

Anlage 3.1

Strukturdaten StatusQuo

## Strukturdaten der Verkehrszellen Status Quo

Zellen-nummer	Verkehrszelle	Bezirks-nummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungs-plätze <18 Jahre	Ausbildungs-plätze >18 Jahre	Einwohner
1	Innenstadt Zentrum	1000	Innenstadt	313	0	0	433
		1001	Innenstadt	747	0	0	189
		1008	Innenstadt	710	0	0	1358
		1009	Innenstadt	2903	99	887	262
		1500	Innenstadt	2036	595	258	767
				6709	694	1145	3009
2	Innenstadt Süd	1005	Innenstadt	383	0	0	567
		1006	Innenstadt	275	0	84	296
		1007	Innenstadt	919	0	0	702
		1062	Südend	378	561	0	706
				1955	561	84	2271
3	Innenstadt West	1002	Innenstadt	1053	0	0	733
		1003	Innenstadt	2044	0	0	6
		1004	Innenstadt	846	0	0	912
		1019	Frauenberg	473	329	0	1307
				4416	329	0	2958
4	Nordend Süd	1021	Nordend	1128	0	0	108
		1022	Nordend	248	0	2891	1644
		1023	Nordend	1284	0	0	1235
				2660	0	2891	2987
5	Nordend Nord	1024	Nordend	2887	108	0	1193
		1025	Nordend	128	0	0	361
		1026	Nordend	86	0	0	242
				3101	108	0	1796
6	Ziehers Nord	1031	Ziehers Nord	62	0	0	524
		1032	Ziehers Nord	153	276	0	1572
		1033	Ziehers Nord	193	0	2786	0
				408	276	2786	2096
7	Ostend Süd	1041	Ostend	223	0	0	1444
				223	0	0	1444
8	Ostend Mitte	1043	Ostend	1882	0	0	53
		1044	Ostend	128	242	0	1040
		1045	Ostend	610	0	0	887
				2620	242	0	1980
9	Ostend Nord	1046	Ostend	95	0	0	610
		1047	Ostend	285	0	2279	246
				380	0	2279	856
10	Ziehers Süd West	1051	Ziehers Süd	2028	0	0	24
		1052	Ziehers Süd	374	0	0	1631
				2402	0	0	1655
11	Ziehers Süd Ost	1053	Ziehers Süd	51	0	0	864
		1054	Ziehers Süd	36	0	0	511
		1055	Ziehers Süd	20	0	0	283
		1056	Ziehers Süd	104	0	0	257
		1057	Ziehers Süd	80	0	0	7
				291	0	0	1922
12	Südend West	1060	Südend	1251	0	0	191
		1067	Südend	417	0	0	70
				1668	0	0	261
13	Südend Mitte	1061	Südend	568	0	0	1539
		1063	Südend	609	0	0	171
		1064	Südend	525	0	0	411
				1702	0	0	2121
14	Südend Süd	1065	Südend	208	128	0	406
		1066	Südend	961	0	0	32
		1068	Südend	339	0	0	59
				1508	128	0	497



Zellen- nummer	Verkehrszelle	Bezirks- nummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungs- plätze <18 Jahre	Ausbildungs- plätze >18 Jahre	Einwohner
15	Südend Ost	1561	Südend	328	0	0	71
		1562	Südend	497	0	0	738
		1563	Südend	179	0	0	1123
				1004	0	0	1932
16	Frauenberg Süd	1010	Frauenberg	314	0	852	254
		1012	Frauenberg	108	0	0	272
		1013	Frauenberg	0	0	0	0
		1014	Frauenberg	463	0	0	841
		1015	Frauenberg	866	115	0	362
				1751	115	852	1729
17	Frauenberg Nord	1016	Frauenberg	221	0	0	390
		1017	Frauenberg	2916	0	0	0
				3137	0	0	390
18	Fulda-Galerie	1076	Westend (Neuenberg)	38	0	0	511
		1077	Westend (Neuenberg)	237	222	0	2010
		1577	Westend (Neuenberg)	43	0	0	0
				318	222	0	2521
19	Neuenberg Nord	1071	Westend (Neuenberg)	354	0	138	419
		1072	Westend (Neuenberg)	122	298	0	1289
		1073	Westend (Neuenberg)	2234	0	0	211
		1074	Westend (Neuenberg)	142	0	0	42
				2852	298	138	1961
20	Neuenberg Süd	1070	Westend (Neuenberg)	67	0	0	35
		1075	Westend (Neuenberg)	366	960	0	909
		1078	Westend (Neuenberg)	137	0	0	607
		1079	Westend (Neuenberg)	30	0	0	13
				600	960	0	1564
21	Horas	1011	Frauenberg	272	0	0	612
		1081	Horas	132	0	0	951
		1082	Horas	246	0	0	674
		1083	Horas	108	0	0	437
				758	0	0	2674
22	Bronnzell	1121	Bronnzell	86	60	0	406
		1122	Bronnzell	123	0	0	910
		1123	Bronnzell	9	0	0	72
				218	60	0	1388
23	Kohlhaus	1211	Kohlhaus	167	0	0	578
		1212	Kohlhaus	483	0	0	10
		1214	Kohlhaus	103	0	0	468
		1215	Kohlhaus	360	0	0	28
				1113	0	0	1084
24	Edelzell	1141	Edelzell	53	0	0	780
		1142	Edelzell	45	0	0	467
		1143	Edelzell	77	0	0	496
		1144	Edelzell	41	0	0	488
		1213	Kohlhaus	902	0	0	0
				1118	0	0	2231
25	Harmerz	1170	Harmerz	116	0	0	1000
				116	0	0	1000
26	Johannesberg	1190	Johannesberg	144	82	0	763
				144	82	0	763
27	Istergiesel	1180	Istergiesel/ Niederröder Höhe	27	0	0	319
				27	0	0	319
28	Zell	1320	Zell	23	0	0	260
				23	0	0	260

Zellen-nummer	Verkehrszelle	Bezirks-nummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungs-plätze <18 Jahre	Ausbildungs-plätze >18 Jahre	Einwohner	
29	Zirkenbach	1330	Zirkenbach	26	0	0	446	
				26	0	0	446	
30	Mittelrode	1260	Mittelrode	43	0	0	344	
				43	0	0	344	
31	Oberrode	1290	Oberrode	47	0	0	503	
				47	0	0	503	
32	Niederrode	1270	Niederrode	42	0	0	333	
				42	0	0	333	
33	Sickels	1310	Sickels	157	0	0	1076	
				157	0	0	1076	
34	Haimbach	1161	Haimbach	188	118	0	728	
			1162	Haimbach	208	0	0	1355
					396	118	0	2083
35	Industriepark Fulda West	1252	Malkes	374	0	0	13	
			1302	Rodges	829	0	0	26
			1303	Rodges	388	0	0	11
					1591	0	0	50
36	Besges	1111	Besges	7	0	0	115	
				7	0	0	115	
37	Malkes	1251	Malkes	15	0	0	156	
				15	0	0	156	
38	Rodges	1301	Rodges	16	0	0	133	
				16	0	0	133	
39	Maberzell	1241	Maberzell/Trätzhof	290	71	0	1466	
				290	71	0	1466	
40	Trätzhof	1242	Maberzell/Trätzhof	59	0	0	333	
				59	0	0	333	
41	Gläserzell	1151	Gläserzell	27	0	0	461	
			1152	Gläserzell	65	82	0	512
			1153	Gläserzell	37	0	0	142
					129	82	0	1115
42	Kämmerzell	5101	Kämmerzell	119	0	0	776	
				119	0	0	776	
43	Lüdermünd		im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2017, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP	102	0	0	237	
				102	0	0	237	
44	Aschenberg West	1097	Aschenberg	56	0	0	750	
				56	0	0	750	
45	Aschenberg Nord	1094	Aschenberg	20	0	0	1049	
			1095	Aschenberg	53	0	0	900
			1096	Aschenberg	68	0	0	878
					141	0	0	2827
46	Aschenberg Mitte	1091	Aschenberg	78	0	0	1066	
			1092	Aschenberg	200	334	0	2181
			1093	Aschenberg	39	0	0	655
					317	334	0	3902
47	Niesig	1282	Niesig	88	71	0	697	
			1283	Niesig	84	0	0	1023
					172	71	0	1720

Zellen- nummer	Verkehrszelle	Bezirks- nummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungs- plätze <18 Jahre	Ausbildungs- plätze >18 Jahre	Einwohner
48	Lehnerz	1221	Lehnerz	36	0	0	525
		1222	Lehnerz	360	0	0	506
		1223	Lehnerz	20	0	0	313
		1224	Lehnerz	23	0	0	5
		1225	Lehnerz	158	76	0	326
		1226	Lehnerz	181	0	0	0
				778	76	0	1675
49	Dietershan	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2017, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		215	0	0	729
				215	0	0	729
50	Bernhards	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2017, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		73	0	0	500
				73	0	0	500
51	Petersberg Nord	2011	Petersberg	38	0	0	1270
		2012	Rauschenberg	368	0	0	339
		2013	Petersberg	141	756	0	584
		2014	Ober-/Untergötzenhof	0	0	0	75
				547	756	0	2268
52	Petersberg Ost	2001	Petersberg	934	0	0	7
		2002	Petersberg	510	0	31	13
		2003	Petersberg	90	0	0	17
		2004	Petersberg	214	0	0	497
		2005	Petersberg	582	0	0	693
		2007	Petersberg	216	412	0	563
		2008	Petersberg	75	0	0	528
		2009	Petersberg	16	0	0	810
				2637	412	31	3128
53	Petersberg West	1048	Ostend	209	850	2039	70
		2006	Petersberg	231	0	0	1417
		2010	Petersberg	39	0	0	910
				479	850	2039	2397
54	Götzenhof	2015	Götzenhof	40	0	0	415
				40	0	0	415
55	Steinau	2101	Steinau-Süd	0	0	0	829
		2102	Steinau-Nord	78	0	0	829
				78	0	0	1658
56	Steinhaus	2104	Steinhaus	39	156	0	889
				39	156	0	889
57	Marbach	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2016, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		119	0	0	2338
				119	0	0	2338
58	Künzell	3002	Bachrain	452	0	0	563
		3003	Bachrain	50	0	0	500
		3004	Bachrain	75	0	0	497
		3005	Bachrain	80	0	0	687
		3010	Bachrain	244	0	0	1194
				901	0	0	3441
59	Bachrain	3006	Bachrain	39	0	0	304
		3007	Bachrain	274	350	0	1163
		3008	Bachrain	90	0	0	540
		3009	Bachrain	285	0	0	1184
		3011	Bachrain	75	0	0	708
				763	350	0	3899
60	Dicker Turm	3012	Dicker Turm	325	0	0	692
		3013	Dicker Turm	62	0	0	475
				387	0	0	1167
61	Pilgerzell	3014	Dicker Turm	381	315	0	396
		3015	Pilgerzell	42	0	0	735
		3016	Pilgerzell	0	0	0	197
		3017	Pilgerzell	47	0	0	197
				470	315	0	1525

Zellennummer	Verkehrszelle	Bezirksnummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungsplätze <18 Jahre	Ausbildungsplätze >18 Jahre	Einwohner
62	Engelhelms	3018	Engelhelms-Nord	85	0	0	1008
		3019	Engelhelms-Süd	51	0	0	931
				136	0	0	1939
63	Dirlos	3113	Dirlos-West	53	0	0	968
				53	0	0	968
64	Keulos	3109	Keulos	78	0	0	428
				78	0	0	428
65	Löschenrod	4005	Löschenrod	113	0	0	1150
				113	0	0	1150
66	Giesel	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2016, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		40	0	0	975
				40	0	0	975
67	Bimbach	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2015, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		80	0	0	2160
				80	0	0	2160

Anlage 3.2

Umsetzungsstand

# Anlage 3.2 - Umsetzungsstand



Maßnahme	Umsetzungsstand	Anmerkung
<b>1 Anpassung Linie 3</b>		
1.1 Neue Linienführung Linie 3 über Westring - Frankfurter Straße	keine Umsetzung	
1.2 zusätzliche Haltestelle für Aueweiher (Karl-Storch-Straße)	keine Umsetzung	nur mit Maßnahme 1.1 machbar
1.3 zusätzliche Haltestelle auf Dalbergstr. höhe Peterstor	keine Umsetzung	
<b>2 Anpassung Liniennetz Sickels, Fulda-Galerie</b>		
2.1 Anbindung Sickels Ortsmitte	keine Umsetzung	nur bei Umsetzung Maßnahme 1.1 erforderlich
2.2 Linie 5A Stadtschloss-Giesel und 5B Stadtschloss-Fulda-Galerie über Stadion	keine Umsetzung	nur bei Umsetzung Maßnahme 1.1 erforderlich
2.3 Linie 10 als Ersatz für Linie 5B und Bildung einer neuen Durchmesserlinie in Kombination mit der Linie 7 oder neuer Linie nach Lüdermünd	keine Umsetzung	nur bei Umsetzung Maßnahme 1.1 erforderlich
2.4 neue Linienführung Fulda-Galerie (Paul-Klee-Straße, Messe), zusätzliche Haltestellen	keine Umsetzung	
<b>3 Zusätzliche Haltestelle "Andreasberg" für Linie 5B (Ergänzung zur Haltestelle Bonifatiushaus)</b>	keine Umsetzung	
<b>4 Neue Linie 11 Stadtschloss - Gewerbegebiet Lehnerz</b>		
4.1 Einführung einer neuen Buslinie im 60-Minuten-Takt	keine Umsetzung	Verdichtung der Linie 6 wurde mit Verstärkerfahrten ZOB - Hochschule im 30-Minuten-Takt vorgenommen
4.2 zusätzliche Haltestellen im Gewerbegebiet Lehnerz	keine Umsetzung	Hochschulverstärker enden an der Haltestelle "Daimler-Benz-Straße, keine Weiterführung in das Gewerbegebiet
4.3 Taktverdichtung der Linie 6 durch zeitversetzte Lage der Linie 11	keine Umsetzung	Verstärkerfahrten zur Hochschule fahren unmittelbar vor der Regelfahrt der Linie 6, kein 15-Minuten-Takt
<b>5 Neue Linie 12 Innenstadt-Lüdermünd</b>		
5.1 Einführung einer neuen Buslinie im 30-Minuten-Takt bis Gläserzell und im 60-Minuten-Takt weiter nach Lüdermünd	keine Umsetzung	
5.2 Taktverdichtung der Linie 2 durch zeitversetzte Lage der Linie 12	keine Umsetzung	nur mit Maßnahme 5.1 machbar
5.3 Bildung einer neuen Durchmesserlinie mit der Linie 7 oder einer neuen Linie zur Fulda-Galerie		nur mit Maßnahme 5.1 machbar
<b>6 Beibehaltung des AST-Angebots</b>	umgesetzt	
<b>7 Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Schülerverkehrs mit Einsatzwagen</b>	umgesetzt	
<b>8 Prüfung des Einsatzes von Großraumfahrzeugen</b>	Einsatz auf Linie 6 im Hochschulverkehr	
<b>9 Stärkere Anpassung der Haltestellenausstattung an den RMV-Standard</b>	bei laufenden Modernisierungsmaßnahmen	
<b>10 Einführung von Haltestelleninformationssystemen</b>		
10.1 Statisches Haltestelleninformationssystem	keine Umsetzung	größerer Umfang der dynamischen Fahrgastinformation
10.2 Dynamisches Haltestelleninformationssystem an den Haltestellen Stadtschloss und ZOB	Umsetzung ab 2017	größerer Umfang der dynamischen Fahrgastinformation (nach Stadtschloss und ZOB sind weitere Ausbaustufen geplant)

Anlage 4.1

Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

## ANFORDERUNGEN AN DIE FAHRZEUGAUSSTATTUNG

Fahrzeugalter
Maximales Durchschnittsalter aller eingesetzten Fahrzeuge im Regelverkehr: 7 Jahre

Fahrzeugtypen
12m-Solobus , zweitürig, Niederflurfahrzeug, kein Low-Entry-Fahrzeug
12m-Solobus, dreitürig, Niederflurfahrzeug, kein Low-Entry-Fahrzeug
Solobus mit Überlänge, zweitürig, Niederflurfahrzeug, kein Low-Entry-Fahrzeug
Solobus mit Überlänge, dreitürig, Niederflurfahrzeug, kein Low-Entry-Fahrzeug
18m-Gelenkbus, dreitürig, Niederflurfahrzeug, kein Low-Entry-Fahrzeug
18m-Gelenkbus, viertürig, Niederflurfahrzeug, kein Low-Entry-Fahrzeug
Midibus, Niederflurfahrzeug, kein Low-Entry-Fahrzeug
Minibus, Niederflurfahrzeug, kein Low-Entry-Fahrzeug

Barrierefreiheit und Fahrgastsicherheit
podestloser Boden / stufenloser Mittelgang zwischen Tür 1 und 2
Mindestsitzabstand von 71 cm
Multifunktions- / Sondernutzungsfläche für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc., mind. 900 x 1300 mm
Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle / Kinderwagen im Bereich der Multifunktionsfläche
Rückenstütze für Rollstuhlfahrer im Bereich der Multifunktions- / Sondernutzungsfläche
Fensterschutzstange im Bereich der Multifunktions- / Sondernutzungsfläche
Tür mit lichter Durchgangsbreite von ca. 1250 mm
Mehreren Türen mit lichter Durchgangsbreite von ca. 1250 mm
Kneeling
Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen
Rufeinrichtung für Rampennutzung (Tasten an Tür 2 und im Bereich der Multifunktions- / Sondernutzungsfläche)
Ausgewiesene Sitze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe (mind. 2 Sitzplätze für Schwerbehinderte sind eindeutig zu kennzeichnen)
Senkrechte Haltestangen an jeder 2. Sitzreihe (versetzt), waagrechte Haltestangen und Haltegriffe an gangseitigen Sitzen (wenn keine senkrechten Haltestangen vorhanden sind)
Haltewunschtaasten an den Haltestangen (von jeder 2. Sitzplatzreihe erreichbar, an der Rückseite der Fahrerkabine und im Bereich der Multifunktions- / Sondernutzungsfläche)
Optische Bestätigung des Haltewunsches in ausreichender Anzahl und Verteilung
Akustische Bestätigung des Haltewunsches in ausreichender Anzahl und Verteilung
Bodenbeläge frei von PVC und schwer entflammbar gemäß DIN 5510-2



Sitze mit möglichst vandalismusresistenter und schwer brennbarer Sitzpolsterung
Kontrastierende Farbgebung von Haltegriffen und -stangen, Tastern, Einstiegstüren und Stufenkanten
gesonderte Ausleuchtung geöffneter Türen
Wegfahrsperrung bei geöffneten Türen
Notausstiegsluke

<b>Fahrgastinformation und -komfort</b>
Lackierung im Fahrzeugdesign der RhönEnergie
Linienbeschilderung Fahrzeugfront als Vollmatrix, frei programmierbar (Fahrziel und Linienbezeichnung)
Linienbeschilderung Türseite als Vollmatrix, frei programmierbar (Linienverlauf und Linienbezeichnung)
Linienbeschilderung Fahrzeugheck als Vollmatrix, frei programmierbar (Linienbezeichnung)
RMV-Banderole und -Logos als Verbunderkennungszeichen außen am Fahrzeug
digitale akustische Haltestellen- und Umsteigeansage im Fahrzeug
Optische Haltestellenanzeige, mindestens nächste Haltestelle
Bordmikrofon für Ansagen im Fahrgastraum und Außendurchsagen
RMV-Tarifinformation im Fahrzeug, Hinweis auf erhöhtes Beförderungsentgelt
Liniennetzplan im Fahrzeug
Möglichkeit zur Bereitstellung von Informationsmaterialien zum Mitnehmen
Abfallbehälter

<b>Fahrscheinvertrieb und -nutzung im Fahrzeug</b>
Fahrkartenverkaufsgeschäft im Bus gem. RMV-Standard
Technische Voraussetzungen für E-Ticketing

<b>Fahrbetrieb</b>
Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und der Betriebsleitstelle durch Betriebsfunk oder gleichwertige Alternative
System zur Beeinflussung der Lichtsignalanlagen
System zur automatischen geographischen Positionserfassung
Systeme zur automatisierten Pünktlichkeitserfassung, Echtzeitdatenerfassung und -übermittlung sowie Anschlusssicherung

