PLANUNGS BÜRO VIA Verkehrsplanung Wegweisung Beratung

Machbarkeitsstudie touristische Verkehre in der Nationalparkregion Eifel

Ergebnisbericht

im Auftrag des Kreis Euskirchen



Machbarkeitsstudie touristische Verkehre in der Nationalparkregion Eifel

Kreis Euskirchen

Geschäftsbereich V
Team 61.2 Mobilität und Breitband
Jülicher Ring 32
53879 Euskirchen

Ansprechpartner: Maximilian Scholl
Telefon 02251 15-1357
maximilian.scholl@kreis-euskirchen.de

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6
D–50667 Köln
Tel. 0221 / 789 527-20
Fax 0221 / 789 527-99
Mail viakoeln@viakoeln.de
www.viakoeln.de

Bearbeitet von:
David Philipps
Herbert Eidam

Fotos und Grafiken:
Planungsbüro VIA eG, wenn nicht anders gekennzeichnet

1. August 2026

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 5

2 Projektidee und Ziele der Machbarkeitsstudie 6

2.1 Projektidee 6

2.2 Ziele und Vorgaben 7

3 Bestandsanalyse 9

3.1 Besucherstruktur der Gäste 10

3.2 Mobilitätsverhalten der Gäste 13

3.3 Zielorte und Aktivitäten der Gäste 16

3.4 Derzeitiges ÖPNV-Angebot in der Nationalparkregion 18

4 Analyse der Potenziale 21

5 Anforderungen und Ergebnisse aus dem Produktentwicklungsforum Nationalpark Eifel 24

5.1 Durchführung der Workshops 24

5.2 Anforderungsprofil 24

6 Varianten 27

6.1 Grundansatz der Variantenentwicklung 27

6.2 Variante „Gemünder Stern“ 28

6.3 Variante „Starke Achsen“ 32

6.4 Gegenüberstellung der Varianten 35

6.5 Einstiegskonzept und Zielvariante „Gemünder Stern modifiziert“ 37

7 Fazit und Umsetzung 45

8 Quellenangaben 49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3-1: Gästebefragung 2025: Übernachtungsorte der befragten Gäste (n=200) 10
Abbildung 3-2: Relativer Jahresgang der Nationalpark-Besuchenden nach Monaten (alle Standorte, 01.05.2022-30.04.2023, im Vergleich zur Vollerhebung 2014/2015 (entnommen aus dem SÖM) 12
Abbildung 3-3: Relativer Wochengang der der Nationalpark-Besuchenden (entnommen aus dem SÖM) 12
Abbildung 3-4: Relative Verteilung der Nationalpark-Besuchenden im Tagesverlauf (entnommen aus dem SÖM) 13
Abbildung 3-5: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise in den Nationalpark 14
Abbildung 3-6: Verkehrsmittelwahl bei Übernachtungs- und Tagestouristen (Gästebefragung 2025) 15
Abbildung 3-7: Besuchte Sehenswürdigkeiten (Mehrfachantworten möglich; Gästebefragung 2025) 17
Abbildung 3-8: Derzeitiges ÖPNV-Angebot in der Nationalparkregion (Stand 2025) 19
Abbildung 6-1: Linienübersicht Variante "Gemünder Stern" 28
Abbildung 6-2: Linienübersicht Variante "Starke Linien" 33
Abbildung 6-3: Linienübersicht "Gemünder Stern modifiziert" 39
Abbildung 7-1: Freizeit Busse im Bayerischen Wald („Igel-Busse") 47
Abbildung 7-2: Freizeit Busse in der Lüneburger Hiede („Heide-Shuttle“) 47
Abbildung 7-3: Freizeit Busse in der Rhön („Beispiel Kreuzberg-Shuttle“) 48
Abbildung 7-4: Freizeit Busse im Osnabrücker Land 48

1 Ausgangslage

Der 2004 gegründete Nationalpark Eifel ist mit einer Fläche von rund 110 km² der bislang einzige Nationalpark in Nordrhein-Westfalen. Ausgedehnte Buchenwälder, Hochflächen, Täler sowie die Seen- und Talsperrenlandschaft prägen den Naturraum. Gemeinsam mit den umliegenden Städten und Gemeinden bildet der Nationalpark die Erlebnisregion Nationalpark Eifel. Das touristische Angebot umfasst neben den Naturerlebnissen zahlreiche historische Ortskerne, Burgen, Klöster und Museen sowie ein umfangreiches Netz an Wander- und Radwegen. Zu den überregional bekannten Anziehungspunkten gehören unter anderem das Forum Vogelsang IP mit dem Nationalpark-Zentrum Eifel, der Wilde Kermeter, der Rursee, das Kloster Mariawald sowie die Orte Gemünd, Heimbach, Rurberg und Einruhr.

In den mehr als 20 Jahren seit seiner Gründung hat sich der Nationalpark zu einem bedeutenden touristischen Anker der Nordeifel entwickelt. Im Rahmen des Sozioökonomischen Monitorings wurden für den Zeitraum 2022/2023 rund 1,4 Mio. Besuche ermittelt. Gegenüber den früheren Erhebungen ist damit eine deutliche Zunahme des Besuchsaufkommens festzustellen. Die Nachfrage konzentriert sich insbesondere auf die Monate April bis Oktober sowie auf Wochenenden und Feiertage. Gleichzeitig ist die Nationalparkregion aufgrund ihrer Lage in der Nähe der Ballungsräume Köln/Bonn, Aachen und Rhein-Ruhr für Tagesausflüge gut erreichbar.

Als Verkehrsmittel zur Anreise aber auch für die Mobilität vor Ort dominiert bislang eindeutig der private Pkw, während der Anteil der Gäste, die den öffentlichen Verkehr nutzen, deutlich geringer ausfällt. Das hohe Pkw-Aufkommen führt insbesondere an besucherstarken Tagen zu Belastungen für den sensiblen Naturraum, die örtliche Bevölkerung und die Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig erschwert die starke Pkw-Orientierung den Zugang für Gäste, die nicht über ein eigenes Fahrzeug verfügen oder bewusst auf dessen Nutzung verzichten möchten.

Die Nationalparkregion wird grundsätzlich durch verschiedene Schienen-, Bus-, Freizeit- und Bedarfsverkehrsangebote erschlossen. Die bestehenden Verbindungen orientieren sich jedoch an unterschiedlichen regionalen Zentren und Taktknoten. Während der westliche Teil der Region vor allem in Richtung Simmerath und Aachen ausgerichtet ist, erfolgt die Anbindung des östlichen und südlichen Untersuchungsraums insbesondere über die Rurtalbahn in Heimbach beziehungsweise die Eifelstrecke in Kall. Für touristische Fahrten zwischen mehreren Zielen sind häufig Umstiege erforderlich, die nicht immer optimal aufeinander abgestimmt sind. Freizeitrelevante Verbindungen verkehren teilweise nur saisonal, an Wochenenden und Feiertagen oder mit wenigen Fahrten. Das vorhandene Angebot ist zwar umfangreich, für ortsunkundige Gäste jedoch schwer verständlich und nur eingeschränkt als zusammenhängendes Mobilitätssystem wahrnehmbar, auch wenn digitale Fahrgast-informationen die Orientierung etwas erleichtern.

2 Projektidee und Ziele der Machbarkeitsstudie

2.1 Projektidee

Vor dem Hintergrund der bestehenden Herausforderungen bei der touristischen Erschließung der Nationalparkregion entstand Anfang 2023 im Produktentwicklungsforum Nationalpark Eifel die Idee, eine übergreifende Nationalparklinie zu prüfen. Das Produktentwicklungsforum vereint Vertreterinnen und Vertreter der Kreise Euskirchen und Düren, der Städteregion Aachen, der Verkehrsverbünde AVV und VRS, der Verkehrsunternehmen, der Nationalparkverwaltung sowie der touristischen Organisationen der Region. Ziel der Zusammenarbeit ist es, die öffentlichen Verkehrsangebote in der Nationalparkregion besser aufeinander abzustimmen und stärker an den Bedürfnissen der Gäste auszurichten.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll das ÖPNV-Angebot systematisch überprüft und an das Mobilitätsverhalten der Gäste angepasst werden, indem möglichst viele touristisch relevante Ziele und Zugänge zum Nationalpark direkt und möglichst umsteigefrei miteinander verbunden werden. Dadurch sollen Gäste und Einheimische die verschiedenen Teilräume der Nationalparkregion einfacher erreichen können, ohne für jede Verbindung unterschiedliche Linien und Fahrpläne recherchieren zu müssen. Gleichzeitig sollen neue Möglichkeiten entstehen, mehrere Ausflugsziele, Wanderungen und Radtouren miteinander zu kombinieren und zuverlässig zum Ausgangspunkt zurückzukehren.

Die Projektidee zielt damit nicht allein auf die Einführung einer weiteren Buslinie. Vielmehr soll ein **leicht verständliches und gut kommunizierbares Mobilitätsangebot** geschaffen werden, das die bestehenden Bahn-, Schnellbus-, Freizeit- und Bedarfsverkehrsangebote sinnvoll miteinander verknüpft. Ein einheitlicher Nationalpark-ÖPNV könnte dazu beitragen, die Planungssicherheit für Gäste zu erhöhen, die Beratung durch Tourist-Informationen und Beherbergungsbetriebe zu vereinfachen und die Nationalparkregion als nachhaltige Tourismusdestination weiterzuentwickeln. Mit einer attraktiveren Alternative zum privaten Pkw sollen der ÖPNV-Anteil im Freizeitverkehr gesteigert, der motorisierte Individualverkehr insbesondere an sensiblen und stark frequentierten Zielen reduziert und die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen gemindert werden.

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird daher ergebnisoffen untersucht, unter welchen betrieblichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein solches Angebot umgesetzt werden kann. Neben unterschiedlichen Varianten einer Nationalparklinie werden daher auch Möglichkeiten zur besseren Vernetzung und Optimierung bestehender Verkehre sowie alternative Bedienungsformen betrachtet. Ziel ist es, eine belastbare Grundlage für die weitere Entwicklung eines verständlichen, attraktiven und nachhaltig ausgerichteten Mobilitätsangebotes in der Nationalparkregion Eifel zu schaffen.

Die Durchführung der Machbarkeitsstudie wird mit Mitteln der Europäischen Union über das Förderprogramm LEADER als Projekt der LEADER-Region Eifel gefördert. Die LEADER-Region umfasst die unmittelbar oder mittelbar von dem Vorhaben profitierenden Kommunen Simmerath, Nideggen, Heimbach, Kall, Schleiden und Hellenthal. Der erforderliche Eigenanteil wird gemeinschaftlich durch den Kreis Euskirchen, den Kreis Düren und die Städteregion Aachen getragen. Die Förderung unterstreicht den gebietsübergreifenden und regionalen Ansatz des Projekts, das kommunale, touristische und verkehrliche Interessen zusammenführt.

2.2 Ziele und Vorgaben

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Ausgestaltung des touristischen öffentlichen Verkehrs in der Nationalparkregion zu erarbeiten. Hierzu sollen unterschiedliche Varianten entwickelt und vergleichend bewertet werden. Ein wesentliches Ziel besteht darin, geeignete Streckenführungen zu ermitteln, die möglichst große touristische Potenziale aktiviert und eine angemessene Reisezeit gewährleistet. Dabei sind die Verbindungen zwischen den touristischen Schwerpunkten innerhalb der Region und zugleich auch die Anschlüsse insbesondere an den Schienenpersonennahverkehr (Rurtalbahn, Eifelstrecke) und die bestehenden Buslinien (z.B. in Richtung Aachen) zu berücksichtigen.

Von besonderer Bedeutung ist die Ausrichtung des Angebots an den Bedürfnissen der relevanten Zielgruppen. Insbesondere für Wandernde muss ein verlässliches Angebot bestehen, das ausreichend flexible Hin- und Rückfahrten ermöglicht. Zugleich sind die Anforderungen von Tagesgästen, Übernachtungsgästen und Einheimischen einzubeziehen. Die Untersuchung soll daher planerische Varianten herausarbeiten, die eine attraktive Bedienung ermöglichen und zugleich in einem betrieblich sowie finanziell vertretbaren Rahmen bleiben. Auf dieser Grundlage soll beurteilt werden, ob und unter welchen Bedingungen eine Nationalparklinie dauerhaft erfolgreich betrieben und vor allem von den jeweiligen Aufgabenträgern (Kreis Euskirchen, Kreis Düren, Städteregion Aachen) finanziert werden kann.

In einem intensiven Dialog mit den Mitgliedern des Produktentwicklungsforum wurden in Rahmen von mehreren Workshops die für die Planungsaufgabe relevanten touristischen Potenziale und wichtigen Hotspots identifiziert und die für eine Umsetzung relevanten Rahmenbedingungen diskutiert. Weiterhin wurden anhand von Erhebungen und Strukturdaten die relevanten Zeiträume und Zielgruppen eingegrenzt.

Die Machbarkeitsstudie ist ausdrücklich ergebnisoffen angelegt. Betriebliche, verkehrliche oder wirtschaftliche Hemmnisse und die zunehmend schwierigere Situation der kommunalen Haushalte können dazu führen, dass eine eigenständige Nationalparklinie nicht oder nur teilweise umsetzbar ist. Daher werden neben dem Aufbau eines strukturell neuen

Linienangebotes ebenso Alternativen und Optimierungsmöglichkeiten im Bestandsnetz untersucht. Dazu gehören insbesondere:

- Verbesserung der Synergieeffekte und der Durchgängigkeit bestehender Linien durch bessere Verknüpfungen und Vertaktung nach Identifizierung und Bewertung von Netz- und Angebotslücken
- Entwicklung alternativer Lösungen auf Grundlage der vorhandenen Verkehrsangebote,
- Aufzeigen geeigneter Möglichkeiten zur Schließung relevanter Netzlücken sowie
- Prüfung ergänzender fahrplanbasierter Bedarfsverkehre zur Erschließung einzelner touristischer Ziele oder Relationen.

Damit soll die Studie nicht nur die Machbarkeit einer Nationalparklinie bewerten, sondern insgesamt aufzeigen, mit welcher Kombination aus neuen Angeboten und optimierten Bestandsverkehren die touristische Mobilität in der Nationalparkregion nachhaltig verbessert werden kann.

3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse bildet die Grundlage für die Entwicklung und Bewertung möglicher Angebotsvarianten. Hierzu wurden touristische, verkehrliche und raumstrukturelle Daten aus unterschiedlichen Quellen zusammengeführt. Eine zentrale Grundlage bildet das **Sozioökonomische Monitoring 2022/2023 des Nationalparks Eifel** (kurz SÖM) mit Angaben zum Besuchsaufkommen, zur räumlichen und zeitlichen Verteilung der Gäste, zu ihrer Herkunft sowie zu ihrem Mobilitätsverhalten. Ergänzend wurden das **Tourismus- und Marketingkonzept Nordeifel 2020–2025** der Nordeifel Tourismus GmbH sowie die **Gästebefragung** der Nordeifel Tourismus GmbH aus dem Jahr 2017 ausgewertet. Zur Analyse des bestehenden Verkehrsangebotes wurden **Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmen** sowie die bestehenden ÖPNV-Planungen der Aufgabenträger im Kreis Euskirchen, im Kreis Düren und in der Städteregion Aachen berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im **Sommer 2025** (Freitag, 15.08.2025 sowie Sonntag, 24.08.2025) eine eigene **Gästebefragung** durchgeführt. Befragt wurde ganztägig an den Standorten Vogelsang IP, Kloster Mariawald, Wilder Kermeter, Urftstaumauer, Rurberg und Paulushof Seedamm.

Durch die Verknüpfung dieser Grundlagen können die touristischen Nachfrageschwerpunkte, das Mobilitätsverhalten der Gäste, die Nutzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes sowie mögliche Netz- und Angebotspotenziale herausgearbeitet werden. Die Ergebnisse werden in den folgenden Unterkapiteln dargestellt.

3.1 Besucherstruktur der Gäste

Eine wesentliche Grundlage zur Beschreibung der Besucherstruktur bildet das Sozioökonomische Monitoring 2022/2023 des Nationalparks Eifel. Ergänzend wurden die Ergebnisse der beiden Gästebefragungen von 2017 und 2025 herangezogen. Alle drei Untersuchungen zeigen eine vergleichbare Zusammensetzung der Gäste. Nach dem Sozioökonomischen Monitoring entfallen 46,4 % der Besuchenden auf Tagestouristinnen und Tagestouristen, 30,3 % auf Übernachtungsgäste und 23,3 % auf Einheimische. In der Gästebefragung von 2017 lagen die entsprechenden Anteile bei 44 % Tagesgästen, 38 % Übernachtungsgästen und 18 % Einheimischen, in der Gästebefragung von 2025 wurde nur zwischen Übernachtungsgästen (41% der Befragten) und Tagesgästen (59% der Befragten) unterschieden. Damit bilden Tagesgäste in allen Untersuchungen die größte Besuchergruppe.

