

Zum Nahverkehrsplan Havelland 2012-2016

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bringt folgende Anregungen, Vorschläge und Forderungen für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans Havelland 2012 – 2016 ein.

Grund- und Leitgedanken

- ❖ Das Havelland hat gegenwärtig einen nur ausreichenden ÖPNV. Es braucht einen guten ÖPNV.
- ❖ Ein guter ÖPNV fördert die Attraktivität des Havellandes – für seine Bürgerinnen und Bürger und für seine Gäste (Touristen).
- ❖ Ein guter ÖPNV muss attraktiv sein: er wirkt anziehend auf die Menschen und gewinnt dadurch Fahrgäste, weil mehr Menschen ihn gern nutzen. Er kostet nicht nur mehr, sondern, weil er mehr Fahrgäste gewinnt, vermehrt er auch die Einnahmen.
- ❖ Ein attraktiver ÖPNV wirbt schon für sich selbst, aber er ist es auch wert, dass man für ihn durch inhaltlich sachliche und in der Form attraktive Weise wirbt.
- ❖ Er ist notwendig zur Bewältigung des demografischen Wandels:
 - er ist wichtig für die wachsende Zahl der älteren und alten Menschen, um ihnen Mobilität zu ermöglichen;
 - er ist ebenso wichtig dafür, dass junge Menschen und Familien im Havelland, insbesondere im Westhavelland gerne wohnen, leben und bleiben.
- ❖ Ein guter ÖPNV dient also dem Teil der einheimischen Bevölkerung, der nicht einen Pkw benutzen kann oder will.
- ❖ Ein guter ÖPNV fördert gleichzeitig den im Havelland angebrachten sanften Tourismus und dient damit der einheimischen Wirtschaft, insbesondere dem gastronomischen Gewerbe.
- ❖ Ein guter ÖPNV ist zwingend notwendig für die Bundesgartenschau 2015, damit nicht Blechlawinen die Straßen verstopfen und der Natur schaden.
- ❖ Ein guter ÖPNV ist nicht zuletzt ein wirkungsvoller Beitrag zum Klimaschutz.
- ❖ Investitionen in einen guten ÖPNV sind Zukunftsinvestitionen, die sich langfristig bezahlt machen.

Folgerungen und Forderungen

1. Es darf nicht so bleiben, dass in weiten Teilen des Landkreises, u.a. im Westhavel-land, ÖPNV an Wochenenden, an Feiertagen, in den Vormittagsstunden der Werktage und in erheblichem Maß in den Schulferien (an schulfreien Tagen) nicht stattfindet.
2. Ebenso darf es nicht so bleiben, dass von Montag bis Freitag (bis auf wenige Ausnahmen) das ÖPNV-Angebot spätestens um 18.00 Uhr, meist schon um 17.00 Uhr und früher endet.
3. Es darf nicht so bleiben, dass in Rathenow und in Nauen die meisten ÖPNV-Linien keine Anbindung an die An- und Abfahrtszeiten der Züge haben.
4. Die Busse sind – insbesondere für den ländlichen Raum – unnötig groß. Das Argument, es müssten wegen des Schülerverkehrs so große Busse sein, ist kritisch zu überprüfen; ebenso, ob der ÖPNV weiterhin in der Linienführung und den Fahrzeiten hauptsächlich, teilweise nur, den Schüler- (Schulbus-) Verkehr berücksichtigen muss.
Bei nötigen Neuanschaffungen von Fahrzeugen sollen zumindest für den ländlichen Bereich kleinere Busse (bis zu 30 Sitzplätze) erworben werden. Mit ihnen könnte bei der Anschaffung und beim Energieverbrauch gespart werden. Auch soll auf Erdgasantrieb umgestellt werden, so weit das nicht schon geschehen ist.
5. Auf etlichen Linien werden Busse eingesetzt, die für den Fernreiseverkehr geeignet sind, aber nicht für den ÖPNV-Linienverkehr. Insbesondere unter Berücksichtigung der Fahrgäste, die einen niedrigen und breiten Ein- und Ausstieg brauchen - Menschen mit Behinderungen, Menschen mit viel Gepäck, Menschen mit Kindern und Kinderwagen, ältere und alte Menschen, Fahrgäste mit Fahrrad – müssen Neuanschaffungen erfolgen und müssen auch die Subunternehmer in die Pflicht genommen werden.
6. Es muss besser über das Angebot des ÖPNV informiert werden und es muss für die Nutzung des ÖPNV geworben werden. Ein großes Fahrplanbuch ist zwar nützlich,