<b>Umwelt- und Leistungsstandards, Fahrerassistenz und technische Ausstattung</b>
Motorleistung / Bremsleistung für den freizügigen Einsatz im gesamten Liniennetz
Antriebstechnik nach Stand der Technik, Einstieg in Elektroantrieb, Ziel: vollständige Umstellung auf Batteriebetrieb
bei Dieselfahrzeugen: Einhaltung der jeweils aktuellsten Abgasnorm
Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche
Heizungsanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum
Belüftungsanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum
Klimaanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum
Anti-Blockier-System
Anti-Schlupf-Regelung

Anlage 5.1

Erschließungsgrad Infrastruktureinrichtungen

## ANLAGE 5.1:

### ERSCHLIEßUNGSGRAD WICHTIGER INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN IM PLANUNGSGEBIET

Infrastruktur	Haltestelle	Linie	r < 300 m
<b>Kultur, Veranstaltungen</b>			
Esperanto Hotel und Kongresszentrum	ZOB	1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9	ja
Jugendfabrik Fulda	Paulustor	1, 5, 8	ja
Messegelände Fulda-Galerie	Werner-Schmid-Straße	5	nein
Münsterfeldhalle	Flemingstraße	4	ja
Orangerie	Paulustor	1, 5, 8	ja
Schloßtheater Fulda	Stadtschloss	1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9	ja
Vonderau Museum	Universitätsplatz	3, 4, 9	ja
<b>Behörden, Heime</b>			
Agentur für Arbeit	Brauhausstraße	4, 9	ja
Alten- und Pflegeheim Marienheim	Robert- Kircher Straße	3, 4, 5, 6	ja
Alten- und Pflegeheim St. Josef	Weyherer Weg	1, 5, 7	ja
Altenheim St. Vinzenz	Robert- Kircher Straße	3, 4, 5, 6	ja
Antonius Netzwerk Mensch, Caritasverband Werkstätten	Antoniusheim	4	ja
Behörden und Gerichte Königstraße	Robert- Kircher Straße	3, 4, 5, 6	ja
Behördenzentrum Münsterfeld	Washingtonallee	4	ja
Behördenzentrum Rosengarten	Am Rosengarten	3, 4, 5, 6	ja
Bonifatiushaus	Bonifatiushaus	3, 4	ja
Bürgerbüro	Stadtschloss	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	ja
Finanzamt	Robert- Kircher Straße	3, 4, 5, 6	ja
Gesundheitsamt Fulda	Marianum	1, 8	ja
Hedwigstift	Bonifatiushaus	3, 4	ja
Landgericht Fulda	Robert- Kircher Straße	3, 4, 5, 6	ja
Theresienheim	Theresienheim	3	ja
<b>Krankenhäuser, Ärztehäuser</b>			
Altstadt Carree	Brauhausstraße	4, 9	ja
Dalberg Klinik	Peterstor	4, 9	ja
Herz - Jesu - Krankenhaus	Herz-Jesu-Krankenhaus	1	ja

Klinikum Fulda	Klinikum West	1, 2, 9	ja
Neuro Spine Center Dr. Al-Hami	Flemingstraße	4	ja
Medicum	Black-Horse-Straße	4	ja
Psych. Behandlungsstätte	Klinikum West	1, 2, 9	ja
<b>Bäder, Sport, Freizeit</b>			
Black-Horse-Sporthalle	Washingtonallee	4	ja
Freizeitzentrum Aueweiher, Sportpark Johannesau, Stadion	Stadion	3	teilweise
Hochschul-, Landes- und Stadtbibliothek	Stadtschloss	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	ja
Kinderakademie	Ellerstraße / Kinderakademie	1, 5, 7, 9	ja
Musikschule	Florengasse	9	ja
Schwimmbad Waidesgrund	Waidesgrund	9	ja
Skatepark Fulda	Feuerwache	3, 4	ja
Sportbad Ziehers	Waidesgrund	9	ja
Städt. Freibad Rosenau	Am Rosengarten	3, 4, 5, 6	ja
Stadtbad Esperanto	Ochsenwiese	9	ja
Therme Sieben Welten	Sieben Welten	1	ja
Volkshochschule	Stadtschloss	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	ja
<b>zentrale Friedhöfe</b>			
Friedhof Frauenberg	Mackenrodtstraße	1,8	ja
Westfriedhof	Haderwaldsiedlung	5	ja
Zentralfriedhof	Zentralfriedhof	1,5,7	ja

Anlage 5.2

Reisezeitvergleich Ist-Zustand

## ANLAGE 5.2:

### REISEZEITVERGLEICH IST-ZUSTAND

Von	nach	Linie	ÖV-Fahrzeit [min] <sup>1</sup>	Umstieg erforderlich	MIV-Fahrzeit [min] <sup>2</sup>	ÖV/MIV
Stadtschloss	Künzell	1	18		11	1,6
Stadtschloss	Aschenbergplatz	1	16		11	1,5
Stadtschloss	Ziehers Süd	2	13		10	1,3
Stadtschloss	Aschenberg Nord	2	18		12	1,5
Stadtschloss	Maberzell	3	21		11	1,9
Stadtschloss	Harmerz	3	23		12	1,9
Stadtschloss	Oberrode	4	25		15	1,7
Stadtschloss	IP Fulda West (Heinkelstraße)	4	22		13	1,7
Stadtschloss	Edelzell	4	19		11	1,7
Stadtschloss	Niederrode	5	13		11	1,2
Stadtschloss	Pilgerzell	5	21		14	1,5
Stadtschloss	Lehnerz	6	12		8	1,5
Stadtschloss	Bronnzell	6	20		11	1,8
Stadtschloss	Engelhelms	7	20		13	1,5
Stadtschloss	Niesig	8	16		10	1,6
Stadtschloss	Petersberg	8	15		9	1,7

<sup>1</sup> Fahrplanfahrzeit inkl. Wartezeit beim Umsteigen, ohne Zugangs- und Abgangszeiten

<sup>2</sup> Fahrzeit gemäß Routenplaner bei normalen Verkehrsverhältnissen, ohne Zugangs- und Abgangszeiten

Stadtschloss	Ziehers Nord	9	14		8	1,8
Stadtschloss	Petersberg Nord	9	17		8	2,1
ZOB	Künzell	1	16		10	1,6
ZOB	Aschenbergplatz	1	25		10	2,5
ZOB	Ziehers Süd	2	11		8	1,4
ZOB	Aschenberg Nord	2	29		11	2,6
ZOB	Maberzell	3	18		11	1,6
ZOB	Harmerz	3	20		12	1,7
ZOB	Oberrode	4	34	ja	16	2,1
ZOB	IP Fulda West (Heinkelstraße)	4	28	ja	14	2,0
ZOB	Edelzell	4	28	ja	11	2,5
ZOB	Niederrode	5	22		10	2,2
ZOB	Pilgerzell	5	15		14	1,1
ZOB	Lehnerz	6	10		7	1,4
ZOB	Bronnzell	6	30		10	3,0
ZOB	Engelhelms	7	18		12	1,5
ZOB	Niesig	8	26		9	2,9
ZOB	Petersberg Ost	8	12		9	1,3
ZOB	Ziehers Nord	9	12		7	1,7
ZOB	Petersberg Nord	9	28		7	4,0
Klinikum West	Künzell	1	5		5	1,0
Klinikum West	Aschenbergplatz	1	34		13	2,6



Klinikum West	Ziehers Süd	2	4		3	1,3
Klinikum West	Aschenberg Nord	2	34		14	2,4
Klinikum West	Maberzell	3	40	ja	12	3,3
Klinikum West	Harmerz	3	42	ja	9	4,7
Klinikum West	Oberrode	4	43	ja	17	2,5
Klinikum West	Edelzell	4	37	ja	8	4,6
Klinikum West	Niederrode	5	32	ja	12	2,7
Klinikum West	Pilgerzell	5	17	ja	10	1,7
Klinikum West	Lehnerz	6	30	ja	8	3,8
Klinikum West	Bronnzell	6	23	ja	7	3,3
Klinikum West	Engelhelms	7	36	ja	9	4,0
Klinikum West	Niesig	8	34	ja	10	3,4
Klinikum West	Petersberg	8	15	ja	6	2,5
Klinikum West	Ziehers Nord	9	33		10	3,3
Klinikum West	Petersberg Nord	9	8		7	1,1

Anlage 5.3

Ausstattungsgrad der Fahrzeuge

## ANLAGE 5.3:

### AUSSTATTUNGSGRAD DER FAHRZEUGE

Gesamtzahl der Fahrzeuge	
	62

Fahrzeugalter im Jahr 2016	Anzahl Fahrzeuge
1 Jahr	5
2 Jahre	4
3 Jahre	4
4 Jahre	4
5 Jahre	6
6 Jahre	3
7 Jahre	3
8 Jahre	3
9 Jahre	6
10 Jahre	2
> 10 Jahre	22

Fahrzeugtypen	Anzahl Fahrzeuge Niederflur	Anzahl Sitzplätze pro Fahrzeug	Anzahl Fahrzeuge Hochflur / Reisebus	Anzahl Sitzplätze pro Fahrzeug
12m-Solobus , zweitürig	52	35		
12m-Solobus, dreitürig	2	35		
Solobus mit Überlänge, zweitürig	6	56		
Solobus mit Überlänge, dreitürig				
18m-Gelenkbus, dreitürig	2	52		
18m-Gelenkbus, viertürig				
Midibus				
Minibus				
Pkw im Linieneinsatz				

<b>Barrierefreiheit und Fahrgastsicherheit</b>	
	<i>Anzahl Fahrzeuge</i>
podestloser Boden / stufenloser Mittelgang zwischen Tür 1 und 2	62
Mindestsitzabstand von 71 cm	62
Multifunktions- / Sondernutzungsfläche für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc., mind. 900 x 1300 mm	62
Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle / Kinderwagen im Bereich der Multifunktionsfläche	
Rückenstütze für Rollstuhlfahrer im Bereich der Multifunktions- / Sondernutzungsfläche	62
Fensterschutzstange im Bereich der Multifunktions- / Sondernutzungsfläche	62
Tür mit lichter Durchgangsbreite von ca. 1250 mm	62
Mehreren Türen mit lichter Durchgangsbreite von ca. 1250 mm	
Kneeling	62
Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen	60
Rufeinrichtung für Rampennutzung (Tasten an Tür 2 und im Bereich der Multifunktions- / Sondernutzungsfläche)	60
Ausgewiesene Sitze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe (mind. 2 Sitzplätze für Schwerbehinderte sind eindeutig zu kennzeichnen)	62
Senkrechte Haltestangen an jeder 2. Sitzreihe (versetzt), waagrechte Haltestangen und Haltegriffe an gangseitigen Sitzen (wenn keine senkrechten Haltestangen vorhanden sind)	62
Haltewunschtasten an den Haltestangen (von jeder 2. Sitzplatzreihe erreichbar, an der Rückseite der Fahrerkabine und im Bereich der Multifunktions- / Sondernutzungsfläche)	62
Optische Bestätigung des Haltewunsches in ausreichender Anzahl und Verteilung	62
Akustische Bestätigung des Haltewunsches in ausreichender Anzahl und Verteilung	62
Bodenbeläge frei von PVC und schwer entflammbar gemäß DIN 5510-2	62
Sitze mit möglichst vandalismusresistenter und schwer brennbarer Sitzpolsterung	62
Kontrastierende Farbgebung von Haltegriffen und -stangen, Tastern, Einstiegstüren und Stufenkanten	62
gesonderte Ausleuchtung geöffneter Türen	62
Wegfahrsperrung bei geöffneten Türen	62
Notausstiegsluke	62

<b>Barrierefreiheit und Fahrgastsicherheit</b>	
	<i>Anzahl Fahrzeuge</i>
Lackierung im Fahrzeugdesign der RhönEnergie	55
Linienbeschilderung Fahrzeugfront als Vollmatrix, frei programmierbar (Fahrziel und Linienbezeichnung)	62
Linienbeschilderung Türseite als Vollmatrix, frei programmierbar (Linienverlauf und Linienbezeichnung)	62
Linienbeschilderung Fahrzeugheck als Vollmatrix, frei programmierbar (Linienbezeichnung)	62
RMV-Banderole und -Logos als Verbunderkennungszeichen außen am Fahrzeug	62
digitale akustische Haltestellen- und Umsteigeansage im Fahrzeug	62
Optische Haltestellenanzeige, mindestens nächste Haltestelle	62
Bordmikrofon für Ansagen im Fahrgastraum und Außendurchsagen	62
RMV-Tarifinformation im Fahrzeug, Hinweis auf erhöhtes Beförderungsentgelt	62
Liniennetzplan im Fahrzeug	62
Möglichkeit zur Bereitstellung von Informationsmaterialien zum Mitnehmen	0
Abfallbehälter	62

<b>Fahrscheinvertrieb und -nutzung im Fahrzeug</b>	
	<i>Anzahl Fahrzeuge</i>
Fahrkartenverkaufsgerät im Bus gem. RMV-Standard	62
Technische Voraussetzungen für E-Ticketing	62

<b>Fahrbetrieb</b>	
	<i>Anzahl Fahrzeuge</i>
Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und der Betriebsleitstelle durch Betriebsfunk oder gleichwertige Alternative	62
System zur Beeinflussung der Lichtsignalanlagen	62
System zur automatischen geographischen Positionserfassung	62
Systeme zur automatisierten Pünktlichkeitserfassung, Echtzeitdatenerfassung und -übermittlung sowie Anschlusssicherung	62

<b>Umwelt- und Leistungsstandards, Fahrerassistenz und technische Ausstattung</b>	
	<i>Anzahl Fahrzeuge</i>
Motorleistung / Bremsleistung für den freizügigen Einsatz im gesamten Liniennetz	62
Fahrzeuge mit Einschränkung bei Steigungsstrecken	0
Fahrzeuge mit sonstiger Einschränkung für den Linieneinsatz	0
Einhaltung EURO 6-Norm	13
Einhaltung EURO 5-Norm	26
Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche	62
Hybridfahrzeuge	0
Elektrofahrzeuge	0
Heizungsanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum	62
Belüftungsanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum	62
Klimaanlage für Fahrerplatz und Fahrgastraum	61
Anti-Blockier-System	62
Anti-Schlupf-Regelung	62

# Anlage 5.11

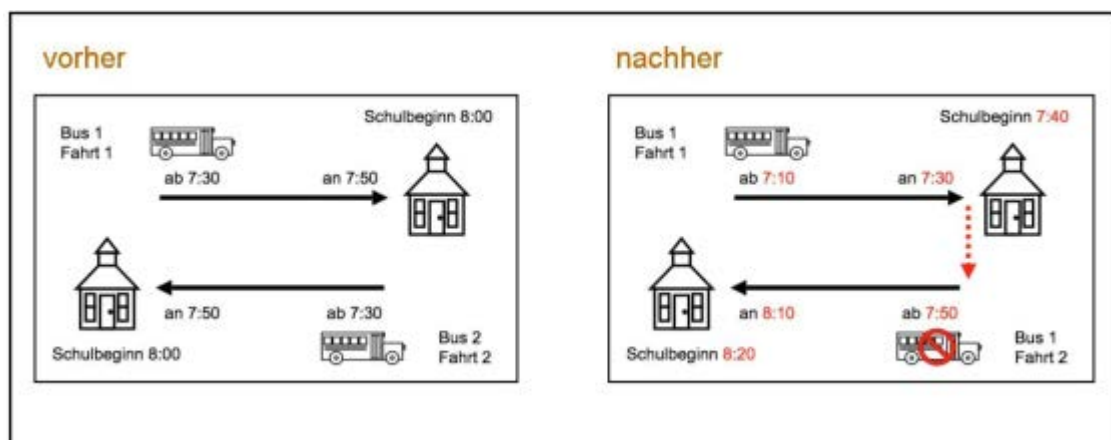
## Analyse des Schülerverkehrs

## ANLAGE 5.11:

### Ergänzende Erläuterungen zur Analyse des Schülerverkehrs

*Ergänzende Erläuterungen zu Kapitel Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.* (NVP Stadt Fulda 2019 – 2023).

Nach Möglichkeit sind Schülerfahrten, die bisher von mehreren Bussen gleichzeitig durchgeführt wurden, derart miteinander zu verknüpfen, dass sie künftig von einem Bus nacheinander übernommen werden können (s. 0/ NVP Stadt Fulda 2019 - 2023). Ein Einsparpotenzial kann dann erreicht werden, wenn eine Reduzierung der Anzahl an gleichzeitig einzusetzenden Bussen erzielt wird.

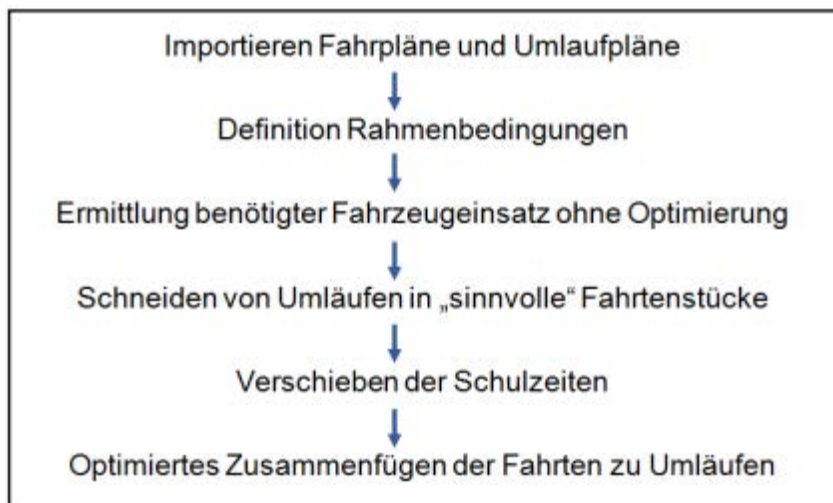


Planungsprinzip Verknüpfung von Linienfahrten durch Schulzeitkoordinierung

Die Änderungen der Schulanfangszeiten am Morgen übertragen sich linear auf die Schulendzeiten am Mittag. Deshalb ist zu erwarten, dass sich der mittägliche Fahrzeugeinsatz ebenfalls leicht reduzieren kann. Die Anzahl der Fahrplanfahrten sowie deren Fahrdauer und Linienverlauf bleiben konstant. Änderungen führen lediglich zur Verschiebung der Abfahrts- und Ankunftszeit einer Fahrt.

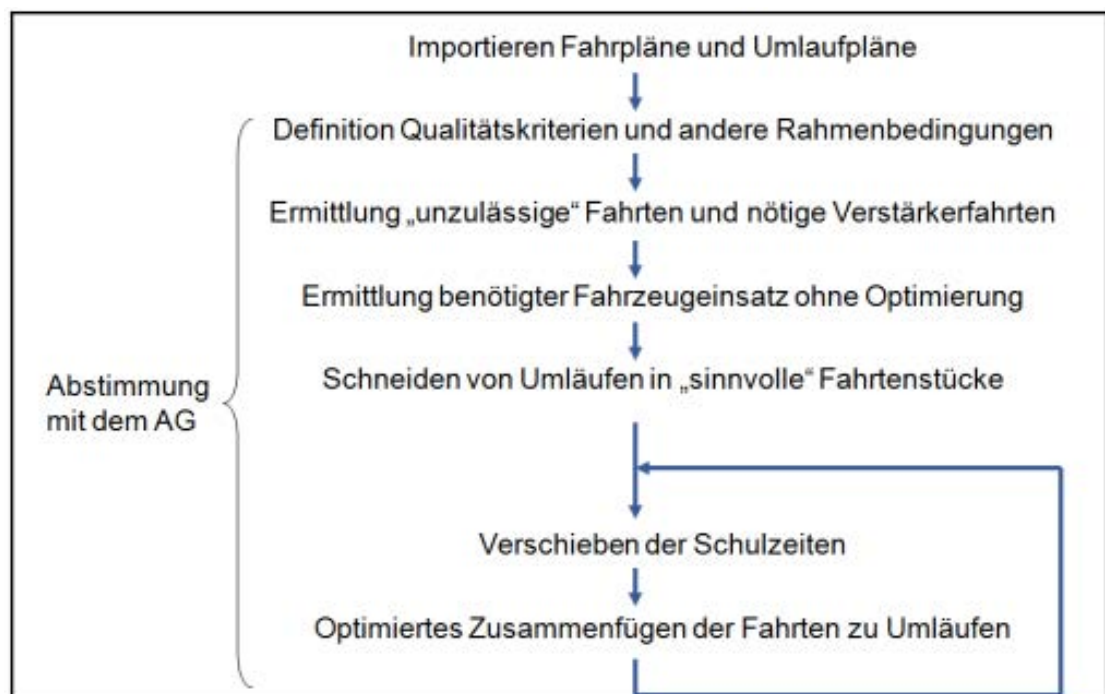
Zunächst wurden sämtliche relevante Daten erhoben und in die IKOSANA-Software importiert. Die Software berechnete die Verschiebung der Schulzeiten und optimierte darauf aufbauend die Fahr- und Umlaufplanung mit dem Ziel eines möglichst geringen Fahrzeugeinsatzes. Der Planungsablauf für die überschlägige Ermittlung des Optimierungspotenzials ist in 0 (NVP Stadt Fulda 2019 - 2023) schematisch dargestellt.