Bei näherer **Analyse der Übernachtungsorte der Gäste** konnte in der Befragung von 2025 festgestellt werden, dass die Gäste sich in der Region ziemlich gleichverteilen, wobei die direkt angrenzenden Kommunen Schleiden, Heimbach und Simmerath mit knapp 70% das Haupteinzugsgebiet der Übernachtungsgäste darstellen.

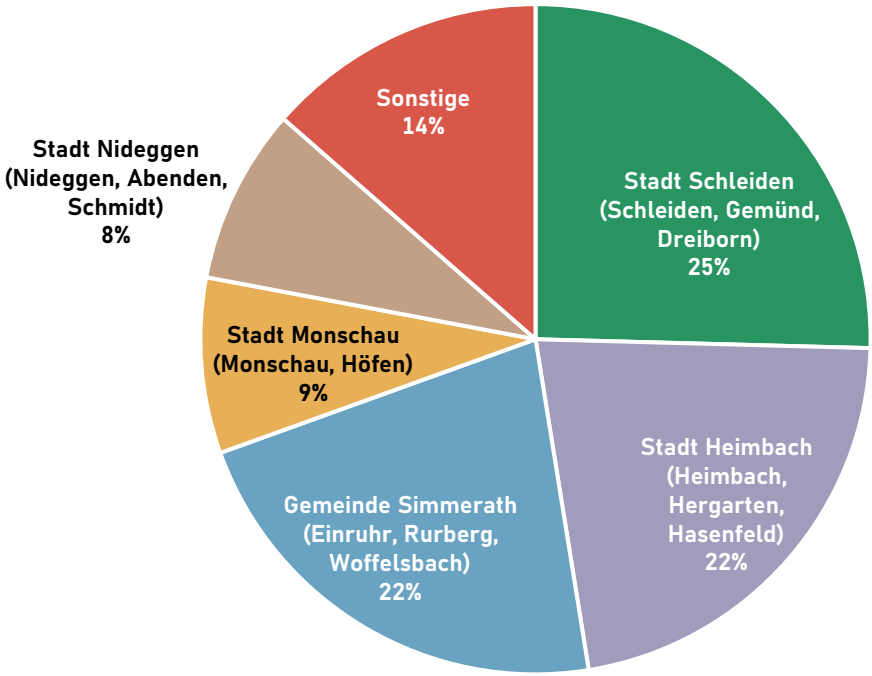


Abbildung 3-1: Gästebefragung 2025: Übernachtungsorte der befragten Gäste (n=200)

Die **Herkunft der Gäste** verdeutlicht die Bedeutung des Nationalparks sowohl als regionales Ausflugsziel als auch als überregional wahrgenommene Urlaubsdestination. Der überwiegende Teil der Tagesgäste stammt aus einem Umkreis von rund 70 km um die Nationalparkregion. Ein wesentlicher Teil des Tagesausflugsverkehrs wird somit aus den umliegenden Städten und Verdichtungsräumen in Nordrhein-Westfalen sowie aus dem grenznahen Raum generiert. Von den Übernachtungsgästen stammt nahezu die Hälfte aus Nordrhein-Westfalen. Weitere rund 11 % kommen aus den Benelux-Staaten. Für die Weiterentwicklung der touristischen Verkehrsangebote sind daher sowohl die überregionale Erreichbarkeit als auch die Mobilität zwischen den Übernachtungsorten und den touristischen Zielen innerhalb der Region relevant.[1]

Insgesamt haben von Mai 2022 bis April 2023 rund 1,4 Mio. Menschen den Nationalpark besucht, was diesen zu einem sehr touristenstarken Besuchermagneten in Nordrhein-Westfalen macht. Das **Besuchsaufkommen** weist eine deutliche saisonale Konzentration auf. Die besucherstärkste Zeit liegt zwischen April und Oktober, wobei im Juli der höchste monatliche Besuchsanteil festgestellt wurde. Auch die Monate Mai, August und Oktober sind durch eine hohe Nachfrage geprägt. In den Wintermonaten gehen die Besuchszahlen deutlich zurück. Der Nationalpark wird jedoch grundsätzlich ganzjährig besucht. Von den Besuchstagen ist ein eindeutiger Peak am Wochenende feststellbar. Knapp 50 % der Besuchenden kommt am Wochenende, um den Nationalpark zu besuchen. Bei der Tageszeit ist festzustellen, dass der Nationalpark vorwiegend in einem Intervall zwischen 9 und 17 Uhr besucht wird. Dies deckt sich auch mit den Beobachtungen während der im Sommer 2025 durchgeführten Befragung.[2]

1 Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Nationalparkforstamt Eifel (2022/2023): Abschlussbericht zum Sozioökonomischen Monitoring 2022-2023. Besuchermonitoring und regionalwirtschaftliche Effekte im Nationalpark Eifel. S. 133ff.

2 Ebd. S. 133ff.

In den nachfolgenden Diagrammen aus dem SÖM sind die oben beschriebenen Tendenzen zusammenfassend dargestellt:

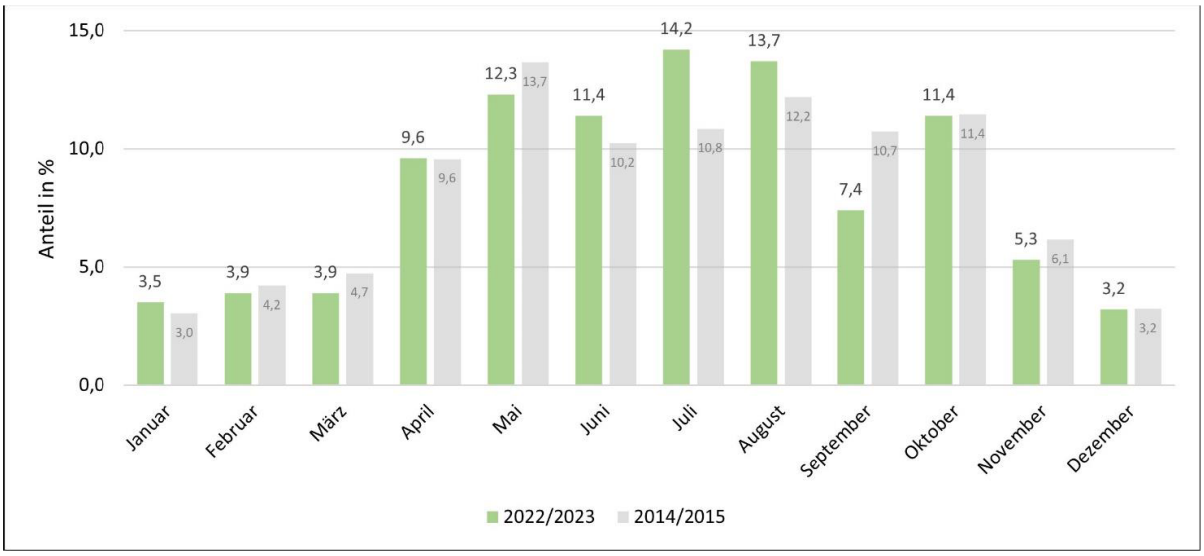


Abbildung 3-2: Relativer Jahresgang der Nationalpark-Besuchenden nach Monaten (alle Standorte, 01.05.2022-30.04.2023, im Vergleich zur Vollerhebung 2014/2015 (entnommen aus dem SÖM)[3]

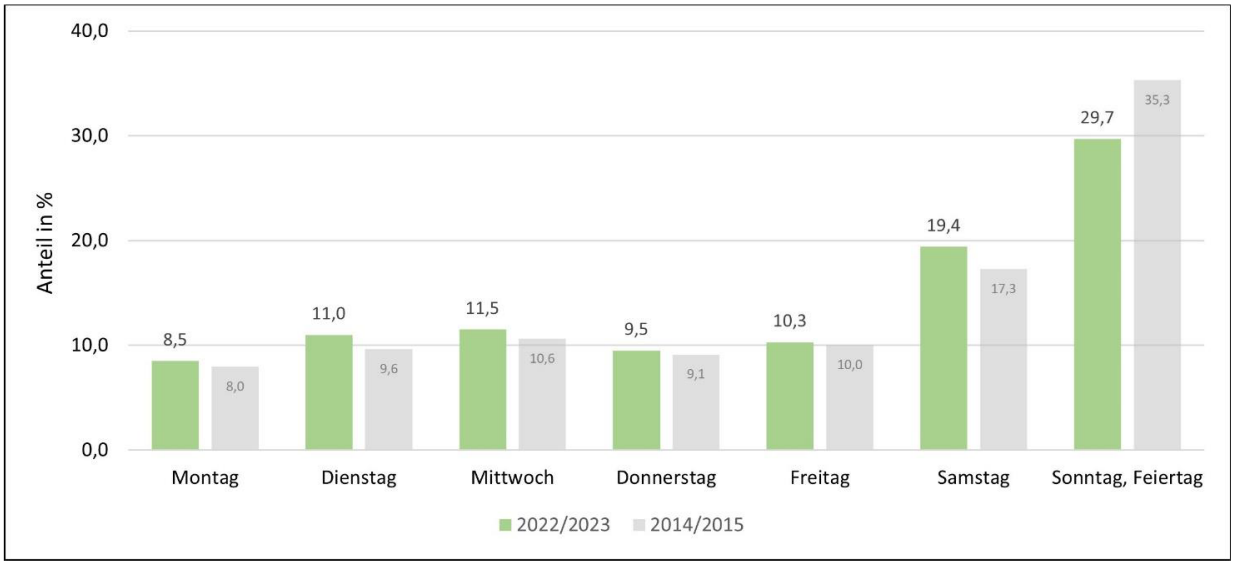


Abbildung 3-3: Relativer Wochengang der der Nationalpark-Besuchenden (entnommen aus dem SÖM)[4]

3 Ebd. S. 10

4 Ebd. S. 12

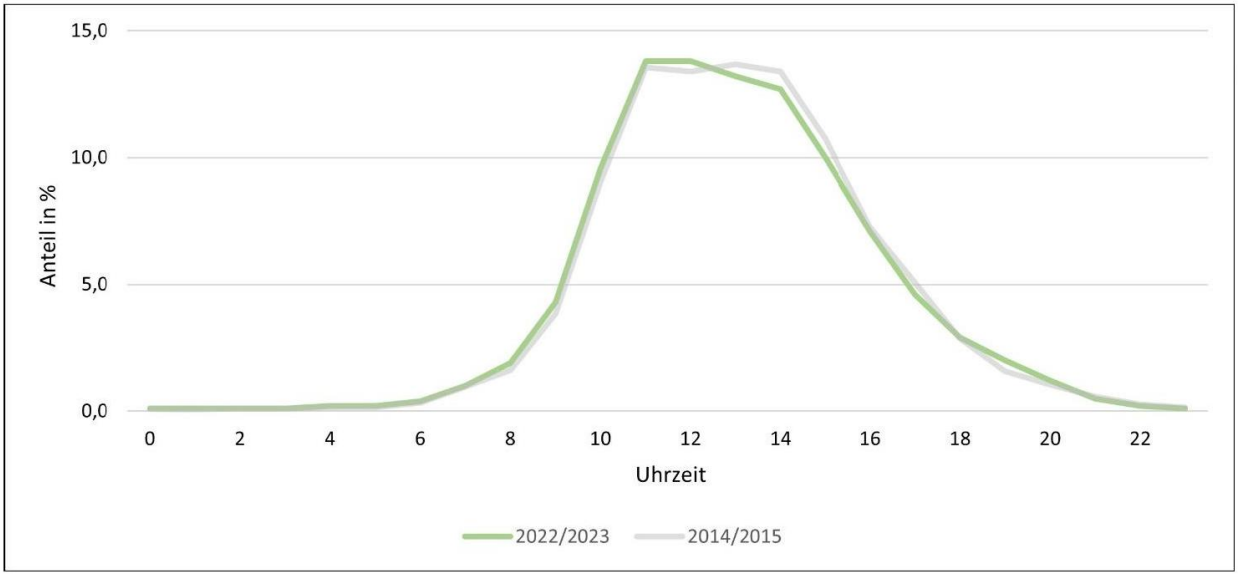


Abbildung 3-4: Relative Verteilung der Nationalpark-Besuchenden im Tagesverlauf (entnommen aus dem SÖM)[5]

Zwischenfazit:

Aufgrund der zitierten Erhebungen kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die größten Potenziale für den Einsatz touristischer Busverkehre während der Saison von April bis Ende Oktober zu aktivieren sind. Hier steht insbesondere das Wochenende (und Feiertage) mit den Kernzeiten zwischen etwa 9 und 17 Uhr im Fokus.

3.2 Mobilitätsverhalten der Gäste

Das Mobilitätsverhalten der Gäste ist sowohl bei der Anreise als auch bei den Wegen innerhalb der Nationalparkregion stark durch die Nutzung des privaten Pkw geprägt. Nach dem SÖM reisen 78 % der befragten Touristinnen und Touristen mit dem Pkw an. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs lag bei 9,3 %. Die Gästebefragung der Nordeifel Tourismus GmbH aus dem Jahr 2017 ergab ebenfalls eine deutliche Dominanz des Pkw, wenngleich der Pkw-Anteil mit 70 % niedriger und der ÖPNV-Anteil mit 18,5 % höher ausfiel. Bei der Befragung im Sommer 2025 lag das Bild ähnlich, etwa 85 % reisten individuell mit dem privaten Pkw an, während nur 8 % mit dem ÖPNV anreisen.

5 Ebd. S. 14

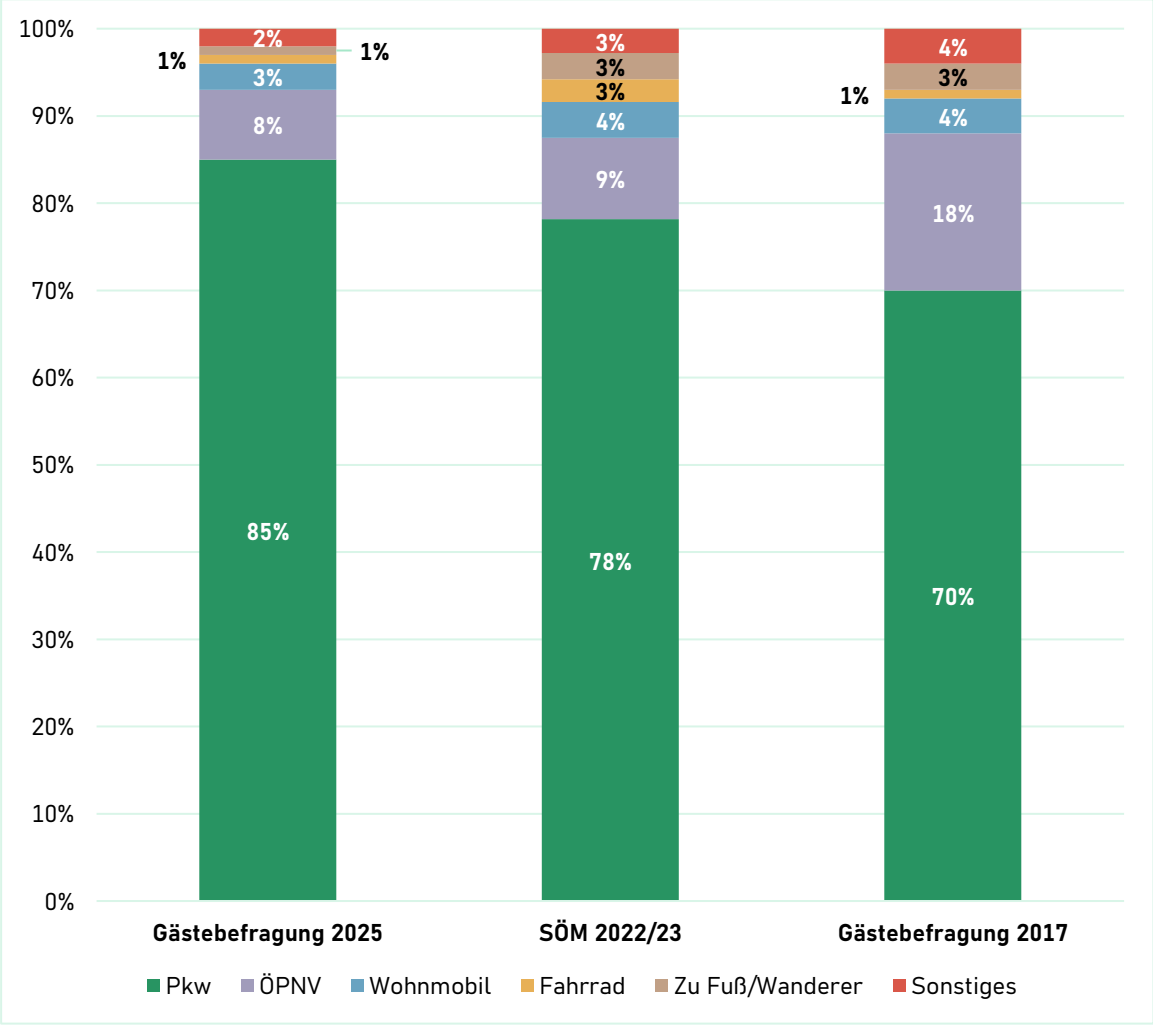


Abbildung 3-5: Verkehrsmittelwahl bei der Anreise in den Nationalpark

Bei Unterscheidung von Tagestouristen und Übernachtungstouristen wird deutlich, dass letztere eher bereit sind, mit dem ÖPNV anzureisen.