reicht aber nicht; viele lokale/regionale kleine Fahrplanheftchen sind besser. Internet allein reicht nicht. Es geht nicht auf die Menschen als Kunden zu, sondern wartet darauf genutzt zu werden. Werbung aber geht auf die Menschen zu.

Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

1. Anbindung an die An- und Abfahrtszeiten der Züge an den Bahnhöfen Rathenow und Nauen – Verwirklichung des „Nullknoten-Konzepts“ für alle Linien. Durch die Anbindung an die An- und Abfahrtszeiten der Züge müssen zunächst einmal nicht mehr Busse fahren, so dass es keine Mehrkosten geben wird, aber vermutlich mehr Fahrgäste und Einnahmen. Gleichzeitig wird der Weg zum Takt-Verkehr eröffnet.

Es ist nötig, zu überprüfen, aus welchen Gründen die An- und Abfahrtszeiten der Busse an den beiden Bahnhöfen so festgesetzt worden sind wie sie jetzt bestehen.

2. In Rathenow und Nauen müssen für die Arbeitspendler aus Berlin die letzten Busse in die Außenorte resp. in die Umgebung deutlich später verkehren. Gegenwärtig endet das ÖPNV-Angebot z.B. in Rathenow (von 2 Linien abgesehen) viel zu früh. In Nauen sieht es ähnlich aus.

Es ist nötig, zu überprüfen, aus welchen sachlichen Gründen die letzten Busfahrten von den Bahnhöfen so festgesetzt worden sind wie sie jetzt bestehen. Die jetzige Regelung führt dazu, dass viele Pendler zwar morgens mit Bus und Bahn Richtung Berlin fahren können, aber abends nicht mehr mit Bahn und Bus nach Hause kommen. Folge: Verlust möglicher Fahrgäste, unnötiger Pkw-Verkehr - Pkw-Anreise zum Bahnhof und überfüllte P&R-Plätze oder private Abholung.

3. Die letzten Busse müssen auf den einzelnen Linien z.B. aus Rathenow / Nauen hinaus in die Dörfer fahren und nicht wie jetzt nach Rathenow / Nauen hinein. Denn wer z.B. mit einem Bus um 17.00 Uhr nach Rathenow hineinfährt, muss später noch wieder nach Hause kommen können. Jetzt bleiben die letzten Busse aus den Dörfern nach Rathenow darum leer, weil niemand mehr mit dem Bus

aus Rathenow nach Hause kommen kann. Er/Sie fährt darum mit dem Pkw oder gar nicht.

4. Die touristisch interessanten Orte und Plätze müssen auch an Sonn- und Feiertagen, Samstagen und an den Abenden der Wochentage mit dem ÖPNV hin und her erreichbar sein. Beispiele: Semlin, Strodehne, Paretz, Bahnitz. Die ÖPNV-Anbindung ist an Wochentagen sehr schlecht und an Wochenenden und Feiertagen nicht oder fast nicht vorhanden. Das gilt für Wochenende und Feiertage auch für Paaren/Glien mit dem MAFZ.

Es ist nötig, zu überprüfen, welche gewichtigen Gründe es gibt, dass touristisch interessante Orte und Plätze – Beispiel Semlin – im ÖPNV so unbefriedigend versorgt werden.

