangslage*

Vor Beginn der Wegeplanung erfolgte eine Analyse der Ausgangslage. Dazu zählten nicht nur die standörtlichen, naturschutzfachlichen und touristischen Voraussetzungen des Gebietes, sondern auch der vorhandene Infrastrukturbestand sowie die bereits bei der Nationalparkgründung bestehenden Planungsgrundlagen einschließlich des Staatsvertrags.

4.1.1 *Standort*

Das Gebiet des heutigen Nationalparks wurde seit dem 18. Jahrhundert intensiv forstlich bewirtschaftet und jagdlich genutzt. Neben historischen Verbindungswegen zwischen den Ortschaften wurde seit den 1830er Jahren ein systematisch angelegtes Wegerschließungsnetz angelegt, erweitert und unterhalten. Da die Waldstandorte oft auf staunassen Böden gründeten, mussten sich Rückemaschinen immer auf Abfuhrwegen oder speziell befestigten Maschinenwegen bewegen. Dies führte zu einem dichten Wegenetz. Die hohen Jahresniederschläge in Verbindung mit den wassergesättigten Böden machten ein parallel zu den Wegen verlaufendes Netz aus Gräben und Durchlässen erforderlich, was zu einer schnellen Ableitung der Niederschläge in die Vorfluter führte. Durch den forstwirtschaftlich optimierten Wegeverlauf wurden Hangmoore durch Wegebauprojekte angeschnitten, entwässert und gestaut.

Das Gebiet des Nationalparks verfügt über eine Vielzahl an ökologischen Besonderheiten, die den naturschutzfachlichen Wert des Gebiets ausmachen und zum Zwecke von Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung sowie aus umweltbildnerischer Sicht für die Wegeplanung von Bedeutung sind. Dazu zählen u. a. Bruchstandorte, Moorheiden, Kleinseggenriede, Borstgrasrasen und Rosselhalden.

4.1.2 *Naturschutzfachliche Planungsgrundlagen*

Die Zonierung und die oben genannten ökologischen Besonderheiten stellen die wichtigste Grundlage für den Wegeplan dar. Des Weiteren wurden die vorhandenen Schutzgebietsabgrenzungen erfasst und in die Planung einbezogen. Diese Planungsgrundlagen dienten als Kristallisationspunkte für die erste planerische Wegereduktion.

4.2 *Datenerfassung des aktuellen Infrastrukturbestands*

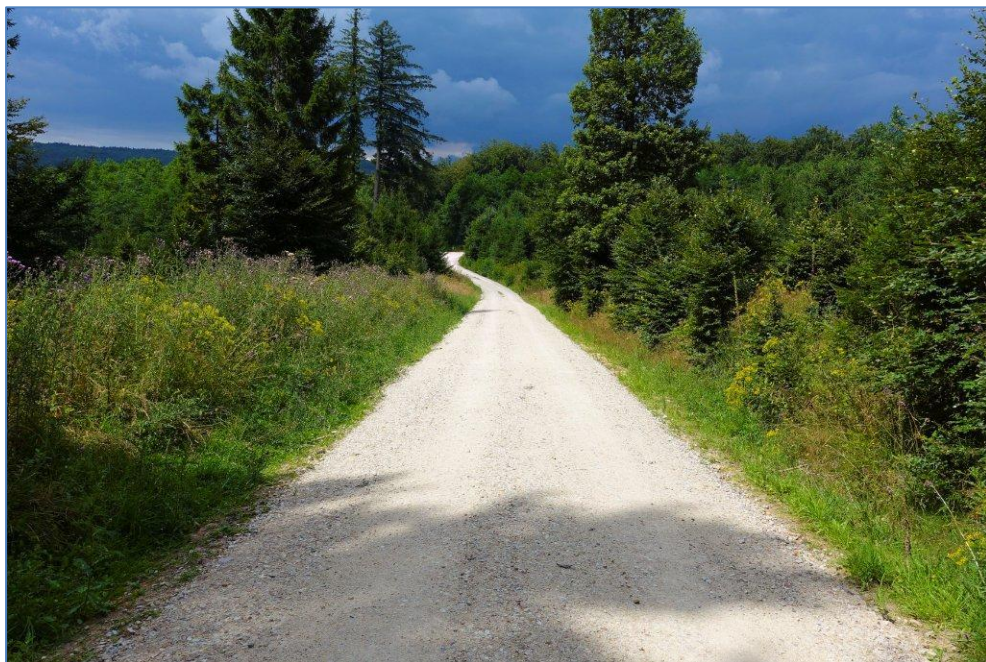
Daneben wurde der aktuelle Infrastrukturbestand ermittelt, d. h. die Aufnahme von Daten zu Hütten, Leitungen, Rechten, Holzabfuhrwegen, Radwegen, Wanderwegen etc. sowie deren Wededichten waren notwendig, um geeignete Wege für das Parkmanagement und Potenziale für die Wegereduktion zu identifizieren. Die Datengrundlage wurde vom Nationalparkamt unter Mithilfe ortskundiger Personen zusammengestellt. Aus den aufgenommenen Daten wurde ein Grundkonzept sowie eine Arbeitskarte erstellt und den Betreibern zur Prüfung vorgelegt. Parallel erfolgten Befahrungen und Begehungen im Gebiet. Bei den Terminen flossen viele weitere

WEGEPLAN

Informationen aus der Region in die Konzeptionierung ein, z. B. durch Kommunen geplante Parkplätze mit Bezug zu Wanderrouten (10.1).

4.2.1 Holzabfuhrwege

Zunächst wurde eine möglichst aussagekräftige Datengrundlage zu Ist-Zustand an Wegen und sonstiger Infrastruktur zusammengetragen und kontinuierlich ergänzt. Schwerpunkte waren dabei die bisher forstwirtschaftlich genutzten Holzabfuhrwege. Hierbei handelt es sich um 2-4 m breite, gut befestigte i. d. R. geschotterte Wege mit hohem Lichtraumprofil. Bereits in der Gründungsphase des Nationalparks wurde in beiden Bundesländern ein Pool abgestimmter und qualitätsgesicherter Geobasisdaten generiert. Datengrundlage ist der deutschlandweit nach einheitlichen Kriterien zur Holzlogistik erhobene NavLog-Datenbestandⁱⁱⁱ.



Beispiel für einen zur Holzabfuhr geeigneten Weg nach NavLog-Standard

Quelle: Konrad Funk

- » Zum Zeitpunkt der Entstehung des Nationalparks gab es rund 322.000 lfm zur **Holzabfuhr geeignete Wege, das sind rund 32 lfm/ha**. Rückegassen, Pfade und Schneisen sind hierbei unberücksichtigt.
- » Die ca. **44 km Grenzwege sind nicht Teil des Nationalparks** und damit nicht Teil des Wegeplans. Diese sind in der Planung in ihrem Bestand nicht berührt. Für Fragen der Erreichbarkeit, der Holzabfuhr und Schaffung von Anknüpfungspunkten spielen sie dennoch eine wichtige Rolle.
- » Knapp **10 % des Wegebestands an zur Holzabfuhr geeigneten Wegen sind Schwarzdecken** (28.070 lfm). Dieser hohe Anteil an bituminösen Wegedecken ist Ergebnis der militärischen Nutzung während des Kalten Krieges. Die restlichen Wege haben wassergebundene Decken.

ⁱⁱⁱ Die NavLog GmbH erstellt im Auftrag der Forst- und Holzbranche einen routingfähigen Datensatz, der deutschlandweit Waldwege für die Befahrung mit Holztransportern klassifiziert.

Das vergleichsweise dichte Wegenetz stellt ein Hindernis für die großräumige, ungestörte Entwicklung des Gebietes dar. Eine Zerschneidungsanalyse hilft, zum einen Hotspots herauszuarbeiten, an denen eine starke Fragmentierung des Gebietes vorliegt, zum anderen um bereits von Wegen unzerschnittene Bereiche zu erkennen (Abbildung 2 und 10.2).

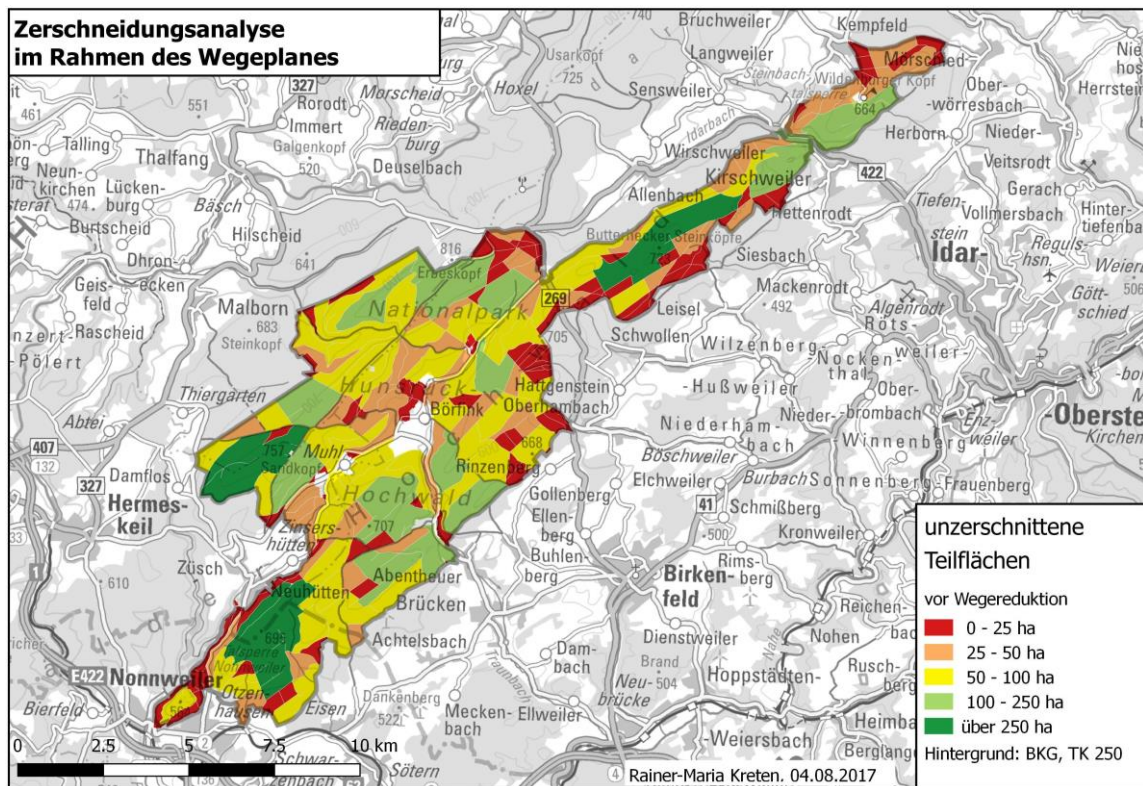


Abbildung 2: Zerschneidungsanalyse vor der planerischen Wegereduktion der zur Holzabfuhr geeigneten Wege im Nationalpark

Die in rot dargestellten Flächen weisen eine hohe Wegedichte auf und somit eine starke Teilflächenzerschneidung (0-25 ha unzerschnittene Teilareale). Die in grün dargestellten Teilflächen weisen eine geringere Wegedichte auf und somit größere, zusammenhängende Flächen (über 250 ha unzerschnittene Teilareale).

4.2.2 Rettungspunkte

Das Konzept der Rettungspunkte im Wald wurde Ende der 1990er Jahre angelegt. Durch die intensive forstliche Nutzung wurde ein dichtes Rettungspunktenetz angelegt. Derzeit sind **im Nationalpark samt 500 m Pufferbereich 130 Rettungspunkte** eingerichtet (Karte 1).

4.2.3 Wege- und Trassenrechte

Verschiedene Wegesegmente verfügen zusätzlich über weitere Funktionen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Zufahrten zu Brunnen, militärischen Anlagen sowie Leitungstrassen für Wasser, Strom und Telekommunikation. Bei allen Funktionen wurde geprüft, ob es dazu eine vertragliche Grundlage gibt und ob die Zusatzfunktion nicht auf absehbare Zeit aufgegeben werden kann. Insgesamt befinden sich im Nationalpark **107 Vertragsobjekte**, über die 95 Einzelverträge vorliegen. Diese umfassen eine Gesamtlänge von knapp **225 km**. Zusätzlich gibt es mit tradierten Wasserrechten verbundene Wegerechte der Verbandsgemeinden Birkenfeld und Herrstein von 7,8 km Länge. Die Mitfinanzierung und Nutzung von Wegeprojekten durch das Militär und die daraus resultierenden vertraglichen Bindungen erschweren die Aufgabe von Wegesegmenten.

WEGEPLAN

4.2.4 Wanderrouen

Eine Differenzierung in überregional und lokal bedeutsam ergibt sich aus folgenden Parametern:

- » Überregional bedeutsame Wanderrouen waren schon vor Wegeplanung vorhanden und sind in ein vorhandenes Wanderwegenetz integriert.
- » Lokal bedeutsame Wanderrouen wurden erst im Rahmen der Dialogphase der Wegeplanung identifiziert und erfasst.

4.2.4.1 Überregional bedeutsame Rouen

Bereits vor der Nationalparkgründung waren touristisch gut vermarktete, nach hohen Standards zertifizierte und für die Region bedeutsame Wanderrouen im Gebiet vorhanden, bspw. Saar-Hunsrück-Steig und Traumschleifen. Deren Zertifizierung erfolgt durch das Deutsche Wanderinstitut, dessen Kriterien an einem hohen Naturerlebniswert ausgerichtet sind. Sowohl Saar-Hunsrück-Steig als auch Traumschleifen werden vom Wanderbüro Saar-Hunsrück gemanagt.