Ablauf der überschlägigen Ermittlung des Optimierungspotenzials

Eine vollständige Optimierung erfolgt in weiteren iterativen Schritten, die jeweils mit dem Auftraggeber abgestimmt werden. Im Rahmen der Optimierungsplanung können weitere Rahmenbedingungen und Qualitätsmerkmale definiert und verschiedene Untersuchungsvarianten miteinander verglichen werden. Der vollständige Planungsablauf für eine Optimierung mit der Software IKOSANA wird in 0 (NVP Stadt Fulda 2019 – 2023) dargestellt.



Vollständiger Planungsablauf beim Einsatz der Software „IKOSANA“

Die Ermittlung des Optimierungspotenzials wurde für vier Varianten durchgeführt:

- Ohne zeitliche Veränderung des Linienverkehrs:
  - Variante 1a – kurze Übergangszeiten: Die Schüler müssen höchstens 5 – 10 Minuten länger warten als bisher.
  - Variante 1b – lange Übergangszeiten: In Einzelfällen warten manche Schüler deutlich länger als bisher.
- Mit zeitlicher Veränderung des Linienverkehrs:
  - Variante 2a – kurze Übergangszeiten
  - Variante 2b – lange Übergangszeiten

Kann der Linienverkehr zeitlich verändert werden, erhöht sich das Optimierungspotenzial.

Eine wichtige Eingangsgröße ist die „Übergangszeit“. Dabei handelt es sich um die Zeitspanne, die zwischen der Ankunft einer Fahrt an der einer Schule zugeordneten Bushaltestelle und dem Schulbeginn dieser Schule liegt. Die maximal zulässige Übergangszeit wird als Eingangsgröße festgelegt. Durch die Verschiebung von Fahrten und / oder Schulanfangszeiten können sich die Übergangszeiten verändern.

Bereits in dieser grundlegenden Optimierungsstufe werden hier die Umsteigebeziehungen von der Bahn auf die Einsatzwagen am Bahnhof / ZOB Fulda berücksichtigt.

Für eine sinnvolle Optimierung müssen Annahmen getroffen werden, die das Optimierungspotenzial zwar reduzieren, auf diese Weise aber sicherstellen, dass die Optimierung reale Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt. Es wurden folgende Annahmen / Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Das bei der Optimierung betrachtete Zeitfenster ist die Zeit zwischen der durch die Formel abgeschätzten Mindestübergangszeit und 45 Min. als Höchstübergangszeit.
- Die Schulanfangszeit darf im Zeitfenster 7:00 bis 8:45 Uhr verschoben werden. Wird die zeitliche Lage des Linienverkehrs als feststehend betrachtet, verkleinert sich dieses Zeitfenster deutlich.
- Berücksichtigung der Umsteigemöglichkeiten von der Bahn auf Einsatzwagen am Bahnhof / ZOB zwischen 7:00 und 8:05 Uhr. Es werden Verbindungen mit einer Umsteigezeit von maximal 20 Minuten berücksichtigt. Eine Ausnahme stellen die Busfahrten dar, die nach dem ZOB nur das Stadtschloss bedienen. Bei diesen wird eine maximale Umsteigezeit von 15 Minuten berücksichtigt.

Es gibt keine verbundenen Fahrten, die als zwei Fahrten ausgewiesen werden.

Anlage 6.1  
Liniensteckbriefe

# A1 Stadtschloss - Aschenberg Nord und zurück

## Haltestellen

Stadtschloss - Paulustor - Birkenstiege - Horas Brücke - Horas Zentrum - Bonifatiusbrunnen - König-Konrad-Straße (Abzweig) - Regensburger Straße - König-Konrad-Straße (Schleife) - Adenauerstraße - Aschenbergplatz - Schwarzmannstraße - Pozzistraße

## Angebotsform

Bus

## Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

## Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Horas und Aschenberg (Aschenberg Nord, Aschenberg Ost) an die Innenstadt.

Verdichtung der Bedienung der König-Konrad-Straße auf einen 30-Minuten-Takt in der HVZ. Gemeinsam mit der Linie A2 ergibt sich in der HVZ ein 15-Minuten-Takt auf dem Aschenbergplateau.

## Verknüpfungspunkte

Stadtschloss	Stadtbus
Horas Zentrum / Bonifatiusbrunnen	Stadtbus, Regionalbus Linie 591
optional: Weimarer Straße	Stadtbus, Regionalbus Linie 60

## Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie A2 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Aschenberg und Stadtschloss.

Zeitversetzte Bedienung mit Linie A4 zur Bildung eines 30-Minuten-Takts in der SVZ zwischen Aschenberg und Stadtschloss.

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB, bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

Alternative Streckenführung über Weimarer Straße und Abtstor möglich.

In der HVZ Linienübergang an der Pozzistraße auf die Linie B2.

## Umsetzungshorizont

Linie A1 ist eine zusätzliche Linie zu den bestehenden Angeboten der Linien 1 (vgl. Planungslinie B2) und 2 (vgl. Planungslinie A2). Eine Umsetzung kann nach 2019 erfolgen, da keine Abhängigkeit zum Regionalbus besteht und eine Verdichtung des Angebots auf der König-Konrad-Straße auf einen "echten" 30-Minuten-Takt keine vordringliche Maßnahme ist. Linie A1 und B2 sind gemeinsam als Paket umzusetzen.

## A2 Stadtschloss - Aschenberg West und zurück (nur HVZ)

**Haltestellen** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Paulustor - Birkenstiege - Horas Brücke - Horas Zentrum - Dokkumstraße - Geisaer Straße - Arleser Straße - Mainzer Straße - Adenauerstraße - Aschenbergplatz - Brüsseler Straße - [Monnetstraße] - Luxemburger Straße (nur SVZ: - Gerhart-Hauptmann-Straße - Lausitzer Straße - Abt-Hadamars-Straße - Hubertusstraße)

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
Sa	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Horas und Aschenberg (Aschenberg West) an die Innenstadt.  
Verdichtung der Bedienung der Wiener Straße auf einen 30-Minuten-Takt in der HVZ.  
Gemeinsam mit der Linie A1 ergibt sich in der HVZ ein 15-Minuten-Takt auf dem Aschenbergplateau.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss	Stadtbusverkehr	Stadtbus
Horas Zentrum / Bonifatiusbrunnen		Stadtbus, Regionalbus Linie 591
optional: Weimarer Straße		Stadtbus, Regionalbus Linie 60

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie A1 zur Bildung eines 15-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Aschenberg und Stadtschloss

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB, bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

Alternative Streckenführung über Weimarer Straße und Abtstor möglich

Haltestelle "Monnetstraße" wird nur in Fahrtrichtung Luxemburger Straße bedient.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, die Linien A2, A3 und A4 sind gemeinsam als Paket umzusetzen, um die Bedienung des Bereichs "Aachener Straße" sicherzustellen.

## A3 Stadtschloss - Lüdermünd und zurück (nur HVZ)

**Haltestellen** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Paulustor - Birkenstieg - Horas Brücke - Horas Zentrum - Schlitzer Straße - An der Liede - Aachener Straße - Gerhart-Hauptmann-Straße - Lausitzer Straße - Abt-Hadamars-Straße - Hubertusstraße - [Gläserzell Brücke] - Bocksbach - Kämmerzell Kirche - Lüdermünd

### Angebotsform

Bus / AST

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 20.00 Uhr	60 min	Bus
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	AST
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	60 min	Bus
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST

### Verkehrliche Funktionen

Verdichtung der Linie 591 zwischen Lüdermünd und Innenstadt

Feinerschließung des Stadtteils Gläserzell

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss

Stadtbus

Horas Zentrum / Bonifatiusbrunnen

Stadtbus, Regionalbus Linie 591

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie 591 zur Bildung eines 30-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Lüdermünd und Stadtschloss

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB, bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

Die Haltestelle "Gläserzell Brücke" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, die Linien A2, A3 und A4 sind gemeinsam als Paket umzusetzen, um die Bedienung des Bereichs "Aachener Straße" sicherzustellen.

## A4 Stadtschloss - Aschenberg West - Gläserzell und zurück (nur SVZ)

**Haltestellen** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Paulustor - Birkenstiege - Horas Brücke - Horas Zentrum - Dokkumstraße - Geisaer Straße - Arleser Straße - Mainzer Straße - Adenauerstraße - Aschenbergplatz - Brüsseler Straße - Monnetstraße - Luxemburger Straße - Gerhart-Hauptmann-Straße - Lausitzer Straße - Abt-Hadamar-Straße - Hubertusstraße

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Horas, Aschenberg und Gläserzell an die Innenstadt.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss	Stadtbusverkehr	Stadtbus
Horas Zentrum / Bonifatiusbrunnen		Stadtbus, Regionalbus Linie 591
optional: Weimarer Straße		Stadtbus, Regionalbus Linie 60

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie A1 zur Bildung eines 30-Minuten-Takt in der SVZ zwischen Aschenberg und Stadtschloss

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB, bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

Alternative Streckenführung über Weimarer Straße und Abtstor möglich

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, die Linien A2, A3 und A4 sind gemeinsam als Paket umzusetzen, um die Bedienung des Bereichs "Aachener Straße" sicherzustellen.

## B1 Stadtschloss - Niesig und zurück

### Haltestellen

Stadtschloss - Paulustor - Adalbertstraße - Frauenberg - Herz-Jesu-Krankenhaus - Am Eisweiher - Hermann-Muth-Straße - Im Wiesengrund - Abzweig Niesig - Niesig Schule - Am Sandberg - Am Gerlos

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Frauenberg und Niesig an die Innenstadt.

Anbindung von Herz-Jesu-Krankenhaus und Friedhof Frauenberg.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss     Stadtbus

Am Eisweiher     Stadtbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie B2 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Frauenberg und Stadtschloss.

Zeitversetzte Bedienung mit Linie B3 zur Bildung eines 30-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Frauenberg und Stadtschloss.

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB, bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, Maßnahme ist Beschleunigung der bestehenden Linie 8 mit Ausweitung der Betriebszeiten auf die SVZ.



## B2 Stadtschloss - Aschenberg Nord und zurück (nur HVZ)

### Haltestellen

Stadtschloss - Paulustor - Adalbertstraße - Frauenberg - Herz-Jesu-Krankenhaus - Am Eisweiher - Mackenrodtstraße - An der Steingrube - Bonifatiusbrunnen - Schannatstraße - Hartungstraße - Witzelstraße - Aschenbergplatz - Adenauerstraße - Hünfelder Straße - Pozzistraße

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
Sa	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Horas und Aschenberg an die Innenstadt und den Frauenberg.  
Anbindung von Herz-Jesu-Krankenhaus und Friedhof Frauenberg.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus

Am Eisweiher      Stadtbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie B1 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Frauenberg und Stadtschloss

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB, bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

Linienübergang an der Pozzistraße auf die Linie A1

### Umsetzungshorizont

Linie B2 wird schrittweise aus der bestehenden Linie 1 entwickelt. Hierbei besteht eine Abhängigkeit zur Umsetzung der Linien A1 bis A4.

Ab Dezember 2018 Einbeziehung der Pozzistraße in den Linienweg der Linie 1, da die Linien A2 und A4 von der Wiener Straße zum Aschenbergplatz fährt. Die Ringführung über König-Konrad-Straße und Einhardstraße wird zunächst auch in der HVZ beibehalten.

Bei Neueinrichtung der Linie A1 vollständige Umsetzung der Linie B2.

## B3 Stadtschloss - Aschenbergplatz und zurück (nur SVZ)

**Haltestellen** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Paulustor - Adalbertstraße - Frauenberg - Herz-Jesu-Krankenhaus - Am Eisweiher - Mackenrodtstraße - An der Steingrube - [König-Konrad-Straße (Abzweig) - Regensburger Straße - König-Konrad-Straße (Schleife) - Adenauerstraße - Aschenbergplatz - Witzelstraße - Hartungstraße - Schannatstraße - Bonifatiusbrunnen]

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Horas und Aschenberg an die Innenstadt und den Frauenberg.  
Anbindung von Herz-Jesu-Krankenhaus und Friedhof Frauenberg.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss     Stadtbus  
Am Eisweiher     Stadtbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie B1 zur Bildung eines 30-Minuten-Takts in der SVZ zwischen Frauenberg und Stadtschloss  
Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB, bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

### Umsetzungshorizont

Linie B3 wird schrittweise aus der bestehenden Linie 1 entwickelt. Hierbei besteht eine Abhängigkeit zur Umsetzung der Linien A1 bis A4.

## C1 Stadtschloss - Marbach und zurück (nur HVZ)

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Universitätsplatz - [Marienschule / Peterstor] - ZOB - [Kurfürstenstraße / Heinrich-von-Bibra-Platz - Zieherer Weg] - Amand-Ney-Straße - Wörthstraße - Hochschule - Daimler-Benz-Straße - Burgweg - Steinauer Straße - EDAG

weiter nach: Götzenhof, Steinau, Steinhaus, Marbach (Gemeinde Petersberg)

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 20.00 Uhr	60 min	
Sa	9.00 Uhr bis 15.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Nordend und Lehnerz an die Innenstadt.

Anbindung der Petersberger Ortsteile Marbach, Steinhaus, Steinau und Götzenhof an die Fuldaer Innenstadt.

Anbindung der Hochschule an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss

Stadtbus

ZOB

Stadtbus, Regionalbus

Marbach Damian-Schmitt-Straße /

Rufbus Linie 74

Tromliedeweg

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit den Linien C2 und C3 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ Mo-Fr zwischen Daimler-Benz-Straße und Stadtschloss.

Zwischen Stadtschloss und ZOB ist alternativ die direkte Linienführung möglich.

In beiden Fahrtrichtungen sind alternative Streckenführungen über Kurfürstenstraße bzw. Amand-Ney-Straße möglich.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, Linie C1 entspricht im Wesentlichen der Linienführung der bestehenden Linie 6.

## C2 Stadtschloss - Bernhards und zurück

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Universitätsplatz - [Marienschule / Peterstor]- ZOB - [Kurfürstenstraße / Heinrich-von-Bibra-Platz-Zieherer Weg] - Amand-Ney-Straße - Wörthstraße - Hochschule - Daimler-Benz-Straße - Burgweg - [An der Grillenburg / EDAG - Steinauer Straße] - Abzweig Dietershan - Dietershan Ortsmitte - Wendelinusstraße - Bernhards Ortsmitte

### Angebotsform

Bus / AST

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 20.00 Uhr	60 min	Bus
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	AST
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	60 min	Bus
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Nordend, Lehnerz, Dietershan und Bernhards an die Innenstadt.  
Anbindung der Hochschule an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus  
ZOB                Stadtbus, Regionalbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit den Linien C1 und C3 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ Mo-Fr zwischen Daimler-Benz-Straße und Stadtschloss.

Die Haltestelle "An der Grillenburg" wird nur in Fahrtrichtung Bernhards bedient.

Die Haltestellen "EDAG und Steinauer Straße" werden nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

Zwischen Stadtschloss und ZOB ist alternativ die direkte Linienführung möglich.

In beiden Fahrtrichtungen sind alternative Streckenführungen über Kurfürstenstraße bzw. Amand-Ney-Straße möglich.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, Linie C2 entspricht im Wesentlichen der Linienführung der bestehenden Linie 6.

## C3 Stadtschloss - Gewerbegebiet Lehnerz und zurück (nur HVZ Mo-Fr)

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Universitätsplatz - [Marienschule / Peterstor] - ZOB - [Kurfürstenstraße / Heinrich-von-Bibra-Platz - Zieherer Weg] - Amand-Ney-Straße - Wörthstraße - Hochschule - Daimler-Benz-Straße - 2 neue Haltestellen im Gewerbegebiet Lehnerz

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung des Stadtteils Nordend an die Innenstadt.

Anbindung des Gewerbegebiets Lehnerz und der Hochschule an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus

ZOB                Stadtbus, Regionalbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit den Linien C1 und C2 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ Mo-Fr zwischen Daimler-Benz-Straße und Stadtschloss

Zwischen Stadtschloss und ZOB ist alternativ die direkte Linienführung möglich.

In beiden Fahrtrichtungen sind alternative Streckenführungen über Kurfürstenstraße bzw. Amand-Ney-Straße oder über Ochsenwiese - Wörthstraße möglich.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018

## C4 Stadtschloss - Lehnerz und zurück (nur SVZ)

**Haltestellen** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Universitätsplatz - [Marienschule / Peterstor] - ZOB - [Kurfürstenstraße / Heinrich-von-Bibra-Platz - Zieherer Weg] - Amand-Ney-Straße - Wörthstraße - Hochschule - Daimler-Benz-Straße - Burgweg - [An der Grillenburg / EDAG - Steinauer Straße]

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	30 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	30 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	30 min	
	15.00 Uhr bis 19.00 Uhr	60 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	30 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	30 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Nordend und Lehnerz an die Innenstadt.

Anbindung der Hochschule an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus

ZOB                Stadtbus, Regionalbus

### Bemerkungen

Zwischen Stadtschloss und ZOB ist alternativ die direkte Linienführung möglich.

In beiden Fahrtrichtungen sind alternative Streckenführungen über Kurfürstenstraße bzw.

Amand-Ney-Straße oder über Ochsenwiese - Wörthstraße möglich.

Bedienung des Stadtteils Lehnerz mit einer Schleifenfahrt Burgweg - An der Grillenburg - EDAG - Steinauer Straße - Burgweg.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, Voraussetzung: SVZ-Bedienung der Linie B1

## D1 Stadtschloss - Petersberg Nord und zurück (nur HVZ)

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Universitätsplatz - [Marienschule / Peterstor] - ZOB - Am Schützenhaus - [Dientzenhoferstraße] - Marianum

weiter nach: Petersberg Alte Ziegelei - Petersberg Am Roten Rain - Petersberg Propsteihaus - Petersberg Rauschenberg

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
Sa	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung des Stadtteils Ostend an die Innenstadt.

Anbindung der Petersberger Ortmitte an die Fuldaer Innenstadt.

Anbindung des Schulviertels an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus

ZOB                Stadtbus, Regionalbus

### Bemerkungen

Linienübergang am Rauschenberg auf die Linie D2.

Zeitversetzte Bedienung mit den Regionalbuslinien 20-22 zur Bildung eines angenäherten 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Petersberg Mitte und ZOB.

Die Haltestelle "Dientzenhoferstraße" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2019 in Verbindung mit neuem Angebot im Regionalbusnetz.