5. Bei etlichen Linien, insbesondere im ländlichen Raum, muss die aktuelle Linienführung kritisch überprüft werden, ob nicht neue, sinnvollere und bessere Linienführungen einzurichten sind. So sollte die Linie 674 von Norden nach Süden das Stadtgebiet durchfahren wie die Linie 672 von Osten nach Westen. Sie sollte also von Semlin nach R.-Stadtgut führen – und zwar wie die 672 stündlich. Zuweilen fahren mehrere Linien auf einer teilweise identischen Linienführung und das fast zeitgleich, so dass sie sich gegenseitig Fahrgäste wegnehmen. Beispiel: Linien im Amt Nennhausen und im Amt Rhinow.

Es ist zu überprüfen, ob nicht ein System von Direktlinie und Zubringerlinien (mit Umsteigeanschluss an die Direktlinie) in einigen Bereichen eingeführt werden kann. Zumindest müssten die Linien zeitlich so aufeinander abgestimmt werden, dass sie sich nicht gegenseitig Fahrgäste abnehmen, sondern ergänzen und Fahrgäste zuführen.

Beispiel: die Linien im Amt Nennhausen, im Amt Rhinow, in der Gemeinde Milower Land (mit Anbindung an Premnitz).

6. Im Zusammenhang mit den Punkten 2-5 ist zu prüfen, ob nicht vermehrt für die fahrgastarmen Tageszeiten resp. zur Erprobung möglicher Inanspruchnahme von Linien und Fahrten durch Fahrgäste das Rufbus-System eingeführt werden kann. Dazu sollte eine leicht merkbare Telefonnummer angeboten werden – am besten eine kostenfreie 0800-Nummer.

Konkrete Vorschläge

1. Wir haben ein ÖPNV-Tourismus-Konzept vorgelegt. Die darin dargestellte Veränderung des ÖPNV-Angebots halten wir unverändert für nötig. Siehe Anlage!
2. Änderung der Linienführung im Amt Nennhausen und Abstimmung der Fahrtzeiten der einzelnen Linien aufeinander. Die Linienführung ist teilweise unübersichtlich (v.a. bei den Linien 572 und 574) und lässt manche Dörfer fast ganz ohne Verbindung nach Nennhausen als Sitz des Amtes und Ort mit Bahnstation für die Dörfer. Es gibt mehrfach am Tage Parallel-Verkehr, d.h. *zeitgleich(!)* fahren Busse auf *derselben (!)* Route oder bei unterschiedlicher Route haben sie doch *denselben* Ausgangs- und Zielort. Es fahren manchmal drei oder auch vier Busse *zeitgleich* von Rathenow nach Nennhausen – je zwei auf derselben oder nahezu derselben Route. Andererseits fahren aber vormittags und am späteren Nachmittag und frühen Abend keine Busse. Hier ist eine Überarbeitung und Neugestaltung nötig mit dem Ziel, dass unnötige Fahrten gestrichen und dafür Fahrten zu vernachlässigten Tageszeiten angeboten werden. Die Anzahl der Fahrten und damit die zu fahrenden Fahrtkilometer werden dabei nicht oder nicht erheblich vermehrt, aber das Angebot dennoch verbessert. Das ist auch im Zusammenhang mit unserem ÖPNV-Tourismus-Konzept zu betrachten. Eine Skizze als Anregung zur Änderung der Linienführung liegt als Anlage bei.
3. Für Rathenow mit Semlin sollte unabhängig von den in unserem ÖPNV-Tourismus-Konzept gemachten Vorschlägen geprüft werden, ob nicht die Stadtlinie 674 (bisher Bahnhof – Stadtgut) zwischen Semlin und Stadtgut über Bahnhof verlaufen könnte. Die Linie 685 könnte dann für Zubringerdienste zur Linie 684 im Ländchen Rhinow umgestaltet werden.