Saar-Hunsrück-Steig (Karte 2)

Der Saar-Hunsrück-Steig führt auf 410 km und 27 Etappen vom saarländischen Perl an der Mosel über Idar-Oberstein und den Hunsrück bis nach Boppard am Rhein sowie über einen Abzweig nach Trier. Der Steig durchquert den Nationalpark mit seinen Etappen 9 und 10, von Nonnweiler bis zum Erbeskopf sowie von Sensweiler nach Mörschied. Der Saar-Hunsrück-Steig hat mit dem "Deutschen Wandersiegel" als Premiumweg die höchste Auszeichnung, die ein Wanderweg europaweit erreichen kann.

Traumschleifen (Karte 2)

Die Traumschleifen sind als Rundwanderwege mit einer Länge von sechs bis 18 km angelegt. Sie sind ebenfalls als Premiumwege nach den Richtlinien des Deutschen Wanderinstituts ausgewiesen:

- » Hubertusrunde
- » Dollbergsschleife
- » Trauntal Höhenweg
- » Kirschweiler Festung
- » Gipfelrauschen
- » Börfinker Ochsentour

Weitere Haupt- und Fernwanderwege (Karte 3)

Das Weitern verlaufen folgende Haupt- und Fernwanderwege durch den Nationalpark:

- » Europäischer Fernwanderweg E3
- » Hunsrückhöhenweg Et. 7 Kempfeld-Deuselbach
- » Saarland-Rundwanderweg
- » Panoramaweg St. Wendel

Das vorhandene überregional bedeutsame Wanderwegenetz, das durch den Nationalpark verläuft, umfasst **87 km** wanderbare Wege und Pfade (ohne Grenzwege; mit Trassenüberschneidung). Das entspricht einer Dichte von 8,5 lfm/ha.

4.2.4.2 Lokal bedeutsame Routen

Für die lokal bedeutsamen Wanderrouten lagen zu Beginn der Wegeplanung keine Geometrien vor. Um möglichst effizient zu ermitteln, welche dieser Routen noch genutzt werden, wurde auf eine flächige Datenerhebung im Gelände verzichtet. Stattdessen wurden die lokal bedeutsamen Wanderrouten im Rahmen der Dialogphase mit den Akteuren ermittelt (5.2).

4.2.5 Radrouten

Eine Differenzierung in überregional und lokal bedeutsam ergibt sich aus folgenden Parametern:

- » Überregional bedeutsame Radrouten waren schon vor Wegeplanung vorhanden und sind in ein vorhandenes Radroutennetz integriert.
- » Lokal bedeutsame Radrouten wurden erst im Rahmen der Dialogphase des Wegeplans identifiziert und erfasst.

4.2.5.1 Überregional bedeutsame Routen

Durch den Nationalpark führen drei Themenradrouten:

- » die Rheinland-Pfalz-Radroute,
- » der Saarland-Radweg und
- » der Hunsrück-Radweg.

In der Planung befindet sich die rund **88 km lange Nationalpark-Radrundroute**. Sie wird in das Radroutennetz beider Bundesländer eingebunden. Die Nationalpark-Radrundroute ist derzeit bereits befahrbar, aber noch nicht ausgeschildert. Die Nationalpark-Radrundroute ist ein Förderprojekt des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (MWVLW) und wird federführend von der Kreisverwaltung Birkenfeld umgesetzt.

Zusätzlich ist eine Querung nach den Standards der „Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ (HBR)¹⁵ zwischen Idar-Oberstein und Erbeskopf geplant.

Das überregional bedeutsame Radroutennetz im Nationalpark umfasst **24,3 km** (ohne Grenzwege; mit Grenzwegen: 41,4 km).

4.2.5.2 Lokal bedeutsame Routen

Der Thalfanger H4 verläuft zwischen Malborn und Erbeskopf und durchzieht den Nationalpark auf **5 km**.

Es gibt keine nach den Kriterien der „Deutsche Initiative Mountainbike e. V.“ (DIMP) zertifizierten Strecken im Nationalpark.

WEGEPLAN

4.2.6 *Kardinalpunkte*

Nationalpark-Tore

Besucherinnen und Besucher des Nationalparks brauchen bei ihrem Besuch örtliche und thematische Orientierungspunkte, die auch Basisinfrastruktur wie Parkplatz, sanitäre Einrichtungen, gastronomische Angebote und Informationsangebote vorhalten. "Vorhandenes nutzen und weiterentwickeln" war das Credo der Bürgerbeteiligung. Entsprechend war schon früh einschätzbar, wo sich die künftigen Nationalpark-Tore befinden werden. Sie sind von strategischer Bedeutung für die Besucherlenkung des Nationalparks und damit auch für die Wirtschaft der Region (Karte 4).

Folgende Nationalpark-Tore sollen zukünftig entwickelt werden:

- » Wildenburg bei Kempfeld
- » Hunsrückhaus am Erbeskopf
- » Keltenpark Otzenhausen

Rangertreffpunkte

Um Rangerinnen und Ranger auf Kontroll- und Beobachtungstouren begleiten zu können, werden an verschiedenen Treffpunkten Rangertouren angeboten. Diese waren wichtige Eckpunkte bei der Wegeplanung (Karte 4):

- » Keltenpark Otzenhausen
- » Hunsrückhaus am Erbeskopf
- » Wildfreigehege Wildenburg bei Kempfeld
- » Gemeindehaus Muhl
- » Parkplatz Thranenweier
- » Sauerbrunnen

4.2.7 *Öffentliche Straßen*

Öffentliche Straßen sind nicht Teil des Nationalparks. Sie werden in ihrem Bestand nicht berührt. Den Nationalpark queren die Bundesstraßen B 269 und B 422. Zudem führt die Landesstraße 165 von Neuhütten über Muhl nach Börfink. Die K49 im Landkreis Birkenfeld erschließt den Ortsteil Thranenweier. Die Landstraße von Otzenhausen nach Neuhütten (L147/186) stellt die einzige Straße durch den Nationalpark auf saarländischer Seite dar.

4.2.8 Öffentlicher Nahverkehr

Der Nationalpark wird von drei Verkehrsverbänden erschlossen:

- » Verkehrsverbund Region Trier (VRT) für den Landkreis Trier-Saarburg
- » Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN)
- » Saarländischer Verkehrsverbund (SaarVV) für den Landkreis St. Wendel

Als Planungshilfe wurden die Haltestellen dieser Verbände bis zu 500 m Entfernung Luftlinie von der Grenze des Nationalparks aufgenommen (9.2 und Karte 4).

4.2.9 Parkplätze

Die bestehenden Parkplätze wurden als Anknüpfungspunkte zu den Wegen aufgenommen. Dabei wurden öffentliche Parkflächen und solche, die im Kontext des Nationalparks z.B. durch nahe Gastronomiebetriebe bereitgestellt werden, einbezogen. Kartiergebiet war der Nationalpark inklusive 500-Meter Umring (9.1 und Karte 4).

5 *Ergebnisse aus Rahmenbedingungen, Zielsetzung und Datenerfassung*

Aus den gesetzten Rahmenbedingungen, der Gebietsausstattung und der daraus resultierenden Zielsetzung wurden Planungseckpunkte erarbeitet. Auf Basis dieser Eckpunkte wurde der Fachdatenbestand (z. B. Wege für das Parkmanagement) dynamisch weiterentwickelt und ein erster Wegeplanentwurf erarbeitet. Dieser Wegeplanentwurf mit einem ausgedünnten Wegenetz wurde in der Dialogphase weiter präzisiert und zum Stichtag 31.12.2017 mit den bis dahin erhobenen Daten konsolidiert und zusammengefasst (5.2).

5.1 *Planungseckpunkte*

Die Planungseckpunkte sind Handlungsgrundsätze und konkretisieren die zu ergreifenden Maßnahmen zur Erreichung der in Kapitel 3 aufgeführten Zielsetzungen. Der Fokus liegt eindeutig auf der Erreichung der ökologischen Zielsetzung. Die im Folgenden aufgeführten Planungseckpunkte wurden im Wegeplan vollständig umgesetzt.

5.1.1 *Planungseckpunkte zur Stärkung des Ruhecharakters*

Planungseckpunkte zur Erreichung der **ökologischen Ziele** (3.1) des Wegeplans sind:

- » Reduzierung der zur Holzabfuhr geeigneten Wege mit Schwerpunkt in der Naturzone (1a/Wildnisbereich).
- » Möglichkeit der temporären Wegesperrung aufgrund naturschutzfachlicher Erfordernisse.
- » Bündelung touristisch genutzter Wege und Pfade auf wenige, touristisch gut vermarktbare Wege.
- » Umgehung ökologisch sensibler Bereiche durch intelligente und rücksichtsvolle Routenführung, d. h. Besucherlenkung im Sinne der Zielsetzung.

Zur Reduktion der Wegedichte wurden die naturschutzfachlichen Planungsgrundlagen und Hotspots mit hoher Wegedichte als Kristallisationspunkte genutzt. Die Reduzierung der Wege erfolgte nach einem **raumbezogenen Konzept**, d.h. von dem nicht mehr wirtschaftlich genutzten Wildnisbereich (Naturzone/1a) in Richtung Entwicklungsbereich (Naturzone/1b) und Pflegezone. Eine große Rolle spielte dabei die Abwägung, ob bestimmte Wege für das Parkmanagement im Planungszeitraum weiterhin benötigt werden (z. B. Stichwege, eng liegende Parallelwege). Daraus wurden die Wegfallwege sowie Rückentwicklungswege identifiziert.

5.1.2 *Planungseckpunkte zur Bereitstellung einer geeigneten Wegeinfrastruktur für Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung*

Bei der Erstellung der Planungseckpunkte zur angebotsorientierten Erschließung des Gebietes wurden die Ansprüche einzelner Zielgruppen mit der bereits vorhandenen Infrastruktur im Umfeld des Nationalparks abgeglichen und ein möglichst multifunktionales Wegenutzungskonzept entwickelt.

5.1.2.1 *Wandern*

- » Die vorhandene, überregional bedeutsame Infrastruktur wird ebenso wie ihre Zuwegungen in ihrem Bestand belassen^{iv}.
- » Bestehende Haupt- und Fernwanderwege werden in das verbleibende Wegenetz integriert.
- » Änderungen an Traumschleifen und am Saar-Hunsrück-Steig einschließlich der zugehörigen Infrastruktur (Bänke, Schutzhütten) werden immer primär an den Kriterien des Nationalparks ausgerichtet.
- » Wenn die Entwicklung der Natur es erfordert, weil z. B. Gefahren entstehen oder Strecken durch Vernässung unpassierbar werden, kann das Wegenetz punktuell behutsam diesen Gegebenheiten angepasst werden.
- » Punktuelle Umlegungen werden mit den Wegebetreibern abgestimmt.
- » Neue Routen sollen zukünftig grundsätzlich über verbleibende Wege/Pfade verlaufen.
- » Wo immer sinnvoll und möglich, wird eine Bündelung verschiedener Strecken auf einer Trasse angestrebt (multifunktionale Wegenutzung).

5.1.2.2 *Radfahren*

- » Radfahren wird im Nationalpark nach den Vorgaben des Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz und dem Waldgesetz für das Saarland geregelt, d. h. Radfahren ist auf allen Wegen erlaubt.
- » Zum Erreichen einer stärkeren Ruhewirkung im Gebiet wird die aktive Lenkung der Radfahrer auf ein attraktives Radwegenetz konzentriert.
- » Wege, die für das Parkmanagement erhalten bleiben, werden z. T. auch für die Nationalpark-Querungen genutzt.
- » Das Radroutennetz setzt sich aus den bereits bestehenden Radwegen sowie den Nationalpark-Querungen zusammen.
- » Die Anbindung der Nationalpark-Querungen an das bestehende Radroutennetz, die Bike-Region Hunsrück-Hochwald und die Belegengemeinden wird sichergestellt.
- » Neue Routen sollen zukünftig grundsätzlich über die verbleibenden Wege für das Parkmanagement verlaufen.

^{iv} Bestand bis zum Beschluss des nächsten Wegeplans

WEGEPLAN

- » Es werden keine nach Kriterien der „Deutsche Initiative Mountainbike e. V.“ (DIMP) zertifizierten Strecken im Nationalpark umgesetzt (Singletrails, Downhill-Strecken, Flowtrails).

5.1.2.3 Weitere Nutzergruppen

Für weitere Nutzungen, wie z.B. Reitsport, Schneeschuhwandern sind die im Nationalpark geltenden Vorschriften analog dem Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz und dem Waldgesetz für das Saarland geregelt.

5.1.2.4 Barrierefreiheit

Der Nationalpark setzt sich zum Ziel, Naturerlebnis auch Menschen mit körperlichen und geistigen Beeinträchtigungen zugänglich zu machen. Aufgrund der Topografie wird ein Erleben der naturräumlichen Besonderheiten im Nationalpark nicht für alle Menschen überall möglich sein, deshalb werden punktuell geeignete Bereiche identifiziert und weiterentwickelt.