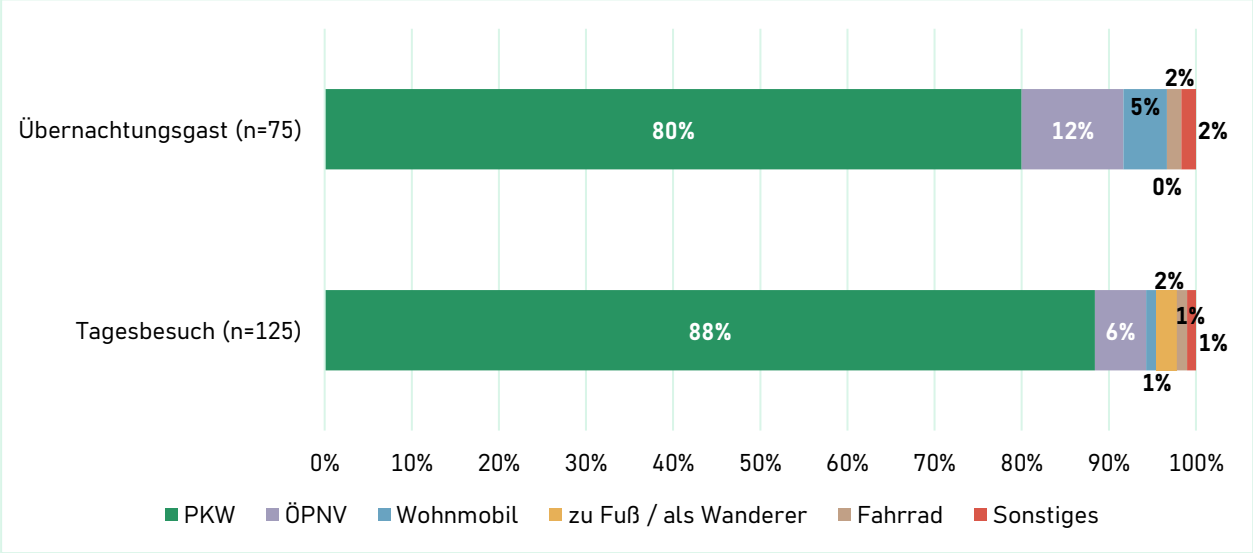


Abbildung 3-6: Verkehrsmittelwahl bei Übernachtungs- und Tagestouristen (Gästebefragung 2025)

Vor Ort zeigt sich eine typische Kombination aus Pkw-Nutzung und anschließender Fortbewegung zu Fuß. Ein Großteil der Gäste nutzt den Pkw, um auf einem Rundkurs den Ausgangspunkt einer Wanderung, ein touristisches Ziel oder einen Nationalparkzugang zu erreichen. Am eigentlichen Ziel sind die Besuchenden überwiegend zu Fuß unterwegs. Fahrrad und Pedelec besitzen insbesondere bei Einheimischen eine gewisse Bedeutung. Öffentliche Verkehrsmittel werden demgegenüber bislang nur von einem kleinen Teil der Gäste für Wege innerhalb der Region genutzt.

Potenziale für eine stärkere ÖPNV-Nutzung bestehen insbesondere bei Übernachtungsgästen, die sich über mehrere Tage in der Region aufhalten und häufig verschiedene Ziele besuchen. Die geringe Nutzung der GästeCard für Fahrten vor Ort zeigt jedoch, dass diese Potenziale bislang nicht ausgeschöpft werden. Für ein attraktiveres touristisches Mobilitätsangebot sind daher nicht nur gute Verbindungen, sondern auch verständliche Reiseketten, verlässliche Rückfahrmöglichkeiten und eine stärkere Einbindung des ÖPNV in die touristische Information und Reiseplanung erforderlich.

Zwischenfazit:

Insgesamt zeigt sich eine typische Kombination aus Pkw-Anreise und anschließender Fortbewegung der Gäste zu Fuß am Zielort. Der öffentliche Verkehr übernimmt bislang nur für einen kleinen Teil der Gäste eine tragende Rolle in der gesamten Reisekette. Für die Entwicklung eines attraktiven touristischen Mobilitätsangebotes ergibt sich daraus die Herausforderung, nicht nur die Anreise in die Region zu verbessern, sondern auch verlässliche Verbindungen zwischen Bahnhöfen, Übernachtungsorten, Ortszentren, Nationalparkzugängen und touristischen Zielen zu schaffen. Besonders wichtig sind dabei einfache, nachvollziehbare Reiseketten sowie die Möglichkeit, unterschiedliche Ausgangs- und Endpunkte von Wanderungen und zum Teil auch Radtouren miteinander zu verbinden und die Angebote offensiv zu vermarkten.

3.3 Zielorte und Aktivitäten der Gäste

Die touristische Nachfrage konzentriert sich auf mehrere räumliche Schwerpunkte innerhalb der Nationalparkregion. Entsprechend der Gästebefragung 2025 gehören insbesondere die Rurtalsperre bei Schwammenauel und der Komplex Vogelsang IP zu den meistbesuchten Zielen. Ebenfalls häufig genannt wurden die Rurtalsperre im Bereich Rurberg/Woffelsbach, das Kloster Mariawald und der Bereich Einruhr. Weitere bedeutende Ziele sind der Wilde Kermeter, die Altstadt von Monschau und der Urftsee. Die Befragung bestätigt damit die besondere Bedeutung des Rursee-Raums, von Vogelsang IP und des Kermeters für den Tourismus in der Nationalparkregion.

Da Mehrfachnennungen möglich waren, bilden die Ergebnisse auch die Kombination mehrerer Ziele während eines Aufenthalts ab.

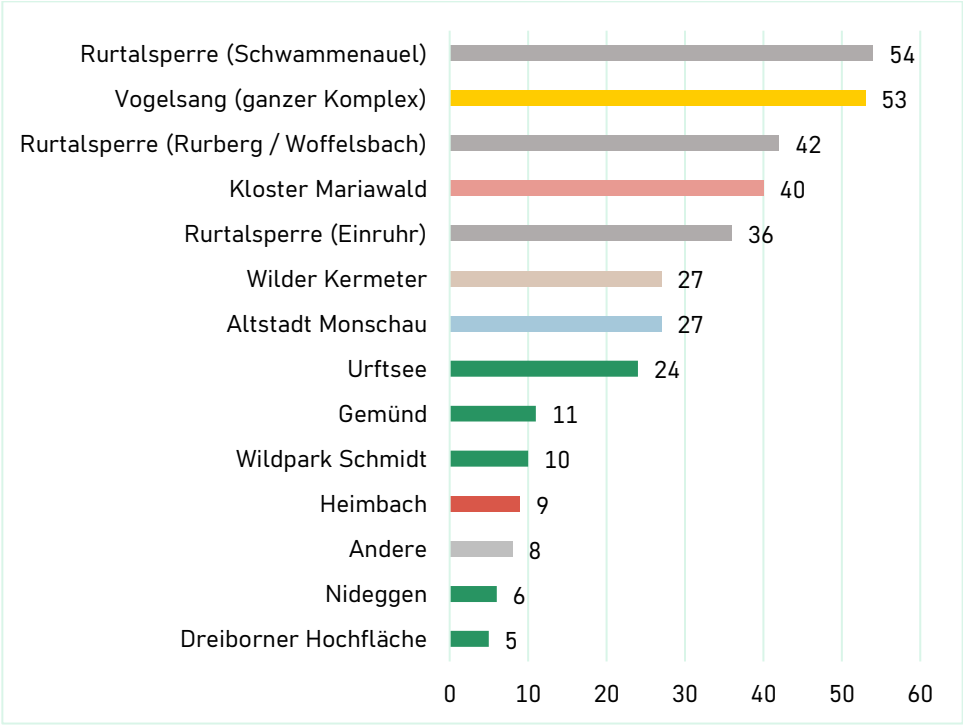


Abbildung 3-7: Besuchte Sehenswürdigkeiten (Mehrfachantworten möglich; Gästebefragung 2025)

Dies deckt sich auch in Teilen mit den Ergebnissen des SÖM, wo die besucherstärksten Zugänge zum Nationalpark detektiert worden sind. Die Hauptzugänge/Standorte sind:

1. Staudamm Paulushof/ Rurberg
2. Wilder Kermeter
3. Büdenbach/Schwammenauel
4. Victor-Neels-Brücke
5. Malsbenden
6. Hirschley
7. Jägersweiler

Bei den Aktivitäten stehen das Natur- und Landschaftserlebnis sowie die Bewegung im Freien im Vordergrund. In der Gästebefragung 2025 wurden Spazierengehen und Wandern am häufigsten genannt. Es folgen der Besuch von Sehenswürdigkeiten und kulturellen Zielen sowie gastronomische Aktivitäten. Das Radfahren besitzt ebenfalls eine Bedeutung, erreicht jedoch geringere Nennungszahlen. Die Ergebnisse des Sozioökonomischen Monitorings bestätigen die herausragende Stellung des Wanderns: Dort wurde Wandern von 68,4 % der Befragten als Aktivität angegeben, gefolgt vom Radfahren mit 12,6 %. Auch die Befragung von 2017 weist Wandern, Spazieren, Naturerlebnis und Gastronomie als zentrale Besuchsmotive aus.

Zwischenfazit:

Für einen touristischen Busverkehr sind vor allem die nachfragestarken Zielräume am Rursee, Vogelsang IP und im Kermeter von Bedeutung. Ergänzend sollten weitere wichtige Ziele wie Kloster Mariawald (vorbehaltlich der straßenräumlichen Anbindung) und Monschau angebunden werden. Da Gäste häufig mehrere Ziele besuchen, sollte das Angebot attraktive Verbindungen zwischen diesen Schwerpunkten, d.h. längs der touristischen Hauptachsen, ermöglichen. Die hohe Bedeutung des Wanderns spricht zudem dafür, unterschiedliche Ausgangs- und Endpunkte von Touren miteinander zu verknüpfen. Entscheidend sind so die Erreichbarkeit zentraler Ziele und deren sinnvolle Verbindung zu touristischen Wegeketten.

3.4 Derzeitiges ÖPNV-Angebot in der Nationalparkregion

Die Nationalparkregion wird bereits durch ein vielfältiges Angebot aus Schienen-, Bus-, Freizeit- und Bedarfsverkehren erschlossen. Wichtige Zugangsachsen bilden die Eifelstrecke mit dem Verknüpfungspunkt Kall Bahnhof, die Rurtalbahn mit dem Endpunkt Heimbach sowie die aus Richtung Aachen am Simmerather Bushof ankommenden Schnell- und Regionalbus-verbindungen. Innerhalb der Region ergänzen mehrere touristisch ausgerichtete Linien das reguläre ÖPNV-Angebot. Dazu zählen insbesondere die Linien 63 und SB63 zwischen Aachen beziehungsweise Simmerath, Rurberg, Einruhr und Vogelsang IP, der NationalparkShuttle SB82 zwischen Kall, Gemünd und Vogelsang IP, die Linie 231 zwischen Heimbach, Schwammenauel, dem Kermeter und Gemünd, das „Mäxchen“ (Ende 2025 eingestellt), der Kermeter-Shuttle 814 (Ende 2025 eingestellt), die Waldlinie 815, Fahrradbusangebote sowie teilweise die bedarfsorientierten MiKE-Verkehre (Linien 831 und 895).

Linie	Verlauf	Angebot am WE
63	Simmerath – Rurberg – Einruhr – Vogelsang IP	**1h/ 2h** kommt als SB63 aus AC
68	Simmerath – Woffelsbach – Rurberg - Einruhr	**1h / 2h**
82	Simmerath – Imgenbroich – Monschau	kein eindeutiger Takt
83	Simmerath – Dedenborn – Einruhr – Erkensruhr	1-2x am Tag
86	Vossenack – Lammersdorf – Simmerath	Kein Angebot am WE
210	Kreuzau – Boich – Nideggen – Schmidt	Nur Sa bis 14Uhr, **2h**
231	Heimbach – Schwammenauel – W. Kermeter – Gemünd (Kloster Mariawald durch Straßensperrung nicht angebunden)	Alternierend **2h** → durch Sperrung **1h**
M	**Mäxchen:** Heimbach – Schwammenauel – Wilder Kermeter – Kloster Mariawald – Heimbach – (Schmidt Wildpark)	Alternierend **2h**, Überlappung 1h mit 231
SB88	Nideggen – Schmidt - Simmerath	**3h**
SB81	Kall – Gemünd – Schleiden - Hellenthal	**1h**
SB82	Kall – Gemünd – Vogelsang IP	**1h**
814	Kall – Gemünd – Wilder Kermeter - Urfttalsperre	3x/ So + Verdichtung W. Kermeter - Urftsee
815	Kall – Gemünd – Dreiborn – Höfen – Monschau	1x sonntags
Fahr-rad-bus	Aachen – Roetgen –Simmerath – Vogelsang IP – Kall // Simmerath – Rurberg – Vogelsang IP	2x/Tag

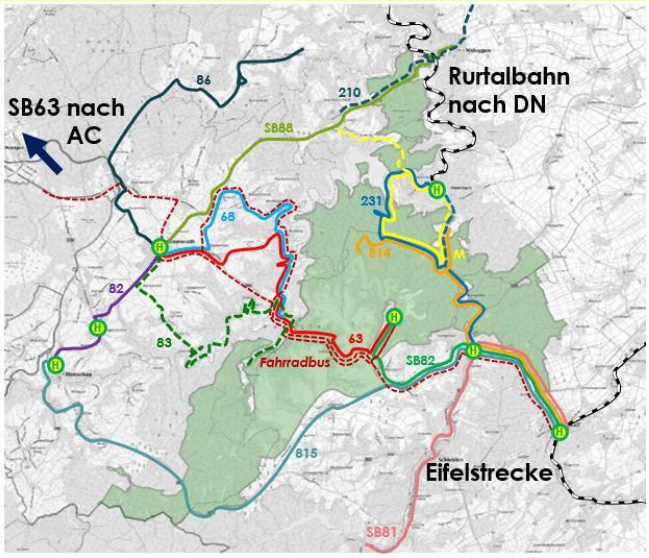


Abbildung 3-8: Derzeitiges ÖPNV-Angebot in der Nationalparkregion (Stand 2025)

Damit sind zahlreiche touristisch relevante Ziele grundsätzlich an den öffentlichen Verkehr angebunden. Das zentrale Defizit liegt weniger im vollständigen Fehlen von Angeboten als vielmehr in ihrer unzureichenden Vernetzung und der für ortsunkundige Gäste hohen Komplexität. Die Linien werden von unterschiedlichen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen betrieben, weisen verschiedene Linienführungen, Takte, Betriebstage und Saisonzeiträume auf und sind teilweise auf unterschiedliche regionale Taktknoten ausgerichtet. Die Angebote im westlichen Untersuchungsraum orientieren sich insbesondere an Simmerath und Aachen, die Verkehre im Raum Heimbach an der Rurtalbahn und die Linien im südöstlichen Teilraum an der Eifelstrecke und dem Bahnhof Kall.

Eine besondere Herausforderung stellt dabei die durch die Region verlaufenden Grenzen der Aufgabenträger dar. Die jeweils auf unterschiedliche Zentren und Schienenachsen ausgerichteten Linien ermöglichen innerhalb einzelner Teilräume teilweise gute Verbindungen, schaffen jedoch nur begrenzt durchgängige Reiseketten über die kommunalen Grenzen der Aufgabenträger hinweg. Für Fahrten zwischen mehreren touristischen Zielen sind daher häufig Umstiege erforderlich, deren Anschlüsse nicht immer optimal aufeinander abgestimmt sind. Einzelne wichtige Relationen – beispielsweise zwischen dem Rursee-Raum (um Rurberg und Einruhr) und Heimbach – sind bislang nur umständlich oder gar nicht direkt miteinander verbunden.