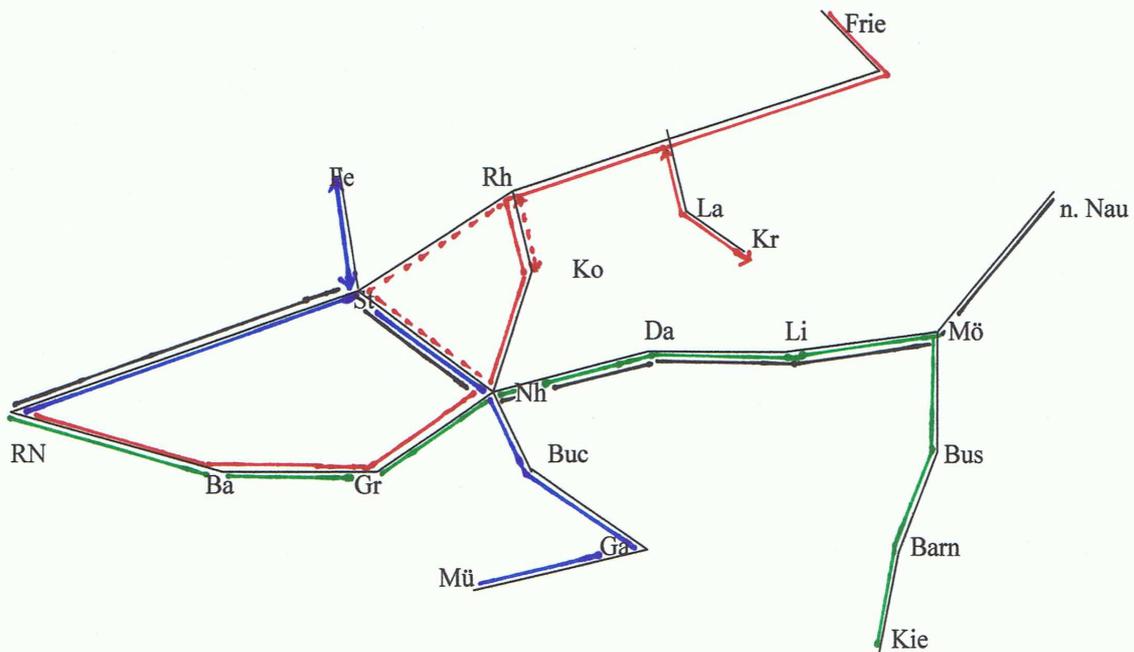
Die Linie 672 (Stadtlinie Steckelsdorf/Böhne – Stadtforst) richtet sich nur teilweise nach der Ankunfts- und Abfahrtszeit der Züge. Die Linie hat keine einheitliche Taktfrequenz – sie fährt vom späten Vormittag bis frühen Nachmittag zu anderen Zeiten als sonst – da werden keine Züge erreicht. Aus Richtung Stadtforst sind gantztägig die Abfahrten Richtig Berlin bestenfalls alle 2 Stunden und dann – wie nach Brandenburg - auch nur mit Laufen zu erreichen, Richtung Stendal nie. Aus Richtung Steckelsdorf/Böhne sind die 7-Uhr, die 12-Uhr und die

13-Uhr-Züge nicht zu erreichen. Der letzte Bus kommt völlig daneben an: 19.32 Uhr!

Für die Stadtlinie 673 gilt, dass es auf ihr auch noch nach 17.00 Uhr ein Fahrangebot geben muss – das auch an Wochenenden und Feiertagen. Die innerstädtische Linienführung der Linien 672 – 674 müsste aufeinander abgestimmt werden.

4. Die Gemeinde Milower Land sollte über die Linie 677 an die RB-Linie Rathenow-Brandenburg nicht Richtung Brandenburg, sondern Richtung Rathenow angebunden werden. Dabei sollte es von Bahnitz aus mehr als zwei Fahrten geben (von denen eine auch nur an Schultagen verkehrt). Auch über die Linie 678 ist die Strecke Bahnitz-Milow unzureichend versorgt.
5. Für die Linien 684 bis 689 im Ländchen Rhinow sollte geprüft werden, ob nicht hier ein System von Haupt- und Zubringerlinien einzurichten sinnvoll ist, wobei die Linie 684 die Hauptlinie und vielleicht zeitweilig zu verdichten wäre (was jetzt schon Mo-Fr passiert) – auch im Rahmen unseres ÖPNV-Tourismus-Konzepts.