5.1.3 Planungseckpunkte aus dem Beteiligungsprozess vor Parkgründung

Im Rahmen der Beteiligungsprozesse vor der Nationalparkgründung wurde eine Vielzahl an Forderungen an das Nationalparkamt gestellt. Diese fanden, soweit mit der Zielsetzung des Schutzgebietes vereinbar, im Rahmen der Wegeplanung Berücksichtigung:

- » Freies Betretungsrecht zum Zwecke der Erholung
- » Einbettung der Wegeplanung in übergeordnete Planungen
- » Berücksichtigung der kommunalen Anschlusspunkte
- » Offenhalten von mit Rechten belegter Wege und Trassen
- » Berücksichtigung vorhandener Infrastruktur
- » Belassen von Infrastruktur zur Rettung, Bergung und Brandschutz
- » Belassen von überregional bedeutsamer, touristischer Infrastruktur
- » Berücksichtigung des Parkmanagements
- » Berücksichtigung der Holzabfuhr durch die an den Nationalpark angrenzenden Forstämter, bzw. Waldbesitzenden

5.2 Dialogphase

Um sicher zu stellen, dass bei der Erarbeitung des Wegeplans alle wichtigen Aspekte berücksichtigt werden, wurde zunächst eine Fachgruppe gegründet, die der Vernetzung und Abstimmung der relevanten Themen, wie z. B. Wildtiermanagement, Forschung, Moorrenaturierung diene. Zur Berücksichtigung der lokalen und regionalen Belange und Informationen folgte eine Dialogphase mit den am Nationalpark beteiligten Kommunen sowie den Vertretern der verschiedenen Nutzer- und Zielgruppen (10.4).

5.2.1 Konzipierung der Dialogphase auf der Basis der Planungseckpunkte

In die Dialogphase wurden die Belegenheitsgemeinden, die Forstverwaltungen beider Länder, der Naturpark Saar-Hunsrück, die Touristiker der Kommunen und der Kreise sowie sonstige Interessensvertreter der Region eingebunden. Alle Termine waren mit offenem Teilnehmerkreis angelegt. Dabei wurden das Vorgehen der Wegeplanung, die Herleitung der Planungseckpunkte und deren Umsetzung in einem ersten Entwurf des Wegeplans dargestellt. Hier ergab sich ein konstruktiver Dialog, der der Gewinnung von zusätzlichen Informationen diente. Nach den Terminen erhielten die Teilnehmer Zugangsdaten zu einer online-Version des Wegeplanentwurfs mit der Bitte um Rückmeldung, Anregung und Kritik. Diese Informationen wurden inhaltlich geprüft und mit den Betroffenen abgestimmt. Im Herbst 2017 wurde der Wegeplan sowohl beim Bürgerforum als auch im Nationalpark-Beirat öffentlich vorgestellt und Anmerkungen aufgenommen.

5.2.2 Ergebnisse des Dialogs

Die Rückmeldungen wurden bewertet und soweit möglich in der Konzeptionierung berücksichtigt. Folgende Hauptanliegen wurden vorgebracht und im Wegeplan aufgegriffen:

- » Erhalt lokal bedeutsamer Wanderrouten: Wanderrouten von besonderer Bedeutung für die Belegenheitsgemeinden werden als dauerhaft zu erhaltene Infrastruktur in den Wegeplan aufgenommen.
- » Erhalt und Ausweisung der für die Belegenheitsgemeinden wichtigen Nationalpark-Zuwegungen.
- » Vernetzung der Gemeinden und Sehenswürdigkeiten.
- » Multifunktionale Wegenutzungsmöglichkeiten.
- » Aufnahme der Parkplätze und damit verbundene Infrastruktureinrichtungen.

6 Maßnahmen und deren Umsetzung

Der vorliegende Wegeplan stellt ein Konzept zu Wegfunktionen, zur Streckenführung und zu Maßnahmen einer Verkehrs- und Besucherlenkung dar. Damit soll eine Stärkung des Ruhecharakters und eine Verringerung der Zerschneidung des Nationalparks erreicht werden. Aus diesem Konzept ergeben sich verschiedene Maßnahmen, die in unterschiedlichen Priorisierungen umgesetzt werden müssen. Alle aufgeführten Maßnahmen dienen der Erreichung der in Kapitel 3 aufgeführten Ziele.

Solange durch die Mehrfachbelegung der Wege mit unterschiedlichen Wegfunktionen und Routen kein Gefährdungspotenzial besteht, gilt der Grundsatz der multifunktionalen Wegenutzung. Hier werden unterschiedliche Funktionen auf einem Weg vereint, d.h. Wege mit Rechten werden bspw. als Wege für das Parkmanagement erhalten und z. T. auch zum Reiten genutzt. So kann die Schnittmenge der unterschiedlichen Nutzungen möglichst groß und somit die Wegedichte möglichst gering gehalten werden.

Folgende Funktionen werden den Wegen zugeordnet:

- » Wegfall
- » Rückentwicklung
- » Wandern und Freizeit
- » Radfahren
- » Parkmanagement

6.1 Kurzfristige Umsetzung

6.1.1 Ökologische Ziele

Um die ökologischen Ziele zu erreichen, wurden sog. Wegfallwege und Rückentwicklungswege identifiziert (Karte 5).

Aufgrund des dichten Wegenetzes von zur Holzabfuhr geeigneten Wegen liegt der Schwerpunkt des ersten Wegeplans auf der Reduktion dieser Wege mit Fokus in den Wildnisbereichen und in Hotspots mit hoher Wegedichte. Da dort keine Holznutzung mehr stattfindet, wird der größte Teil der Wege aus der Nutzung genommen und dadurch sukzessive unpassierbar. Sie werden nur in notwendigen Fällen verschlossen.

Weitere Wege werden zu naturnäheren Wegen entwickelt (Rückentwicklungswege). Um die Störungen im Nationalpark möglichst gering zu halten, sind zusätzlich eine multifunktionale Nutzung der Wege und die Lenkung der Besucher vorgesehen.

Wegewegfall

Die Funktion der Wegfallwege beinhaltet ehemals zur Holzabfuhr geeignete Wege. Diese werden zukünftig weder durch sonstige Nutzergruppen noch durch das Parkmanagement genutzt. Um die gewünschte Gebietsberuhigung zu erreichen, muss die sukzessive Rücknahme der Nutzungen bis zum Ende des Planungszeitraums des Wegeplans durch das Nationalparkamt umgesetzt werden. So wird es langfristig zu einer Verminderung von akustischen und optischen Störungen kommen.

Rückentwicklungswege

Bei dieser Unterkategorie der Wegfallwege handelt es sich um ehemals zur Holzabfuhr geeignete Wege, die nicht mehr für das Parkmanagement vorgesehen sind. Stattdessen können diese sich zu einem naturnäheren Zustand entwickeln und ggf. die Funktion von Rad-, Wander- oder Freizeitwegen übernehmen. Über die Rückentwicklungswege verlaufende Radrouten haben Bestand.



**Ein ehemals zur Holzabfuhr genutzter Weg, der nicht weiter gepflegt wird, jedoch weiterhin als Rad- Wander- oder Freizeitweg genutzt werden kann.
Quelle: Anja Eckhardt**

WEGEPLAN

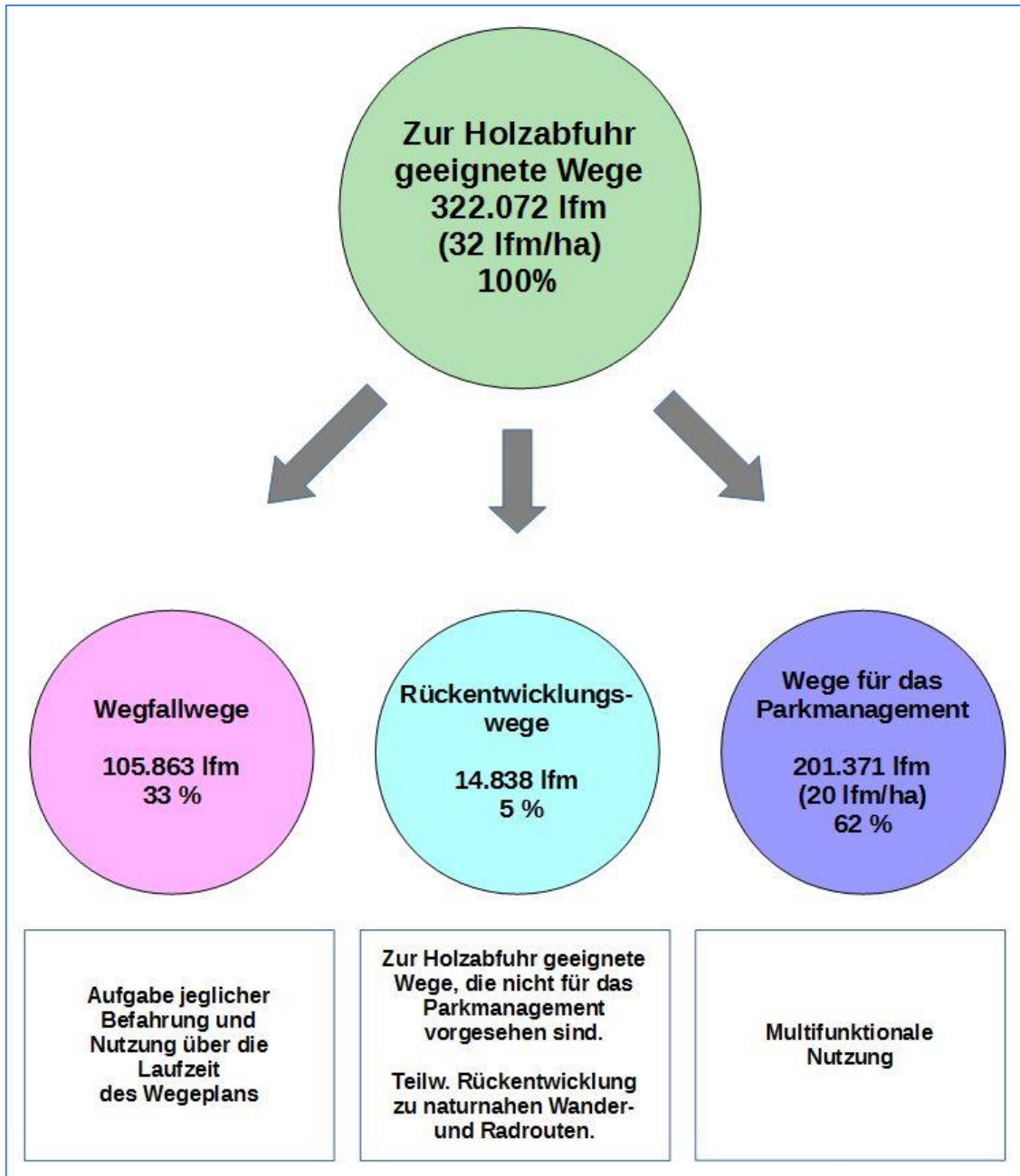


Abbildung 3:
Klassifizierung der ehemals zur Holzabfuhr geeigneten Wege während der Wegeplanung in die Funktionen Wegfallwege, Rückentwicklungswege und Wege für das Parkmanagement

Der Ausgangsbestand an zur Holzabfuhr geeigneter Wege lag bei ca. 32 lfm/ha. Die Wegfallwege, d.h. Wege auf denen gänzlich auf Befahrung verzichtet wird, belaufen sich nach der planerischen Wegereduktion auf 33 %. Die Rückentwicklungswege umfassen 5 %. Insgesamt konnte eine planerische **Reduktion** der zur Holzabfuhr geeigneten Wege **um 38 %** erreicht werden. Durch das Erreichen der **geplanten Wegedichte von etwa 20 lfm/ha an Wegen für das Parkmanagement** wird sich eine Beruhigung von Teilflächen nach und nach einstellen (Karte 6).