## D2 Stadtschloss - Ziehers Nord und zurück

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)  
Stadtschloss - (nur HVZ: Universitätsplatz - [Marienschule / Peterstor]) - ZOB - Heinrich-von-Bibra-Platz - Ochsenwiese - [Ahornweg - Ulmenweg - Pappelweg / Magdeburger Straße] - weiter nach: Petersberg BBZ - Petersberg Rauschenberg, über Petersberg Stettiner Straße

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	nicht über Universitätsplatz
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	nicht über Universitätsplatz
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	nicht über Universitätsplatz
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	nicht über Universitätsplatz
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	nicht über Universitätsplatz

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Nordend und Ziehers Nord an die Innenstadt  
Anbindung des Schulviertels an die Innenstadt und den ZOB

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus  
ZOB                Stadtbus, Regionalbus

### Bemerkungen

Linienübergang am Rauschenberg auf die Linie D1.  
Die Haltestelle "Magdeburger Straße" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.  
Die Haltestellen "Ahornweg", "Ulmenweg" und "Pappelweg" werden nur in Fahrtrichtung Ziehers Nord bedient.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2019 in Verbindung mit neuem Angebot im Regionalbusnetz



## D3 Stadtschloss - Petersberg Nord und zurück (nur SVZ)

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - ZOB - Am Schützenhaus - [Dientzenhoferstraße] - Marianum  
weiter nach: Petersberg Alte Ziegelei - Petersberg Propsteihaus - Petersberg Rauschenberg

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung des Stadtteils Ostend an die Innenstadt.

Anbindung der Petersberger Ortmitte an die Fuldaer Innenstadt.

Anbindung des Schulviertels an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus

ZOB                Stadtbus, Regionalbus

### Bemerkungen

Linienübergang am Rauschenberg auf die Linie D2.

Zeitversetzte Bedienung mit den Regionalbuslinien 20-22 zur Bildung eines angenäherten 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Petersberg Mitte und ZOB.

Die Haltestelle "Dientzenhoferstraße" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2019 in Verbindung mit neuem Angebot im Regionalbusnetz.

## E1 Stadtschloss - Ziehers Süd und zurück

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - ZOB - [Dalberg/Osthessen-Center] - Ellerstraße - Gummiwerke - Zentralfriedhof - Künzeller Höhe - Schumannstraße - Klinikum West - [An St. Johann / Heinrich-von-Kleist-Straße] - St. Johannes-Kirche

optional weiter nach: Künzell Brandenburger Straße

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Ostend und Ziehers Süd an die Innenstadt

Anbindung von Klinikum und Zentralfriedhof an die Innenstadt und den ZOB

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss    Stadtbus

ZOB            Stadtbus, Regionalbus

Zentralfriedhof    Stadtbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie E2 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Ziehers Süd und Stadtschloss

Die Haltestelle "Osthessen-Center" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

Die Haltestelle "Dalberg" wird nur in Fahrtrichtung Ziehers Süd bedient.

Die Haltestellen "St. Johannes-Kirche" und "Heinrich-von-Kleist-Straße" können je nach Linienführung alternativ bedient werden.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2019 in Verbindung mit neuem Angebot im Regionalbusnetz

## E2 Stadtschloss - Künzell Nord und zurück

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - ZOB - [Dalberg/Osthessen-Center] - Ellerstraße - Gummiwerke - Michael-Henkel-Straße - [Adalbert-Stifter-Straße - Schillerstraße] - Klinikum West - An St. Johann - Walter-Bauer-Straße - Justus-Liebig-Center  
weiter nach: Künzell Brandenburger Straße

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Ostend und Ziehers Süd an die Innenstadt.

Anbindung des nördlichen Ortsrands der Gemeinde Künzell an die Fuldaer Innenstadt.

Anbindung des Klinikums an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus

ZOB                Stadtbus, Regionalbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie E1 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Ziehers Süd und Stadtschloss

Die Haltestellen "Osthessen-Center", "Schillerstraße" und "Adalbert-Stifter-Straße" werden nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

Die Haltestelle "Dalberg" wird nur in Fahrtrichtung Ziehers Süd bedient.

Alternativer Linienweg zwischen ZOB und Ellerstraße über Brauhausstraße und Florengasse möglich

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2019 in Verbindung mit neuem Angebot im Regionalbusnetz

# F1 Stadtschloss - Künzell Mitte und zurück

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - ZOB - Am Schützenhaus - [Dientzenhoferstraße] - Am Jagdstein - Am Kleegarten  
- Zentralfriedhof - Bachmühle

weiter nach: Künzell Bachrain - Künzell Gemeindezentrum - Sieben Welten - Künzell  
Kastanienweg

## Angebotsform

Bus

## Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

## Verkehrliche Funktionen

Anbindung des Stadtteils Ostend an die Innenstadt.

Anbindung der Ortsteile Mitte und Bachrain der Gemeinde Künzell.

Anbindung des Zentralfriedhofs an die Innenstadt und den ZOB.

## Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus

ZOB                Stadtbus, Regionalbus

Zentralfriedhof    Stadtbus

## Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie F2 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Zentralfriedhof und Stadtschloss.

Zeitversetzte Bedienung mit den Regionalbuslinien 35 und 36 zur Bildung eines angenäherten 15-Minuten-Takts zwischen Künzell Gemeindezentrum und ZOB.

Die Haltestelle "Dientzenhoferstraße" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

## Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2019 in Verbindung mit neuem Angebot im Regionalbusnetz

## F2 Stadtschloss - Engelhelms und zurück

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - ZOB - Am Schützenhaus - [Dientzenhoferstraße] - Am Jagdstein - Am Kleegarten  
- Zentralfriedhof - [Bachmühle] - Kreuzbergstraße - Edelzeller Brücke - Edelzeller Siedlung -  
Edelzell Hohenlohestraße - Edelzell Berg  
weiter nach: Künzell-Engelhelms

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Ostend, Südend und Edelzell an die Innenstadt.

Anbindung des Ortsteils Engelhelms der Gemeinde Künzell.

Anbindung des Zentralfriedhofs an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss	Stadtbus
ZOB	Stadtbus, Regionalbus
Zentralfriedhof	Stadtbus
Hohenlohestraße / Chattenstraße	Stadtbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie F1 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Zentralfriedhof und Stadtschloss.

Anschlussoptimierung zur Linie G2 in Edelzell Hohenlohestraße.

Die Haltestelle "Dientzenhoferstraße" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

Die Haltestelle "Bachmühle" wird nur in Fahrtrichtung Engelhelms bedient.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2019 in Verbindung mit neuem Angebot im Regionalbusnetz

# G1 Stadtschloss - Bronnzell und zurück

## Haltestellen

Stadtschloss - Universitätsplatz - Peterstor - Brauhausstraße - Martin-Luther-Platz - Wallweg -  
Weserstraße - Ronsbachstraße - Sturmusschule - Bellingerstraße - Isarstraße - Marienplatz -  
Ortesweg - zusätzliche Haltestelle an der Frankfurter Straße - Am Röhlingsberg - Ziegeler  
Straße - Fasaneriestraße

## Angebotsform

Bus

## Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

## Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Südend, Kohlhaus und Bronnzell an die Innenstadt.  
Anbindung des Gewerbegebiets Kohlhäuser Feld an die Innenstadt und den ZOB.

## Verknüpfungspunkte

Stadtschloss	Stadtbus
Ronsbachstraße	Stadtbus
Ziegeler Straße	Regionalbus

## Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie G2 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Kohlhaus und Stadtschloss.  
Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB, bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.  
Alternativer Linienweg zwischen Stadtschloss und Martin-Luther-Platz über Dom und Am Rosengarten möglich.

## Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, Linie G1 entspricht im Wesentlichen der Linienführung der bestehenden Linie 6.

## G2 Stadtschloss - Edelzell - Pilgerzell und zurück

### Haltestellen in Fulda

Stadtschloss - Universitätsplatz - Peterstor - Brauhausstraße - Rangstraße - Im Fischfeld - Ronsbachstraße - Sturmusschule - Bellingerstraße - Isarstraße - Kaiserwiesen - Stauferring - Chattenstraße - Edelzell Bürgerhaus - Heussstraße  
weiter nach Künzell-Pilgerzell

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Südend, Kohlhaus und Edelzell an die Innenstadt.

Anbindung des Ortsteils Pilgerzell der Gemeinde Künzell an die Fuldaer Innenstadt.

Anbindung des Gewerbegebiets Kohlhäuser Feld und des Einkaufszentrums Kaiserwiesen an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss	Stadtbus
Ronsbachstraße	Stadtbus
Chattenstraße / Hohenlohestraße	Stadtbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie G1 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Kohlhaus und Stadtschloss.

Anbindung des Bahnhofs idealerweise über Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB, bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

Anschlussoptimierung zur Linie F2 in Edelzell Chattenstraße.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2019 in Verbindung mit neuem Angebot im Regionalbusnetz

# H1 Stadtschloss - Zell - Istergiesel und zurück (nur HVZ)

**Haltestellen** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - ZOB - [Dalberg/Osthessen-Center] - Weyhser Weg - 2 zusätzliche Haltestellen im Bereich Mehlerstraße und Weserstraße - Mainstraße - Ronsbachstraße - zusätzliche Haltestelle im Bereich Olympiastraße - Lagerfeld - Johannesberg Propstei - Husarenweg - Ulanenstraße - Hellersgrundstraße - Grenadierstraße - Pionierstraße - Am Zirkenbacher Kreuz - Dreilindenweg - Auf der Wolfsheide - Zell - Istergiesel

## Angebotsform

Bus

## Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 20.00 Uhr	60 min	Bus
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	AST
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	60 min	Bus
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST

## Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Südend, Johannesberg, Harmerz, Zirkenbach, Zell und Istergiesel an die Innenstadt

Anbindung des Gewerbegebiets Kohlhäuser Feld

## Verknüpfungspunkte

Stadtschloss

Stadtbus

ZOB

Stadtbus, Regionalbus

Ronsbachstraße

Stadtbus

## Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie H2 zur Bildung eines 30-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Johannesberg und Stadtschloss.

Die Haltestelle "Osthessen-Center" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

Die Haltestelle "Dalberg" wird nur in Fahrtrichtung Ziehers Süd bedient.

## Umsetzungshorizont

Anpassung des Linienverlaufs über Ronsbachstraße nach Zell / Istergiesel nach 2019, Voraussetzung Linie I2 nach Sickels



## H2 Stadtschloss - Johannesberg und zurück

**Haltestellen** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - ZOB - [Dalberg/Osthessen-Center] - Weyhser Weg - 2 zusätzliche Haltestellen im Bereich Mehlerstraße und Weserstraße - Mainstraße - Ronsbachstraße - zusätzliche Haltestelle im Bereich Olympiastraße - Lagerfeld - Johannesberg Propstei - Husarenweg - Ulanenstraße - Hellersgrundstraße - Grenadierstraße - Pionierstraße - Johannesberg Vereinshaus

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Verdichtung der Linie H1 im Abschnitt Stadtschloss - Johannesberg.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss	Stadtbus
ZOB	Stadtbus, Regionalbus
Ronsbachstraße	Stadtbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie H1 zur Bildung eines 30-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Johannesberg und Stadtschloss.

Die Haltestelle "Osthessen-Center" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

Die Haltestelle "Dalberg" wird nur in Fahrtrichtung Ziehers Süd bedient.

### Umsetzungshorizont

Anpassung des Linienvverlaufs über Ronsbachstraße nach Johannesberg nach 2019, Voraussetzung Linie I2 nach Sickels

# I1 Stadtschloss - Fulda-Galerie und zurück

## Haltestellen

Stadtschloss - Dom - Robert-Kircher-Straße - Am Rosengarten - zusätzliche Haltestelle im Bereich Pröbelsfeld - Mondrianplatz - Jackson-Pollock-Platz - Werner-Schmid-Straße - Westfriedhof - Käthe-Kollwitz-Straße

## Angebotsform

Bus

## Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

## Verkehrliche Funktionen

Anbindung des Stadtteils Fulda-Galerie an die Innenstadt.

Anbindung des Westfriedhofs.

Schließung von Bedienungslücken in der Fulda-Galerie.

## Verknüpfungspunkte

Stadtschloss      Stadtbus

Westfriedhof      Stadtbus

## Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie I2 zur Bildung eines angenäherten 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Fulda-Galerie und Stadtschloss.

Linienübergang an der Käthe-Kollwitz-Straße auf die Linie I2.

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB; bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

## Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018 zunächst als Zwischenzustand: Führung der Linie 5A ab Jackson-Pollock-Platz über Westfriedhof und Käthe-Kollwitz-Straße nach Giesel, Führung der Linie 5B ab Werner-Schmid-Straße über Westfriedhof und Käthe-Kollwitz-Straße.

Nach 2019 Umsetzung des Gesamtpakets der Linien I1 bis I3.

## I2 Stadtschloss - Sickels - Fulda-Galerie und zurück

### Haltestellen

Stadtschloss - Dom - Robert-Kircher-Straße - Am Rosengarten - Feuerwache - Hainzeller Straße - Stadion - An der Schindhohle - Günther-Groenhoff-Straße - Sägewerk - Jackson-Pollock-Platz - Käthe-Kollwitz-Straße

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 6.30 Uhr	60 min	
	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	30 min	
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	30 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Neuenberg, Sickels und Fulda-Galerie an die Innenstadt.

Anbindung von Stadion und Jugendherberge an die Innenstadt und den ZOB.

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss    Stadtbus

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie I1 zur Bildung eines 15-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Fulda-Galerie und Stadtschloss.

Linienübergang an der Käthe-Kollwitz-Straße auf die Linie I1.

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB; bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

### Umsetzungshorizont

Nach 2019 Umsetzung als Teil des Gesamtpakets der Linien I1 bis I3.

## I3 Stadtschloss - Giesel und zurück

**Haltestellen in Fulda** (Haltestellen in eckigen Klammern werden nur in einer Fahrtrichtung bedient)

Stadtschloss - Dom - Abtstor - [Am Kronhof / Hinterburg] - zusätzliche Haltestelle im Bereich Andreasberg - Abt-Richard-Straße - Haderwald - Haderwaldsiedlung - Werner-Schmid-Straße - Westfriedhof - An der Mariengrotte - Niederrode - Niederröder Höhe  
weiter nach: Neuhof-Giesel

### Angebotsform

Bus/AST

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 20:00 Uhr	60 min	Bus
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST, keine Bedienung von Giesel
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST, keine Bedienung von Giesel
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	AST, keine Bedienung von Giesel
	9.00 Uhr bis 15.00 Uhr	60 min	Bus
	15.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST, keine Bedienung von Giesel
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST, keine Bedienung von Giesel

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Neuenberg, Fulda-Galerie, Niederrode und Niederröder Höhe an die Innenstadt

Anbindung des Ortsteils Giesel der Gemeinde Neuhof an die Fuldaer Innenstadt

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss     Stadtbus

Westfriedhof     Stadtbus

### Bemerkungen

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB; bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB

Die Haltestelle "Am Kronhof" wird nur in Fahrtrichtung Stadtschloss bedient.

Die Haltestelle "Hinterburg" wird nur in Fahrtrichtung Giesel bedient.

### Umsetzungshorizont

Nach 2019 Umsetzung als Teil des Gesamtpakets der Linien I1 bis I3.







# K1 Stadtschloss - Bimbach und zurück

## Haltestellen in Fulda

Stadtschloss - Dom - Robert-Kircher-Straße - Am Rosengarten - Feuerwache - Bonifatiushaus - St.-Vinzenz-Straße - Theresienheim - Am Karlshof - Nikolaus-Seng-Straße - Zum Schulzenberg - Am Schlüsselacker - Zum Schulzenberg - Nikolaus-Seng-Straße  
weiter nach: Großenlüder-Bimbach

## Angebotsform

Bus

## Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	5.15 Uhr bis 20.00 Uhr	60 min	
Sa	9.00 Uhr bis 15.00 Uhr	60 min	
	15.00 Uhr bis 19.00 Uhr	120 min	
So	10.00 Uhr bis 18.00 Uhr	120 min	

## Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Neuenberg und Maberzell an die Innenstadt.

Anbindung des Ortsteils Bimbach der Gemeinde Großenlüder an die Fuldaer Innenstadt.

## Verknüpfungspunkte

Stadtschloss    Stadtbus

## Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie K2 zur Bildung eines 30-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Maberzell und Stadtschloss.

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB; bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

## Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, Linie K1 entspricht im Wesentlichen der Linienführung der bestehenden Linie 3.



## K2 Stadtschloss - Trätzhof und zurück

### Haltestellen

Stadtschloss - Dom - Robert-Kircher-Straße - Am Rosengarten - Feuerwache - Bonifatiushaus - St.-Vinzenz-Straße - Theresienheim - Am Karlshof - Nikolaus-Seng-Straße - Zum Schulzenberg - Am Schlüsselacker - Zum Schulzenberg - Nikolaus-Seng-Straße - Am Berg - Am Weiher - Am Trätzhof

### Angebotsform

Bus / AST

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	6.30 Uhr bis 20.00 Uhr	60 min	Bus
	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	AST
	9.00 Uhr bis 19.00 Uhr	60 min	Bus
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	AST
So+Ft	9.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	AST

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Neuenberg und Maberzell an die Innenstadt

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss    Stadtbusverkehr

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie K1 zur Bildung eines 30-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Maberzell und Stadtschloss.

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB; bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, Linie K2 entspricht im Wesentlichen der Linienführung der bestehenden Linie 3.

## K2 Stadtschloss - Maberzell und zurück (nur SVZ)

### Haltestellen

Stadtschloss - Dom - Robert-Kircher-Straße - Am Rosengarten - Feuerwache - Bonifatiushaus - St.-Vinzenz-Straße - Theresienheim - Am Karlshof - Nikolaus-Seng-Straße - Zum Schulzenberg - Am Schlüsselacker

### Angebotsform

Bus

### Mindeststandards

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Bemerkung
Mo-Fr	20.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	
Fr	23.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
Sa	7.00 Uhr bis 9.00 Uhr	60 min	
	15.00 Uhr bis 19.00 Uhr	120 min	
	19.00 Uhr bis 1.00 Uhr	60 min	
So+Ft	9.00 Uhr bis 10.00 Uhr	60 min	
	10.00 Uhr bis 18.00 Uhr	120 min	
	18.00 Uhr bis 23.00 Uhr	60 min	

### Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Neuenberg und Maberzell an die Innenstadt

### Verknüpfungspunkte

Stadtschloss    Stadtbusverkehr

### Bemerkungen

Zeitversetzte Bedienung mit Linie K1 zur Bildung eines 30-Minuten-Takts in der HVZ zwischen Maberzell und Stadtschloss.

Anbindung des Bahnhofs idealerweise mit Durchbindung auf eine Planungslinie über ZOB; bei Ausgestaltung als Radiallinie Weiterführung zum ZOB.

### Umsetzungshorizont

Ab Dezember 2018, Linie K2 entspricht im Wesentlichen der Linienführung der bestehenden Linie 3.