Anlage: ÖPNV-Skizze Amt Nennhausen auf der folgenden Seite
ÖPNV-Tourismuskonzept auf der übernächsten Seite



Linie 572: Rathenow-Bamme-Gräningen-Nennhausen-Damme-Liepe-Möthlow-Buschow-Barnewitz-Kieck

Linie 680: Rathenow-Stechow-Nennhausen-Damme-Liepe-Möthlow- weiter nach Nauen

Linie 574: Rathenow-Stechow-Ferchesar-Stechow-Nennhausen-Buckow-Garlitz-Mützlitz
anders als bisher: Rathenow-Nennhausen

Linie 668: Rathenow-Bamme-Gräningen-Nennhausen-(Stechow-)Kotzen-Rhinsmühlen-Landin-Kriele-Friesack
anders als bisher: Rathenow-Nennhausen

Linien 572 und 680 sollten zwischen Nennhausen und Möthlow und umgekehrt im Stundenabstand fahren.
Linien 572 und 668 sollten zwischen Rathenow und Nennhausen und umgekehrt im Stundenabstand fahren.

Linie 574 kann Schülerverkehr Ferchesar-Stechow-Nennhausen und zurück sowie Mützlitz-Garlitz-Buckow-Nennhausen und zurück abdecken.

Linie 572 kann Schülerverkehr Bamme-Gräningen-Nennhausen und zurück sowie Kieck-Barnewitz-Buschow-Möthlow-Liepe-Damme-Nennhausen und zurück abdecken.

Linie 668 kann Schülerverkehr Kriele-Landin-Rhinsmühlen-Kotzen-Nennhausen und zurück abdecken.

RN= Rathenow

Ba= Bamme

Barn= Barnewitz

Buc= Buchow

Bus= Buschow

Da= Damme

Fe= Ferchesar

Frie= Friesack

Ga= Garlitz

Gr=Gräningen

Kie= Kieck

Ko= Kotzen

Kr= Kriele

La= Landin

Li= Liepe

Mö= Möthlow

Mü= Mützlitz

Nau= Nauen

Nh= Nennhausen

Rh= Rhinsmühlen

Anlage ÖPNV-Tourismus-Konzept

Für die touristische Erschließung des Havellandes, insbesondere des Bereichs westlich von Nauen und des Naturparks Westhavelland, ist es nötig, ein touristisches ÖPNV-Konzept zu verwirklichen, das den Besuch des Havellandes und seiner touristischen Attraktionen auch für Leute ermöglicht, die nicht mit dem Pkw reisen. Es muss das Ziel sein, nicht mehr Autos, sondern ökologisch vertretbar mehr Besucher ins Havelland zu holen, nicht nur die Sonn- und Feiertagsbesucher mit Pkw aus Berlin etc. Das ist auch im Sinne eines sanften Tourismus der richtige Weg.

*Dafür schlagen wir ein **touristisches ÖPNV-Dreieck Nauen – Rathenow – Rhinow** aus den Linien 661, 680 und 684 vor, die dafür allerdings entsprechend umgestaltet werden müssen. Dieses **touristische ÖPNV-Dreieck** würde die touristischen Anziehungspunkte und Sehenswürdigkeiten von Nauen bis Rathenow und bis Rhinow erschließen und erreichbar machen.*

Aufgabe und Ziel

Ribbeck - nach dem Tourismuskonzept zentraler touristischer Anziehungspunkt im Havelland - muss durch den ÖPNV über Nauen und Rathenow an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden, besonders von und nach Berlin, aber nicht nur. Ebenso muss über den ÖPNV Ribbeck mit den anderen Tourismus-Zielen im Havelland vernetzt werden –das käme übrigens nicht nur Touristen, sondern auch den Havelländern selbst zugute.