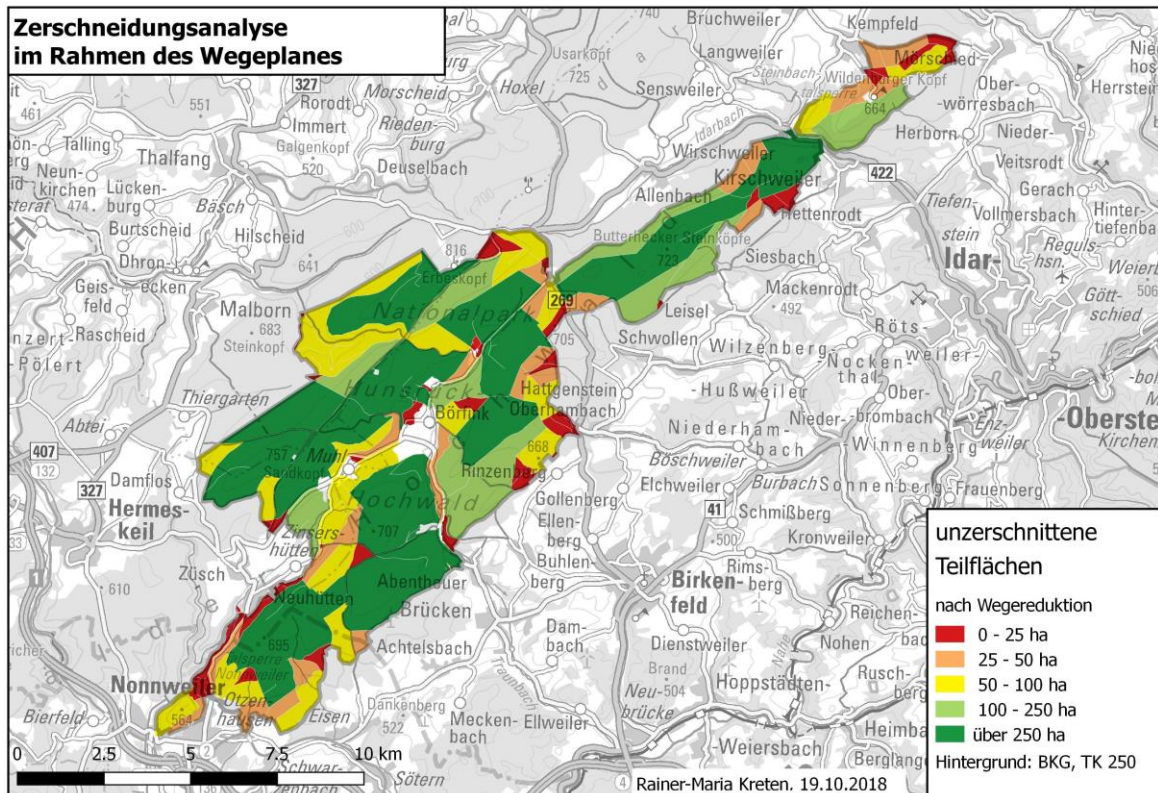


Abbildung 4:
Zerschneidungsanalyse nach der planerischen Wegereduktion der zur Holzabfuhr geeigneten Wege im Nationalpark

Die in rot dargestellten Flächen weisen eine hohe Wegedichte auf und somit eine starke Teilflächenzerschneidung (0-25 ha unzerschnittene Teilflächen). Die in grün dargestellten Teilflächen weisen einen geringeren Zerschneidungsgrad auf (über 250 ha unzerschnittene Teilflächen). Durch die planerische Wegereduktion erhöht sich der Anteil an unzerschnittenen Teilflächen deutlich. Hier kann sich nach und nach auch eine Beruhigung des Gebietes einstellen.

WEGEPLAN

Wegeverschluss

Die Wegfallwege und Rückentwicklungswege können der eigendynamischen Entwicklung zugeführt oder aktiv zurückgebaut werden. Diese natürliche oder anthropogene Rückentwicklung ist Aufgabe des Nationalparkamtes und wird sukzessive umgesetzt. Umfang, Art und Zeithorizont des Wegeverschlusses orientieren sich an örtlichen Gegebenheiten und natürlichen Ereignissen (z. B. Sturmereignisse).



Ein Hinweisschild für einen blockierten und ggf. nicht begehbaren Rad-, Wander- oder Freizeitweg. Im gezeigten Fall der Hinweis auf einen umgestürzten Baum auf dem Weg.
Quelle: Anja Eckhardt

Besucherlenkung

Um die ökologische Zielsetzung mit den Anforderungen an eine für Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung geeignete Infrastruktur zu vereinen, wurden nicht nur Wege zum Wegfall oder zur Rückentwicklung, sondern auch geeignete Wege/Pfade zur Besucherlenkung identifiziert.

6.1.2 *Auf Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung ausgerichtete Ziele*

Durch eine Reduzierung der Wegedichte im Nationalpark werden nicht nur mehr beruhigte Bereiche zur Wildnisentwicklung geschaffen, sondern das Gebiet gewinnt auch an Attraktivität für die Besucherinnen und Besucher. Beides wird durch die Anbindung an touristische und kulturhistorische Attraktionen im Gebiet, durch die Bereitstellung zielgruppenorientierter Wegeinfrastruktur und die Reduktion der sogenannten „Forstautobahnen“ gewährleistet. Innerhalb des Nationalparks verlaufen bereits markierte, touristische Routen **überregionaler und lokaler Bedeutung** zur Rad-, Wander- und Freizeitnutzung. Diese Routen wurden im Rahmen der Beteiligung zum Wegeplan überprüft und wenn nötig in Abstimmung mit den Verantwortlichen und Betroffenen angepasst.

Der Zustand der Wege/Pfade, die derzeit im Gelände vorhanden sind und touristisch und freizeittechnisch genutzt werden, wird sich in den nächsten Jahren verändern. Diese Veränderung ist abhängig von der jeweiligen Funktion und der damit verbundenen Instandhaltung und Pflege der vorhandenen Wege/Pfade. Die Wegeführung dieser Routen ist nicht statisch, sondern wird sich an örtliche Gegebenheiten anpassen, so z. B. die Anpassung der Streckenführung an Totholzvorkommen, sodass einerseits Besucherinnen und Besucher nicht zu erhöhten Gefahren gelenkt werden und andererseits die Wildnisentwicklung im Nationalpark nicht eingeschränkt wird.

6.1.2.1 *Wanderrouuten*

Im Nationalpark gilt das freie Betretungsrecht der Besucherinnen und Besucher auf eigene Gefahr. Zur gezielten Lenkung der Besucherinnen und Besucher wurden verschiedene attraktive Wanderrouuten im Wegeplan ausgewiesen und eine Bestandsliste für überregional und lokal bedeutsame Routen zusammengestellt.

6.1.2.1.1 *Überregional bedeutsame Routen*

Die überregional bedeutsamen Routen stellen eine Kombination an naturnahen Wegen und Pfaden, die im Sinne des Nationalparks langfristig erhalten bleiben, dar. Das vorhandene überregional bedeutsame wanderbare Streckennetz wurde in der Wegeplanung erhalten, es wurden lediglich kleine Anpassungen der Verläufe in Absprache mit den jeweiligen Betreibern vorgenommen (z. B. Zusammenführung verschiedener Routenverläufe auf einem Weg, wie z.B. Hunsrückhöhenweg). Das überregional bedeutsame Wanderrouutenetz beläuft sich nach der Wegeplanung auf etwa **81 km** innerhalb des Nationalparks (ohne Grenzwege; mit Grenzwegen ca. 96 km). Diese Routen haben Bestandsschutz. Sie waren bereits vor der Nationalparkgründung vorhanden und werden auch zukünftig weitergeführt (9.4). Die Bewerbung der Wege erfolgt durch das Nationalparkamt und durch die regionalen und überregionalen Touristinformationen.

Eine Anpassung der Routenführung zertifizierter Strecken ist im Rahmen von **Rezertifizierungsverfahren** möglich. Dabei ist immer eine Abstimmung mit dem Nationalparkamt erforderlich. Für eine erfolgreiche Routenanpassung müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

- » Bei der Erweiterung darf es sich i. d. R. nur um eine Anpassung der Routenführung auf vorhandene Wege und Pfade handeln.

WEGEPLAN

- » Bei einer gewünschten Veränderung der Routenführung abseits der vorhandenen Wege/Pfade darf es sich nur um eine marginale Veränderung handeln, der keine naturschutzfachlichen Belange entgegenstehen.
- » Bauliche Maßnahmen dürfen nicht erfolgen.

Begleitend zum Verlauf des Saar-Hunsrück-Steig werden im Nationalpark „verborgene“ Trekkingplätze eingerichtet. Diese sollen den Besucherinnen und Besuchern ein besonderes Wildniserlebnis ermöglichen.



Einstieg zur Traumschleife „Trauntal-Höhenweg“, Premium-Wanderweg im Nationalpark Hunsrück-Hochwald

Quelle: Wanderbüro Saar-Hunsrück-Steig, Klaus-Peter Kappest

6.1.2.1.2 Lokal bedeutsame Routen

Bei den lokal bedeutsamen Routen handelt es sich vorwiegend um ortsnahe Wege/Pfade, Themenwege, Naturerlebnispfade, Nordic Walking-Strecken, etc. Diese haben v. a. für die Erholungsnutzung der lokalen Bevölkerung eine große Bedeutung und fördern durch den direkten Zugang zum Nationalpark den lokalen Tourismus.

Die Bewerbung der jeweiligen Streckenführung erfolgt dabei durch die Kommunen bzw. Verbandsgemeinden. Lokal bedeutsame Routen sind teilweise beschildert, teilweise werden diese Routen auch nur textlich beschrieben oder deren Routenverläufe zum Download zur Verfügung gestellt. Die Streckenführung dieser Routen wurde im Rahmen der Dialogphase zwischen Kommunen und Nationalparkamt abgestimmt und vom Nationalparkamt in einer Bestandsliste für lokal bedeutsame Routen aufgeführt. Diese Liste beschreibt die Situation am 31.12.2017 und basiert auf den gesammelten Rückmeldungen der Kommunen und sonstigen Betreibern.

- » Über ein Wegesegment können dabei mehrere Routen verlaufen.
- » Alle Routen der Liste haben Bestandsschutz.

Tabelle 1:

*Übersicht über die lokal bedeutsamen Wanderrouten im Nationalpark als Ergebnis des Dialogs mit den Kommunen
(Stand 31.12.2017)*

Name	Betreiber	Länge im Nationalpark [km]
Brücken 2 Karte 7	Gde. Brücken	0,9
Fan4 Karte 8	Gde. Leisel	4,3
Nordic Walking Mörschied Karte 9	Gde. Mörschied	10,7
Gipfelsteig Karte 10	Gde. Thalfang	6,4
Nordic Walking Nonnweiler Karte 11	Gde. Nonnweiler	13,8
Schöpfungspfad Nord Karte 12	Kirche im Nationalpark	2,8
Schöpfungspfad Süd Karte 13	Kirche im Nationalpark	4,4
Archäologischer Lehrpfad Karte 14	Gde. Nonnweiler	3,7
Skulpturenpfad Karte 15	Gde. Nonnweiler	3,7
Zuwegung Saar-Hunsrück-Steig Karte 16	Gde. Nohfelden	1,5
Weg des Wassers Karte 17	Gde. Neuhütten	0,9
Pirschpfad Muhl-Neuhütten Karte 18	Gde. Neuhütten	2,4
Naturlehrpfad Neuhütten Karte 19	Gde. Neuhütten, Heimatverein, Nationalpark Hunsrück-Hochwald	4,2
Inseltour Thranenweier Karte 20	Nationalpark Hunsrück-Hochwald	1,5
Fußpfad Thranenbach Karte 21	Gde. Börfink	0,4
Fußpfad Bärloch Karte 22	Gde. Kirschweiler	2,6

6.1.2.2 Radrouten

Radfahren ist im Nationalpark nach § 22 LWaldG Rheinland-Pfalz und § 25 LWaldG Saarland nur auf Straßen und Waldwegen^v erlaubt. Grundsätzlich ist auf allen für das Parkmanagement verbleibenden Wegen das Radfahren gestattet. Ein Anspruch auf dauerhafte Nutzung der Wege im Nationalpark kann aus dieser Regelung nicht abgeleitet werden, d. h. Wege, die derzeit im Gelände vorhanden sind und befahren werden dürfen, können in den nächsten Jahren zuwachsen. Auf Maschinenwegen, Rückeschneisen, Gliederungslinien der Betriebsplanung sowie Fußwegen und -pfaden sowie abseits der Wege darf nicht Rad gefahren werden.

^v Nach der Definition der § 3 Abs. 7 LWaldG Rheinland-Pfalz und § 25 LWaldG Saarland sind Waldwege „[...] nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmete, dauerhaft angelegte oder naturfeste forstliche Wirtschaftswege; Maschinenwege, Rückeschneisen, Gliederungslinien der Betriebsplanung sowie Fußwege und -pfade sind keine Waldwege.“

WEGEPLAN

Um eine stärkere Ruhewirkung im Gebiet zu erzielen, wird die **aktive Lenkung der Radfahrer** auf ein ansprechendes Radroutennetz ausgerichtet. Um die attraktivsten Radstrecken zu bestimmen, wurden die derzeit am höchsten frequentierten Radrouten ermittelt und mit den für das Parkmanagement verbleibenden Wegen verschnitten. Aufbauend auf die so ermittelten Nutzungsbereiche wurde ein Radroutennetz ausgewiesen. Dieses Netz setzt sich aus den bereits bestehenden Radrouten überregionaler und lokaler Bedeutung sowie den „neuen“ Nationalpark-Querungen zusammen. Auf Wegfallwegen ist die Nutzung durch Radfahrer nicht mehr gestattet. Die auf Rückentwicklungswegen bereits vor Wegeplanung vorhandenen Radrouten bleiben bestehen.

Das gesamte Radroutennetz, das durch den Nationalpark führt, umfasst **93 km** (ohne Grenzwege)^{vi} und weist unterschiedliche Qualitätsstandards und Schwierigkeitsgrade auf. Dabei sind lediglich die im Folgenden beschriebenen Radrouten zusammengefasst.

6.1.2.2.1 Überregional bedeutsame Routen

Die überregional bedeutsamen Radrouten bleiben erhalten (Karte 23). Dazu zählen die

- » Rheinland-Pfalz-Radroute,
- » der Saarland-Radweg und
- » der Hunsrück-Radweg.

Es wurden kleine Anpassungen der Streckenverläufe nach Rücksprache mit den Betreibern vorgenommen, z. B. Rheinland-Pfalz-Radroute. Der HBR-Standard wird für die vorhandenen und abgestimmten Routen im Nationalpark gewährleistet. Die Bewerbung dieser Routen erfolgt durch den Nationalpark und die Touristikinformationen der Region.



Beschilderung der Radwege in und um den Nationalpark Hunsrück-Hochwald.
Quelle: Anja Eckhardt

^{vi} Nicht berücksichtigt sind Mehrfachbelegungen der Wege mit mehreren Radrouten sowie die Waldwege, auf denen gemäß LWaldG Saarland und Rheinland-Pfalz das Radfahren unabhängig der Ausweisung gefahren werden darf und die keine explizite Beschilderung vorweisen.