Anlage 7.1  
Strukturdaten 2035

## Strukturdaten der Verkehrszellen Status Quo

Zellen-nummer	Verkehrszelle	Bezirks-nummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungs-plätze <18 Jahre	Ausbildungs-plätze >18 Jahre	Einwohner
1	Innenstadt Zentrum	1000	Innenstadt	332	0	0	416
		1001	Innenstadt	791	0	0	184
		1008	Innenstadt	751	0	0	1263
		1009	Innenstadt	3071	99	887	250
		1500	Innenstadt	2154	595	258	741
				7099	694	1145	2854
2	Innenstadt Süd	1005	Innenstadt	405	0	0	550
		1006	Innenstadt	291	0	84	300
		1007	Innenstadt	972	0	0	689
		1062	Südend	400	561	0	781
				2068	561	84	2320
3	Innenstadt West	1002	Innenstadt	1114	0	0	763
		1003	Innenstadt	2163	0	0	6
		1004	Innenstadt	945	0	0	1188
		1019	Frauenberg	501	329	0	1254
				4723	329	0	3211
4	Nordend Süd	1021	Nordend	1193	0	0	682
		1022	Nordend	262	0	2891	1698
		1023	Nordend	1358	0	0	1228
				2813	0	2891	3608
5	Nordend Nord	1024	Nordend	3054	108	0	1111
		1025	Nordend	135	0	0	521
		1026	Nordend	91	0	0	214
				3280	108	0	1846
6	Ziehers Nord	1031	Ziehers Nord	66	0	0	551
		1032	Ziehers Nord	162	276	0	1597
		1033	Ziehers Nord	204	0	2786	0
				432	276	2786	2148
7	Ostend Süd	1041	Ostend	236	0	0	1457
				236	0	0	1457
8	Ostend Mitte	1043	Ostend	1992	0	0	52
		1044	Ostend	135	242	0	1047
		1045	Ostend	645	0	0	870
				2772	242	0	1969
9	Ostend Nord	1046	Ostend	101	0	0	601
		1047	Ostend	302	0	2279	249
				403	0	2279	850
10	Ziehers Süd West	1051	Ziehers Süd	2146	0	0	21
		1052	Ziehers Süd	395	0	0	1645
				2541	0	0	1666
11	Ziehers Süd Ost	1053	Ziehers Süd	54	0	0	873
		1054	Ziehers Süd	38	0	0	531
		1055	Ziehers Süd	21	0	0	313
		1056	Ziehers Süd	110	0	0	267
		1057	Ziehers Süd	85	0	0	7
				308	0	0	1991
12	Südend West	1060	Südend	1324	0	0	175
		1067	Südend	441	0	0	72
				1765	0	0	247
13	Südend Mitte	1061	Südend	601	0	0	1520
		1063	Südend	644	0	0	207
		1064	Südend	556	0	0	408
				1801	0	0	2135
14	Südend Süd	1065	Südend	220	128	0	425
		1066	Südend	1017	0	0	30
		1068	Südend	359	0	0	57
				1596	128	0	512

Zellen- nummer	Verkehrszelle	Bezirks- nummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungs- plätze <18 Jahre	Ausbildungs- plätze >18 Jahre	Einwohner
15	Südend Ost	1561	Südend	347	0	0	71
		1562	Südend	526	0	0	643
		1563	Südend	189	0	0	1163
				1062	0	0	1877
16	Frauenberg Süd	1010	Frauenberg	333	0	852	238
		1012	Frauenberg	115	0	0	274
		1013	Frauenberg	0	0	0	0
		1014	Frauenberg	490	0	0	843
		1015	Frauenberg	916	115	0	374
			1854	115	852	1729	
17	Frauenberg Nord	1016	Frauenberg	234	0	0	386
		1017	Frauenberg	3085	0	0	0
				3319	0	0	386
18	Fulda-Galerie	1076	Westend (Neuenberg)	40	0	0	523
		1077	Westend (Neuenberg)	251	222	0	1932
		1577	Westend (Neuenberg)	46	0	0	380
				337	222	0	2835
19	Neuenberg Nord	1071	Westend (Neuenberg)	374	0	138	432
		1072	Westend (Neuenberg)	129	298	0	1243
		1073	Westend (Neuenberg)	2364	0	0	192
		1074	Westend (Neuenberg)	150	0	0	44
			3017	298	138	1911	
20	Neuenberg Süd	1070	Westend (Neuenberg)	71	0	0	37
		1075	Westend (Neuenberg)	387	960	0	925
		1078	Westend (Neuenberg)	145	0	0	822
		1079	Westend (Neuenberg)	32	0	0	13
			635	960	0	1797	
21	Horas	1011	Frauenberg	288	0	0	597
		1081	Horas	139	0	0	941
		1082	Horas	260	0	0	690
		1083	Horas	115	0	0	459
				802	0	0	2687
22	Bronnzell	1121	Bronnzell	91	60	0	422
		1122	Bronnzell	130	0	0	933
		1123	Bronnzell	10	0	0	76
				231	60	0	1431
23	Kohlhaus	1211	Kohlhaus	176	0	0	596
		1212	Kohlhaus	511	0	0	9
		1214	Kohlhaus	109	0	0	467
		1215	Kohlhaus	380	0	0	30
			1176	0	0	1102	
24	Edelzell	1141	Edelzell	56	0	0	771
		1142	Edelzell	48	0	0	493
		1143	Edelzell	82	0	0	515
		1144	Edelzell	44	0	0	511
		1213	Kohlhaus	954	0	0	0
			1184	0	0	2290	
25	Harmerz	1170	Harmerz	122	0	0	1031
				122	0	0	1031
26	Johannesberg	1190	Johannesberg	152	82	0	782
				152	82	0	782
27	Istergiesel	1180	Istergiesel/ Niederröder Höhe	29	0	0	324
				29	0	0	324
28	Zell	1320	Zell	24	0	0	255
				24	0	0	255

Zellen- nummer	Verkehrszelle	Bezirks- nummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungs- plätze <18 Jahre	Ausbildungs- plätze >18 Jahre	Einwohner	
29	Zirkenbach	1330	Zirkenbach	28	0	0	465	
				28	0	0	465	
30	Mittelrode	1260	Mittelrode	46	0	0	358	
				46	0	0	358	
31	Oberrode	1290	Oberrode	50	0	0	512	
				50	0	0	512	
32	Niederrode	1270	Niederrode	45	0	0	328	
				45	0	0	328	
33	Sickels	1310	Sickels	166	0	0	1116	
				166	0	0	1116	
34	Haimbach	1161	Haimbach	199	118	0	739	
			1162	Haimbach	220	0	0	2026
					419	118	0	2765
35	Industriepark Fulda West	1252	Malkes	435	0	0	12	
			1302	Rodges	917	0	0	24
			1303	Rodges	430	0	0	11
					1782	0	0	47
36	Besges	1111	Besges	7	0	0	116	
				7	0	0	116	
37	Malkes	1251	Malkes	16	0	0	159	
				16	0	0	159	
38	Rodges	1301	Rodges	17	0	0	129	
				17	0	0	129	
39	Maberzell	1241	Maberzell/Trätzhof	307	71	0	1504	
				307	71	0	1504	
40	Trätzhof	1242	Maberzell/Trätzhof	63	0	0	349	
				63	0	0	349	
41	Gläserzell	1151	Gläserzell	29	0	0	479	
			1152	Gläserzell	69	82	0	539
			1153	Gläserzell	39	0	0	145
					137	82	0	1163
42	Kämmerzell	5101	Kämmerzell	125	0	0	787	
				125	0	0	787	
43	Lüdermünd		im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2017, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP	102	0	0	237	
				102	0	0	237	
44	Aschenberg West	1097	Aschenberg	59	0	0	790	
				59	0	0	790	
45	Aschenberg Nord	1094	Aschenberg	21	0	0	1050	
			1095	Aschenberg	56	0	0	937
			1096	Aschenberg	72	0	0	891
					149	0	0	2878
46	Aschenberg Mitte	1091	Aschenberg	83	0	0	1129	
			1092	Aschenberg	211	334	0	2270
			1093	Aschenberg	41	0	0	691
					335	334	0	4090
47	Niesig	1282	Niesig	93	71	0	693	
			1283	Niesig	89	0	0	1039
					182	71	0	1732

Zellen- nummer	Verkehrszelle	Bezirks- nummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungs- plätze <18 Jahre	Ausbildungs- plätze >18 Jahre	Einwohner
48	Lehnerz	1221	Lehnerz	38	0	0	534
		1222	Lehnerz	380	0	0	507
		1223	Lehnerz	21	0	0	312
		1224	Lehnerz	24	0	0	5
		1225	Lehnerz	197	76	0	324
		1226	Lehnerz	221	0	0	0
				881	76	0	1682
49	Dietershan	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2017, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		215	0	0	729
				215	0	0	729
50	Bernhards	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2017, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		73	0	0	500
				73	0	0	500
51	Petersberg Nord	2011	Petersberg	38	0	0	1344
		2012	Rauschenberg	365	0	0	359
		2013	Petersberg	140	756	0	618
		2014	Ober-/Untergötzenhof	0	0	0	81
					543	756	0
52	Petersberg Ost	2001	Petersberg	926	0	0	7
		2002	Petersberg	505	0	31	14
		2003	Petersberg	89	0	0	19
		2004	Petersberg	212	0	0	525
		2005	Petersberg	577	0	0	733
		2007	Petersberg	214	412	0	595
		2008	Petersberg	74	0	0	559
		2009	Petersberg	15	0	0	856
			2612	412	31	3308	
53	Petersberg West	1048	Ostend	221	850	2039	69
		2006	Petersberg	229	0	0	1497
		2010	Petersberg	39	0	0	961
			489	850	2039	2527	
54	Götzenhof	2015	Götzenhof	40	0	0	434
				40	0	0	434
55	Steinau	2101	Steinau-Süd	0	0	0	867
		2102	Steinau-Nord	77	0	0	867
				77	0	0	1734
56	Steinhaus	2104	Steinhaus	39	156	0	923
				39	156	0	923
57	Marbach	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2016, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		119	0	0	2338
				119	0	0	2338
58	Künzell	3002	Bachrain	479	0	0	561
		3003	Bachrain	53	0	0	498
		3004	Bachrain	80	0	0	494
		3005	Bachrain	84	0	0	683
		3010	Bachrain	259	0	0	1186
					955	0	0
59	Bachrain	3006	Bachrain	42	0	0	301
		3007	Bachrain	290	350	0	1154
		3008	Bachrain	95	0	0	537
		3009	Bachrain	302	0	0	1176
		3011	Bachrain	80	0	0	704
					809	350	0
60	Dicker Turm	3012	Dicker Turm	345	0	0	680
		3013	Dicker Turm	66	0	0	466
				411	0	0	1146
61	Pilgerzell	3014	Dicker Turm	404	315	0	389
		3015	Pilgerzell	45	0	0	723
		3016	Pilgerzell	0	0	0	195
		3017	Pilgerzell	50	0	0	195
					499	315	0

Zellen-nummer	Verkehrszelle	Bezirks-nummer	Bezirk im Verkehrsmodell	Arbeitsplätze	Ausbildungs-plätze <18 Jahre	Ausbildungs-plätze >18 Jahre	Einwohner
62	Engelhelms	3018	Engelhelms-Nord	90	0	0	995
		3019	Engelhelms-Süd	54	0	0	919
				144	0	0	1914
63	Dirlos	3113	Dirlos-West	56	0	0	954
				56	0	0	954
64	Keulos	3109	Keulos	83	0	0	414
				83	0	0	414
65	Löschenrod	4005	Löschenrod	108	0	0	1170
				108	0	0	1170
66	Giesel	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2016, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		40	0	0	975
				40	0	0	975
67	Bimbach	im Verkehrsmodell nicht vorhanden, Datenstand Einwohner aus 2015, Arbeitsplätze aus 2. Fortschreibung NVP		80	0	0	2160
				80	0	0	2160



Anlage 7.2

Gesamtwegematrix 2035





	50	51	52	53	54	55	56	58	59	60	61	62	63	64	65	
	Bernhards	Petersberg Nord	Petersberg Ost	Petersberg West	Götzenhof	Steinau	Steinhaus	Künzell	Bachrain	Dicker Turm	Pilgerzell	Engelhelms	Dirlos	Keulos	Löschenrod	Summe
1 Innenstadt Zentrum	167	705	1.386	840	117	441	203	937	1.102	351	398	425	365	92	265	37.695
2 Innenstadt Süd	39	194	498	264	29	111	55	321	393	130	144	144	121	30	76	12.476
3 Innenstadt West	82	363	755	429	59	211	95	498	550	164	193	227	192	48	143	21.988
4 Nordend Süd	48	213	549	256	29	114	54	271	274	93	110	95	90	26	52	11.947
5 Nordend Nord	48	147	323	149	27	105	51	161	167	58	69	62	58	17	36	7.769
6 Ziehers-Nord	18	168	351	119	13	46	22	113	106	38	44	32	32	10	18	4.879
7 Ostend Süd	4	31	159	61	3	12	7	75	90	29	34	17	18	5	9	2.755
8 Ostend Mitte	24	120	405	190	16	63	34	207	225	75	88	71	68	21	38	7.322
9 Ostend Nord	8	44	125	62	6	23	12	62	68	22	26	22	22	6	13	2.479
10 Ziehers-Süd West	20	105	405	174	14	54	31	213	212	78	87	59	65	21	32	6.172
11 Ziehers-Süd Ost	6	58	379	109	5	17	11	136	111	44	48	18	22	9	9	3.614
12 Südend West	18	82	171	101	13	48	23	122	145	45	54	62	51	13	40	4.858
13 Südend Mitte	15	85	244	126	11	42	21	152	177	58	74	72	54	15	42	6.745
14 Südend Süd	11	52	125	70	8	31	16	101	121	39	54	65	42	11	39	3.768
15 Südend Ost	13	79	271	122	10	38	20	189	221	74	87	72	60	16	31	5.812
16 Frauenberg Süd	26	102	229	114	16	63	31	125	134	45	53	51	47	13	30	6.488
17 Frauenberg Nord	25	79	164	83	14	51	27	102	111	38	47	46	43	12	28	4.315
18 Fulda-Galerie	4	48	162	88	4	14	7	65	72	26	32	18	16	5	18	5.299
19 Neuenberg Nord	25	122	259	144	18	71	36	149	175	60	71	64	58	16	42	8.500
20 Neuenberg Süd	13	61	164	84	10	36	17	93	111	37	44	42	32	9	28	5.707
21 Horas	15	89	207	101	12	45	22	94	102	36	42	32	29	8	20	6.870
22 Bronnzell	2	22	100	42	2	7	4	56	64	26	48	36	18	4	42	2.619
23 Kohlhaus	8	41	123	59	6	22	12	84	97	33	51	46	33	8	36	3.588
24 Edelzell	22	135	394	193	16	62	33	316	383	130	224	227	136	28	107	9.722
25 Harmerz	1	11	57	24	1	3	2	27	27	11	18	8	6	2	9	1.648
26 Johannesberg	1	11	50	23	1	4	2	26	32	12	19	13	8	2	13	1.560
27 Istergiesel	0	3	18	7	0	1	0	7	7	3	5	1	1	1	1	487
28 Zell	0	2	13	5	0	0	0	5	6	2	4	1	1	0	1	383
29 Zirkenbach	0	3	23	9	0	1	0	10	11	5	8	2	2	1	2	656
30 Mittelrode	0	4	19	6	0	1	0	7	6	3	4	1	1	1	1	558
31 Oberrode	0	6	27	10	0	1	1	10	9	4	5	2	2	1	2	830
32 Niederrode	0	4	17	7	0	1	1	7	7	3	4	2	2	1	2	550
33 Sickels	2	16	68	32	1	5	3	28	28	11	13	8	6	2	7	2.030
34 Haimbach	3	41	152	67	3	12	6	57	63	28	31	14	12	5	12	4.834
35 Industrieb. Fulda-West	6	25	51	27	4	17	9	36	40	14	17	19	17	4	13	1.459
36 Besges	0	1	5	2	0	0	0	2	2	1	1	0	0	0	0	170
37 Malkes	0	2	9	3	0	0	0	3	3	1	2	0	0	0	0	239
38 Rodges	0	2	8	3	0	0	0	3	2	1	1	0	0	0	0	203
39 Maberzell	3	26	91	37	2	8	4	34	35	14	17	8	8	3	6	2.741
40 Trätzhof	0	4	19	6	0	1	1	7	7	3	4	1	2	1	1	574
41 Gläserzell	1	16	64	23	1	4	2	21	19	9	11	4	4	2	3	1.859
42 Kämmerzell	0	12	43	16	1	2	1	15	13	6	7	2	3	1	2	1.238
43 Lüdermünd	-	5	23	8	0	0	0	7	6	3	3	1	1	0	1	708
44 Aschenberg West	0	9	44	13	0	2	1	14	12	6	7	2	2	1	2	1.138
45 Aschenberg Nord	1	45	152	55	2	6	4	47	42	21	24	6	7	3	5	4.184
46 Aschenberg Mitte	6	69	243	90	6	20	10	81	75	36	41	15	15	6	11	6.883
47 Niesig	10	68	157	52	7	22	11	48	44	18	21	11	10	4	7	3.324
48 Lehnerz	36	124	293	92	16	55	26	84	77	30	35	20	21	7	12	4.093
49 Dietershan	-	9	27	6	0	3	2	4	3	1	2	0	0	0	0	296
50 Bernhards	-	27	79	20	2	40	15	13	11	5	5	1	1	1	1	940
51 Petersberg Nord	24	147	428	124	19	69	31	105	93	38	41	20	20	8	11	4.845
52 Petersberg Ost	78	403	1.546	486	54	215	131	634	528	178	195	143	177	63	69	14.703
53 Petersberg West	19	124	501	207	16	59	30	183	180	63	70	46	49	17	26	6.195
54 Götzenhof	1	20	56	16	1	8	6	12	10	4	5	1	1	1	1	647
55 Steinau	34	75	222	61	9	100	86	47	38	17	19	4	6	3	3	2.614
56 Steinhaus	14	34	138	31	6	88	102	28	22	10	11	2	5	2	2	1.406
58 Künzell	14	106	664	185	12	46	27	450	389	156	175	71	111	48	29	7.729
59 Bachrain	11	94	533	181	10	39	22	394	385	180	201	74	111	34	31	8.095
60 Dicker Turm	5	39	182	64	5	18	10	159	181	99	157	51	124	24	15	3.143
61 Pilgerzell	6	43	197	72	5	20	12	182	205	163	312	110	209	24	25	4.047
62 Engelhelms	1	20	135	46	1	4	2	73	76	54	118	42	22	5	11	2.740
63 Dirlos	1	21	174	49	1	6	5	118	117	139	231	22	212	21	8	2.886
64 Keulos	1	9	66	18	1	3	2	52	35	26	25	5	20	7	2	753
65 Löschenrod	1	11	62	26	1	3	2	29	31	14	25	11	7	2	76	1.601
Summe	942	4.837	14.603	6.188	647	2.618	1.414	7.710	8.091	3.124	4.014	2.751	2.882	750	1.619	298.379

Anlage 10.1.1.I

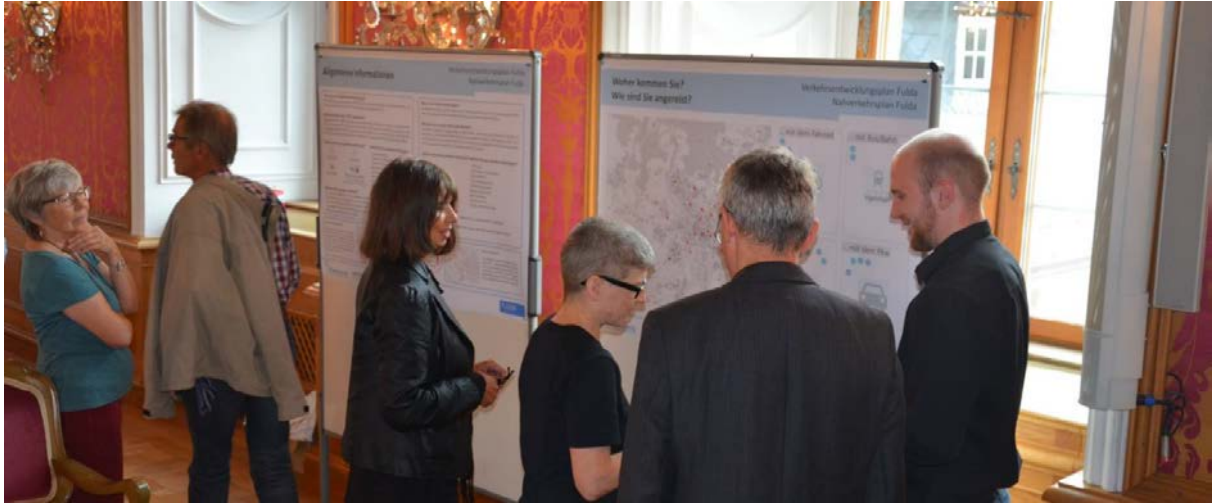
Öffentlichkeitsbeteiligung



Verkehrsentwicklungsplan  
Fulda

1. Bürgerforum  
Aufaktveranstaltung  
Ergebnisdokumentation





07.10.2016  
Fürstensaal, Fulda



**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR



## Einführung

Die Stadt Fulda beabsichtigt, den bisherigen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahre 2004 zu aktualisieren und auf eine neue Grundlage zu stellen. Im VEP sollen die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung von Fulda der nächsten 10 bis 15 Jahre festgelegt werden. Der VEP entsteht als integriertes Gesamtwerk, das alle Verkehrsarten und Nutzergruppen gleichermaßen berücksichtigt, und wird durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit als sog. Klimaschutzteilkonzept gefördert.

Zeitgleich zum VEP wird auch ein neuer Nahverkehrsplan (NVP) erstellt, der sich auf den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs konzentriert und im Gegensatz zum VEP auf einen eher kurzfristigen Zeitraum ausgelegt ist (etwa die nächsten 5 Jahre). Die jetzige Fortschreibung erfolgt in enger Abstimmung mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fulda.