Hinzu kommt, dass verschiedene Freizeitangebote nur saisonal, an Wochenenden und Feiertagen oder mit wenigen einzelnen Fahrten verkehren. Andere Linien müssen neben dem Freizeitverkehr zugleich Anforderungen des Berufs-, Schul- und Alltagsverkehrs erfüllen. Eine konsequente Ausrichtung der Fahrzeiten auf die Bedürfnisse von Wandernden, Radfahrenden

und Ausflugsgästen ist daher nur eingeschränkt möglich. Aus touristischer Sicht entsteht so ein **umfangreiches, aber schwer überschaubares Angebot**. Die Suche nach der geeigneten Verbindung, notwendige Umstiege, unterschiedliche Betriebszeiten und Unsicherheiten hinsichtlich der Rückfahrt können die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erschweren, selbst unter Zuhilfenahme digitaler Informationssysteme. Dies gilt insbesondere für Gäste, die die Region nicht kennen und mehrere Orte oder Aktivitäten an einem Tag miteinander verbinden möchten.

Im Bestand ergibt sich für das Bezugsjahr 2025 auf den touristisch relevanten Linien 63, 68, 82, 231, SB82, SB81, 814, 815 und dem Mäxchen ein Kilometervolumen in der Saison an Wochenenden und Feiertagen von rund 117.000 Nkm p.a.

Zwischenfazit:

Für einen touristischen Busverkehr kann auf einem vielfältigen bestehenden ÖPNV-Angebot aufgebaut werden. Das Hauptdefizit liegt in der unzureichenden Verknüpfung und der hohen Komplexität für ortsunkundige Gäste. Unterschiedliche Takte, Betriebszeiten und regionale Ausrichtungen erschweren durchgängige Reiseketten. Entscheidend ist daher eine bessere Vernetzung der Angebote, insbesondere auf den touristisch nachgefragten Achsen.

4 Analyse der Potenziale

Zur Beurteilung der Nachfragepotenziale wurde eine überschlägige Fahrgastpotenzialabschätzung für die touristisch ausgerichteten Busverkehre in der Nationalparkregion vorgenommen. Betrachtet wird insbesondere die Hauptsaison von April bis Oktober, wie oben beschrieben. Die Abschätzung dient der Einordnung möglicher Linienkonzepte und stellt noch keine linienbezogene Nachfrageprognose dar. Sie basiert auf Besucherzahlen, touristischen Kennwerten, Informationen zum Mobilitätsverhalten sowie Erfahrungswerten bestehender Freizeitverkehre und soll eine Orientierungsgröße sein, die generelle Richtungen aufzeigt.

Folgende **Datengrundlagen** wurden verwendet:

Tabelle 4-1: Datengrundlagen zur Potenzialermittlung

Datenquelle	Art der Daten	Inhalte
Nationalparkverwaltung Eifel – Besucherzählungen & Monitoringberichte (2018–2023)	Primärdaten	Besucherzahlen an Toren (Vogelsang IP, Gemünd, Einruhr etc.), saisonale Verteilung, Verkehrsmittelanteile
Tourismus NRW e. V. – Tourismusmonitor NRW & Tourismusbarometer 2022/2023	Sekundärdaten	Tagesgäste, Aufenthaltsdauer, Anreisearten, Pkw-Anteil (~85 %), ÖPNV-Anteil (~10–15 %)
Statistik Landesbetrieb IT.NRW (Regionaldaten Euskirchen, Städteregion Aachen)	Sekundärdaten	Übernachtungs- & Tagesbesucherzahlen nach Gemeinde
Vergleichsregionen: Nationalpark Hainich (Thüringen), Schwarzwald Nord (Baden-Württemberg), Harz Nationalparkregion	Benchmarkdaten	Umstiegsquoten Pkw→ÖPNV bei Freizeitverkehren, Fahrgastzahlen von Freizeitlinien
Verkehrsunternehmen & Verkehrsverbünde (AVV, Nordeifel Touristik, Rurtalbus)	Planungsdaten	Bestehende Linienverkehre, Zählungen, Linienfrequenzen im Freizeitverkehr
Rurseeschifffahrt & Vogelsang IP gGmbH	Erfahrungswerte	Jährliche Besucherzahlen (~300.000–400.000 p.a.), typische Hauptverkehrszeiten

Für die Nationalparkregion wird von einer **Besucherbasis** von rund 1,4 Mio. touristischen Besuchen pro Jahr (Quelle: Nationalparkverwaltung, Tourismus NRW) ausgegangen. Etwa 75 % der Besuche entfallen auf die Hauptsaison von April bis Oktober. Damit ergibt sich für diesen Zeitraum eine Basis von rund 1.050.000 Personen.

Der heutige ÖPNV-Anteil bei der Anreise wird vor dem Hintergrund der verschiedenen Befragungsergebnisse auf etwa 8 bis 10 % geschätzt. Basierend auf den Fahrgastzahlen liegt der Werte eher bei 3 bis 6 %. Durch ein besser vernetztes Freizeitlinienangebot, verständliche Fahrgastinformationen, einfache Tarifangebote und ein gezieltes Marketing erscheint aufgrund von Analogiebetrachtungen ein zusätzlicher Umstieg von etwa 5 bis 7 % der saisonalen Gäste grundsätzlich erreichbar zu sein.

Die räumliche Verteilung zeigt folgende Übersicht:

Tabelle 4-2: Verteilung der Besucherpotenziale auf die touristischen ÖPNV-Linienkorridore

Linienkorridor	Potenzielle Fahrgäste / Saison
Kall – Gemünd – Vogelsang – Rurberg	ca. 40.000 – 60.000
Monschau – Rurberg – Vogelsang	ca. 15.000 – 25.000
Heimbach – Rursee – Kermeter – Gemünd	ca. 15.000 – 25.000
Schleiden – Hellenthal – Wildfreigehege – Wahlerscheid - Monschau	ca. 3.000 – 6.000
Gesamt (gerundet)	**≈ 70.000–120.000 Fahrgäste / Saison**

Das größte Potenzial besteht demnach im Korridor zwischen Kall, Gemünd, Vogelsang IP und Einruhr. Ebenfalls bedeutsam ist eine Verbindung aus dem Raum Monschau über Höfen nach Einruhr. Die Werte stellen jedoch keine voneinander unabhängigen Nachfragepotenziale dar, da Gäste während eines Aufenthalts mehrere Ziele und Linienräume nutzen können.

Die tatsächliche Nachfrage hängt wesentlich von der konkreten Angebotsqualität ab. Hier gibt es zahlreiche Einflussfaktoren, die die Nutzung bestimmen. Möglichst viele von Ihnen sollten bei dem geplanten Verkehr positiv ausgeprägt sein.

Tabelle 4-3: Einflussfaktoren auf einen funktionierenden Freizeitverkehr und deren Wirkungen

Einflussfaktor	Erwartete Wirkung
1. Einheitliches Marketing und klar erkennbares Freizeitlinienprodukt	deutliche Erhöhung der Bekanntheit und Nutzung
2. Verlässlicher Takt und abgestimmte Bahnanschlüsse	zentrale Voraussetzung für durchgängige Reiseketten
3. Sensibilisierung und Schulung der Übernachtungsbetriebe	Beratung und Überzeugung der Gäste und Tourist-Informationen
4. Einfache Tarif- und Ticketangebote	Senkung der Zugangshürden für ortsunkundige Gäste
5. Saisonverlauf und Wetter	mögliche Schwankungen von etwa ±20 %
6. Fahrradmitnahme und Verknüpfung mit Wanderangeboten	zusätzliche Potenziale im Wander- und Radtourismus

Zentralen Einfluss nehmen können die regionalen Akteure insbesondere auf die ersten drei Faktoren Angebot und Marketing. Der Faktor Ticketing wurde mit der Einführung des Deutschlandtickets sowie mit der Einführung des Rheinlandtarifs im Juni 2026 wesentlich verbessert. Insbesondere sind die Tarifgrenzen zwischen Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) nun nicht mehr vorhanden. Inwieweit lokale Angebote wie die GästeCard optimiert werden kann, sei in die weitere Beratung gegeben. Die touristische Verknüpfung mit Wander- und Fahrradangeboten ist Gegenstand des touristischen Marketings, wobei beim Fahrradtransport aufgrund des hohen Aufwandes wie bereits in der Vergangenheit sehr gezielt vorzugehen ist. Saisonale Schwankungen können nicht beeinflusst werden und stellen stets ein Unsicherheitsfaktor dar,

Zwischenfazit:
Insgesamt besteht ein relevantes Potenzial für touristische Busverkehre in der Nationalparkregion. Besonders aussichtsreich sind Angebote, die die großen Zugangspunkte Kall, Heimbach und Simmerath mit den stark besuchten Zielen am Rursee, in Vogelsang IP und im Kermeter verbinden. Entscheidend sind weniger zusätzliche Einzellinien als ein verständliches, verlässliches und aufeinander abgestimmtes gut vermarktetes Gesamtsystem.

5 Anforderungen und Ergebnisse aus dem Produktentwicklungsforum Nationalpark Eifel

5.1 Durchführung der Workshops

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde durch zwei Workshops im Produktentwicklungsforum Nationalpark Eifel begleitet. Der erste Workshop fand am 26. August 2025 als Starter- und Scoping-Termin statt. Neben der Vorstellung der Ausgangslage und des vorgesehenen Untersuchungsablaufs diente der Termin insbesondere dazu, die Ziele der Untersuchung zu schärfen, relevante Zielgruppen und Zielorte zu bestimmen sowie erste Anforderungen an ein zukünftiges touristisches ÖPNV-Produkt zu sammeln. Im Mittelpunkt standen die Fragen, welche Mobilitätsangebote in der Nationalparkregion benötigt werden und welche räumlichen und betrieblichen Aspekte im weiteren Verlauf vertieft untersucht werden sollten.

Der zweite Workshop wurde am 10. Dezember 2025 durchgeführt. In diesem Planungsworkshop wurden zunächst die Ergebnisse des ersten Termins zusammengefasst und mit den zwischenzeitlich vorliegenden Erkenntnissen aus der Gästebefragung und der Potenzialanalyse abgeglichen. Anschließend wurden mit den unten beschriebenen Konzepten „Gemünder Stern“ und „Starke Achsen“ erste Varianten für eine Weiterentwicklung des touristischen ÖPNV vorgestellt und vergleichend diskutiert. Gegenstand der Diskussion waren insbesondere die Vorteile für Gäste und Region, die betriebliche Umsetzbarkeit, die Verständlichkeit des Liniennetzes, die Vermarktbarkeit des Angebots sowie mögliche flankierende Maßnahmen. Nachfolgend fanden noch umfangreiche Abstimmungen mit den Mitgliedern des Produktentwicklungsforum statt.

5.2 Anforderungsprofil

Basierend auf den Bestandsanalysen und den Diskussionsbeiträgen im Produktentwicklungsforen wurden Vorgaben entwickelt, die das neue ÖPNV-Produkt für die Nationalparkregion aufweisen soll.

Zielgruppen

Als wesentliche Zielgruppen wurden lokale und aus den umliegenden Ballungsräumen anreisende **Tagesgäste**, **Nutzerinnen und Nutzer des Deutschlandtickets**, **Wandernde mit Pkw-Anreise** sowie **Übernachtungsgäste** benannt. Bei den Wandernden spielt insbesondere die Möglichkeit eine wichtige Rolle, Streckenwanderungen durchzuführen und anschließend mit dem öffentlichen Verkehr zum Ausgangspunkt zurückzukehren – hier ist vor allem auf Wandernde des Eifelsteigs sowie des Wildnis-Trails zu verweisen. Bei den Übernachtungsgästen sind sowohl Personen mit einem festen Urlaubsstandort als auch Gäste

mit wechselnden Übernachtungsorten zu berücksichtigen. Das Angebot sollte daher sowohl für einzelne Ausflüge als auch für die Mobilität während eines mehrtägigen Aufenthalts geeignet sein.

Zielorte

Aus Sicht der Teilnehmenden soll das ÖPNV-Produkt die bedeutenden touristischen Zielräume, Nationalparkzugänge und Übernachtungsstandorte miteinander verbinden. Als besonders wichtig wurden die Bereiche **Heimbach, Schwammenauel** und **Wilder Kermeter**, **Gemünd** und **Vogelsang IP, Einruhr, Rurberg** und **Woffelsbach** sowie **Dreiborn, Höfen, Wahlerscheid** und **Monschau** eingestuft. Daneben sollen größere Ferienanlagen, Jugendherbergen und weitere bedeutende Beherbergungsstandorte berücksichtigt werden. Das **Kloster Mariawald** wurde ebenfalls als relevantes Ziel benannt. Ihre Anbindung zum Zeitpunkt der Workshops und ist bis auf Weiteres aufgrund straßenbaulicher Einschränkungen jedoch nicht möglich.

Bedienungszeitraum

Auch die zeitliche Ausgestaltung soll klar und leicht merkbar sein. Aufgrund der Daten aus dem SÖM sollte der Fokus auf die **touristische Saison von April bis Allerheiligen** liegen. Die Verkehrstage sollten Samstage sowie Sonn- und Feiertagen sein, da an diesen Tagen laut SÖM 50 % der Touristen den Nationalpark besuchen. Eine ergänzende Bedienung an Freitagen könnte als perspektivisch Prüfoption aufgenommen werden. Als grundsätzlich geeignetes **Bedienungsfenster wurde der Zeitraum von etwa 9 bis 17 Uhr** angesehen. Gewünscht werden regelmäßige und transparente Ein- oder Zweistundentakte. Ergänzend können lastrichtungsbezogene Fahrten sinnvoll sein, die vormittags vor allem der Anreise und am Nachmittag der Rückfahrt dienen. Entscheidend ist, dass insbesondere Wandernde über mehrere nutzbare Hin- und Rückfahrtmöglichkeiten verfügen und nicht auf wenige einzelne Fahrten angewiesen sind.

Linienkorridore

Für die räumliche Ausgestaltung wurden mehrere vorrangig zu untersuchende Korridore formuliert. Hierzu gehören insbesondere die Verbindungen:

- Heimbach–Kermeter–Gemünd–Kall,
- Kall–Gemünd–Vogelsang–Rursee–Simmerath,
- Heimbach–Kermeter–Gemünd–Vogelsang–Rursee,
- Kall–Gemünd–Dreiborn–Höfen–Monschau sowie
- Monschau–Simmerath–Rursee.

Die Korridore verdeutlichen den Wunsch nach einer besseren Verknüpfung der östlichen und westlichen Teilräume sowie der Bahnzugänge mit den zentralen touristischen Schwerpunkten. Eine Fokussierung auf eine einzelne Hop-on-/Hop-off-Linie, die sämtliche relevanten Ziele rund um den Nationalpark miteinander verbindet, wurde als nicht praktikabel bewertet. Eine derart umfassende Linienführung würde zu langen und teilweise umwegigen Streckenverläufen, hohen Reisezeiten sowie einem erheblichen betrieblichen Kilometeraufwand führen. Zudem bestünde die Gefahr, dass die Linie aufgrund der Vielzahl anzubindender Ziele an Übersichtlichkeit und Attraktivität für die Fahrgäste verliert. Als zielführender wurde daher ein Netz aus klar strukturierten, nachfragestarken Verbindungen angesehen, das zentrale Zielräume direkt miteinander verknüpft und an geeigneten Punkten abgestimmte Umsteigemöglichkeiten bietet.

Transparenz

Eine zentrale Anforderung besteht in einem einfach verständlichen und transparenten Angebot. Das bestehende System wurde von den Teilnehmenden als teilweise schwer überschaubarer „Flickenteppich“ wahrgenommen. Während die überregionalen Zugänge über die Bahnhöfe Kall und Heimbach grundsätzlich als gut bewertet wurden, bestehen bei der Weiterfahrt zu den touristischen Zielen teilweise erhebliche Umsteigezwänge und unzureichende Verknüpfungen. Ein zukünftiges Produkt soll deshalb möglichst durchgängige Reiseketten schaffen, die Zahl notwendiger Umstiege begrenzen und verlässliche Anschlüsse an den Schienenverkehr und die übrigen Buslinien sicherstellen. Die Fahrgäste sollen das Angebot ohne vertiefte Kenntnis der unterschiedlichen Linien, Betreiber und Tarifräume nutzen können.