6.1.2.2.2 Lokal bedeutsame Routen

Die Nationalpark-Querungen stellen ein wabenartiges Netz dar, das aus insgesamt acht Quer- und zwei Längsquerungen besteht. Das **Querungsnetz innerhalb des Nationalparks** umfasst ca. **74 km** Gesamtlänge. Mit den Strecken, die außerhalb der Nationalparkfläche verlaufen, beträgt die Streckenlänge rund 90 km. Gemeinsam mit dem bereits vor der Wegeplanung bestehendem Thalfanger H4 zählen diese zu den lokal bedeutsamen Radrouten.



Beschilderung einer Nationalpark-Querung
Quelle: Anja Eckhardt

Die Nationalpark-Querungen

- » orientieren sich an vorhandenen Wegen.
- » wurden unter Berücksichtigung einer attraktiven Streckenführung für Radfahrer (Naturgenuss/Ausblick/Steigung etc.) bei gleichzeitiger Beachtung des Schutzzwecks ausgewählt.
- » gewährleisten eine Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten im Nationalpark und einen Zugang zu den umliegenden Dörfern.
- » sind in beide Richtungen befahrbar.
- » sind in der Routenführung dynamisch und können an örtliche oder naturschutzfachliche Gegebenheiten angepasst werden.

WEGEPLAN

- » gewährleisten Anbindungen an die Nationalpark-Radrundroute sowie an weitere vorhandene Radwege^{vii}.
- » werden durch das Nationalparkamt beschildert und vornehmlich durch das Nationalparkamt beworben.
- » werden hinsichtlich ihres Schwierigkeitsgrades und Ausbauszustandes beschrieben und den Radfahrern zur Verfügung gestellt.

Table 2:

*Verlauf und Länge der lokal bedeutsamen Nationalpark-Querungen
(Stand Dezember 2017)*

Routenbezeichnung	Richtung	Länge im Nationalpark [km]
1 Karte 24	Wildenburg – Otzenhausen	27,0
2 Karte 25	Allenbach – Hunsrückhaus – Otzenhausen	6,0
3 Karte 26	Mörschied – Wildenburg	3,6
4 Karte 27	Herborn – Wildenburg	1,0
5 Karte 28	Kirschweiler – Allenbach	3,4
6 Karte 29	Leisel – Hunsrückhaus	9,6
7 Karte 30	Sauerbrunnen – Hunsrückhaus	5,4
8 Karte 31	Rinzenberg – Malborn	11,7
9 Karte 32	Brücken – Thiergarten	9,7
10 Karte 33	Eisen – Neuhütten	5,6

Der Verlauf des lokal bedeutsamen Thalfanger H4 auf der Nationalparkfläche bleibt erhalten.

6.1.2.3 Weitere Nutzergruppen

Zu den weiteren Nutzungen werden das Skilanglaufen, Schneeschuhwandern, Reiten, Kutsche und Hundeschlitten fahren sowie Geocaching gezählt. Skilanglaufen und Schneeschuhwandern zählen gemäß § 22 LWaldG Rheinland-Pfalz und § 25 LWaldG Saarland zum freien Betretungsrecht. Bestehende Loipen haben für die Laufzeit des Wegeplans Bestandsschutz. Reiten ist, wie das Radfahren, gemäß selbiger Paragraphen auf Wegen und Straßen gestattet. Das Nationalparkamt sieht derzeit keine Notwendigkeit, das Reiten im Nationalpark über diese

^{vii} Die in den Karten dargestellten Anbindungen der Nationalpark-Querungen an Ortschaften sind lediglich als Vorschläge zu verstehen. Da diese außerhalb des Nationalparks liegen hat das Nationalparkamt keine Planungshoheit und kann bei der Ausweisung nur unterstützend mitwirken. Verkehrsrechtliche Belange sind bei der Ausweisung der Anbindungen zu berücksichtigen.

gesetzlichen Grundlagen hinaus zu reglementieren. Reitwege werden nicht gesondert gekennzeichnet.

Das Fahren mit Hundegespann und Kutsche hingegen ist grundsätzlich verboten und kann nur nach Genehmigung durch das Nationalparkamt gestattet werden. Hierzu muss ein entsprechender Antrag im Nationalparkamt eingehen, über den nach rechtlicher und fachlicher Prüfung entschieden wird.

Das Legen eines Geocaches bedarf ebenfalls der Zustimmung des Nationalparkamts¹⁶. Weitere Handlungen, die nur mit Zustimmung des Nationalparkamtes zulässig sind, ergeben sich aus § 22 LWaldG Rheinland-Pfalz und § 25 LWaldG Saarland, z. B. der Einsatz von Loipenfahrzeugen.

Organisierte Veranstaltungen im Nationalpark sind vom Anbieter beim Nationalparkamt zu beantragen. Diese können genehmigt, versagt oder mit Auflagen versehen werden. Regelungen für organisierte Veranstaltungen durch die zertifizierten Nationalparkführer finden sich in den jeweiligen zwischen Nationalparkamt und zertifiziertem Nationalparkführer geschlossenen Verträgen.

6.1.2.4 Barrierefreiheit

Der Nationalpark soll auch für das Naturerleben für Menschen mit körperlichen und geistigen Beeinträchtigungen zugänglich gemacht werden. Daher besteht eine Expertenrunde, die sich auf Einladung des Nationalparkamtes mindestens zwei Mal jährlich zusammenfindet. In der Gruppe werden die Angebote des Nationalparks unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen geprüft und vor Ort diskutiert. Aufgrund der Topografie ist ein Erleben der naturräumlichen Besonderheiten im Nationalpark nicht für alle Menschen überall möglich. Daher werden punktuell geeignete Bereiche identifiziert und weiterentwickelt.

In Thranenweier wurde bei der 1,5 km langen Inseltour ein Schwerpunkt für beeinträchtigte Menschen festgelegt und dort die Angebote gebündelt (Karte 20). Dort ist vieles, was der Nationalpark bietet, auf kurzer Strecke erlebbar. Die Wegebeschaffenheit sieht eine Nutzung auch mit Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen vor.

WEGEPLAN



Die barrierefreie Inseltour in Thranenweier.
Quelle: Konrad Funk

6.1.2.5 Routenneuweisung

Anfragen und Wünsche nach weiteren Routen^{viii}, die nach dem Stichtag 31.12.2017 an das Nationalparkamt herangetragen werden, fallen unter die sogenannte Routenneuweisung. Dabei ist zu beachten, dass

- » neue Routen beim Nationalparkamt beantragt werden müssen.
- » die Ausweisung nur auf dem bestehenden Wegenetz des Nationalparks und nicht auf Wegfallwegen möglich ist.
- » auf Rückentwicklungswegen nur neue Wanderrouten ausgewiesen werden dürfen.
- » das Nationalparkamt sich vorbehält, Routenneuweisungen zu versagen oder mit Auflagen zu genehmigen.
- » neu ausgewiesene und genehmigte Routen in den nächsten Wegeplan aufgenommen werden.
- » wo immer sinnvoll und möglich, eine Bündelung verschiedener Strecken auf einer Trasse angestrebt werden soll.
- » solange kein Gefährdungspotenzial besteht, der Grundsatz der multifunktionalen Wegenutzung gilt.
- » sich neue Routenverläufe, wo möglich, an bedeutender Infrastruktur und deren Weiterentwicklung orientieren (z. B. Nationalpark-Tore).

^{viii} Route = eine auf einem vorhandenen Weg verlaufende Streckenführung

Bei Genehmigung der Routenneuweisung kann die Route in das touristische Konzept des Antragstellers aufgenommen und publiziert werden.

Die Genehmigung des Routenverlaufes schließt nicht die Berechtigung zum Anbringen von Schildern oder anderweitiger Markierungen auf dem Gebiet des Nationalparks ein. Auch das Aufstellen von Infrastrukturen (Bänke, Infostelen etc.) bedarf der gesonderten Genehmigung durch das Nationalparkamt. Unbenommen ist den Betreibern die Veröffentlichung auf digitalem Weg.

6.1.2.6 Gestattungsverträge

Für alle Routen werden Gestattungsverträge mit den jeweiligen Routenbetreibern abgeschlossen. In diesen Verträgen werden die Nutzung und der Umgang mit der vorhandenen Beschilderung, die Ausstattung mit Mobiliar (Bänke, Geländer, o. ä.) sowie die konkreten Rechte und Pflichten der Vertragsparteien geregelt (Verkehrssicherung, Wegeinstandhaltung, etc.).

6.1.2.7 Beschilderung

Maßnahmen einer erfolgreichen Besucherlenkung beinhalten, neben einer eindeutigen Wegeführung und einem Angebot an attraktiven touristischen Einrichtungen, ein gut beschildertes Wegenetz sowie Informationstafeln an zentralen Stellen im Gebiet.

Um zum einen den teilweise im Nationalpark vorherrschenden „Schilderwald“ zu reduzieren und zum anderen den Besucherinnen und Besuchern im Rahmen der Beschilderung eine eindeutige Routenführung zu gewährleisten, werden vom Nationalparkamt folgende Maßnahmen ergriffen:

- » Auf allen Wegen und Pfaden wird den Besucherinnen und Besuchern durch **besondere Nationalparkkennzeichnung** der **Übergang** in den Nationalpark deutlich gemacht.



Kennzeichnung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald an allen Eingängen.
Quelle: Anja Eckhardt

WEGEPLAN

- » Die vorhandene Beschilderung der im Wegeplan festgelegten überregional und lokal bedeutsamen Routen bleibt bestehen.
- » Schilder von nicht im Wegeplan festgelegten Routen werden vom Nationalparkamt entfernt.
- » Die Erstbeschilderung der Nationalpark-Querungen wird durch ein vom Nationalpark entworfenes Leitsystem erfolgen. Die Anbindung dieser Querungen an die Nationalpark-Radrundroute wird mit der geplanten HBR-Beschilderung abgestimmt.

Die Beschilderung der außerhalb des Nationalparks verlaufenden Routen liegt nicht in der Planungsverantwortung des Nationalparksamtes. Aber auch bei diesen Routen sollte der Hinweis auf etwaige Anknüpfungspunkte an den Nationalpark gewährleistet werden.

Gemäß **§ 14 Staatsvertrag** ist es Dritten verboten, „[...] Wegemarkierungen aller Art aufzustellen, anzubringen, zu verändern oder zu entfernen“. Die Wegebeschilderung (Anbringung und Entfernung der Schilder) kann das Nationalparkamt als Dienstleistung beauftragen.

Eine Neubeschilderung von vor der Wegeplanung noch nicht beschilderten Wander- und Radrouten wird in Abstimmung zwischen Routenbetreibern und Nationalparkamt veranlasst und durchgeführt.

Den Austausch beschädigter und der Ersatz fehlender Beschilderung an Premiumwanderwegen (Saar-Hunsrück-Steig, Traumschleifen) stellt das Nationalparkamt sicher.

6.1.2.8 Informationssystem - und visuelles Orientierungskonzept

Wiedererkennung stärkt das gemeinsame Marketing, deshalb sollten Besucherinformationen innerhalb und außerhalb des Nationalparks in einem von EUROPARC vorgegebenen Corporate Manual realisiert werden. Das Nationalparkamt stellt eine solche Mustervorlage zur Verfügung. Eine inhaltliche Abstimmung erfolgt zwischen Vorhabensträgern (z. B. Kommunen, Wegebetreiber, etc.) und Nationalparkamt.

6.1.3 Sicherheitsrelevante Ziele

6.1.3.1 Verkehrssicherungspflicht

Allgemeine walddtypische Gefahren müssen von Waldbesucherinnen und -besuchern in Kauf genommen werden⁴.

Für die Fläche des Nationalparks ergeben sich teilweise abweichende Vorgaben zur Ausübung der Verkehrssicherungspflicht gegenüber forstlich bewirtschaftet Waldflächen¹⁷. Zur Reduktion anthropogener Eingriffe können sich im Nationalpark bestehende Wegführungen den Gefahren anpassen, d. h. nicht der über dem Weg liegende Baumstamm wird entfernt, sondern der Weg um den Baumstamm geführt.

Die Umsetzung der Verkehrssicherungspflicht liegt beim **Nationalparkamt oder vom Nationalparkamt beauftragten Personen**:

- » für die normale Verkehrssicherungspflicht
- » für die erhöhte Verkehrssicherung an vom Nationalparkamt betriebenen Einrichtungen

- » an bestehendem „Mobiliar“ (Brücken, Treppen, Bänke, etc.), das nicht durch das Nationalparkamt errichtet wurde. Das Nationalparkamt begutachtet im Rahmen seiner Gebietskontrolle auch diese Anlagen und kann im Zweifel die Beseitigung von nicht verkehrssicheren Installationen durchführen.

6.1.3.2 *Rettung, Brandschutz*

Der Schwerpunkt von Feuerwehreinsätzen liegt weniger im Brandschutz als vielmehr in der Hilfeleistung, das Personen im Nationalpark im Notfall Hilfe zuteil werden lässt. Nach Inkrafttreten des Wegeplans wird vom Nationalparkamt eine Anpassung des Rettungssystems initiiert. Aktive Rettungspunkte werden, solange vorhanden, auch anfahrbar gehalten. Zukünftig wird in Abstimmung zwischen Nationalparkamt und Experten für Rettung und Bergung ein Hilfeleistungskonzept erarbeitet. Die einsatzrelevanten Daten (Wanderwege, Wege, Rettungspunkte, Waldeinfahrten, Löschwasserentnahmestellen etc.) werden vom Nationalparkamt zur Verfügung gestellt.