Die touristischen Orte

Nach Ribbeck mit Schloss, Kirche und dem gesamten Dorfensemble sind die hauptsächlichsten Attraktionen: Nauen („Funkstadt“) mit seinem historischen Stadtkern; Rathenow („Wiege der Optik“) mit St. Marien-Andreas-Kirche, Optikpark, Weinberg und Havel; Nennhausen mit Kirche, Schloss und Park (Fouqué), Friesack (Markt, Kirche, Burgruine, Denkmal), Kleßen mit Schloss, Park und Umgebung, Rhinow (Kirche und Gülper See), Stölln mit dem Gollenberg (Otto Lilienthal) und „Lady Agnes“, Kolonistendorf Großderschau.

Die gegenwärtige ÖPNV-Tourismus-Situation

Ribbeck soll als touristische Hauptattraktion des Havellandes gelten, sozusagen als touristisches „Tor ins Havelland“. Aber außer für Bus-Reisegruppen und Pkw-Reisende ist Ribbeck mit dem gegenwärtigen ÖPNV-Angebot schlecht zu erreichen. Es genügt nicht, dass zwei Buslinien (661 und 680) von und nach Nauen Ribbeck durchfahren. Denn in Nauen ist der Anschluss an die Bahnverbindungen schlecht. Nauen selbst ist aus/ nach Berlin über den RE 4 und auch über die RB 10 und 14 gut mit der Bahn zu erreichen, Rathenow und Nennhausen über den RE 2 ebenfalls, auch Rhinow über den RE 2 und den Bus 684, Friesack ebenfalls über den RE 4. Kleßen und Stölln sind allerdings so gut wie gar nicht mit dem ÖPNV zu erreichen. Untereinander sind diese touristischen Orte nicht oder nur schlecht verbunden.

Erforderliche Leistung eines ÖPNV-Tourismus-Netzes

Das ÖPNV-Konzept muss die genannten Orte mit ihren Attraktionen durch den ÖPNV so vernetzen, dass man auch ohne Pkw von Ort zu Ort kommt. Und das nicht nur von Montag bis Freitag, sondern gerade auch am Wochenende, an Feiertagen, die in der Woche liegen, während der Schulferien und bis in den Abend. Und dieses ÖPNV-Netz muss es zum eigenen Vorteil gewährleisten, dass auch Fahrräder transportiert werden können.

Das ÖPNV-Tourismus-Netz

Das Netz hat – v.a. wegen Ribbeck – seinen Ausgangspunkt in Nauen. Nauen Bahnhof wird von drei Bahnlinien angefahren (RE 4, RB 10 und RB 14), von denen eine von Berlin aus auch über Nauen hinaus weiterführt und so auch aus der Gegenrichtung Gäste bringen kann (RE 4). Von Nauen aus durchfahren zwei Buslinien Ribbeck: die Linien 661 (Nauen – Friesack) und 680 (Nauen – Rathenow).

❖ **Die Linie 680** verbindet jetzt schon Nauen und Rathenow und durchfährt dabei außer Ribbeck auch Nennhausen. Es bietet sich also an, diese Linie als eine von mehreren touristischen Linien auszugestalten. Sie verbindet vier unterschiedlich gewichtige Tourismus-Ziele und hat den Vorteil, dass an jedem Ende eine Anbindung an die Bahn möglich ist.

Die Linie 680 fährt zur Zeit aber nur Mo-Fr, nicht in einem genauen Zeit-Takt, ohne Anschluss-Anbindung an die RE 2 und RE 4, außerdem nicht am Vormittag. Diese Linie müsste völlig umgestaltet werden: zu einem festen 2-Stundentakt von 8 – 20 Uhr an allen Wochentagen. Evtl. Verdichtung zu Hauptverkehrszeiten und für

Schülerverkehr. Die Linie 572 (Rathenow - Kieck), die von Möthlow bis Nennhausen dieselbe Strecke bedient, ist in die Betrachtung und Umgestaltung mit einzubeziehen.

- ❖ **Die Linie 661** verbindet bislang Nauen mit Friesack. Friesack selbst ist touristisch weniger attraktiv als Rathenow. Aber bei einer Verlängerung der Linie über Friesack hinaus nach Kleßen, Stölln und Rhinow, würde auch sie außer Ribbeck und Friesack weitere touristische Sehenswürdigkeiten erreichbar machen.