Betriebliche und finanzielle Aspekte

Neben der Kundenorientierung wurde im Produktentwicklungsforum die betriebliche und finanzielle Umsetzbarkeit als wesentliches Kriterium hervorgehoben. Ein attraktives Angebot muss daher mit einer möglichst klaren Linienstruktur, beherrschbaren Umläufen und einem vertretbaren Fahrplan- und Kilometerumfang verbunden werden. Unnötige Parallelfahrten sollen vermieden und vorhandene Linien möglichst sinnvoll einbezogen oder weiterentwickelt werden. Gleichzeitig sollte die Bestandsorientierung nicht dazu führen, dass für die Gäste weiterhin komplizierte Reiseketten oder zahlreiche Umstiege bestehen bleiben.

6 Varianten

6.1 Grundansatz der Variantenentwicklung

Auf der Grundlage der Bestands- und Potenzialanalyse sowie der im Produktentwicklungsforum formulierten Anforderungen wurden **zwei grundsätzliche Netzvarianten** für die Weiterentwicklung des touristischen ÖPNV in der Nationalparkregion erarbeitet. Ausgangspunkt war zunächst die Idee einer Nationalparklinie nach dem Prinzip eines Hop-on-/Hop-off-Angebots. Im Planungsprozess zeigte sich jedoch, wie in Kapitel 5.2 dargelegt, dass eine den gesamten Nationalpark umrundende Linie nicht zweckmäßig wäre.
Die Variantenentwicklung wurde deshalb nicht auf eine einzelne neue Linie konzentriert. Stattdessen wurden die vorhandenen Linien und touristischen Verkehrsangebote zu zwei übergreifenden alternativen Netzkonzepten weiterentwickelt. Beide Varianten verfolgen das Ziel, die zentralen Zugangspunkte **Kall, Heimbach und Simmerath** besser mit den touristischen Schwerpunkten **Gemünd, Vogelsang IP, Wilder Kermeter, Schwammenauel, Einruhr, Rurberg und Monschau** zu verbinden. Bestehende Angebote sollen dabei möglichst sinnvoll einbezogen, räumliche Lücken geschlossen und die Übergänge zwischen den Teilräumen der Nationalparkregion verbessert werden.

Die beiden Varianten unterscheiden sich in ihrem netzplanerischen Grundprinzip wie folgt:

- Die Variante **„Gemünder Stern“** setzt auf eine starke Überlagerung mehrerer Linien und möglichst viele direkte Verbindungen zwischen den touristischen Zielen mit einem zentralen Verteilerpunkt in Gemünd Mitte.
- Die Variante **„Starke Achsen“** konzentriert die Verkehrsleistung auf klar abgegrenzte Hauptlinien mit einer möglichst einfachen und transparenten Netzstruktur.

Beide Konzepte stellen keine vollständig neuen Netze dar. Vielmehr verändern und verlängern sie bestehende Linien, ordnen deren Aufgaben teilweise neu und ergänzen sie um einzelne Verbindungen beziehungsweise bedarfsorientierte Angebote. Die Varianten wurden zunächst als konzeptionelle Planungsansätze entwickelt. Die konkrete Ausgestaltung der Fahrpläne, Anschlüsse und Fahrzeugumläufe ist in einem weiteren Planungsschritt zu vertiefen.

6.2 Variante „Gemünder Stern“

Grundprinzip

Die Variante „Gemünder Stern“ verfolgt das Ziel, möglichst viele touristisch relevante Relationen direkt und ohne Umstieg anzubieten. Gemünd Mitte übernimmt dabei eine zentrale Verknüpfungsfunktion innerhalb des Netzes. Mehrere Linien laufen in Gemünd zusammen oder führen über den Ort hinaus weiter in andere Teilräume der Nationalparkregion. Dadurch entsteht kein Stern im Sinne ausschließlich in Gemünd endender Linien, sondern ein System sich überlagernder und ausstrahlender Durchmesserlinien.

Das Konzept verbindet die drei wesentlichen Zugangsrichtungen der Nationalparkregion:

- die Eifelstrecke über den Bahnhof Kall,
- die Rurtalbahn über den Bahnhof Heimbach,
- die Anbindung aus Aachen und der Städteregion über Simmerath Bushof.

Über Gemünd wird über diese Zugänge Vogelsang IP, der Rursee-Raum und der Kermeter angebunden. Die Linienverläufe sind so angelegt, dass längere Direktverbindungen entstehen und sich einzelne Linien auf nachfragestarken Abschnitten zu einem dichteren Angebot ergänzen.

Das Konzept würde für die Saison April bis Allerheiligen mit den Betriebstagen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gelten. Außerhalb dieser Zeit würde wie heute auch außerhalb der Saison ein Basisangebot bestehen.

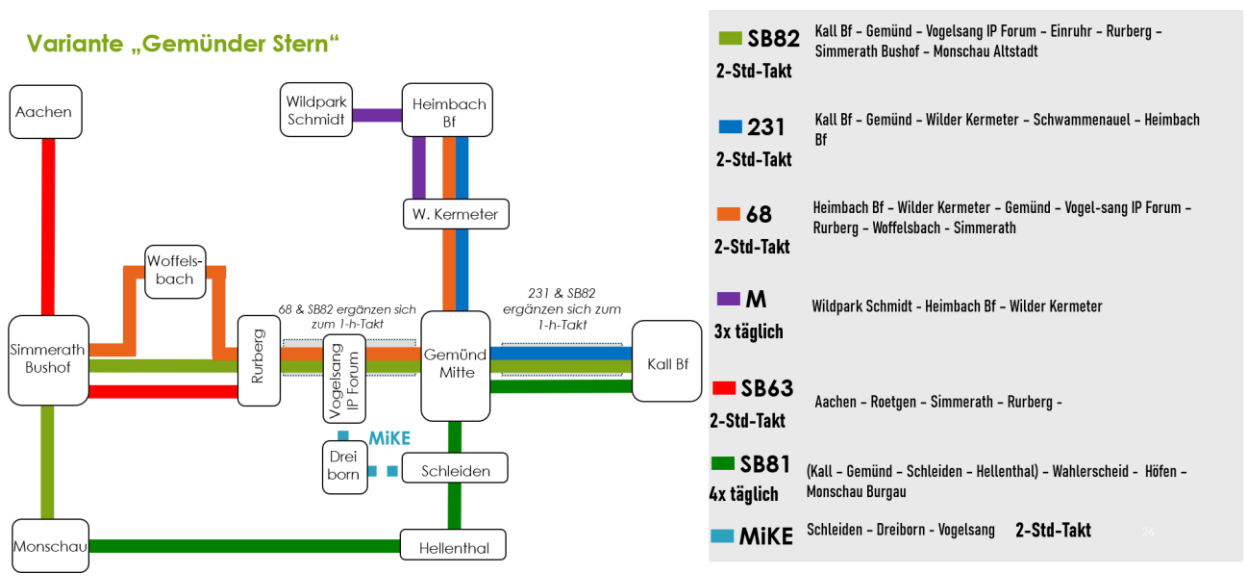


Abbildung 6-1: Linienübersicht Variante „Gemünder Stern“

Ost-West-Verbindung Kall–Vogelsang–Rursee–Monschau

Eine zentrale Funktion übernimmt die weiterentwickelte Linie **SB82**. Sie verkehrt in dieser Variante vom Bahnhof Kall über Gemünd und Vogelsang IP nach Einruhr und Rurberg. Von dort wird sie über Simmerath bis in die Altstadt von Monschau weitergeführt. Vorgesehen ist grundsätzlich ein Zweistundentakt.
Mit dieser Linienführung entsteht eine durchgehende Ost-West-Verbindung zwischen der Eifelstrecke, den touristischen Schwerpunkten im östlichen Nationalparkraum, dem Rursee und Monschau. Dadurch können beispielsweise Fahrgäste aus Richtung Köln und Bonn über Kall ohne weiteren Umstieg über Vogelsang IP hinaus bis Einruhr oder Rurberg fahren. Auch zwischen Monschau, dem Rursee und Vogelsang entsteht eine direkte Verbindung.
Zwischen Kall und Gemünd ergänzt sich die SB82 mit der ebenfalls über diesen Abschnitt geführten Linie 231. Aus der Überlagerung beider Zweistundentakte soll ein stündliches Angebot entstehen. Zwischen Gemünd und Rurberg erfolgt eine Überlagerung mit der Linie 68, sodass auch auf diesem Abschnitt ein Stundentakt angeboten werden kann. Kall und Vogelsang IP sind unmittelbar im Zweistundentakt verbunden; durch einen Umstieg in Gemünd kann wie im Bestand stündlich eine Verbindung hergestellt werden.
Die SB82 bildet als Nationalparklinie damit eine zentrale touristische Achse der Variante. Sie verbindet mehrere der nachfragestärksten Zielräume und schafft zugleich Übergänge zu weiteren Linien in Kall, Gemünd, Rurberg und Simmerath.

Verbindung Kall–Gemünd–Kermeter–Heimbach

Die Linie **231** wird in der Variante „Gemünder Stern“ vom Bahnhof Kall über Gemünd, den Wilden Kermeter und Schwammenauel bis zum Bahnhof Heimbach geführt. Sie verkehrt im Zweistundentakt. Durch diese Weiterentwicklung wird der Kermeter sowohl an den Bahnhof Kall als auch an den Bahnhof Heimbach angebunden. Die Linie übernimmt damit eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Eifelstrecke und der Rurtalbahn. Gleichzeitig werden Gemünd, der Wilde Kermeter und der Rursee-Raum direkt miteinander verknüpft.
Zwischen Kall und Gemünd ergänzt die Linie 231 das Angebot der SB82 zu einem Stundentakt. Zwischen Gemünd und Heimbach überlagert sie sich mit der Linie 68. Aufgrund der unterschiedlichen Fahrplanlagen entsteht in diesem Bereich jedoch kein gleichmäßiger Stundentakt, sondern eine Bedienungsfolge mit wechselnden Abständen. Von Kall kommend kann am Bahnhof Heimbach ein Anschluss an die Rurtalbahn in Richtung Düren hergestellt werden. In der Gegenrichtung ist dieser Anschluss im ersten Planungsstand nicht gleichermaßen gegeben und bedarf im Zuge einer eventuellen Umsetzungsplanung einer weiteren fahrplantechnischen Prüfung.
Für Wandernde bietet die Linie besondere Potenziale. Sie ermöglicht Streckenwanderungen zwischen den Bereichen Gemünd, Kermeter, Schwammenauel und Heimbach, ohne dass die Rückkehr zum Ausgangspunkt mit dem Pkw erforderlich ist. Auch die beiden Bahnzugänge

können als unterschiedliche Start- und Endpunkte einer touristischen Reisekette genutzt werden.

Verbindung Heimbach–Kermeter–Vogelsang–Rursee–Simmerath

Die Linie **68** erhält in der Variante „Gemünder Stern“ einen deutlich erweiterten Linienverlauf. Sie beginnt am Bahnhof Heimbach und führt über den Wilden Kermeter und Gemünd nach Vogelsang IP. Anschließend verläuft sie über Rurberg und Woffelsbach nach Simmerath. Vorgesehen ist ein Zweistundentakt.
Mit dieser Linienführung entsteht eine direkte Verbindung zwischen den zentralen touristischen Räumen Kermeter, Gemünd, Vogelsang IP und Rursee. Insbesondere für Fahrgäste aus Richtung Düren eröffnet sich über den Bahnhof Heimbach eine durchgehende Verbindung bis Vogelsang und in den westlichen Teil der Nationalparkregion. Umgekehrt werden die Orte am Rursee und Simmerath direkt mit dem Kermeter und Heimbach verbunden.
Zwischen Gemünd und Rurberg überlagert sich die Linie 68 mit der SB82 zu einem Stundentakt. Zwischen Heimbach und Gemünd wird das Angebot durch die Linie 231 ergänzt. Die Linie 68 schafft damit besonders viele direkte touristische Relationen, führt jedoch gleichzeitig zu einer starken Verflechtung der Linien- und Fahrzeugumläufe.

Ergänzung durch die Linie „Mäxchen“

Die Linie **M „Mäxchen“** wird in dieser Variante zwischen dem Wildpark Schmidt, dem Bahnhof Heimbach und dem Wilden Kermeter geführt. Vorgesehen sind drei Fahrten pro Fahrtag.
Das Angebot ergänzt die Linien 231 und 68 im Abschnitt zwischen Heimbach und dem Wilden Kermeter. Durch die Abstimmung der drei Linien soll dort ein annähernd stündliches Angebot mit guten Übergängen zur Rurtalbahn geschaffen werden. Gleichzeitig bleibt der Wildpark Schmidt an Heimbach angebunden.
Die Linie M übernimmt somit sowohl eine touristische Erschließungsfunktion für den Wildpark als auch eine Verdichtungsfunktion im Bereich zwischen Heimbach und Kermeter. Die genaue Einordnung der einzelnen Fahrten in das Gesamtsystem ist im Rahmen der Fahrplanentwicklung zu konkretisieren. Aufgrund der Sperrung der Landesstraße zwischen Kloster Mariawald und Heimbach kann keine optimierte Anbindung des Klosters Mariawald erfolgen, da vor Ort keine Wendemöglichkeit für Busse vorhanden ist.

Anbindung aus Aachen und Simmerath

Die Linie **SB63/63** verkehrt weiterhin von Aachen über Roetgen und Simmerath nach Rurberg. Vorgesehen ist ein grundsätzlich ein Zweistundentakt, heutige bestehende Verdichtungsleistungen der Linie 63 darüber hinaus würden bestehen bleiben. Sie stellt eine schnelle Direktverbindung zwischen Aachen, Simmerath und dem Rursee her. In Rurberg besteht ein Übergang zur verlängerten SB82 in Richtung Vogelsang, Gemünd und Kall. Die Linie SB63

übernimmt damit vor allem die schnelle Zuführung aus dem Ballungsraum Aachen und der westlichen Städteregion Aachen. Die Weiterfahrt in die östlichen Teile der Nationalparkregion erfolgt über einen abgestimmten Umstieg in Rurberg.

Erschließung des südlichen Nationalparkraums

Die Linie **SB81** wird über ihren bisherigen Verlauf Kall–Gemünd–Schleiden–Hellenthal hinaus über Wahlerscheid und Höfen bis Monschau verlängert. Vorgesehen sind vier Kurse pro Fahrtag. Mit der Verlängerung wird die bisherige Funktion der nur sehr eingeschränkt verkehrenden Linie 815 übernommen. Die eigenständige Linie 815 könnte damit entfallen. Gleichzeitig entsteht eine durchgehende Verbindung zwischen dem Bahnhof Kall, dem Schleidener Tal, Hellenthal, dem südlichen Nationalparkraum und Monschau.
Die SB81 erschließt insbesondere Bereiche, die nicht auf der zentralen Achse über Vogelsang und Rursee liegen. Dazu gehören Hellenthal, Wahlerscheid und Höfen. Gemeinsam mit der SB82 ergibt sich ein ergänzendes Angebot in Richtung Monschau. Aufgrund der unterschiedlichen Linienwege werden dabei verschiedene Teilräume erschlossen. In Gemünd Mitte würden optimierte Umstiege zu den Linien nach Heimbach bestehen, wodurch für Wanderer des Wildnis-Trails eine wichtige Relation erschlossen würde.

Ergänzende Verbindung Schleiden–Dreiborn–Vogelsang

Für den Bereich der Dreiborner Hochfläche ist eine ergänzende Verbindung zwischen **Schleiden, Dreiborn und Vogelsang IP** vorgesehen. Sie kann entweder als touristisch ausgerichtetes MiKE-Angebot oder durch die Verknüpfung beziehungsweise Verlängerung bestehender Linien umgesetzt werden. Vorgeschlagen wird ein Zweistundentakt.
Die Verbindung schließt eine räumliche Lücke zwischen dem Schleidener Tal, Dreiborn und Vogelsang. Damit werden Dreiborn und die Dreiborner Hochfläche sowohl aus Richtung Schleiden als auch in Richtung Vogelsang besser erreichbar. Die bedarfsorientierte Ausgestaltung bietet grundsätzlich die Möglichkeit, auch bei einer geringeren oder zeitlich schwankenden Nachfrage ein regelmäßiges Angebot vorzuhalten.