Sollte im Brandfall ein Feuer nicht erreichbar sein, weil keine Zugangsmöglichkeiten (befahrbare Wege) bestehen, wird sich die Feuerwehr auf die Gefahrenabwehr nach außen beschränken. Dies wird detailliert in der Alarm- und Ausrückeordnung festgelegt.

6.1.4 *Ökonomische Ziele*

6.1.4.1 *Nationalparkmanagement*

Die für das Nationalparkmanagement relevanten Wege werden, soweit erforderlich, im Rahmen des ersten Wegeplans erhalten (bspw. für Holzabfuhr, Rettung, Zuwegung zu Infrastrukturanlagen etc.). Durch die planerische Wegereduktion zur Schaffung größerer, unzerschnittener und beruhigter Bereiche reduziert sich zum einen das Wegenetz im Nationalpark, zum anderen muss eine Befahrung, die zwar technisch noch möglich wäre, aber nicht mehr gewünscht ist, vermieden werden. Dies hat Konsequenzen für das Parkmanagement selbst. So müssen beispielsweise längere oder unpassierbare Wege in Kauf genommen werden.

6.1.4.2 *Wegepflegestandards*

Die Pflegintensität der Wege soll zukünftig, wo möglich, zu Gunsten der Wildnisentwicklung eingeschränkt werden. Für die **Wege des Parkmanagements** wird ein an den Vorgaben der Richtlinie „Walderschließung des Landesbetriebs Landesforsten Rheinland-Pfalz“ angelehnter Standard entwickelt.

Der Pflegestandard **zertifizierter Wege/Pfade** ist derzeit vorgegeben und wird in Abstimmung mit den Betreibern und den für die Zertifizierung zuständigen Stellen nationalparkgerecht weiter entwickelt.

Maßnahmen der Wegepflege übernimmt das Nationalparkamt, d. h. auch dass aktives Offenhalten bzw. Wegepflegemaßnahmen auf nicht zertifizierten Wegen/Pfaden durch die Betreiber nicht gestattet sind.

Weiterführende Regelungen zur Wegepflege werden in den Gestattungsverträgen (6.1.2.6) geschlossen.

6.2 *Mittelfristige Umsetzung*

6.2.1 *Ökologische Ziele*

6.2.1.1 *Entsiegelung*

Für derzeit bestehende Straßen mit Teerdecken, die diesen Ausbauzustand nicht zwangsläufig weiterhin aufweisen müssen, da sie als Wegfallwege vorgesehen sind, besteht die Möglichkeit, diese zu entsiegeln. Eine Entsiegelung zielt dabei nicht notwendigerweise auf einen kompletten Wegerückbau ab, sondern kann auch eine Änderung des Wegebelaags, o.ä. beinhalten. Aus Sicht des Nationalparkamts liegen derzeit 6.200 lfm Entsiegelungspotenzial vor. Die Entsiegelung kann als Kompensationsmaßnahme umgesetzt werden kann.

6.2.2 *Auf Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung ausgerichtete Ziele*

6.2.2.1 *Parkplätze*

Als zentrale Infrastruktur im Rahmen der Besucherlenkung spielen Parkplätze eine große Rolle. Ziel sollte hier ein einheitliches Parkplatz-Design mit Wiedererkennungswert der Nationalparkregion sein. Anlage, Ausbau, Instandhaltung und Beschilderung der Parkplätze außerhalb der Nationalparkfläche liegt in der Verantwortung der Grundeigentümer. Um eventuelle Fördermöglichkeiten besser nutzen zu können, empfiehlt sich ein Zusammenschluss der betroffenen Kommunen. In einigen Bereichen kann dabei das Nationalparkamt die Kommunen unterstützen, sei es durch die Erfassung und Darstellung der vorhandenen Infrastruktur, die konzeptionelle Unterstützung bei Erstellung eines Förderantrages oder das Sammeln von Ergänzungen und die Aufnahme in eine nächste Starterkarte des Nationalparks nach Vor-Ort-Prüfung.



Neugestalteter Parkplatz am Rangertreffpunkt Thranenweiher
Quelle: Anja Eckhardt

6.2.2.2 Vernetzung mit ÖPNV-Konzept

Bei der Wegeplanung wurde das bestehende ÖPNV-Konzept berücksichtigt. Zukünftige Erweiterungen wird der Nationalpark konzeptionell unterstützen und begleiten.

6.2.2.3 Digitale Anwendungen im Nationalpark

Digitale Anwendungen bieten die Möglichkeit, Beschilderungen im Nationalpark zu reduzieren sowie Besucherinnen und Besucher im Gebiet gezielt zu lenken. Externe Anbieter von digitalen Anwendungen müssen für die Zielsetzung der Wegeplanung sensibilisiert werden.

6.2.2.4 Besuchermonitoring

Das Besuchermonitoring ist Teil eines umfassenden sozioökonomischen Monitorings. Hierbei werden quantitative Datensätze zu Besucheranzahl, Besucherverteilung und den räumlichen, zeitlichen sowie saisonalen Bewegungsprofilen (z. B. Aufenthaltsdauer, Wegenutzung, etc.) erhoben. Zugleich können auch qualitative Untersuchungen erfolgen, um Besucherstruktur und Akzeptanz zu erfassen und Angebote (Rangertouren, Zustand der Wege, Informationstafeln) zu evaluieren. Damit dient das sozioökonomische Monitoring auch der Überprüfung der Akzeptanz des vorhandenen Wegeangebotes und der Entwicklung eines eventuellen zusätzlichen Bedarfs. Das Besuchermonitoring wird eine wesentliche Grundlage zur Weiterentwicklung des Wegeplans darstellen.

6.2.3 Sicherheitsrelevante Ziele

6.2.3.1 Ausbau Mobilfunkinfrastruktur

Verantwortlich für den Netzausbau sind die Mobilfunkbetreiber. Der Ausbau der öffentlichen Mobilfunkinfrastruktur stellt einen wichtigen Beitrag für die Rettung und Bergung von Personen im Nationalpark dar. Mit Blick auf die noch akuten Erfordernisse der Arbeitssicherheit ist in Arbeitsanweisungen der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Nationalparkamtes geregelt, wie in Bereichen mit unzureichender Netzabdeckung zu verfahren ist. Sowohl die Ranger und Rangerinnen als auch die zertifizierten NationalparkführerInnen sind mit der Thematik vertraut und organisieren ihre Touren entsprechend¹⁸.

6.3 Langfristige Umsetzung

6.3.1 Ökologische Ziele

6.3.1.1 Wegereduktion

Ziel ist es, größtmögliche, unzerschnittene Bereiche in die Wildnisentwicklung zu entlassen. Dazu ist eine stetige Reduktion der Wegedichte erforderlich. Aus der Datenerfassung geht hervor, dass weiteres Reduktionspotenzial vorhanden ist, dessen Umsetzung Hand in Hand mit den im Nationalpark vorgesehenen Maßnahmen laufen muss (z. B. Wildnisentwicklung).

WEGEPLAN

6.3.1.2 Entsiegelung

Im Idealfall sind sukzessive alle vorhandenen Teerdecken bis zum Ende des Entwicklungszeitraums des Nationalparks entsiegelt.

7 *Ausblick*

Die hier vorliegende Planung ist der erste Wegeplan des Nationalparks. Der Wegeplan wird angelehnt an den Nationalparkplan innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Staatsvertrages erstellt, gemeinsam mit dem Nationalparkplan überprüft und soweit erforderlich aktualisiert.

Der Fokus dieses ersten Plans liegt auf der Reduktion des dichten Wegenetzes und gleichermaßen einer Einbindung des Wegeangebots für Naturbeobachtung, Naturerleben und Erholung. Der planerischen Reduktion des Wegenetzes muss eine gezielte Umsetzung folgen. Die Wegereduktion wird dynamisch erfolgen und sich den örtlichen Gegebenheiten und der natürlichen Entwicklung anpassen müssen. Mit Fortschreiten der Wildnisentwicklung wird auch die gegenseitige Wirkung von Wegen auf Wildnis und umgekehrt deutlich werden und für zukünftige Entscheidungen ausschlaggebend sein. Insbesondere im Bereich der Hangmoore werden sich Auswirkungen der Renaturierungsmaßnahmen auf die Wegeführung zeigen. Auch eine geplante Reduktion der Wegedichte in den umliegenden Wirtschaftswäldern kann Auswirkung auf die Wegeführung und Wegedichte im Nationalpark haben.

Sollten zukünftig Nutzungskonflikte aufgrund der multifunktionalen Wegenutzung auftreten, müssen diese und ähnliche Prozesse beobachtet und die Erkenntnisse ggf. in die laufenden Planungen eingearbeitet werden. Die Wegedichte und die Nutzungsintensität der noch zur Holzabfuhr genutzten Wege im Nationalpark werden sukzessive weniger. Durch ein gezieltes Besuchermonitoring werden nach der Entwicklungszeit des Nationalparks die für Besucherinnen und Besucher attraktivsten Wege in der Fläche verbleiben und sich ihre Nutzungsintensität erhöhen. Die Konzentration auf wenige touristische Hotspots ermöglicht „Natur Natur sein lassen“ in weiten Teilen des Nationalparks.

8 Quellenverzeichnis

8.1 Datenquellen

Europäischer Fernwanderweg

Die Geometrien des Europäischen Fernwanderweges E3 wurden über einen Link (www.Traildino.com) auf der Internetseite der Europäischen Wandervereinigung (EWW) bezogen. <http://www.era-ewv-ferp.com> (abgerufen am 21.05.2017)

Hunsrückhöhenweg

Die Geometrien des Hunsrückhöhenweges Etappe 7 Kempfeld-Deuselbach werden von der Seite <https://www.regio.outdooractive.com> im Auftrag von Gastlandschaften Rheinland-Pfalz veröffentlicht. Der Hauptwegewart des Hunsrückvereins, Herr Manuel Heras, hat am 22.05.2018 die Änderungen mitgeteilt, die gegenüber dem digital veröffentlichten Verlauf bereits umgesetzt wurden.

Nationalpark-Radrundroute

Die Geometrien der NLP-Radrundroute wurden von Herrn Tobias Weiß-Bollin von der Firma Sveco GmbH bereitgestellt. Sveco arbeitet als Planungsbüro für den Landesbetrieb Mobilität (LBM). Geometrien abgerufen von www.radwanderland.de.

Saar-Hunsrück-Steig und Traumschleifen

Abgerufen von der Seite des Wanderbüro Saar-Hunsrück <https://www.saar-hunsrueck-steig.de/>. Das Wanderbüro nutzt die Plattform Outdooractive.com als technischen Dienstleister. Die im Wanderportal www.outdooractive.com digital veröffentlichten, offiziellen Vektorgeometrien des Saar-Hunsrück Steiges und der Traumschleifen wurden, sofern sie das Gebiet des Nationalparks berühren, unter Federführung des Wanderbüro Saar-Hunsrück überprüft und vom Nationalparkamt in den Wegeplan übernommen. Die Geometrien von Saar-Hunsrück-Steig und Traumschleifen wurden durch das NLPA zusammengetragen und auf einer Onlinekarte dargestellt. Unter Federführung des Wanderbüros wurde im Dialog mit den Betreibern der dort dargestellte Streckenverlauf überprüft. Notwendige Änderungen wurden durch das NLPA in den Datenbestand eingepflegt und dem Wanderbüro zur Aktualisierung der Veröffentlichungen übergeben. Dieser qualitätsgesicherte Datenbestand wurde dem Wegeplan zu Grunde gelegt.

Saarland-Rundwanderweg und Panoramaweg St. Wendel

Daten bereitgestellt durch die Tourist-Information St. Wendeler Land am 11.10.2017

8.2 Literaturquellen

¹ Staatsvertrag zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und dem Saarland über die Errichtung und Unterhaltung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald vom 4. Oktober 2014 (GVBl. RHPf vom 12. Februar 2015, S. 3, Amtsbl. Saarl vom 19. Februar 2015, S. 170)

² Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz vom 30. November 2000. Stand: letzte berücksichtigte Änderung: § 14 geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27.03.2018 (GVBl. S. 55, 57)

³ Waldgesetz für das Saarland vom 26. Oktober 1977; zuletzt geändert durch das Gesetz vom 5. April 2006 (Amtsblatt S. 726).

⁴ Vgl. BGH, Urt. v. 2.10.2012 – VI ZR 311/11, Natur und Recht 2012, 885

⁵ Engagierte Bürger e.V.: WIR SIND im DIALOG – Bürgerbeteiligung zum möglichen Nationalpark in Rheinland-Pfalz; Bürgerforen rund um den Hochwald; Zusammenstellung aller Beiträge der Bürgerinnen und Bürger aus 12 Veranstaltungen; S. 9-13.

⁶ Naturpark Saar-Hunsrück (2012): Kommunales Eckpunktepapier zur Gründung eines Nationalparks Hochwald-Idarwald. Bearbeitet durch TAURUS pro – Gesellschaft für Umwelt, Regional- und Wirtschaftsentwicklung mbH und BGHPlan – Umweltplanung und Landschaftsarchitektur GmbH. S. 14

⁷ Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz (2013): Nationalpark Hunsrück – Konzept der Landesregierung zur Einrichtung eines Nationalparks im Hunsrück und zur zukunftsfähigen Entwicklung der Nationalparkregion; S. 27f und S. 91ff.