Da der VEP und der NVP wichtige Planungsinstrumente für die kommenden Jahre darstellen, sollen sie in einem breiten Dialogprozess entwickelt werden. Daher fand am 07.10.2016 ein erstes Bürgerforum im Stadtschloss statt; zu dieser Auftaktveranstaltung trafen sich rund 80 Personen. Neben der Information über die anstehenden beiden Planungsprozesse als solches (Bearbeitungsschritte, zeitlicher Ablauf) und erste Ergebnisse der bisherigen Bestandsanalyse wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, sich umfangreich an der Diskussion zu beteiligen und Anregungen, Kritik und Lob einzubringen.

1





## Ablauf der Veranstaltung

Nach der Begrüßung durch den Stadtbaurat, Daniel Schreiner, und die Einleitung durch Christian Bexen vom Büro *Planersocietät* stellte Frank Ließke von der *TU Dresden* die Ergebnisse der 2013 durchgeführten Mobilitätsbefragung vor, an der rund 500 Personen aus Fulda teilgenommen haben und die interessante Aspekte zum Verkehrsverhalten der Fuldaer Bevölkerung lieferte. Da die TU Dresden bereits seit über 40 Jahren in vielen anderen Städten Mobilitätsbefragungen durchführt, konnte Herr Ließke zudem zahlreiche Vergleichsdaten und Ergebnisse von Langzeitbeobachtungen präsentieren.

Nach dem Vortrag von Herrn Ließke kamen einige Nachfragen auf:

Frage: Welche verschiedenen Gruppen wurden bei der Befragung mit einbezogen?

Antwort: Generell wurde darauf geachtet, dass verschiedene Menschen aller Gruppen befragt wurde, um ein aussagekräftiges Ergebnis zu erhalten.

Frage: Wurde die Topografie der Wohnorte der jeweiligen befragten Personen in die Befragung mit einbezogen?

Antwort: Eine Betrachtung der topografischen Gegebenheiten der zurückgelegten Wege wurde nicht durchgeführt. Das Thema – insbesondere mit Blick auf Radfahren in topografisch bewegten Gegenden – ist durch die hohe Wichtigkeit für Fulda Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans.

Frage: Inwiefern wurde das Thema Sicherheit (Verkehrssicherheit, aber v.a. Sicherheit im öffentlichen Raum und in öffentlichen Verkehrsmitteln) bei den Befragungen abgedeckt?

Antwort: In der Mobilitätsbefragung wurde das Thema nicht gesondert betrachtet, wird jedoch im VEP-Prozess eine wichtige Rolle spielen.

2



Im Anschluss informierten die Planungsbüros, die mit der Fortschreibung und Aktualisierung der beiden Planwerke beauftragt wurden, über die Grundlagen und den jeweiligen Bearbeitungsstand.



3 Im Anschluss fanden sich die Planer und die Vertreter der Stadt mit den Bürgerinnen und Bürgern an drei Marktständen zu den Themen „Fuß- und Radverkehr“, „Kfz-Verkehr“ sowie „öffentlicher Verkehr“ zusammen. In drei Gesprächsrunden von jeweils etwa einer halben Stunde konnten sich die Besucherinnen und Besucher themenbezogen über die bisherigen Analyseergebnisse, Inhalte und Strategien für die Zukunft der Verkehrsplanung in Fulda informieren und austauschen. Es wurden viele Meinungen, Wünsche und Kritikpunkte wie auch schon konkrete Maßnahmenvorschläge von den Bürgerinnen und Bürgern genannt und auf Moderationskarten festgehalten. Die zahlreichen Anregungen, konkreten Problemstellen und konzeptionellen Wünsche werden nun ausgewertet und fließen in den weiteren Planungsprozess ein.

Zum Abschluss des Abends gab Christian Bexen vom Büro Planersocietät noch einen Ausblick auf die weitere Zeitplanung. Er wies insbesondere auf die am Folge-Tag stattfindende Planungsradtour sowie den Online-Dialog hin. Bei letzterem besteht bis Ende November die Möglichkeit, Kritik, Verbesserungsvorschläge und Wünsche auf einer interaktiven Karte zu nennen bzw. konkret lokal zu verorten. Die dabei gesammelten Hinweise werden ebenfalls detailliert ausgewertet und in den Planungsprozess einbezogen.

# Ergebnisse der Marktstände

## Kfz-Verkehr

### *Verkehrsführung / Schwerverkehr*

- > Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Bahn / Schiene, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Gewerbegebiete i.d.R. über einen Gleisanschluss verfügen (beispielsweise liegt beim Industriepark West ein altes Industriegleis)
- > Umleitung des Lkw-Verkehrs von der Niesiger Straße auf den Westring (Stausituationen zu den Hauptverkehrszeiten, insbesondere morgens, mittags und nachmittags)
- > Regelung der Lkw-Durchgangsverkehre mithilfe eines Verkehrsleitsystems (Bürgerinitiative verweist auf eines durchgeführte Zählung)
  - Lkw-Verkehrsleitung bzw. -führung z.B. im Bereich der Gummiwerke erforderlich
  - Hersteller bzw. Betreiber von Navigationssystemen einbeziehen
- > Daimler-Benz-Straße: starker Lkw-Verkehr beeinträchtigt die Qualität der studentischen Wohnheime
- > Unterführung / Tunnel Hermann-Muth-Straße ausbauen (derzeit nur einspurige Führung, Engstelle)  
→ Kurzfristig wäre Sonderregelung für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr etc. sinnvoll
- > Westring:
  - Fahrzeuge mit niedrigen Geschwindigkeiten wie Mofas oder landwirtschaftlicher Verkehr führen zu Behinderungen
  - Weiterführung des Westrings entlang der Mainstraße sinnvoll?
  - muss als Entlastungsstrecke mehr genutzt werden
- > Osttangente / Ostumfahrung: Ist die Führung am Bahnhof vorbei sinnvoll? Alternativen?
- > Anbindung Emailierwerk an Magdeburger Straße
- > Umwegverkehre / Schleichverkehr: zahlreiche Anliegerstraßen betroffen
- > Kreisverkehre häufiger als Alternative zu Lichtsignalanlagen einsetzen (Beispiel: Feuerwache)

### *Geschwindigkeiten*

- > Sickelser Straße: Begrenzung auf Tempo 60
- > Einführung von Tempo 30 vor Kitas, Schulen und Seniorenwohnheimen (Hintergrund: Entscheidung Bundesrat)
- > Warum werden streckenbezogene Tempo 30-Regelungen in Wohngebieten wieder aufgehoben? (Beispiel: An St. Johann, Wallweg)

### *Ruhender Verkehr / Parken*

- > An den Einfallstraßen sollten P+R-Angebote geschaffen werden, um die Innenstadt zu entlasten
- > In der Innenstadt sollen keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen werden  
→ eher Verkehrsberuhigung ausbauen (vgl. Aussagen zur „Innenstadt“)

- > Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs können anders genutzt werden, z.B. für höhere Aufenthaltsqualität oder Fahrradparken
- > Warum wird ein Pendlerparkplatz (Ochsenwiese) für das Schützenfest (ca. 3-4 Wochen) gesperrt? Wo sollen diese Fahrzeuge parken?
- > Niesiger Straße: Mit dem geplanten Straßenum- bzw. -neubau entfallen die Stellplätze für Anwohner. Auf den Grundstücken besteht oft nicht die Möglichkeit zur Schaffung von Stellplätzen, daher evtl. Problem von zu wenig Anwohnerparkplätzen
- > Problem: Zuparken im (engen) Straßenraum, Parken in „zweiter Reihe“ (Rückstau)

### *Lichtsignalanlagen / „Ampeln“*

- > Engmaschiges Ampelsystem, zu viele (rote) Ampeln
- > „Grüne Welle“ bei niedriger Geschwindigkeit (45 km/h; möglichst auch Radfahrgeschwindigkeit berücksichtigen)
- > Leipziger Straße / Daimler-Benz-Straße: Anfahrtsfreigabe für ankommende Feuerwehrleute (bei Einsatz)
- > Ampeln sind z.T. nicht gut einsehbar bzw. hängen zu hoch für Autofahrer
- > Grüne Pfeile nur bei separater Rechtsabbiegespur
- > Leipziger Straße / Kurfürstenstraße: Warum ist nachts die Warnblinkung für Radfahrer und Fußgänger ausgeschaltet? (Warnung der abbiegenden Kfz-Verkehre vor querenden Radfahrern und Fußgängern)
- > Thema „Grüne Welle“ vs. Verkehrssicherheit insbesondere hinsichtlich der Fußgänger und Radfahrer beim Rechtsabbiegen

## 5

### *Innenstadt*

- > Kfz-Verkehr aus der Innenstadt raus (Abstimmung mit dem Einzelhandel notwendig etc.)
- > Ausweitung der Fußgängerzone  
→ Fußgängerzone: Bahnhofstraße, Friedrichstraße (!), Kanalstraße, Mittelstraße
- > Service-Angebote schaffen (Bringdienste o.ä.), damit unnötige Autofahrten in die Innenstadt entfallen und gleichzeitig mobilitätseingeschränkte Personen weiterhin Zugang zur ausgedehnten Fußgängerzone haben

### *Straßenraumgestaltung*

- > Abbiegeradien an Kreuzungen: oftmals überdimensioniert (Beispiel: Johannes-Dyba-Allee / Pauluspromenade); für Fußgänger ungünstig, da eine solche Gestaltung zu höheren Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr führt
- > Heinrichstraße / Lindenstraße: Zweispurigkeit nicht erforderlich; mehr Platz für Radfahrende schaffen
- > Sichtverhältnisse an Kreuzungen oftmals unzureichend  
→ erhöhte Unfallgefahr durch rückgelagerte Überquerungsbereiche von Fußgängern etc.
- > Kreuzungen: Haltelinie für den Radverkehr nach vorne setzen (Linie für Kfz-Verkehr leicht zurückversetzt), um Sichtbedingungen zu verbessern
- > Fahrradweg in der Niesiger Straße wäre viel zu gefährlich → Lösung: Führung über die Bonifatiusstraße prüfen

### *Sonstiges*



- > Verkehrsregeln müssen von allen Verkehrsteilnehmern beachtet werden
- > Berufsschulverkehr von außerhalb muss bei Planungen mit berücksichtigt werden (benötigen als Pendler auch zusätzliche Stellplätze etc.)
- > Schulbringverkehre führen zu Einschränkungen der Verkehrssicherheit („unübersichtliches Verkehrschaos“)
- > „Frischlucht-Zonen“ mitdenken (Ziel sollte eine deutliche Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen und sonstigen Schadstoffen sein)
- > NO<sub>x</sub> – Umwelteinwirkungen des Kfz-Verkehrs sind derzeit gravierend und müssen durch Maßnahmen reduziert werden
- > Hochschule Leipziger Straße: höhe Lärm- und Abgasbelastung bei Lehrbetrieb verhindert Öffnen der Fenster
- > Schallschutzwände Frankfurter Straße, Abfahrt von Kreisell Bronzell
- > Elektromobilität: Ausbau des Stellplatzangebots, Kontrolle von Falschparkern
- > Alternativen für das Auto an sich fördern (insb. vor dem Hintergrund des Ressourcenanspruchs von Kfz)
- > Standort der Messe wird hinterfragt und nicht unbedingt als geeignet angesehen
- > Siedlungsentwicklung muss bei Verkehrsplanungen mitgedacht werden (Lärmbelastung etc.)

6



## Rad- und Fußverkehr

### *Gehwege, Fahrradparken und „Parken und Fahrrad“*

- > Es gibt nur wenige Radabstellanlagen, wovon kaum welche als sicher gelten
- > Zahlreiche Pkw parken auf den Geh- und Radwegen
- > Fahrraddiebstahl ist ein großes Problem
- > Es gibt kaum überdachte Radabstellanlagen
- > Stellplatzsatzung: neben Pkw auch für Rad-Stellplätze anwenden!
- > Radabstellen am Bahnhof ist problematisch
- > Pkw-Parkraum nimmt viel Platz für Fußgänger weg
- > Stellplatzsatzung: Verpflichtung zu Radabstellanlagen → Restriktionen (ist in Arbeit)

### *Verkehrsführung*

- > Klare Führungen des Radverkehrs führt zu mehr Sicherheit
- > Zahlreiche Netzlücken: verhindert das Vorankommen
- > Kein erkennbares Konzept (bspw. Rangstraße, Mainstraße, ...)
- > Parkbauten etc. führen zu Gefahren: trotz vorhandener Infrastruktur kein zügiges Fahren möglich
- > Kaum freigegebene Einbahnstraßen
- > Friedrichstraße auto-/parkfrei → würde die Lebensqualität erhöhen
- > Altstadt (Rangstr., ...): Warum nicht nur für Fuß- u. Radverkehr?
- > H. v. Bibra- Platz: Radweg hört plötzlich im Nichts auf
- > Bevorzugung der Autofahrer in sämtlichen Konzepten
- > Fehlende Radverbindung Ascheberg → Bhf.
- > Frankfurter Str./Mainstr.: „Lebensgefährlich“ (Vorfahrt wird durch Pkw-Fahrer häufig durch unbewusst genommen)
- > Niesinger Str.: schmaler Gehweg, jedoch hohe Zahl an Lkw
- > Langerbrückenstr.: Verkehrsführung unklar: viele Ein- und Ausfahrten erschweren das zügige Radfahren
- > Heidelbergstr.: Radweg endet plötzlich wegen der dortigen Parkplätze
- > Zieherseer Weg: Fuß-Radweg zu schmal (hohes Fußgängeraufkommen)
- > Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr
- > Radwege enden im Nichts
- > Querungshilfen, Erhebungen, Wellen sind für Sehbehinderte gefährlich
- > Bonifatiusweg → Parallelstraße zur Niesinger für Radfahrer
- > Radfahren in der Fußgängerzone
- > Mangelhafte Beschilderung
- > Radfahrer auf Gehwegen → Ziel sollte es sein, dass keiner ausweichen muss
- > Kaum Abstand zw. Radweg (Schutzstreifen) und MIV
- > Magdeburger Str. gefährlich
- > Anbindung/Führung Innenstadt → Bahnhof → Fuldaer Weg fehlt
- > Schutzstreifen: Unsicherheitsgefühl durch fehlende Rücksichtnahme der Autofahrer
- > Lehnerz, R1-Radweg rücksichtslose Radfahrer, v. a. im Freizeitverkehr

### *Ampel-/Kreuzungsanlagen*



- > Zu viele Ampeln (Bsp. Bahnhofstr.)
- > Grüner Pfeil gefährlich (häufig Unkenntnis Fremder)
- > Radfahrer-Ampeln mit eigener Schaltung
- > Links abbiegen an Kreuzungen: Gefahrensituation (städt. Friedhof, Heidelstraße, Künzeller Str.)
- > Unlogisch geschaltete Straße: Heinrichstr. Richtung Innenstadt nur auf Bedarf grün
- > Rosenbad: unlogische Ampelschaltung
- > Nachrüstung von Fahrradampeln an bestehenden Ampeln
- > Frankfurter Str./Mainstr.: Querungshilfe ist dort gut umgesetzt worden

### *Fußgänger*

- > Belange werden nicht ernst genommen
- > Friedrichstraße: sollte für Fußgänger sein → nicht nur Einzelhändler befragen
- > Rad-Infrastruktur darf nicht zu Lasten des Fußgängers gehen
- > Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr
- > Blindenleitsystem: nicht immer klar erkennbar

### *Sicherheit / Sonstiges*

8

- > „Chaosstraße“ Buseckstraße (Musikschule)
- > Öffentlichkeitsarbeit in punkto Nahmobilität sollte forciert werden
- > Baustellenabsicherung mangelhaft in Fulda
- > ERA kommt nicht zur Anwendung
- > Friederichstr.: nicht nur Anwohner-/Einzelhandelbelange beachten
- > Beleuchtung stadtweit verbesserungswürdig
- > Bibraschule/Musikschule → Problem durch „Elterntaxi“
- > Rad-Pilotprogramme würden für mehr Sicherheit sorgen
- > „Rundum-Grün“ → sicher/ nicht immer möglich
- > Stadt ist zu autofreundlich
- > Winterdienst: Radwege werden nicht geräumt
- > Oberflächenbeschaffenheit: ungefräste Steine → schlecht für Radfahrer
- > Oberflächenbeschaffenheit: Universitätsplatz (glatt, rutschig)
- > Heidelstr.: Parkplätze Wasserturm → Verdrängung der Radfahrer
- > Ordnungsrechtliches Durchgreifen (Falschparker)
- > Aktive Rad-Förderung durch die Stadt Fulda
- > Winterdienst eher schlecht, prioritär außerhalb der städtischen Straßen
- > Im Stadtbereich werden Radwege teils von Schnee geräumt (Fuldaer Weg nicht)





## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

### *Liniennetz*

- > Ausrichtung auf Stadtschloss problematisch.
- > Fehlende Tangentialverbindungen!
- > Innenstadt-Buslinie.
- > Eine zentrale ÖPNV-Schnittstelle + Fernbus.
- > Busbahnhof Stadtschloss auflösen → zentraler ZIB am Hbf.
- > Bessere regionale Verknüpfung.
- > Bahnhofpunkt Hochschule wäre sinnvoll.
- > Innerstädtische Bahn-Haltpunkte „S-Bahn“.

### *Erschließungsqualität / Verbindungsqualität / Bedienungsqualität*

- > Fahrtzeiten sind zu lang.
- > Wartezeiten beim Umsteigen verkürzen.
- > Anbindung Alte Ziegelei Petersberg.
- > Anbindung Aschenberg verbessern.
- > Keine ausreichende ÖV-Anbindung neuer Gebiete → IP West, Messe.
- > Anbindung Ziehers Nord sichern / ausbauen.
- > Mangelhafte Anbindung IP West.
- > Anbindung von Mitfahrerparkplätzen.
- > Direktere Verbindungen, z. B. von/nach Bf in Wohngebiete.
- > Besseres Angebot Linie 6 zur Hochschule.
- > Linie 6 im Semester engmaschiger bedienen (3 mal pro Stunde).
- > Überlastung der Linie 6 durch Verlängerung nach Dietershan / Marbach.
- > Spätfahrt im Busverkehr für Zuganschlüsse.
- > Zu später Betriebsbeginn am Samstag.
- > Längerer Bedienungszeitraum SPNV Frankfurt – Fulda.
- > Taktichte zu gering.
- > Taktverdichtung SVZ (Schwachverkehrszeit).
- > ÖPNV-Anpassung an Ladenöffnungszeiten.
- > Fahrverhalten der Busfahrer verbessern (rasanter Fahrstil).
- > Linien versetzt statt zeitgleich fahren lassen.
- > Fahrtzeit Linie 1 nach Künzell reicht nicht mehr aus.
- > AST mit Haltestellen der HVZ (Hauptverkehrszeit).
- > Angebot als Voraussetzung für Jobticket.

### *Betriebsablauf*

- > Bessere Anschlusssicherung → auch Bus/Bahn.
- > Abstimmung mit SPNV (Rhönbahn, Vogelsbergbahn).
- > Übergänge zum Zug passen nicht.

10

- > Anbindung auch auf den Fernverkehr.
- > Zu frühe Abfahrten (Fahrplantage!)
- > Bessere Verknüpfung mit Regionalbussen (Optimierung Umstieg).