Gesamtbetrachtung der Variante:

Die besondere Stärke des „Gemünder Sterns“ liegt in der hohen Zahl an Direktverbindungen. Heimbach, Kermeter, Gemünd, Vogelsang IP und der Rursee werden durch die verlängerte Linie 68 unmittelbar miteinander verbunden. Gleichzeitig entstehen direkte Verbindungen im Zweistundentakt von Kall über Vogelsang und Rurberg bis Monschau sowie von Kall über Kermeter und Schwammenauel nach Heimbach.
Für Fahrgäste ergeben sich dadurch zahlreiche Möglichkeiten, unterschiedliche Start- und Endpunkte miteinander zu kombinieren. Dies ist insbesondere für Wandernde von Vorteil, da Rundfahrten mit dem ÖPNV sowie Streckentouren zwischen verschiedenen

Nationalparkzugängen ermöglicht werden. Auch die drei äußeren Zugänge Kall, Heimbach und Simmerath werden optimal in das Netz eingebunden, sodass eine zügige Fernanbindung des Nationalparks an die Verdichtungsräume gewährleistet ist.
Die starke Verflechtung führt jedoch zu einer erhöhten betrieblichen Komplexität. Auf einzelnen Abschnitten verkehren mehrere Linien, deren Takte und Anschlüsse aufeinander abgestimmt werden müssen. Verspätungen können sich durch die langen Linienwege und die miteinander verbundenen Umläufe auf weitere Netzbereiche übertragen. Zudem ist das erforderliche Fahrplankilometervolumen höher als in der Variante „Starke Achsen". Für ortsunkundige Fahrgäste kann die Nutzung mehrerer Linien auf demselben Abschnitt außerdem weniger transparent sein.

6.3 Variante „Starke Achsen"

Grundprinzip

Die **Variante „Starke Achsen"** verfolgt einen stärker linien- und bestandsorientierten Ansatz. Anstelle vieler sich überlagernder Durchmesserlinien werden die wichtigsten Verkehrsbeziehungen jeweils einer klar abgegrenzten Hauptlinie zugeordnet. Die touristische Nachfrage soll auf wenigen, gut merkbaren Achsen gebündelt werden.
Das Konzept setzt auf eine klare Aufgabenteilung:

- Die SB82 bildet die Hauptachse zwischen Kall, Gemünd, Vogelsang, dem Rursee und Monschau.
- Die Linie 231 bildet die Hauptachse zwischen Heimbach, Kermeter und Gemünd.
- Die Linie 68 übernimmt weiterhin die lokale Verbindung zwischen Rurberg, Woffelsbach und Simmerath.
- Ergänzende Linien und Bedarfsverkehre erschließen Schmidt, Dreiborn und den südlichen Nationalparkraum.

Damit soll die Netzstruktur für die Fahrgäste leichter verständlich und betrieblich einfacher umsetzbar werden. Je Netzabschnitt verkehrt möglichst nur eine Hauptlinie. Die Verknüpfung zwischen den Achsen erfolgt insbesondere in Gemünd, Vogelsang und Rurberg.

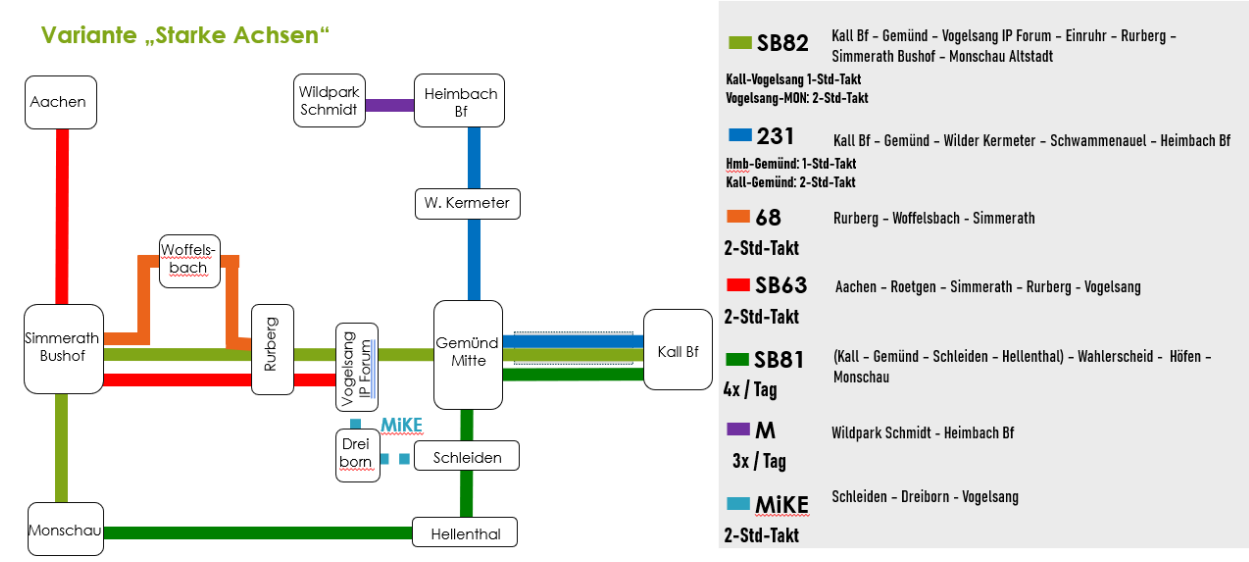


Abbildung 6-2: Linienübersicht Variante „Starke Linien“

Starke Ost-West-Achse Kall–Vogelsang–Rursee–Monschau

Auch in der Variante „Starke Achsen“ wird die **SB82** vom Bahnhof Kall über Gemünd, Vogelsang IP, Einruhr, Rurberg und Simmerath bis Monschau verlängert. Anders als beim „Gemünder Stern“ wird der Abschnitt zwischen Kall und Vogelsang jedoch stündlich bedient. Zwischen Vogelsang und Monschau ist ein Zweistundentakt vorgesehen.

Die SB82 bildet damit die zentrale Ost-West-Achse des gesamten touristischen Netzes. Die wichtige Relation Kall–Gemünd–Vogelsang erhält ein durchgehend stündliches und unmittelbar verständliches Angebot. Vogelsang IP wird aus Richtung Kall ohne Umstieg in einem dichten Takt erreicht. Jede zweite Fahrt wird über Einruhr und Rurberg bis Simmerath und Monschau weitergeführt und deckt damit eine Hauptachse der touristischen Nachfrage ab. In Vogelsang soll eine Verknüpfung mit der Linie SB63 aus Richtung Aachen hergestellt werden. Damit wird Vogelsang zu einem wichtigen Übergangspunkt zwischen der Achse aus Kall und der westlichen Anbindung über Aachen und Simmerath.

Die Bündelung auf einer starken Hauptlinie verbessert die Netztransparenz. Fahrgäste zwischen Kall, Gemünd und Vogelsang müssen nicht zwischen mehreren Linien unterscheiden.

Achse Heimbach–Kermeter–Gemünd-Kall

Die Linie **231** verkehrt in der Variante „Starke Achsen“ zwischen Kall, Gemünd, dem Wilden Kermeter, Schwammenauel und Heimbach. Sie übernimmt die Funktion der Hauptlinie für die Erschließung des Kermeters.

Zwischen Heimbach und Gemünd ist ein Stundentakt vorgesehen. Von Gemünd bis Kall wird jede zweite Fahrt weitergeführt, sodass auf diesem Abschnitt ein Zweistundentakt besteht. Der

Kermeter wird dadurch stündlich mit Heimbach und Gemünd sowie zweistündlich direkt mit Kall verbunden.
In Gemünd bestehen Übergänge zur SB82 in Richtung Vogelsang, Rursee und Monschau. Die Linie 231 wird damit als eigenständige Nord-Süd-Achse organisiert. Anders als beim „Gemünder Stern" wird sie nicht durch eine weitere durchgehende Linie zwischen Heimbach, Kermeter, Vogelsang und Rursee ergänzt. Fahrgäste aus Richtung Heimbach oder Kermeter müssen deshalb für die Weiterfahrt nach Vogelsang oder zum Rursee grundsätzlich in Gemünd umsteigen.
Dieser Umstieg ist der zentrale Unterschied zur Variante „Gemünder Stern". Im Gegenzug kann die Linie 231 mit einer klaren Linienführung und einem regelmäßigen Stundentakt auf ihrem Hauptabschnitt betrieben werden. Es ergeben sich im Abschnitt Kall – Gemünd allerdings Kolonnenfahren mit der Linie SB82.

Linie 68 als lokale Ergänzung

Die Linie **68** bleibt im Wesentlichen in ihrer bestehenden Funktion erhalten. Sie verkehrt im Zweistundentakt zwischen Rurberg, Woffelsbach und Simmerath.
In Rurberg wird sie mit der SB82 verknüpft. Dadurch bestehen Übergänge in Richtung Vogelsang, Gemünd und Kall. Die Linie dient damit vor allem der Erschließung der Orte am westlichen Rurseeufer und der Anbindung an Simmerath.
Die Beibehaltung des kürzeren Linienverlaufs reduziert die betriebliche Komplexität. Im Unterschied zum „Gemünder Stern" wird die Linie 68 nicht über Vogelsang, Gemünd und Kermeter bis Heimbach verlängert. Direkte Verbindungen zwischen Simmerath beziehungsweise Rurberg und den östlich gelegenen Zielräumen bestehen über die SB82; für den Kermeter und Heimbach ist ein Umstieg erforderlich.

Verkürzung der Linie „Mäxchen"

Die Linie **M „Mäxchen"** wird in dieser Variante auf den Abschnitt zwischen dem Wildpark Schmidt und dem Bahnhof Heimbach konzentriert. Vorgesehen sind weiterhin drei Fahrten pro Fahrtag. Der Wilde Kermeter wird vollständig durch die stündliche Linie 231 erschlossen. Eine zusätzliche Führung des Mäxchens bis zum Kermeter ist deshalb in dieser Variante nicht erforderlich. Die Verkürzung reduziert den betrieblichen Aufwand und vermeidet parallele Verkehre.
Die Linie M übernimmt damit ausschließlich die Anbindung des Wildparks Schmidt und die Zuführung zum Bahnhof Heimbach. Dort bestehen Übergänge zur Rurtalbahn und zur Linie 231.

Ergänzende Angebote im Süden und Westen

Die ergänzenden Verbindungen entsprechen weitgehend der Variante „Gemünder Stern". Zwischen Schleiden, Dreiborn und Vogelsang ist eine **MiKE**-Verbindung oder eine Verknüpfung bestehender Linien im Zweistundentakt vorgesehen.
Die **SB63** verbindet Aachen über Roetgen und Simmerath im Zweistundentakt direkt mit Rurberg, sie wird jedoch bis Vogelsang verlängert wie im heutigen Bestand.

Die **SB81** wird über Hellenthal, Wahlerscheid und Höfen bis Monschau verlängert. Vorgesehen sind vier Fahrten täglich. Die Linie 815 kann im Gegenzug entfallen. Dadurch wird auch in der Variante „Starke Achsen" der südliche Nationalparkraum an Kall, das Schleidener Tal und Monschau angebunden.

Gesamtbetrachtung der Variante:

Die wesentliche Stärke der Variante liegt in ihrer klaren und nachvollziehbaren Netzstruktur. Die Hauptaufgaben werden einzelnen Linien zugeordnet, und auf den meisten Abschnitten verkehrt nur eine zentrale Linie. Dies erleichtert die Kommunikation des Angebots und die Orientierung der Fahrgäste.
Auch betrieblich ist das Konzept weniger komplex. Die Fahrzeugumläufe sind stärker voneinander abgegrenzt, das erforderliche Kilometervolumen ist geringer und die Variante baut stärker auf dem vorhandenen System auf. Dadurch kann ihre schrittweise Umsetzung grundsätzlich einfacher sein.
Dem steht eine höhere Zahl notwendiger Umstiege gegenüber. Insbesondere aus Richtung Heimbach und Kermeter müssen Fahrgäste in Gemünd umsteigen, wenn sie Vogelsang IP, den Rursee oder Monschau erreichen möchten. Für Gäste mit Gepäck oder eingeschränkter Mobilität kann dies eine relevante Zugangshürde darstellen. **Die Attraktivität der Variante hängt daher in besonderem Maße von kurzen, verlässlichen und leicht verständlichen Anschlüssen ab.**
Darüber hinaus entstehen auf einzelnen Abschnitten zeitlich nah beieinanderliegende Fahrten unterschiedlicher Linien. Solche sogenannten Kolonnenfahrten können dazu führen, dass die Verkehrsleistung weniger gleichmäßig über die Stunde verteilt ist. Dieser Effekt tritt in der Variante „Starke Achsen" häufiger auf als beim „Gemünder Stern".

6.4 Gegenüberstellung der Varianten

Beide Varianten verbessern die Verbindung der zentralen Zielräume deutlich gegenüber dem Bestand. In beiden Konzepten entstehen direkte Zweistundenverbindungen zwischen Monschau, Rursee und Vogelsang. Ebenso werden Kall und Rurberg alle zwei Stunden direkt miteinander verbunden; durch Umsteigeverbindungen kann auf dieser Relation stündlich ein

Angebot bestehen. Auch zwischen Heimbach, Gemünd und Kall ist in beiden Varianten eine direkte Zweistundenverbindung vorgesehen.

Deutlich unterscheiden sich die Konzepte auf den zentralen touristischen Relationen:

- In der Variante „Gemünder Stern“ wird **Gemünd–Vogelsang–Rurberg** stündlich direkt bedient. Bei den „Starken Achsen“ besteht diese Direktverbindung nur alle zwei Stunden; in den übrigen Stunden ist ein Umstieg erforderlich. Umgekehrt wird **Kall–Vogelsang** bei den „Starken Achsen“ stündlich direkt bedient, während der „Gemünder Stern“ eine direkte Fahrt alle zwei Stunden und dazwischen eine Verbindung mit Umstieg vorsieht.
- Besonders deutlich ist der Unterschied auf der Relation **Heimbach–Vogelsang–Rursee**. Beim „Gemünder Stern“ besteht durch die verlängerte Linie 68 alle zwei Stunden eine durchgehende Direktverbindung. Bei den „Starken Achsen“ ist alle zwei Stunden eine Verbindung mit einem Umstieg in Gemünd erforderlich.
- Für die Anbindung aus Richtung Düren über Heimbach bietet der „Gemünder Stern“ aufgrund der durchgehenden Linie 68 und der zusätzlichen Überlagerungen tendenziell bessere **Anschlussmöglichkeiten in Richtung Rursee und Kermeter**. Die Variante „Starke Achsen“ kann ebenfalls gute Anschlüsse herstellen, diese sind aufgrund der getrennten Linien jedoch stärker von der konkreten Fahrplanabstimmung abhängig.

Insgesamt stehen sich damit zwei unterschiedliche Qualitäten gegenüber:

- Der **„Gemünder Stern“** bietet eine **hohe Zahl direkter Verbindungen** und ermöglicht flexible touristische Reiseketten. Seine Nachteile liegen in den stärker verflochtenen Linienumläufen, dem höheren Kilometervolumen und der geringeren Netztransparenz auf mehrfach bedienten Abschnitten.
- Die Variante **„Starke Achsen“** ist **übersichtlicher, bestandsorientierter und betrieblich einfacher**. Sie benötigt ein geringeres Kilometervolumen, verlangt den Fahrgästen jedoch insbesondere aus Richtung Heimbach und Kermeter häufiger einen Umstieg ab. Ihre Attraktivität ist deshalb eng an eine hohe Anschlusssicherheit und eine komfortable Gestaltung der Umsteigepunkte gebunden.

Die Gegenüberstellung zeigt, dass keine der Varianten sämtliche Zielsetzungen gleichermaßen erfüllt. In der weiteren Bewertung muss daher abgewogen werden, welches Gewicht den Direktverbindungen und der touristischen Flexibilität einerseits sowie der Netztransparenz, der betrieblichen Stabilität und dem finanziellen Aufwand andererseits beigemessen wird. Die beiden Varianten bilden hierfür die konzeptionelle Grundlage.

Tabelle 6-1: Gegenüberstellung der Varianten

Parameter	„Gemünder Stern“	„Starke Achsen“
Netztransparenz für die Fahrgäste	Teilweise mehrere Linien pro Abschnitt	Klarere Strukturen, eine Linie je Abschnitt
Umsteigezwänge	Viele Direktverbindungen, alle 2 h eine Richtung	V.a. aus Richtung Heimbach/Kermeter immer ein Umstieg zu fast allen Zielen nötig
Komplexität der Fahrzeugumläufe	Stark verwobene Linienumläufe	Abgrenzte Linienverläufe, klarere Betriebsführerschaft
Kilometervolumen	Höher (ca. 121.000 Nkm p.a.)	Niedriger (ca. 117.000 Nkm p.a)
Effekte Kolonnenfahrten	Nur sehr geringe Abschnitte	Höhere Anzahl an Abschnitten
Umsetzung	Teilweise komplett neue Linienzuschnitte	Baut eher auf das bestehende System auf

6.5 Einstiegskonzept und Zielvariante „Gemünder Stern modifiziert“

Weitere zu berücksichtigende Parameter

Die beiden zuvor dargestellten Varianten „Gemünder Stern“ und „Starke Achsen“ wurden dem Produktentwicklungsforum am 10. Dezember 2025 vorgestellt und gemeinsam mit den beteiligten Akteuren diskutiert. Die Mehrheit der Anwesenden sprach sich grundsätzlich für die Weiterverfolgung der Variante „Gemünder Stern“ aus. Ausschlaggebend war insbesondere die hohe Zahl direkter Verbindungen zwischen den touristisch bedeutenden Zielräumen. Aus Sicht der touristischen Akteure entspricht dieser Ansatz den Bedürfnissen der Gäste am ehesten, da er unterschiedliche Nationalparkzugänge, Ausflugsziele sowie Ausgangs- und Endpunkte von Wanderungen mit möglichst wenigen Umstiegen miteinander verbindet. Gegenüber der Variante „Starke Achsen“ bietet der „Gemünder Stern“ damit vor allem für ortsunkundige Gäste, Wandernde und Übernachtungsgäste eine größere Flexibilität bei der Gestaltung ihrer Wege innerhalb der Nationalparkregion.