⁸ Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz; Saarforst Landesbetrieb: Konzept des Landes zur Beteiligung an einem grenzüberschreitenden Nationalpark im Hochwald-Idarwald; S. 47ff.

⁹ Naturpark Saar-Hunsrück (2012): Fortgeschriebenes Handlungsprogramm des Naturparks Saar-Hunsrück – Teilgebiet Rheinland-Pfalz „Wasser, Wald und Wacken“ für die Jahre 2012 bis 2018; S. 5

¹⁰ Europarc Deutschland e.V. (2008): Entwicklung eines Evaluierungsverfahrens zur Überprüfung der Managementeffektivität – Qualitätskriterien und -standards für deutsche Nationalparke. S. X

¹¹ Europarc Deutschland e.V. (2018): Bericht über die Basiserhebung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald; 2. Berichtsentwurf

¹² Gemeinsame Stellungnahme von BMUB und BMVI im Rahmen der Benehmensregelung nach § 22 Abs.5 BNatSchG zum Entwurf des Landesgesetzes zu dem Staatsvertrag zwischen den Ländern Rheinland-Pfalz und Saarland über die Errichtung und Unterhaltung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald (Rheinland-Pfalz, Gesetzentwurf ohne Datum, Stand der Übersendung vom 15.04.2014) und Entwurf eines Gesetzes über die Zustimmung zu dem Staatsvertrag zwischen den Ländern Rheinland-Pfalz und Saarland über die Errichtung und Unterhaltung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald (Saarland, Gesetzentwurf ohne Datum, Stand der Übersendung vom 23.04.2014), Bonn, 11.06.2014

¹³ Regionalentwicklung Hunsrück-Hochwald e.V. (2017): Bike-Region Hunsrück-Hochwald Aktionsplan; Landkreis Birkenfeld Stabstelle Wirtschaftsförderung//Tourismus (2014): Bike-Region Hunsrück-Hochwald Projektskizze; Mountainbike- & Fahrradtourismus als einzige Chance für die Nationalpark-Region.

¹⁴ §§7,8 Staatsvertrag zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und dem Saarland über die Errichtung und Unterhaltung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald

¹⁵https://www.radwanderland-fachportal.de/dokumente/upload/eaf69_hbr_web2014.pdf (abgerufen am 11.07.2018); Herausgeber: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Ansprechpartner: Ludger Schulz, Referat Radwegeplanung

¹⁶<https://www.nationalpark-hunsrueck-hochwald.de/service/publikationen/positionspapier-geocaching.html> (abgerufen am 11.07.2018); Herausgeber: Nationalparkamt Hunsrück-Hochwald, vertreten durch die Nationalparkamtsleitung Dr. Harald Egidi

¹⁷ Vgl. Anlage zum Schreiben MULEWF 22.09.2015: Hinweise zur Verkehrssicherung Ergänzung für Waldflächen ohne regelmäßige forstliche Bewirtschaftung sowie Prozessschutzflächen (Az.:105-63 31/2015-3#5, Stand 22.09.2015)

¹⁸ Kleine Anfrage-Drucksache 17/3082 zu Drucksache 17/2899 18. 05. 2017; Antwort des Ministeriums für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Schneider (CDU)

9 Anhang

9.1 Öffentliche Parkplätze

Tabelle 3:

Übersicht über Vorkommen und Ausstattung der öffentlichen Parkplätze am Nationalpark
(Stand August 2017)

Nr.	Name	Plätze	Öffentlich	Bodenbelag	WoMo-geeignet	Reisebus-geeignet	Gastronomie	Toilette	Infotafel	Sitze im Freien	Besondere Attraktionen
1	Rinzenberg, Gordner	15	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(nicht geeignet)	✓	(nicht vorhanden)	✓	5	Weiber, Picknickplatz
2	Idarbachtal-Rosselhalde	15	✓	(Sand-Wasser gebunden)	-	(nicht geeignet)	-	(nicht vorhanden)	-	0	
3	Wildenburg	60	✓	(Schwarzdecke)	✓	(ja, direkt am Parkplatz)	-	(am Parkplatz)	✓	25	Wildpark
4	Kirschweiler	10	✓	(Sand-Wasser gebunden)	-	(nicht geeignet)	✓	(nicht vorhanden)	✓	0	
5	Allenbach Sportplatz	25	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(ja, direkt am Parkplatz)	-	(im Ort ohne Hinweis)	✓	0	
6	Sportplatz Leisel	20	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(nicht ermittelbar)	-	(nicht vorhanden)	-	0	
7	Zauberwald	40	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(nicht geeignet)	✓	(nicht vorhanden)	✓	15	Naturerlebniswald
9	Abentheuer	10	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(nicht geeignet)	-	(nicht vorhanden)	-	5	Wasserspielplatz
10	Trauntal	20	✓	(sanierungsbedürftig)	-	(nicht geeignet)	-	(nicht vorhanden)	✓	5	
11	Forellenhof	10	✓	(Sand-Wasser gebunden)	-	(nicht geeignet)	✓	(nicht vorhanden)	✓	0	Forellenhof
12	Bunker Erwin	15	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(ja, direkt am Parkplatz)	-	(nicht vorhanden)	-	0	
13	Thranenweiher	20	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(nicht ermittelbar)	-	(am Parkplatz)	✓	10	Rangertreff, Barrierefreiheit
14	Hängende Birke	15	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(ja, direkt am Parkplatz)	-	(nicht vorhanden)	-	0	Loipen-Einstieg
15	Erbeskopf	10	✓	(Sand-Wasser gebunden)	-	(ja, in der Nähe)	-	(nicht vorhanden)	-	0	Aussichtsturm
16	Hunsrückhaus	300	✓	(Schwarzdecke)	✓	(ja, direkt am Parkplatz)	-	(im Ort ohne Hinweis)	✓	0	Hunsrückhaus
17	Muhl	25	✓	(Schwarzdecke)	✓	(ja, direkt am Parkplatz)	-	(nicht vorhanden)	-	0	
18	Fraubachtal	20	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(nicht geeignet)	-	(nicht vorhanden)	-	10	Wassertretanlage
19	Neuhütten Köhlerhütte	25	✓	(Schwarzdecke)	✓	(ja, direkt am Parkplatz)	✓	(nicht vorhanden)	-	0	Ski-Hang
20	Keltenpark	80	✓	(Schwarzdecke)	✓	(ja, direkt am Parkplatz)	-	(unbekannt)	✓	15	Keltenpark
21	Sauerbrunnen	25	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(nicht geeignet)	✓	(nicht vorhanden)	✓	10	Rangertreff, Sauerbrunnen, Petersquelle
22	Taubenfloss	20	✓	(Sand-Wasser gebunden)	-	(nicht geeignet)	-	(nicht vorhanden)	✓	0	
23	Neuhütten, Dorfgemein.	40	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(ja, in der Nähe)	✓	(unbekannt)	-	0	
35	Schwollen Heiligenbösch	40	✓	(Sand-Wasser gebunden)	✓	(nicht geeignet)	✓	(nicht vorhanden)	-	0	Kirche Heiligenbösch

9.2 Öffentlicher Nahverkehr – Haltestellen

Tabelle 4:

Haltestellen der drei Verkehrsverbände in max. 500 m Entfernung von der Nationalparkgrenze (Stand Dezember 2017)

Bereich Verkehrsverbund Region Trier (VRT)	Bereich Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN)	Bereich Saarländischer Verkehrsverbund (SaarVV)
Züsch, Retzenhöhe	Abentheuer, Dorfplatz	Nonweiler, Am Hammerberg
Damflos, Abzw.	Abentheuer, Sägewerk	Nonweiler, Eisenbahnstr.
Muhl, Bürgerhaus	Hüttgeswasen, Ort	Otzenhausen Nonweiler, Schule
Neuhütten, Am Königsbach	Börfink, Ort	Otzenhausen Nonweiler, Keltenweg
Neuhütten, Brunnenstraße	Börfink, Einsiederhof	Schwarzenbach Nonweiler, Steinkaul
Neuhütten, Grabenstraße	Börfink, Thranenweiher	Otzenhausen Nonweiler, Am Söterberg
Neuhütten, Kiga	Kempfeld, Katzenloch Sägewerk	Otzenhausen Nonweiler, In der Allwies
Thiergarten, Forsthaus	Kempfeld, Katzenloch B422	Otzenhausen Nonweiler, Europäische Akademie
Thiergarten, Tannenhof	Kempfeld, Wildenburgschule	Otzenhausen Nonweiler, Ringwall
	Kempfeld, Kindergarten	Otzenhausen Nonweiler, Zur Akademie
	Kirschweiler, Brücke	Otzenhausen Nonweiler, Zum Dollberg
	Oberhambach, Ferienpark	Nonweiler, Hallenbad
	Rinzenberg, Ort	Nonweiler, Dorfplatz
	Rinzenberg, Waldstraße	Nonweiler, Im Dörrergarten
	Wildfreigehege Wildenburg	Otzenhausen Nonweiler, Grundschule
		Nonweiler, Ortseingang

9.3 Öffentliche Straßen

Table 5:

*Übersicht über Verlauf und Länge der öffentlichen Straßen im Nationalpark
(Stand Dezember 2017)*

Straße	Ort	Länge den Nationalpark schneidend [km]
Bundesstraßen		
B422	Kirschweiler-Katzenloch	1,5
B269	Hüttgeswasen	1,1
Landstraßen		
L147/186	Otzenhausen-Neuhütten	2,8
L165	Züsch-Abentheuer	8,9
Kreisstraßen		
K49	Börfink-Hüttgeswasen	7,0
K102	Muhl-Neuhütten	2,6
K50	Erbeskopf	1,3
	Summe	25,2

9.4 Überregional bedeutsame Wanderrouen

Tabelle 6:

Länge der überregional bedeutsamen Wanderrouen Saar-Hunsrück-Steig und Traumschleifen gesamt und im Nationalpark (Stand Juni 2018)

Name	Länge im Nationalpark [km]	Länge gesamt [km]
Nationalpark-Traumschleife Trauntal-Höhenweg	8,6	13,8
Nationalpark-Traumschleife Dollbergschleife	6,3	11,2
Nationalpark-Traumschleife Gipfelrauschen	5,1	7,5
Nationalpark-Traumschleife Börfinker Ochsentour	6,8	9,1
Nationalpark-Traumschleife Kirschweiler Festung	8,3	9,1
Nationalpark-Traumschleife Hubertusrunde	3,0	10,0
Saar-Hunsrück-Steig Etappe Börfink-Erbeskopf-(Thalfang)-Morbach	7,6	23,8
Saar-Hunsrück-Steig Etappe Nonnweiler-Börfink	12,0	13,6
Saar-Hunsrück-Steig Etappe Morbach-Langweiler-Kempfeld	7,0	18,4
Saar-Hunsrück-Steig Etappe Kempfeld-Herborn-Idar-Oberstein (Altstadt)	3,5	19,7

Tabelle 7:

Länge der weiteren überregional bedeutsamen Wanderrouen gesamt und im Nationalpark (Stand Juni 2018)

Name	Länge im Nationalpark [km]	Länge gesamt [km]
Panoramaweg St. Wendeler Land	6,4	12,7
Saarland Rundwanderweg	4,4	27,3
Hunsrückhöhenweg Et. 7 Kempfeld-Deuselbach	14,5	32,3
Europäischer Fernwanderweg E3	20,8	6950,0

9.5 Überregional bedeutsame Radrouten

Tabelle 8:

Länge der überregional bedeutsamen Radrouten gesamt und im Nationalpark
(Stand Juni 2018)

Route	Länge im Nationalpark [km]	Länge gesamt [km]
Rheinland-Pfalz Radroute	8,6	1.046,5
Nationalpark-Radrundroute	19,1	85,5
Hunsrück-Radweg	9,8	156,4
Saarland Radweg	2,0	354,0
Geplante Route		
Kirschweiler-Katzenloch-Allenbach (Durchführung durch Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz)		5,8 Verlauf nur außerhalb des Nationalparks

9.6 Lokal bedeutsame Radrouten

Tabelle 9:

Verlauf und Länge der lokal bedeutsamen Radroute Thalfanger H4
(Stand Dezember 2017)

Routenbezeichnung	Länge im Nationalpark [km]	Richtung
H4	5,0	Malborn- Erbeskopf

10 *Methodenbeschreibung und weiterführende Informationen*

10.1 *Datenerfassung des aktuellen Infrastrukturbestands*

10.1.1 *Wahl der Datengrundlage*

ATKIS, das amtliche, topografische Karten und Informationssystem.

Diese Geometrien sind über lange Zeiträume mit den jeweils zur Verfügung stehenden Mitteln aufgebaut und gepflegt worden. Historische Objekte wurden oft nicht entfernt oder angepasst. Auch Umstufungen wie die Widmung oder Entwidmung von Straßen finden sich oft nur verzögert in den Daten. Da die Datenbestände von den Vermessungsverwaltungen der Länder stammen, ist die geometrische Genauigkeit meist gut bis sehr gut. Nähere Informationen finden sich im bundesweit angewandten ATKIS-Objektartenkatalog unter der Objektnummer 3102 „Weg“.