Die Linie 661 fährt Mo-Fr zeitweilig stündlich, zeitweilig 2-stündlich; am Sa gibt es 4 Fahrten im 3 Stunden-Abstand, am So 3 Fahrten. Alle Fahrten haben in Nauen keine Anschluss-Anbindung an die Bahn; in Friesack ist die aus/ in Richtung Berlin gegeben, nicht in Richtung Wittenberge/ Schwerin/ Wismar. Die Linie endet / beginnt zur Zeit in Friesack Bahnhof. Sie müsste umgestaltet werden: sie bekommt auf jeden Fall Bahn-Anbindung in Nauen; sie verkehrt stündlich – abwechselnd bis Friesack Bahnhof bzw. über Friesack hinaus bis nach Rhinow (Linie 687 ist einzubeziehen), um dort Verbindung herzustellen zur Linie 684.

- ❖ **Die Linie 684** verbindet Rathenow mit Rhinow, sie führt über Rhinow hinaus bis Großderschau (viermal/ sonntags zweimal am Tag bis Neustadt/Dosse). Sie führt mit dem Halt in Prietzen an das Vogelschutzgebiet „Gülper See“ heran. Sie fährt im 2-Studentakt und hat in Rathenow Bahn-Anbindung an die Züge aus/ in jede Richtung.

Die Linie 684 durchfährt gegenwärtig nicht das Tourismus-Ziel Semlin (Ortsteil von Rathenow am Hohennauer See). Semlin ist insbesondere an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen mit dem ÖPNV nicht erreichbar, ebenfalls nicht Mo-Fr am späteren Nachmittag und Abend. Das sollte aber geändert werden, zumindest mit den 684-Fahrten, die nur bis/ von Großderschau fahren (bei Fahrten bis /von Neustadt reicht vermutlich die Zeit nicht).

- ❖ Durch das Zusammentreffen der Linien 661 und 684 in Rhinow entsteht die Möglichkeit, dass Touristen auf dem Weg nach oder von Rhinow sowohl Großderschau als auch den Gülper See (Prietzen) oder Stölln erreichen können.

Von Rhinow aus können sie entweder in Rathenow oder auch in Nauen, evtl. schon in Friesack wieder Anschluss an die Bahn haben. Mit den 684-Fahrten, die bis Neustadt/Dosse führen, ist auch dort teilweise Anschluss an die Bahn gegeben (aus und in Richtung Wittenberge).

Das touristische ÖPNV-Dreieck

Die drei Linien 661, 680 und 684 mit den Ausgangs- und Verknüpfungspunkten Nauen, Rathenow und Rhinow können **ein touristische ÖPNV-Dreieck** bilden, dem andere Buslinien zugeordnet werden. Ribbeck würde von Nauen aus mindestens jede Stunde zu erreichen sein, von den anderen Ausgangspunkten aus alle 2 Stunden. Diese drei miteinander verknüpften Tourismus-Linien sollten **touristische Namen** bekommen:

*680: Nauen – Rathenow könnte „**Ribbeck-Route**“ heißen,*

*661: Nauen - Friesack - Rhinow „**Fontane-Fahrt**“ und*

*684: Rathenow – Rhinow (Großderschau/ Neustadt) „**Lilienthal-Linie**“.*

Dieses ÖPNV-Konzept soll mindestens in den Monaten mit MESZ gelten (Ende März bis Ende Oktober). In der übrigen Zeit ist ein geringeres Angebot für die Einheimischen aufrecht zu erhalten.

Öffentlichkeitsarbeit - Werbung

Dieses touristische ÖPNV-Angebot muss – zusammen mit den anderen Tourismus-Angeboten – durch die Havelbus und den Tourismusverband bekannt gemacht und beworben werden. Dazu gehört auch ein gewinnendes Ticket-Angebot (nicht nur für die Touristen, auch für die Einheimischen!): Tagesticket, Mehrtagesticket, Naturpark-Card etc., eventuell mit Eintritt (z.B. in den Optikpark) verbunden.