Das Votum des Produktentwicklungsforums bedeutete jedoch keine unveränderte Übernahme der vorgestellten Variante. Im weiteren Abstimmungs- und Planungsprozess wurden zusätzliche betriebliche, verkehrliche und finanzielle Rahmenbedingungen eingebracht, die eine Überarbeitung des ursprünglichen Konzeptes erforderlich machten. Die **Zielvariante**

„Gemünder Stern modifiziert“ stellt daher eine Weiterentwicklung des favorisierten Grundansatzes dar. Die wesentlichen Vorteile der direkten touristischen Verbindungen sollen möglichst erhalten bleiben, während die Linienführungen stärker an den bestehenden betrieblichen Strukturen und den realistischen Umsetzungsmöglichkeiten der beteiligten Aufgabenträger ausgerichtet werden sollten.

Eine wesentliche Veränderung der Ausgangslage ergab sich durch die **Einstellung der Freizeitlinie „Mäxchen“** im Kreis Düren zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Die im ursprünglichen Konzept „Gemünder Stern“ vorgesehene Einbindung und Ergänzung dieser Linie konnte daher nicht weiterverfolgt werden. Zugleich wurde seitens des Kreises Düren die Bedeutung einer besseren **Abstimmung der Busverbindungen am Bahnhof Heimbach mit den Fahrzeiten der Rurtalbahn** hervorgehoben. Für die Weiterentwicklung des Angebots ist damit nicht allein die Zahl der Verbindungen maßgeblich, sondern insbesondere die Qualität der Reisekette aus Richtung Düren über Heimbach zu den touristischen Zielen am Rursee und im Kermeter.

Auch für das Gebiet der Städteregion Aachen bestand weiterer Anpassungsbedarf. Die zunächst entwickelten, teilweise weitreichenden Linienführungen hätten dort zu einer hohen betrieblichen Komplexität geführt. Zu berücksichtigen sind insbesondere die bestehenden **Linienverknüpfungen und Fahrzeugumläufe** der ASEAG, die nicht isoliert verändert werden können, sondern vielfach mit weiteren Linien und Verkehrsaufgaben verbunden sind. Gleichzeitig müssen die Linien im Raum Simmerath neben ihrer touristischen Funktion weiterhin den **Binnenverkehr innerhalb der Gemeinde** gewährleisten. Eine ausschließliche Ausrichtung auf durchgehende touristische Relationen würde den Anforderungen des Alltagsverkehrs daher nicht gerecht. Für die modifizierte Variante waren die Linienverläufe insbesondere im westlichen Untersuchungsraum deshalb zu vereinfachen und stärker mit den bestehenden Verkehrsaufgaben abzugleichen.

Übergeordnet wird die weitere Angebotsentwicklung durch die zunehmend angespannte Situation der kommunalen Haushalte geprägt. Die beteiligten Aufgabenträger – der Kreis Euskirchen, der Kreis Düren und die Städteregion Aachen – stehen unter erheblichem Konsolidierungsdruck und verfügen nur über **begrenzte finanzielle Spielräume für zusätzliche Verkehrsleistungen**. Entscheidend ist daher nicht allein, welche Variante aus touristischer und verkehrlicher Sicht den größtmöglichen Nutzen verspricht. Ebenso muss geprüft werden, welche Angebotsbestandteile dauerhaft finanziert, betrieblich in die vorhandenen Systeme integriert und von den jeweiligen Aufgabenträgern umgesetzt werden können.

Die nachfolgend dargestellte Zielvariante ist somit nicht als vollständig neues, zusätzlich zum Bestand zu errichtendes Liniennetz zu verstehen. Sie stellt vielmehr ein abgestuftes und an den realistischen Rahmenbedingungen orientiertes **Einstiegskonzept** dar, das die touristisch

wichtigsten Verbindungen stärkt, vorhandene Angebote weiterentwickelt und den zusätzlichen betrieblichen und finanziellen Aufwand auf die Abschnitte mit dem größten erwartbaren Nutzen konzentriert.

Erläuterung Einstiegskonzept „Gemünder Stern modifiziert“

Die Zielvariante „Gemünder Stern modifiziert“ greift die Grundidee der im Produktentwicklungsforum favorisierten Variante auf, entwickelt sie jedoch unter stärkerer Berücksichtigung der oben beschriebenen betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen weiter. Das wirtschaftlich optimierte Konzept setzt somit stärker auf die Weiterentwicklung bestehender Linien und auf abgestimmte Anschlüsse an geeigneten Verknüpfungspunkten. Neue Verkehrsleistungen werden gezielt auf die Abschnitte konzentriert, auf denen wesentliche Netzlücken bestehen oder bei denen durch eine bessere Vertaktung ein erkennbarer Mehrwert für die Fahrgäste entsteht.

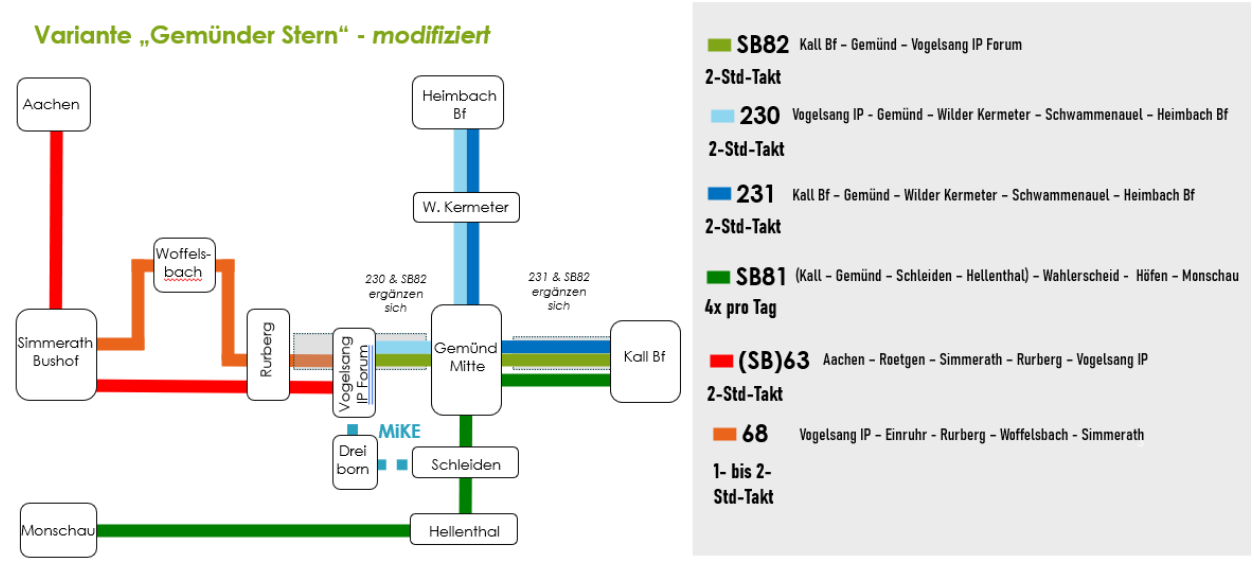


Abbildung 6-3: Linienübersicht „Gemünder Stern modifiziert"

Angepasste Ost-West-Achse: Linie SB82 und (SB)63

Die Linie **SB82** verkehrt in der abschließend vorgeschlagenen Einstiegsvariante im Zweistundentakt zwischen dem Bahnhof Kall, Gemünd und Vogelsang IP. Auf eine Weiterführung der Linie über Einruhr, Rurberg und Simmerath bis Monschau, wie sie in den zunächst vorgestellten Varianten vorgesehen war, wird verzichtet. Die SB82 übernimmt damit weiterhin die direkte Anbindung von Vogelsang IP und Gemünd an die Eifelstrecke in Kall. Alle zwei Stunden besteht eine umsteigefreie Verbindung zwischen Kall und Vogelsang. In Vogelsang werden die Fahrzeiten so abgestimmt, dass optimierte Anschlüsse an die **Linie 63** beziehungsweise **SB63** in Richtung Einruhr, Rurberg und Simmerath bestehen.

Durch die Begrenzung auf den Abschnitt Kall – Vogelsang bleibt die Linie stärker an ihrem bestehenden Aufgabenschwerpunkt orientiert. Gleichzeitig werden lange, betrieblich anspruchsvolle Durchbindungen über mehrere Aufgabenträgergebiete vermieden. Vogelsang bleibt allerdings weiterhin als Umsteigepunkt ein Brechpunkt auf der zentralen Ost-West-Verbindung zwischen Kall, Gemünd, Vogelsang, dem Rursee und Simmerath.

Linie 68: Simmerath–Rursee–Vogelsang IP

Die Linie **68** verkehrt in der Zielvariante zwischen Simmerath, Woffelsbach, Rurberg, Einruhr und Vogelsang IP. Gegenüber dem heutigen Angebot wird sie somit lediglich auf dem Abschnitt zwischen Einruhr und Vogelsang verlängert, was teilweise heute schon erfolgt. Im Abschnitt Simmerath–Rurberg–Einruhr bleibt die bestehende Aufgabenteilung zwischen den Linien 68 und 63 beziehungsweise SB63 erhalten. Beide Linien überlagern sich am Wochenende weiterhin zu dem bereits heute praktizierten Stundentakt. Damit bleibt insbesondere der für den Binnenverkehr der Gemeinde Simmerath wichtige Abschnitt zwischen Simmerath, Woffelsbach, Rurberg und Einruhr in seiner bisherigen Struktur bestehen. In Vogelsang bestehen Anschlüsse an die neue Linie 230 (Arbeitstitel) in Richtung Gemünd und Heimbach.
Die Linie 68 wird damit gegenüber dem ursprünglichen „Gemünder Stern“ deutlich verkürzt. Eine durchgehende Führung von Simmerath über den Rursee, Vogelsang, Gemünd und den Kermeter bis Heimbach ist nicht mehr vorgesehen. Dadurch wird die betriebliche Komplexität insbesondere im Netz der ASEAG deutlich reduziert. Gleichzeitig entfällt jedoch die ursprünglich vorgesehene direkte Verbindung zwischen dem westlichen Rursee-Raum, dem Kermeter und dem Bahnhof Heimbach.

Neue Linie 230: Vogelsang–Gemünd–Kermeter–Heimbach

Der bisher in der ursprünglichen Variante der Linie 68 zugedachte östliche Abschnitt wird in der Einstiegsvariante durch eine neue Linie mit dem vorläufigen Arbeitstitel **230** übernommen. Sie verkehrt von Vogelsang IP über Gemünd und den Wilden Kermeter zum Bahnhof Heimbach. Die neue Linie schafft eine durchgehende Verbindung zwischen Vogelsang, Gemünd, dem Kermeter und Heimbach. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der fahrplantechnischen Abstimmung am Bahnhof Heimbach. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten werden so ausgerichtet, dass sehr gute Übergänge zur Rurtalbahn in Richtung Düren bestehen. Damit wird die gesamte Reisekette aus dem Raum Düren über Heimbach zu den touristischen Zielen im Kermeter, in Gemünd und in Vogelsang verbessert.
Durch die Einrichtung einer eigenständigen Linie 230 können die Verkehrsaufgaben im Kreis Düren und im Kreis Euskirchen klarer von den Linienverläufen im Bereich der Städteregion Aachen getrennt werden. Die Fahrzeugumläufe werden weniger stark miteinander verflochten, und Verspätungen können sich nicht mehr in gleichem Umfang über den gesamten Ost-West-Korridor ausbreiten.

Gleichzeitig bleibt mit der Linie 230 eine wesentliche Qualität des ursprünglichen „Gemünder Sterns“ erhalten: Vogelsang, Gemünd, der Kermeter und Heimbach werden weiterhin ohne Umstieg miteinander verbunden. Insbesondere für Wandernde bietet diese Linie gute Möglichkeiten, unterschiedliche Ausgangs- und Endpunkte miteinander zu kombinieren.

Linie 231: Kall–Gemünd–Kermeter–Heimbach

Die Linie **231** wird entsprechend dem bereits vorgestellten Konzept zwischen dem Bahnhof Kall, Gemünd, dem Wilden Kermeter, Schwammenauel und dem Bahnhof Heimbach geführt. Sie übernimmt damit weiterhin eine zentrale Verbindungsfunktion zwischen der Eifelstrecke, dem Kermeter, dem Rursee und der Rurtalbahn. Zwischen Kall und Gemünd überlagert sich die Linie 231 mit der SB82. Beide Linien werden so aufeinander abgestimmt, dass ein gleichmäßiger Stundentakt ohne unmittelbar aufeinanderfolgende Kolonnenfahrten entsteht. Kall und Gemünd werden somit stündlich miteinander verbunden, obwohl beide Linien jeweils nur im Zweistundentakt verkehren. Im Abschnitt zwischen Gemünd, dem Wilden Kermeter und Heimbach ergänzt sich die Linie 231 mit der neuen Linie 230 ebenfalls zu einem gleichmäßigen Stundentakt. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten beider Linen werden so ausgerichtet, dass sehr gute Übergänge zur Rurtalbahn in Richtung Düren bestehen. Damit wird die gesamte Reisekette aus dem Raum Düren über Heimbach zu den touristischen Zielen im Kermeter, in Gemünd und in Vogelsang verbessert und der Zugang aus dem Raum Düren zum Kermeter und nach Gemünd verlässlicher in das regionale Bahnangebot eingebunden. Die Linie 231 übernimmt eine doppelte Funktion: Zwischen Kall und Gemünd verdichtet sie die SB82, zwischen Gemünd und Heimbach verdichtet sie die neue Linie 230. Durch die abgestimmten Fahrplanlagen entsteht ein klar strukturiertes Angebot mit stündlichen Verbindungen auf beiden Hauptabschnitten.

Stündliche Reisekette Kall–Gemünd–Vogelsang

Die Verbindung zwischen Kall, Gemünd und Vogelsang bleibt in der Einstiegsvariante stündlich erhalten. Alle zwei Stunden besteht mit der SB82 eine direkte Fahrt zwischen dem Bahnhof Kall und Vogelsang IP. In den dazwischenliegenden Stunden wird eine abgestimmte Umsteigeverbindung in Gemünd angeboten. Dabei wird die Linie 231 aus beziehungsweise in Richtung Kall mit der neuen Linie 230 aus beziehungsweise in Richtung Vogelsang verknüpft. Durch kurze und verlässliche Übergangszeiten entsteht auch in diesen Stunden eine attraktive Reisekette. Damit ergibt sich folgendes Angebotsmuster:

- alle zwei Stunden eine direkte Verbindung mit der SB82,
- in den jeweils dazwischenliegenden Stunden eine optimierte Umsteigeverbindung zwischen den Linien 230 und 231 in Gemünd.

Die zentrale Relation Kall–Gemünd–Vogelsang wird somit insgesamt stündlich bedient. Allerdings besteht nur jede zweite Verbindung ohne Umstieg. Gemünd übernimmt neben Vogelsang damit eine weitere wichtige Verknüpfungsfunktion innerhalb des Netzes.

Linie SB81 und Erschließung des südlichen Untersuchungsraums

Die geplante Weiterentwicklung der Linie **SB81** bleibt gegenüber den zuvor dargestellten Varianten unverändert. Die Linie wird über ihren bisherigen Verlauf Kall–Gemünd–Schleiden–Hellenthal hinaus über Wahlerscheid und Höfen bis Monschau verlängert. Damit bleibt auch der südliche Teil der Nationalparkregion in das Gesamtkonzept eingebunden. Die SB81 stellt eine Verbindung zwischen dem Bahnhof Kall, dem Schleidener Tal, Hellenthal, den südlichen Nationalparkzugängen und Monschau her. Sie ergänzt die zentrale Verbindung über Vogelsang und den Rursee um einen eigenständigen südlichen Korridor.