Forsteinrichtungsdaten

Die Geometrien der Forstkarten wurden bis in die späten 1990er Jahre oft aus früheren Kartenwerken vom Papier abdigitalisiert. Aus Orthofotos wurden ebenfalls Wegeverläufe abgeleitet, wobei sich hier durch Schattenwürfe und andere Artefakte in vielen Fällen Lagefehler ergeben haben. Erst durch die Bereitstellung digitaler Vektorgeometrien durch die Vermessungsverwaltungen wurde die Datenbasis präziser. Die Attributierung der einzelnen Wegesegmente erfolgte entsprechend der in den jeweiligen Epochen in den beiden Bundesländern geltenden Vorschriften und nicht selten auch der persönlichen Handschrift der beauftragten Forsteinrichter.

Navlog

NavLog ist ein Gemeinschaftsprojekt der deutschen Forst- und Holzwirtschaft. Das primäre Ziel war die Optimierung der Logistikkette durch satellitengestützte Navigation von Holztransportfahrzeugen zwischen Holzindustrie und Wald. Die NavLog GmbH erstellt im Auftrag der Forst- und Holzbranche einen routingfähigen Datensatz, der deutschlandweit Waldwege für die Befahrung mit Holztransportern klassifiziert. In Rheinland-Pfalz und im Saarland wurden die Navlog-Daten aus den Geometrien vorhandener ATKIS-Daten aufgebaut. Diese wurden in den meisten Fällen lediglich mit den geforderten Objektattributen versehen und nur selten geometrisch angepasst. Zusätzlich wurden Punktinformationen wie Schranken, Brücken, Unterführungen, Rettungspunkte, Waldeinfahrten etc. erfasst. Vor Übernahme der Navlog-Daten in den Datenbestand auf Bundesebene erfolgte durch beauftragte Unternehmen der Navlog GmbH eine formale Qualitätssicherung.

Die Entscheidung für Navlog als Datengrundlage bei den Wegen fiel auf Grund der Aktualität, sowie der geometrischen wie attributiven Qualität des länderübergreifend verfügbaren, inhaltlich wie formal geprüften Datenbestandes. Dabei wurde als Nachteil in Kauf genommen, dass für die Holzlogistik irrelevante Informationen wie Pfade, Schneisen und Rückegassen nicht

enthalten sind. Da im Navlog-Standard jedes Wegesegment eine eindeutige ID hat, können die im Rahmen des Wegeplanes erfolgten Änderungen am Wegenetz mit geringem Aufwand in den bundesweiten Gesamtbestand übernommen werden.

10.1.2 Erweiterung der Datengrundlage

Informationen über Wegeverläufe, wie sie die Navlog-Daten liefern, bilden für sich allein bei Weitem noch keine Grundlage zur Erstellung des Wegeplans. Erst aus der Gesamtschau zusammen mit anderen Datenquellen lassen sich sinnvolle Handlungsoptionen erkennen.

Dazu wurden die Wegedaten zunächst um weitere, segmentbezogene Attribute erweitert. Die Wege im Nationalpark waren ursprünglich Verbindungswege zwischen Ortschaften oder aber sie dienten der forstwirtschaftlichen und jagdlichen Erschließung. Darüber hinaus gibt es weitere Wegefunktionen, die jedem betroffenen Segment zugeordnet wurden. Im Wesentlichen sind das Zufahrten zu Brunnen, militärischen Anlagen, Rad- und Wanderwege, sowie diverse Leitungstrassen. Bei all diesen Funktionen wurde geprüft, ob es dazu eine vertragliche Grundlage gibt, ob sinnhafte Alternativen möglich sind und ob die Zusatzfunktion nicht auf absehbare Zeit aufgegeben werden kann.

Besondere Aufmerksamkeit galt der Besucherlenkung als wichtigem Ziel der Primärleitplanung des Parks. Die am meisten genutzten Zugangspunkte für Besucher zum Park wurden identifiziert und als Kardinalpunkte in den Wegeplan einbezogen. Diese Punkte wurden bereits an Projektpartner weitergegeben. Sie fließen in parallel laufende Entwicklungsarbeiten wie z.B. die Erschließung durch den ÖPNV und die Mobilfunk-Netzplanungen mit ein.

In ähnlicher Weise wurden Parkmöglichkeiten und damit verbundene Infrastruktureinrichtungen durch eine kommunale Arbeitsgruppe identifiziert, um potenzielle Standorte erweitert und an das Wegeplanteam gegeben. Parkplätze sind nicht Gegenstand des Wegeplanes, sie werden aber als externe Anknüpfungspunkte beim Variantenstudium mit betrachtet.

Ein Grundnetz an Wegen für das Parkmanagement und für Notfälle wie z.B. die Bergung Verletzter muss in jedem Fall bestehen bleiben. Bereits vor Beginn der Arbeiten am Wegeplan wurden diese Hauptwege (umgangssprachlich „Ewigkeitswege“) identifiziert und im Datenbestand markiert.

Über das digitale Höhenmodell wurde für jeden Anfangs- und Endpunkt eines Wegeabschnittes die Höhe über NN bestimmt und aus der Segmentlänge die Steigung ermittelt. Steigung und Gefälle bilden ein wesentliches Kriterium zur Ausweisung von Radwegen und bei Zuwegungen zu Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Anlagen der Wasserwirtschaft, die im Störfall ganzjährig erreichbar sein müssen. Jeder Knoten im Wegenetz benötigt mindestens zwei Wegeabschnitte, die daran anbinden. Selektiert man alle Knoten heraus, die diese Bedingung nicht erfüllen, so findet man entweder Anknüpfungspunkte an andere Netze, wie z.B. Waldeinfahrten oder aber Sackwege. Bei letzteren ergibt sich ein Prüfauftrag. Erschließt der Sackweg z.B. eine Waldwiese, die gepflegt werden muss, so ist der Weg erhaltungsbedürftig. Andernfalls wird er zum Wegfall vorgemerkt. Mit der mittelfristigen forstlichen Planung (Forsteinrichtung) werden die Waldorte beschrieben und dort Maßnahmen für die kommenden zehn Jahre vorgeschlagen. Aus der Beschreibung ergibt sich die Naturnähe und damit die Zuordnung zu einer Nationalpark-Zone, und auch ob es notwendig ist, den jeweiligen Ort im Planungszeitraum für LKW und Großmaschinen zugänglich zu halten. Beim Variantenstudium der Wegeverläufe spielte dieser Aspekt stets eine dominierende Rolle. Dabei wurde bewusst nicht mit Algorithmen gearbeitet, sondern die erschlossenen Gebiete wurden im Team mit „gesundem Menschenverstand“ betrachtet und daraus zum Wegfall vorgesehene Wegesegmente identifiziert.

WEGEPLAN

In großen, weitestgehend zusammenhängenden Flächen mit naturnahen Habitaten wurden durch das Nationalparkamt Bereiche identifiziert und dem Wegeplanteam als Geometrie zur Verfügung gestellt. Diese Bereiche sollen künftig möglichst von keinem Weg durchquert werden. Beim Variantenstudium sind hier insbesondere touristisch motivierte Routen als kritisch zu bewerten, da sie von breiten Störungsbändern begleitet werden. Auch hier wurde die örtliche Situation nicht streng mathematisch, sondern in der lokalen Gesamtschau der Einflussfaktoren beurteilt.

10.2 Methodenbeschreibung Zerschneidungsanalyse

Die Liniengeometrien aus Navlog wurden zunächst in eine Variante vor der Wegereduktion (Ist-Zustand) und nach der Wegereduktion (Planungszustand) überführt. Aus den Linienobjekten wurden durch Pufferung von je 5 m links und rechts der Wegemittelachse 10 m breite Schläuche als Pufferobjekte gebildet. Mit diesen Schläuchen wurde über das QGIS-Vektorüberlagerungswerkzeug „Differenz“ die Nationalparkfläche geschnitten. Die so entstehenden Teile wurden in Singlepart-Objekte überführt und für jedes Objekt die Fläche berechnet. Objekte < 0,3 ha wurden gelöscht. Dadurch wurden Artefakte, die z.B. an Verkehrsinseln oder Wegedreiecken entstehen eliminiert. Bei flächenbezogenen Auswertungen ist zu beachten, dass die Wege aus der NLP-Fläche ausgestanzt wurden. Bei 10 m Breite entspricht das bei einem vollständig im NLP gelegenen Weg 1 ha/km. Die Klassenbildung für die optische Darstellung von rot nach grün wurde willkürlich gewählt.

10.3 Überregional bedeutsame touristische Infrastruktur

10.3.1 Europäischer Fernwanderweg

Die Geometrien des **Europäischen Fernwanderweges E3** wurden über einen Link (www.Traildino.com) auf der Internetseite der Europäischen Wandervereinigung (EWV) bezogen.

<http://www.era-ewv-ferp.com>
Europäische Wandervereinigung e.V.
Kleine Rosenstr. 1-3
D-34 117 Kassel
Germany

Die Anfrage per Mail vom 23.03.2018 nach Benennung örtlicher Ansprechpartner blieb bislang unbeantwortet.

10.3.2 Hunsrückhöhenweg

Die Geometrien des **Hunsrückhöhenweges** Etappe 7 Kempfeld-Deuselbach werden von der Seite <https://www.regio.outdooractive.com> im Auftrag von Gastlandschaften Rheinland-Pfalz veröffentlicht.

10.3.3 Nationalpark-Radrundroute

Die Geometrien der **NLP-Radrundroute** wurden von Herrn Tobias Weiß-Bollin von der Fa. Sveco GmbH bereitgestellt. Sveco arbeitet als Planungsbüro für den LBM.

10.3.4 Bestehende Radwege nach HBR-Standard

Die Planungsunterlagen des LBM, die uns für das Gebiet des Nationalparks und Umgebung durch Herrn Weiß-Bollin im Auftrag von Herrn Schulz in der Mail vom 23.06.2017 als gezippte Shapefiles mit den Dateinamen grw2017_Auszug.shp, grw2017_Auszug.shx und grw2017_Auszug.dbf übermittelt wurden, zeigen folgende Situation: Im NLP existiert ein Radweg nach HBR-Standard über die Hermeskeiler Straße zur Pfaffenstraße und von dort über geteerte Wege durch den Ruhebereich und den Malborner Weg zur K49 nahe Börfink (6095 m). Diesen Weg gibt es seit Langem. Im Planungsdatenbestand finden sich einige weitere, nicht zusammenhängende Wegefragmente, die im Gelände nicht realisiert sind.

10.4 Konzipierung der Dialogphase auf der Basis der Planungseckpunkte

Die Verbandsgemeinden und Gemeinden mit Flächenanteilen am Nationalparkgebiet wurden zu Gruppen zusammengefasst und im Rahmen von etwa zweistündigen Veranstaltungen über den Entwurf informiert. Die Einladungen waren bewusst offen gehalten, d.h. die Kommunen waren angehalten, Kompetenzträger aus ihren Bereichen zu benennen und zum Termin mitzubringen. Zusammen mit den Einladungen wurden die Zugangsdaten zur Online-Karte verschickt, damit sich die TeilnehmerInnen bereits vorab informieren und auch Entwürfe auf Papier ausgeben konnten. Leute ohne ausreichende Internetanbindung wurden unter Mitwirkung der VG Birkenfeld mit Papierkarten versorgt.

An den Terminen selbst wurde der Entwurf, die Ziele und Rahmenbedingungen und damit auch der Weg dorthin vorgestellt. Anschließend konnten anhand der interaktiven Karte Details betrachtet und bei Bedarf mit elektronischen Merkzetteln versehen werden. Hier ergab sich oft ein fruchtbarer Wechsel zwischen dem Werben um Akzeptanz des bis dahin erarbeiteten Entwurfes und der Gewinnung von zusätzlichen Informationen um den Entwurf weiter zu optimieren. Nach den Terminen wurde den Akteuren ein mehrwöchiges Zeitfenster eingeräumt um auch nach interner Diskussion Rückmeldungen zu geben.

Neben den Kommunen fanden auch ähnlich strukturierte Treffen mit dem Landesbetrieb für Mobilität (LBM), der Bundeswehr, dem Landkreis Birkenfeld, den angrenzenden Forstämtern, SaarForst Landesbetrieb und den Akteuren aus dem Tourismusbereich statt. Auch hier war ausdrücklich erwünscht, dass die Eingeladenen zusätzliche Kompetenzträger zum Termin mitbringen.

WEGEPLAN

Im Herbst 2017 wurde der Wegeplan beim Bürgerforum in Idar-Oberstein öffentlich vorgestellt. Anmerkungen seitens der BesucherInnen wurden protokolliert. Es wurde die Mailadresse Buergerbeteiligung@nlphh.de eingerichtet und eine Liste ausgelegt, in die sich Interessenten eintragen konnten, die dann mit weiteren Informationen und dem Link zur Onlinekarte versorgt wurden.

Auch bei der Vollversammlung des Nationalpark-Beirates wurde der Wegeplan in komprimierter Form vorgestellt und eine Interessentenliste ausgelegt über die dann zeitnah die Informationspakete verschickt wurden.

Alle Rückmeldungen wurden protokolliert, an die Urheber rückbestätigt und sofern sinnvoll in die digitale Karte eingetragen.

Impressum

TITELBILD

Wanderer im Nationalpark Hunsrück-Hochwald
Foto: Timo Volz

HERAUSGEBER

Nationalparkamt Hunsrück-Hochwald
Brückener Straße 24
55765 Birkenfeld
Tel.: 06782 8780-0
Email: poststelle@nlphh.de
www.nationalpark-hunsrueck-hochwald.de

Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.

STAND

Januar 2019
1. Auflage

Birkenfeld, Januar 2019