### Sonstiges

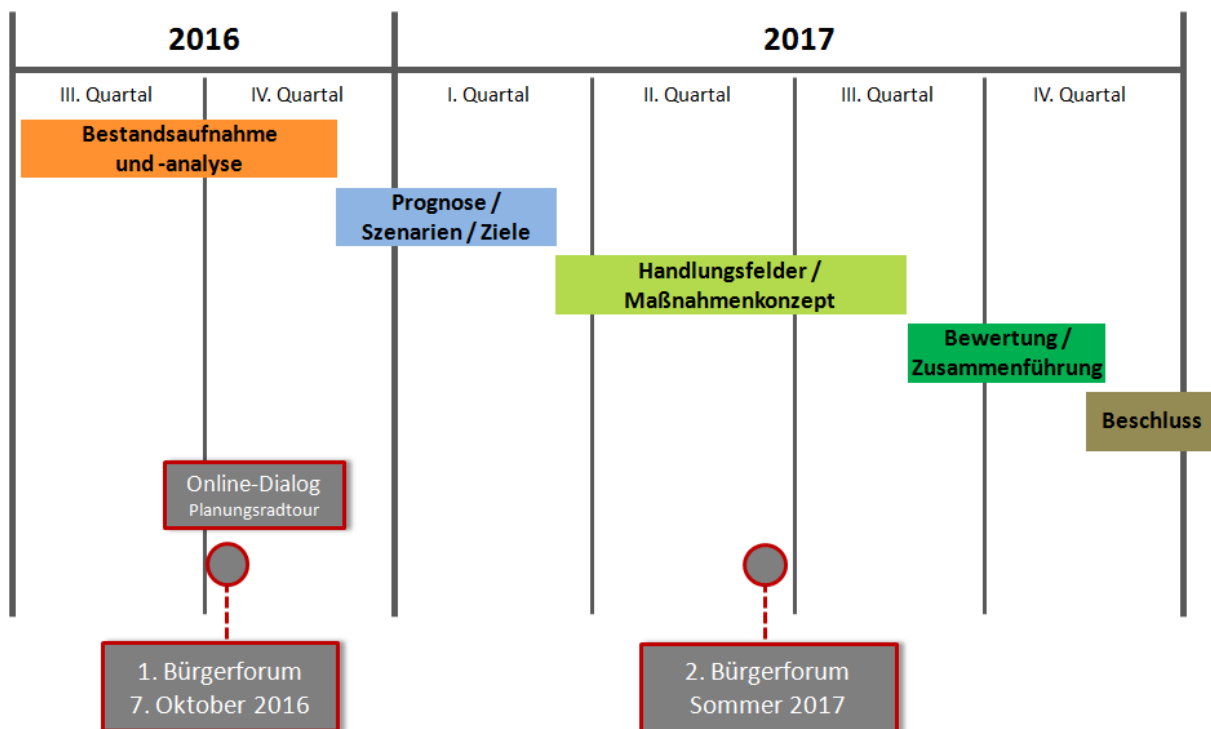
- > Fahrradmitnahme.
- > Mehr Präsenz der Busse in der Innenstadt.
- > Marketing für den ÖPNV!
- > Netz ist schwer verständlich (auch schlechte Information, v. a. Bahnhof).
- > Informationen zur Sonderfahrten.
- > Besseres ÖPNV-Marketing.
- > Mangelnde Kundenfreundlichkeit.

11



## Weiteres Vorgehen

Die im Rahmen der Bürgerveranstaltung gesammelten Anregungen und Hinweise ergänzen die durch die beauftragten Gutachterbüros durchgeführte Bestandsanalyse. Neben Einschätzungen zur derzeitigen verkehrlichen Situation in Fulda konnte bereits eine Vielzahl an möglichen Maßnahmenansätzen und -vorschlägen mit Blick auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrs in Fulda gesammelt werden.



Der weitere Ablauf des VEP-Prozesses sieht für die kommenden Monate den Abschluss der Bestandsanalyse sowie die Bearbeitung des Bausteins „Zielformulierung / Prognose / Szenarien“ vor, der wichtige Weichenstellungen für die zukünftige Ausrichtung der Verkehrsplanung und -politik Fuldas beinhaltet. Daran schließt sich ab Frühjahr 2017 der Baustein „Handlungsfelder / Maßnahmenkonzept“ an; hier wird es um die Umsetzung, d.h. die Festlegung und Priorisierung von konkreten Maßnahmen und Projekten in den nächsten Jahren gehen. Voraussichtlich im Sommer 2017 wird hierzu ein zweites Bürgerforum stattfinden, um über Maßnahmenideen und -vorschläge zu diskutieren und bei Bedarf Anpassungen und Ergänzungen vorzunehmen. Der Beschluss des VEP ist für Ende 2017 vorgesehen.

Die Stadt Fulda sowie die mit den Planwerken betrauten Büros *Planersocietät* und *Gertz Gutsche Rümenapp* (beide für den VEP zuständig) sowie *Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH* und *R+T Ingenieure für Verkehrsplanung* (beide für den NVP zuständig) bedanken sich bei allen Beteiligten für die konstruktive Beteiligung und die vielen Beiträge.

Anlage 10.1.1.II

Öffentlichkeitsbeteiligung

# 1 Beteiligungsprozess

In der Planungspraxis sind verschiedene Beteiligungsformen nicht nur ständiger Begleiter, sondern Grundvoraussetzung konsensfähiger Konzepte. Insbesondere Themen, die den Verkehr betreffen, entfalten einen hohen Willen an Mitsprache und Mitgestaltung bei Bürgerinnen und Bürgern. Vor-Ort-Veranstaltungen wie öffentliche Workshops oder Planungsspaziergänge und -radtouren dienen dazu, dass sich Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit dem Planungsteam und Vertreterinnen und Vertretern der jeweiligen Kommune vor Ort die Probleme ansehen und zusammen in einen kommunikativen Prozess einsteigen, um gemeinsam an Lösungsmöglichkeiten zu arbeiten. In Fulda wurden im Zuge der Bestandsaufnahme mehrere Formate durchgeführt, die im folgenden Kapitel vorgestellt werden.

## 1.1 Öffentlicher Auftakt-Workshop

## 1.2 Planungsradtour

## 1.3 Online-Dialog

Neben den klassischen Beteiligungsformaten wurde in der Erarbeitung des VEPs auch die Möglichkeit der Online-Beteiligung genutzt. Ein Online-Tool half dabei, den Kreis an verschiedenen Beteiligten und damit unterschiedlichen Meinungen zu erhöhen. Hintergrund dessen ist, dass speziell junge Personen oftmals in *Vor-Ort-Veranstaltungen* unterrepräsentiert sind. Auch gehen viele Meldungen in unterschiedlichen Beteiligungsformaten unter oder sind zu speziell, um in solchen größeren Rahmen thematisiert zu werden. Durch unterstützende Online-Tools haben Bürgerinnen und Bürger auf interaktiven Karten die Möglichkeit, ihre Anregungen, Wünsche oder Kritik direkt in Karten zu verorten. Im Falle des VEPs Fulda gab es zwischen Oktober und Dezember 2016 die Möglichkeit, sich zu den Themen *Fußverkehr, Radverkehr, Pkw-Verkehr, Parken, Schwerlastverkehr* sowie *ÖPNV* online zu äußern. Wo gibt es Probleme? Wo sind Lücken im Fuß- und Radwegenetz? Wo werden Gefahren gesehen? Welche Gebiete sind nicht gut an den Bus angebunden? Genauso sollte ermittelt werden, wo Fulda gut aufgestellt ist und wo diese Stärken noch ausgebaut werden können. Dabei gab es neben der Verortung und einer Beschreibung der einzelnen Anregungen die Möglichkeit, Fotos oder eigene Ideen und Collagen an die jeweiligen Beiträge anzuheften. Zudem konnten im *Facebook-Prinzip* einzelne Anregungen mit einem „finde ich auch“ oder „finde ich nicht“ ergänzt werden. Insgesamt wurden in der Online-Beteiligung für den Verkehrsentwicklungsplan Fulda innerhalb von knapp zwei Monaten an die 600 Anregungen auf der Plattform hinterlassen und über 2.000 Mal

*geliked* oder eben nicht – sogar eigene Entwurfsplanungen sind durch die Bürgerinnen und Bürger auf diese Weise vorgestellt worden. Ebenfalls kamen mehrere ausführliche Rückmeldungen per Post und auf elektronischen Weg per E-Mail.

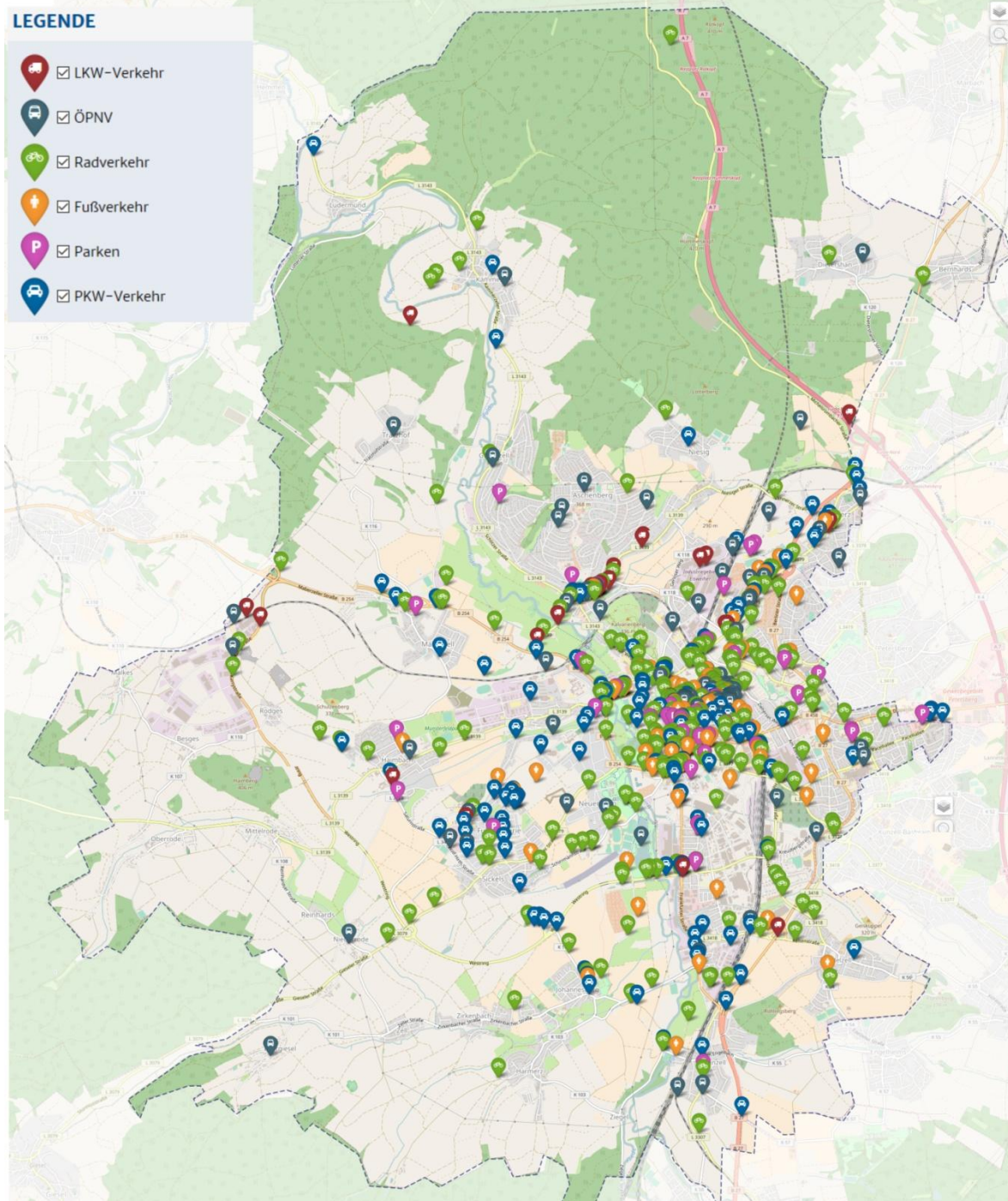
Die eingegangenen Rückmeldungen wurden zunächst einzeln durchgegangen, um die Relevanz für den Verkehrsentwicklungsplan zu prüfen. Häufig ergeben Rückmeldungen einen direkten Handlungsbedarf, beispielsweise wenn Beschilderung fehlerhaft, beschädigt oder entwendet ist. Diese Rückmeldungen wurden der Stadt Fulda zur Verfügung gestellt, damit sie an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden können. Die gesamte Menge an Rückmeldungen gibt jedoch deutliche Hinweise auf Missstände und Wünsche seitens der Fuldaer Bevölkerung.

Insgesamt entfielen mit 43 % die meisten der Rückmeldungen auf den Radverkehr, gefolgt von 25 % auf den Pkw-Verkehr, 13 % auf den ÖPNV und 10 % auf den Fußverkehr sowie 6 % auf das Themenfeld Parken und 3 % auf den Lkw-Verkehr. Beachtet werden muss dabei, dass viele Rückmeldungen nicht auf ein Verkehrsmittel beschränkt sind. So haben wildparkende Pkw zwangsläufig etwas mit Beeinträchtigungen für andere Verkehrsteilnehmer zu tun. Bei der Analyse wurde jedoch versucht, die Nutzersicht herauszufiltern und sie dementsprechend den Themenfeldern zuzuordnen. Die – auch im Hinblick auf ihre *Likes* – wichtigsten Themen waren Schließung von Netzlücken im Radverkehr sowie eine sichere Führung im Radverkehr. Ebenfalls wurde das Versperren der Wege für Fußgänger und Radfahrer durch parkende Fahrzeuge angeprangert, was in den jeweiligen Gebieten auf einen erhöhten Bedarf an Stellplätzen schließen lässt. Eng damit zusammenhängend ist der Wunsch nach Ausweitung weiterer Zonen für Anwohnerparken sowie Verkehrsberuhigung und komplette Wegnahme des motorisierten Verkehrs zugunsten reiner Fußgängerzonen. Im Folgenden wird ein Überblick hinsichtlich der jeweiligen Verkehrsträger gegeben.

In diesem Kapitel werden die Rückmeldungen der Teilnehmenden des Online-Dialogs zusammengefasst und bilden eine wertvolle Ergänzung zur parallelen Bestandsanalyse der Gutachter. Eine Vielzahl der Rückmeldungen bezog sich auf Missstände, die durch verschiedene Ämter oder Institutionen behoben werden können und im engeren Sinne *nicht VEP-relevant* sind. Dies können beispielsweise Hinweise auf Vandalismusschäden sein, die nicht direkter Bestandteil des VEPs sind, jedoch an die zuständigen Ämter weitergeleitet worden sind.



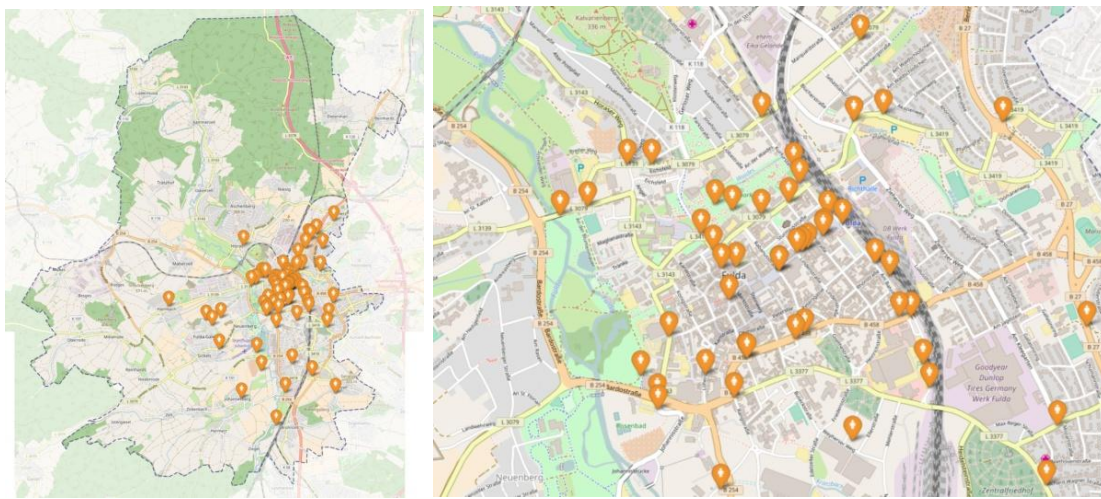
Abbildung 1: Vollständige Ideenkarte



### 1.3.1 Fußverkehr

Circa 13 % der Anregungen betreffen direkt den Fußverkehr. Dazu muss beachtet werden, dass auch zahlreiche Anmerkungen anderer Verkehrsträger (insbesondere Pkw-Verkehr) unmittelbar mit den Bedingungen des Fußverkehrs in Fulda zusammenhängen, da Fußgänger – ähnlich wie Radfahrer häufig durch negative Auswirkungen anderer Verkehrsträger (Pkw, Lkw, Bus) beeinträchtigt werden. Deutlicher Schwerpunkt der Anmerkungen und Ideen für den Fußverkehr ist aufgrund der dortigen hohen Fußgänger-Frequenz das Fuldaer Stadtzentrum, jedoch finden sich auch vereinzelte Anmerkungen in den weiteren Stadtteilen.

**Abb. 1 & 2: Rückmeldungen Fußverkehr**



#### *Fehlende oder zu schmale Gehwege*

Häufiger Kritikpunkt sind fehlende oder zu schmale Gehwege – insbesondere in den äußeren Stadtteilen, wo es in den Ortskernen häufig nur wenige richtige Gehwege gibt – etwa in Sickels oder Galerie. Aber auch im innerstädtischen Bereich gibt es zahlreiche Straßen, in denen Fußgänger durch schmale Gehwege eingeschränkt sind. Dies wird zudem in Straßen verschärft, in denen Hinweisschilder und Werbetafeln die Gehwegbreiten so weit verringern, dass Wege vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen nicht mehr passierbar sind. Im Innenstadtbereich ist dieses Problem laut der Teilnehmenden am Online-Dialog schwerpunktmäßig in der Kurfürstenstraße sowie entlang des Ziehersers Wegs zu finden, aber auch in den Fußgängerzonen, wo es zwar keine gesonderten Gehwege gibt, aber jedoch zahlreiche Werbeaufsteller und Kundenstopper. Anderswo fehlen straßenbegleitende Gehwege komplett.

#### *Fehlende Querungsmöglichkeiten im Innenstadtbereich*

An einigen Stellen, insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen, werden Defizite hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten benannt. Der Mangel an Querungsmöglichkeiten wird deutlich durch eine



hohe Anzahl des *wilden* Querens, was vornehmlich an Orten geschieht, an denen generell eine hohe Fußgänger-Frequenz herrscht. Ein Schwerpunkt dafür ist die Leipziger Straße, wo neben einer hohen Bevölkerungsdichte auch durch die Hochschule viel Fußverkehr erzeugt wird. Weitere Orte mit hoher Querungsnachfrage und bislang ohne geeignete Möglichkeiten sind Verbindungen zwischen dem Stadtschloss und der Innenstadt. Dort gibt es zwar teilweise Querungen, jedoch der Abstand für die Frequenz sowie den Bedarf für Fußgänger zu hoch ist. Ein weiterer häufig genannter Querungsinfrastruktur-Mangel lässt sich an dem Punkt Petersberger Straße / Am Bahnhof finden. Hier queren viele Personen *wild*, die zum Bahnhof gelangen möchten. Gepaart mit einem schlechten Wegezustand für Fußgänger entlang der Straße Am Bahnhof und hoher Geschwindigkeiten des MIVs ergibt sich eine durchaus schlechte Situation für Fußgänger. Ebenfalls in der Innenstadt gelegen ist keine Querungsmöglichkeit entlang der Dalbergstraße im Bereich des Neubaus der Fläche Am Florentor trotz zahlreicher Nutzungen vorhanden.

#### *Unsichere Querungsmöglichkeiten (Grünpfeil-Problematik)*

Unsichere Querungsmöglichkeiten ergeben sich laut vieler Einträge oftmals aus dem Grünpfeil, der in Fulda häufig zu finden ist und mit welchem Konflikte zwischen dem MIV und dem Fuß-(und auch Rad-)Verkehr verbunden sind. Kritische Stellen sind dabei die Ecke Brauhausstraße / Dalbergstraße, da viele Fußgänger aufgrund des dortigen Supermarkts queren und von abbiegenden Fahrzeugen übersehen werden können. Fahrzeuge biegen ebenfalls häufig mit wenig Rücksicht auf Fußgänger aus Richtung Lehnerz in die Daimler-Benz-Straße hinein, wo aufgrund des vorhandenen Grünpfeils oftmals nur kurz gestoppt wird. Ebenfalls führt der Grünpfeil im Kreuzungsbereich Kurfürstenstraße / Heinrich-von-Bibra-Platz sowie Rangstraße / Von-Schildeck-Straße zu gefährlichen Kommunikationsproblemen zwischen dem MIV und *schwächeren* Verkehrsteilnehmern.