Gesamtbetrachtung der überarbeiteten Variante:

Die Einstiegsvariante „Gemünder Stern modifiziert" ist bestandsorientiert, betrieblich weniger komplex und verursacht gegenüber dem Status quo nur geringe zusätzliche Kilometerleistungen. Kern des Konzepts ist der optimierte Verknüpfungsknoten Gemünd mit wechselnden Rundumanschlüssen. Dadurch bestehen **zwischen den wichtigsten Zielen weitgehend alle zwei Stunden direkte Verbindungen**; **in den Zwischenstunden ergänzen abgestimmte Umsteigeverbindungen** das Angebot zu stündlichen Reiseketten.

Wesentliche Vorteile gegenüber dem Status quo sind:

- Weitgehend direkte Verbindungen zwischen wichtigen Zielen im Zweistundentakt, wodurch Umstiege reduziert und die Nutzung für Freizeitgäste vereinfacht wird
- Optimierung des Knotens Gemünd mit wechselnden Rundumanschlüssen, sodass je nach Taktlage unterschiedliche Relationen ohne lange Wartezeiten verknüpft werden
- Direkte Anbindung des Wilden Kermeters und Schwammenauel an die wichtigen Bahnhöfe in Heimbach und Kall sowie an Vogelsang
- Optimierte Anschlüsse der Linien in Vogelsang zum schnellen Umstieg
- Deutlich verbesserte Anbindung des südlichen Nationalparks und des Nationalpark-Tors in Höfen
- Durch optimierte Umsteigeverbindung zwischen SB81 und 231 in Gemünd, wird die Reisekette Monschau – Höfen – Gemünd – Heimbach um mindestens 60 Minuten beschleunigt im Gegensatz zu heute, eine wichtige Relation für Wanderer des Eifelsteigs und des Wildnis-Trails wird so deutlich verbessert

- für die Gemeinde Simmerath direkte Anbindung von Einruhr, Rurberg und Woffelsbach an Vogelsang bei gleichzeitiger Beibehaltung der wichtigen Verbindungen im kommunalen Binnenverkehr
- Stärkere Vernetzung der Nationalpark-Tore und zentralen Ausgangspunkte für Wanderungen, insbesondere Vogelsang, Gemünd, Heimbach, Höfen und Rurberg
- Einfacheres und verständlicheres Linienangebot durch klar definierte Linienwege und aufeinander abgestimmte Takte
- Verbesserung des Angebots bei nur geringfügiger zusätzlicher Betriebsleistung, da vor allem bestehende Linienwege, Fahrten und Anschlüsse optimiert werden.
- Insgesamt ergeben sich deutlich verbesserte Reisezeiten, wie folgende Beispiele zeigen:
  - Kall – Heimbach heute: 1 Std. 9 Min., geplant: 36 Min.
  - Heimbach – Kall heute: 1 Std. 12 Min., geplant: 38 Min
  - Heimbach – Vogelsang heute: 1 Std 37 Min., geplant: 1 Std. 3 Min
  - Heimbach – Monschau heute: 2 Std. 39 Min. bis 3 Std. 15 Min., je nach Richtung
    gepl.: 1 Std. 24 Min. / 1 Std. 41 Min, je nach Richtung
  - Vogelsang – Heimbach heute: 1 Std 37 Min. bis 2 Std. 6 Min., geplant: 1 Std. 6 Min.

Kilometerkalkulation (Vergleich Status Quo (2025) zu Planung)

Die Kilometerkalkulation erfolgte für ein normiertes Saisonjahr (April bis Allerheiligen) mit den Fahrtagen Samstag, Sonn- und Feiertag.

Linien	Bestand (2025)	Planung	Differenz
SB82	19.800,0	10.500,0	-9.300,0
230	0,0	16.300,0	16.300,0
231	23.200,0	17.000,0	-6.200,0
SB81	0,0	14.300,0	14.300,0
68	0,0	4.400,0	4.400,0
814	6.500,0	0,0	-6.500,0
815	3.300,0	0,0	-3.300,0
Gesamt	52.800,0	62.500,0	9.700,0
Gebietskörperschaften	Bestand	Planung	Differenz
Kreis Euskirchen	41.600,0	43.700,0	2.100,0
Kreis Düren	10.000,0	10.000,0	0,0
Gemeinde Simmerath	0,0	700,0	700,0
Stadt Monschau	1.100,0	8.000,0	6.900,0

Hinweis: Bei den Linien SB81 und 68 sind nur die Mehrleistungen zum Bestand kalkuliert worden, entsprechend den zusätzlichen Abschnitten Hellenthal – Monschau (SB81) und Einruhr-Vogelsang (68).

7 Fazit und Umsetzung

Zielkonzept

Die Untersuchung hat gezeigt, dass eine Attraktivierung des touristischen ÖPNV-Angebots im Gebiet des Nationalparks Eifel durchaus Erfolg versprechend ist, jedoch aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Restriktionen bei den kommunalen Aufgabenträgern eine sehr umsichtige Herangehensweise gewählt werden sollte. In diesem Sinne konnten im Rahmen dieses Projektes zunächst **zwei Varianten** aufgezeigt werden, die eine klare Zielvorstellung eines möglichen touristischen Busnetzes im Untersuchungsgebiet formulieren. Diese Varianten – die **Linienkonzepte „Gemünder Stern" und „Starke Achsen"** – decken mit unterschiedlichen Schwerpunkten neben den etablierten Relationen auch solche ab, die potenzialstark sind und derzeit nicht oder nicht attraktiv bedient werden. Durchgängige Verbindungen, weitgehend einheitliche Takte und Aufgabenträger übergreifende Betriebskonzepte charakterisieren diese Konzepte. Von Seiten des projektbegleitenden Produktentwicklungsforums wurde das Konzept des **„Gemünder Sterns" zunächst als Zielkonzept** ausgewählt. Dieses zeichnet sich in besonderer Weise durch zahlreiche attraktive Direktverbindungen zwischen den einzelnen ÖPNV-Zugangsstellen zum Nationalpark und den stark nachgefragten Zielräumen aus.

Einstiegskonzept

Da das Konzept des „Gemünder Sterns" aus wirtschaftlichen Gründen und zum Teil auch aufgrund komplexer betrieblicher Erfordernisse nicht zeitnah umgesetzt werden kann, wurde hieraus das **Einstiegskonzept „Gemünder Stern modifiziert"** abgeleitet, dass nur wenig Mehrleistung erfordert. Es folgt den bestehenden betrieblichen Strukturen zu einem großen Teil und schafft dennoch neue attraktive Verbindungen, wie zum Beispiel eine Direktrelation zwischen Heimbach mit Anschluss an die Rurtalbahn und Kall an der Eifelstrecke. Zudem wird über eine geschickte Verknüpfung in Gemünd erreicht, dass die Zielgebiete Vogelsang und Rursee nunmehr regelmäßig und teils durchgängig sowohl aus dem Kreis Düren als auch aus dem Kreis Euskirchen erreicht werden können. Monschau in der Städteregion Aachen lässt sich über eine optionale Verlängerung der bestehenden Buslinie SB81 im Schleidener Tal ebenfalls besser aus Richtung Kall und Gemünd erreichen.

Die Umsetzung des Einstiegskonzepts erlaubt nach wie vor eine spätere Weiterentwicklung zu den zunächst erarbeiteten Zielkonzepten.

Gezielte Vermarktung zur erfolgreichen Umsetzung des Konzepts

Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung und eine gute Inanspruchnahme der vorgeschlagenen neuen Angebote, unabhängig von deren Ausprägung, ist eine **überzeugende und kontinuierliche Vermarktung**. Dabei sollten insbesondere die konkreten Vorteile für die Fahrgäste – etwa die gute Erreichbarkeit touristischer Ziele, neue Direktverbindungen, kurze Umsteigezeiten und weitgehend einheitliche Takte – einfach und anschaulich vermittelt werden. Ein **einheitliches Linienbranding** kann zusätzlich einen hohen Identifikations- und Wiedererkennungseffekt schaffen. Angeknüpft werden könnte beispielsweise an die bereits als „Wald-Linie“ bezeichnete Linie 815. Derartige Benennungen können sich zu einem Markenzeichen für die Freizeitlinien im Nationalpark entwickeln und das ÖPNV-Angebot stärker im Bewusstsein der Besuchenden verankern. Erfolgreiche Beispiele hierfür finden sich unter anderem im Bayerischen Wald mit den „Igelbussen“, in der Lüneburger Heide mit den „Heide-Shuttle“-Linien oder in der Rhön mit Angeboten wie dem „Sinntalbus“ oder dem „Kreuzberg-Shuttle“ sowie bei den Freizeitlinien im Osnabrücker Land (siehe Abbildung 7-1 bis Abbildung 7-4; Quellen siehe Kapitel 8).

Die Vermarktung sollte dabei nicht auf einzelne Werbemaßnahmen beschränkt bleiben, sondern möglichst entlang der gesamten touristischen Informations- und Reisekette erfolgen. Hierzu gehören eine verständliche Darstellung der Verbindungen in Fahrplänen, Netzplänen und digitalen Auskunftssystemen ebenso wie Informationen auf den Internetseiten und in den Publikationen des Nationalparks, der beteiligten Kommunen, Verkehrsunternehmen und Tourismusorganisationen. Auch Beherbergungsbetriebe, Ausflugsziele, Tourist-Informationen und weitere touristische Leistungsträger sollten als Multiplikatoren einbezogen werden. Besonders hilfreich sind konkrete Ausflugsempfehlungen, die Ziele, Fahrtmöglichkeiten, Anschlüsse und mögliche Rundwanderungen oder Radtouren miteinander verknüpfen.

Zum Start neuer oder verbesserter Angebote empfiehlt sich eine gebündelte, möglichst auf die touristische Saison abgestimmte **Kommunikationskampagne**. Neben klassischen Informationsmedien sollten dabei auch soziale Medien, digitale Tourenportale, Haltestelleninformationen und gegebenenfalls die Fahrzeuge selbst genutzt werden. Eine einfache Tarifkommunikation und Hinweise auf bestehende Tages-, Gruppen- oder Gästekarten können zusätzliche Zugangshürden abbauen.

Nachfrageentwicklung und die Wahrnehmung des Angebots sollten anschließend beobachtet werden, damit Linienangebot und Vermarktung schrittweise weiterentwickelt werden können. Auf diese Weise kann aus den einzelnen Verbindungen langfristig ein **sichtbares und verständliches touristisches ÖPNV-Gesamtangebot für die Nationalparkregion** entstehen.

Abbildung 7-1: Freizeit Busse im Bayerischen Wald („Igel-Busse")



Startseite » Den Bayerwald erFAHREN » Diese Verkehrsmittel bringen Sie ans Ziel » Igelbusse im Rachel-Lusen-Gebiet

Igelbusse im Rachel-Lusen-Gebiet

Freizeitverkehre im Nationalpark-Rachel-Lusengebiet und im Landkreis Freyung-Grafenau

Die Sommerigelbusse verkehren vom 14.05. – 31.10.2026 im Nationalparkgebiet.

- Der **Rachelbus Linie 601** fährt täglich, halbstündlich ab Spiegelau zum Gfäll und stündlich zur Racheldiensthütte. Anschluss von/zur Waldbahn besteht in Spiegelau.
- Der **Lusenbus Linie 602** fährt täglich zwischen Grafenau (Anschluss zur Waldbahn und Linie 100), Neuschönau und Halte-



KURZINFOS ZU GUTI UND BAYERWALD-TAGESTICKET

- Liniennetzplan Sommer 2026
- Flyer: Fahrplaninfo Sommer 2026
- Flyer: Ausflugsziele und Liniennetz Sommer 2026
- Flyer: Ausflugsziele und Liniennetz ter 2025/26
- Flyer: Fahrplaninfo Winter 2025/26
- Liniennetz Winter 2025/26

Abbildung 7-2: Freizeit Busse in der Lüneburger Hiede („Heide-Shuttle")

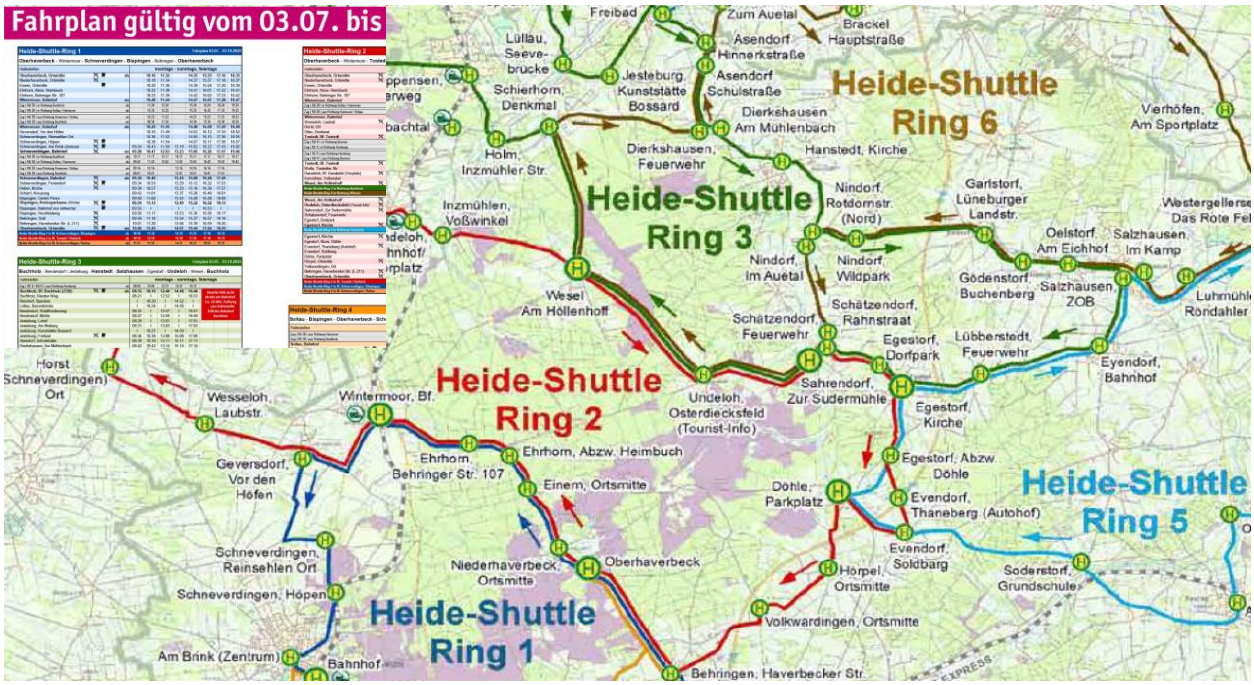


Abbildung 7-3: Freizeit Busse in der Rhön („Beispiel Kreuzberg-Shuttle“)



Abbildung 7-4: Freizeit Busse im Osnabrücker Land



8 Quellenangaben

B T E Tourismus- und Regionalberatung (2020): *Tourismus- und Marketingkonzept Nordeifel 2020–2025. Im Auftrag der Nordeifel Tourismus GmbH- Berlin und Kall*

Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Nationalparkforstamt Eifel (2022/2023): *Sozioökonomisches Monitoring (SÖM) 2022/2023 Besucher- und Besucherinnenmonitoring und Regionalökonomische Effekte. Erstellt von: Institut für Outdoor Sport und Umweltforschung (IOSU) Deutsche Sporthochschule Köln / Institut für Landschaftsentwicklung, Erholung und Naturschutzplanung (ILEN). Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur Universität für Bodenkultur Wien (2024). Köln und Wien*

Planungsbüro VIA eG (2016): *Gästebefragung für ein touristisches Mobilitätskonzept im Auftrag des Kreises Euskirchen und der Nordeifel Tourismus GmbH. Köln*

Tourismus NRW e.V. (2022ff): *Tourismusbarometer Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf*

Internetquellen zu den Freizeitbus-Beispielen in Kapitel 7 (jeweils abgerufen am 20.07.2026):

Bayerischer Wald:
https://www.bayerwald-ticket.com/igelbusse-im-rachel-lusen-gebiet/

Rhön:
https://www.nahverkehr-mainfranken.de/wp-content/uploads/sites/3/2026/04/KreuzbergShuttle-2026.pdf

Lüneburger Heide:
https://naturpark-lueneburger-heide.de/fileadmin/user_upload/documents/HeideShuttle/2026_Liniennetzplan_web.pdf

https://naturpark-lueneburger-heide.de/fileadmin/user_upload/documents/HeideShuttle/2026_Fahrplaene_web.pdf

Osnabrücker Land:
https://www.vos.info/fileadmin/user_upload/2026/broschueren/freizeitbus-broschuere-2026.pdf