#### *Schaltung Fußgängerampel Grünphase zu kurz*

Mehrfach wird angemerkt, dass die Grünphasen an Lichtsignalanlagen zu kurz sind und ein Überqueren durch langsame Verkehrsteilnehmer oftmals mit Unsicherheiten verbunden ist. Dies wird vor allem am Heinrich-v.-Bibra-Platz sowie am Punkt Brauhausstraße / Dalberkstraße verortet.

#### *Unsicheres Schulumfeld*

Häufig wird das Umfeld von Schulen als für Fußgänger unsicher bezeichnet. Dies gilt in den genannten Fällen vor allem für Schulkinder, die durch parkende Fahrzeuge, ein allgemein hohes Verkehrsaufkommen durch elterliche Bring- und Abholdienste und durch fehlende bzw. zu weit entfernte Querungsmöglichkeiten nicht ausreichend geschützt sind (v.a. Bardoschule und Winfriedschule).

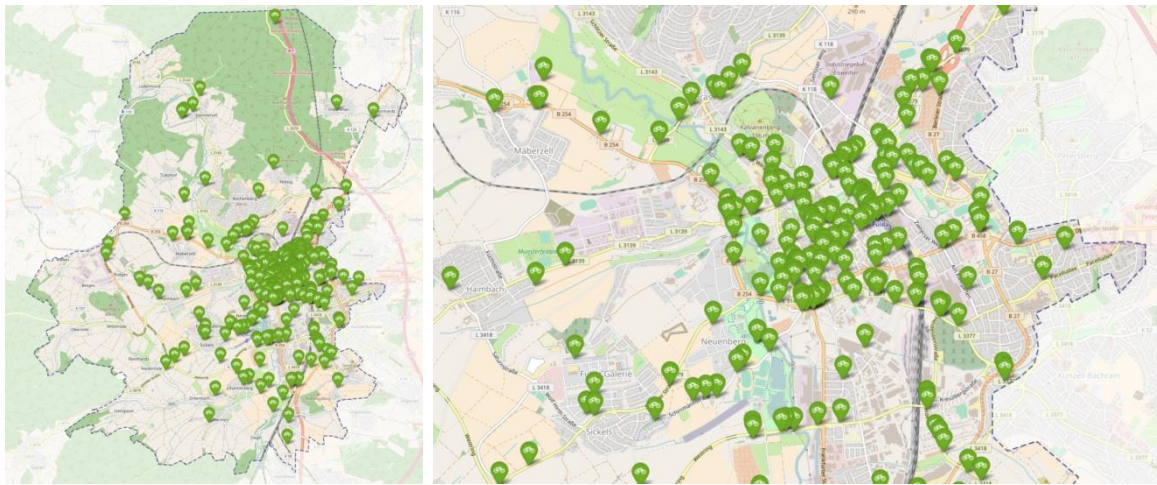
#### *Wunsch nach reinen Fußgängerzonen*

Vielfache Wünsche gibt es, die von Fußgängern hochfrequentierten Geschäfts- und Gastronomiebereiche in reine Fußgängerzonen umzuwandeln und insbesondere das Parken im Sinne einer höheren Fußgängerfreundlichkeit einzuschränken oder gänzlich zu entfernen. Diese Wünsche bestehen vor allem für die Friedrichstraße, Teile der Königstraße sowie der Löherstraße. Auch für eine (unterbrechungsfreie) Fußgängerzone entlang der Bahnhofstraße bestehen entsprechende Wünsche. Bezüglich der Bahnhofstraße ist es zudem eine vielfach *gelikte* Idee, dass die querenden Straßen zu Shared Space-Bereichen ausgebaut werden.

### 1.3.2 Radverkehr

Mit 229 Anmerkungen entfallen mehr als ein Drittel aller Anmerkungen des Online-Dialogs auf den Radverkehr. Diese konzentrieren sich – ähnlich wie beim Fußverkehr – vor allem in der Innenstadt, jedoch gibt es auch zahlreiche punktuelle Anregungen oder Hinweise auf Verbesserungen in den äußeren Stadtteilen.

**Abb. 3 & 4: Rückmeldungen Radverkehr**



#### *Fehlende Radwege und Netzlücken*

Die meisten Anregungen beziehen sich auf fehlende Radwege oder einzelne Abschnitte, auf denen der vorhandene Radweg unterbrochen ist oder gar nicht weitergeführt wird. Vor allem entlang des Horaser Wegs wünschen sich viele Teilnehmende des Online-Dialogs einen begleitenden Radweg. Lücken im Radwegenetz werden vor allem entlang der Künzeller Straße bemängelt. Als eine fehlende überregionale Radverbindung wird der Fernradweg entlang der Bahntrasse Richtung Süden genannt, welcher laut vielen Meinungen ausgebaut und asphaltiert werden sollte.

### *Abstellmöglichkeiten und Leihräder*

Am Bahnhof herrscht neben einem Mangel an Abstellanlagen auch der Wunsch nach mehr Leihfahrrädern. Zudem werden die vorhandenen Abstellanlagen auch hinsichtlich ihres Zustands sehr häufig kritisiert. Hier besteht der Wunsch nach modernen und zeitgemäßen Abstellanlagen. Auch an weiteren Punkten um die Fußgängerzonen der Innenstadt herum werden fehlende Abstellanlagen bemängelt. Bezüglich der vorhandenen Leihfahrräder besteht der Wunsch nach einem nicht nur an den Bahnhof gebundenen Systems. Zudem führt die geringe Anzahl der dortigen Räder dazu, dass die Nutzung kaum verlässlich möglich ist, da die vorhandenen Fahrräder häufig komplett entliehen sind.

### *Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern*

Aus Radfahrer-Sicht sind es vor allem Konflikte mit dem fließenden und ruhenden Verkehr, die sich in den Anmerkungen finden lassen. Zwischen Maberzell und Gläserzell wird häufig bemängelt, dass der dortige Radweg unerlaubt von Pkw genutzt wird. Ebenfalls kommt es fast stadtübergreifend vor, dass vorhandene Radwege von parkenden oder haltenden Pkw (und Lieferverkehren) versperrt werden. Dieses Problem wurde von den Teilnehmenden des Online-Dialogs auch häufig unter der Kategorie Parken einsortiert und ist in der Summe eines der häufigsten Ärgernisse.

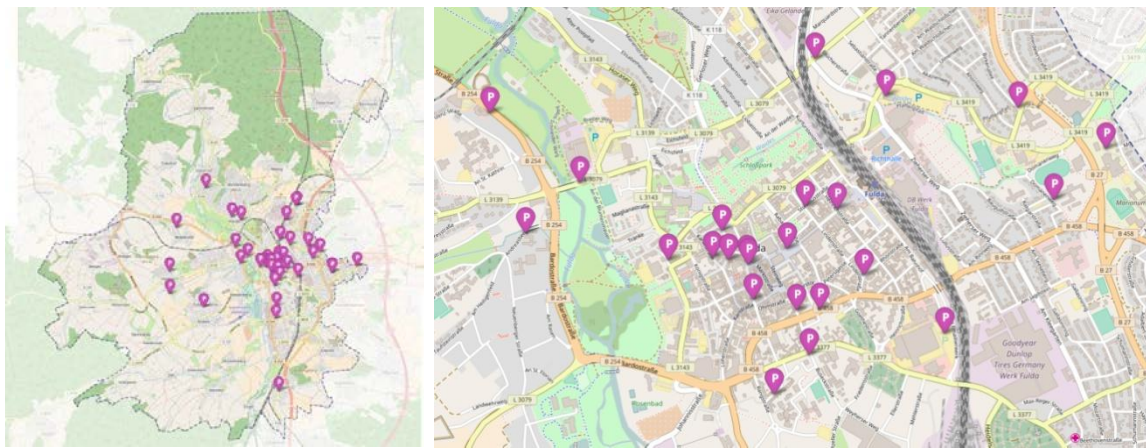
### *Sicherheit*

Eng verknüpft mit den Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern ist die Sicherheit der Radfahrer. Bei den vorhandenen Radverkehrsführungen mit Schutzstreifen werden die zu schnell fahrenden motorisierten Fahrzeuge und mangelnde Rücksicht seitens der Fahrer häufig genannt. Dies ist vor allem entlang der Leipziger Straße der Fall, da dort aufgrund der Hochschule neben dem hohen MIV-Verkehr auch ein hohes Radverkehrs-Aufkommen herrscht. Ein weiterer Schwerpunkt mangelnder Sicherheit ist die Mackenrodstraße. Hier überlagern sich Unsicherheiten mit häufig zu schnell fahrenden und dicht überholenden Pkw und Lkw und einem allgemein schlechten Zustand der vorhandenen Radinfrastruktur. Auch an verschiedenen Kreuzungen bestehen durch fehlende Infrastruktur und mangelnde Rücksicht seitens des MIVs schlechte Voraussetzungen für Radfahrer. Häufig genannte Schwerpunkte sind dabei die Kreuzungsbereiche Am Kleegarten / Petersberger Straße sowie Schloßstraße / Rabanusstraße. Ebenfalls ist fehlender Winterdienst ein Thema für die Rad fahrenden Fuldaer. Dieses Problem lässt sich eher außerhalb des Innenstadtkerns feststellen, etwa entlang der Radverbindung zwischen Bronnzell und der Kernstadt.

### 1.3.3 Ruhender Verkehr (Parken)

Das Themenfeld Ruhender Verkehr (Parken) ist häufig zusammenhängend mit anderen Themen und taucht in verschiedener Form in vielen Anmerkungen auf. Zugeparkte Geh- und Radwege sind somit Themen den Fuß- und Radverkehr betreffend, deuten aber in den jeweiligen Verortungen auf einen erhöhten Parkdruck hin. Eng damit verbunden ist der Wunsch nach Ausweisung von Anwohnerparken. Die Rückmeldungen zum Ruhenden Verkehr betreffen ebenfalls schwerpunktmäßig die Innenstadt, jedoch sind diese auch außerhalb der Innenstadt in Teilen relevant. Hier ist es vor allem das jeweilige Umfeld der Schulen, in denen es zu Konflikte durch haltende und parkende Pkw kommt.

**Abb. 5 & 6: Rückmeldungen Ruhender Verkehr (Parken)**



#### *Wildparken*

Das Parken auf Geh- und Radwegen wird häufig gemeinsam mit dem Wunsch nach stärkerem ordnungsrechtlichen Durchgreifen verbunden und ist dominierend in den Anmerkungen in diesem Themenfeld. Gleichsam deutet dies auf einen hohen Parkdruck in den jeweiligen Bereichen hin. Darunter fallen Straßen wie die Mainstraße, Zeppelinstraße, Wörthstraße sowie die Leipziger Straße. Auch im unmittelbaren Umfeld der Hochschule ist dieses Problem für die Teilnehmenden am Online-Dialog stark erkennbar. Ein hohes Fußgänger- und Radfahrer-Aufkommen trifft auf einen gleichzeitig hohen Bedarf an Parkraum für Bewohner der umliegenden Quartiere sowie Studierende und Angehörige der Hochschule.

#### *Anwohnerparken*

**Betroffen sind durch hohen Parkdruck durch nutzungsbezogene Parkende oftmals Anwohner, die auf diese Parkplätze angewiesen sind.** Schwerpunkte, an denen der Wunsch nach Ausweisung und Ausweitung von Anwohnerparken bestehen, sind beispielsweise die Dr. Dietz-Straße sowie die Pacelliallee und die angesprochene Umgebung der Hochschule. In der Fuldaer Innenstadt besteht der Wunsch nach einem Anwohnerparkplatz für die Bewohner des Gebiets am Löhertor.

Zudem besteht im mehrfach Bereich Finanzamt/Landgericht/Amtsgericht der Wunsch nach Parkraum für die dortarbeitenden Personen.

#### *Wunsch nach Beibehaltung von günstigem Parkraum vs. Parksuchverkehr in der Innenstadt*

Vielfach besteht der Wunsch, dass der bestehende günstige Parkraum beibehalten und gesichert werden soll. Auch im Bereich Ochsenwiese wird der dortige vorhandene Parkraum seitens der Teilnehmenden am Online-Dialog als positiv empfunden. Gleichzeitig wird seitens Vieler bemängelt, dass sich Fußgänger (und Radfahrer) in der Innenstadt dem MIV *unterordnen* müssen. Dies wird vielfach durch Beeinträchtigungen durch parkende Pkw und den damit verbundenen starken Parksuchverkehr begründet. Schwerpunkt dieses Problems ist entlang der Friedrichstraße und ihren Parallelstraßen, aber auch im Bereich Rhönstraße und Nikolausstraße.

#### *Parken im Schulumfeld*

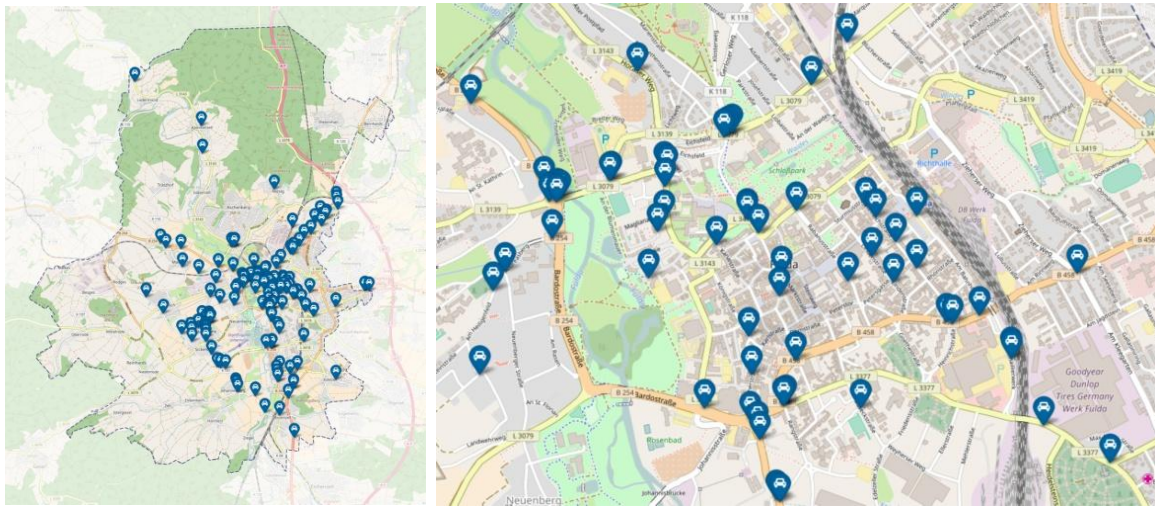
Das Parken im Umfeld von Grundschulen und weiterführenden Schulen führt zu zahlreichen Problem und lässt sich ebenfalls im Online-Dialog klar ablesen. Im Umfeld der Grundschulen werden die Bring- und Abholbewegungen der Eltern kritisiert, die für Anwohner und für die Kinder selber störend und teils auch gefährlich sind. Entlang der weiterführenden Schulen sind es vor allem die parkenden Lehrer und Schüler, die in Konflikt mit dem Parkraumbedarf der dortigen Anwohner stehen. Schwerpunkt dieses Problems ist das Schulzentrum zwischen Petersberger und Magdeburger Straße.

### **1.3.4 Pkw-Verkehr**

Der Pkw-Verkehr ist ein stadtumfassendes Thema und dies lässt sich auch in den Rückmeldungen im Online-Dialog ablesen. Ein Viertel aller Rückmeldungen zeigen die hohe Relevanz des Themas, welche sich in unterschiedlichen Themenbereichen widerspiegelt. Ebenso vielschichtig sind die Verortungen. Schwerpunkte der Rückmeldungen verlagern sich hier eher auf die Leipziger Straße und Niesiger Straße als Ausfallstraße sowie den Westring.



**Abb. 7 & 8: Rückmeldungen Pkw-Verkehr**



### *Rücksichtsloses Fahrverhalten*

Eine Vielzahl der Rückmeldungen bezieht sich auf rücksichtsloses Verhalten seitens der Pkw-Fahrer, welches wiederum Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern hat. Vor allem entlang der Leipziger Straße zwischen Bahnstrecke und Hochschule werden zu hohe Geschwindigkeiten festgestellt. Ebenfalls wird vielerorts die Missachtung von Rotlicht sowie Einbahnstraßen bemängelt. Analog zum Parken wird auch hier nach einem deutlich höheren ordnungsrechtlichen Vorgehen gewünscht.

### *Verkehrsberuhigung*

Weite Teile des Fuldaer Nebenstraßennetzes sind verkehrsberuhigt. In den äußeren Stadtteilen gibt es dahingehend laut Aussagen im Online-Dialog noch Nachholbedarf. Ein Beispiel dafür ist die Maidornstraße in Kämmerzell, wo ein Wunsch nach einem verkehrsberuhigten Bereich besteht. Es gibt auch den Wunsch, in bereits verkehrsberuhigten Bereichen oder Tempo-30-Bereichen weitere Maßnahmen zu ergreifen, damit die dortigen Höchstgeschwindigkeiten auch in der Praxis eingehalten werden. So sind weitere temporeduzierende Maßnahmen in der Moltkestraße gewünscht, da es dort durch zu schnell fahrende Pkw und eines hohen Fußverkehrsaufkommens häufig zu brenzligen Situationen kommt. Ähnliche Wünsche gibt es beispielsweise für den Wallweg im Stadtteil Kohlhaus.

### *Verkehrsaufkommen Innenstadt*

Das hohe Verkehrsaufkommen in der Fuldaer Innenstadt wird verkehrsmittelübergreifend als negativ empfunden. Pkws mindern somit als Verursacher durch Parksuchverkehr die Qualität der Innenstadt für viele Teilnehmende des Online-Dialogs. Auch abseits des Parkens und Parksuchverkehr mindern Fahrzeuge die Qualität der Innenstadt. So ist es in der Bahnhofstraße ein häufig genannter

Misstand, dass die dortigen Taxen in hoher Anzahl auftreten und in Konflikt zu dem hohen Fußgängeraufkommen stehen. Auch hier besteht der Wunsch nach Einrichtung einer verkehrsbefreiten Fußgängerzone.

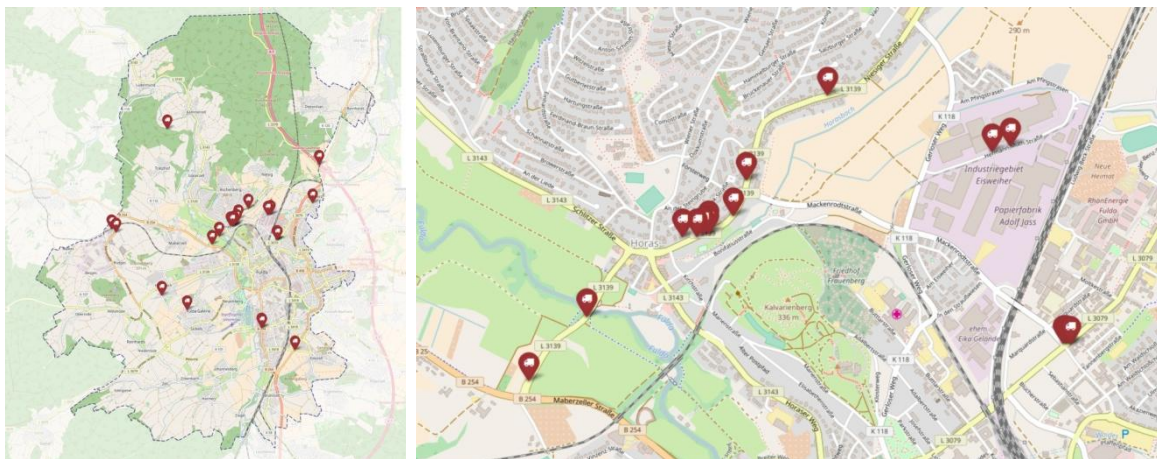
### Prüfaufträge

Hinsichtlich des Pkw-Verkehrs werden seitens der Teilnehmenden eine Vielzahl von Prüfaufträgen formuliert, die in verschiedener Form in den Verkehrsentwicklungsplan einfließen. Eine größere Maßnahme ist die Reaktivierung der Münsterfeldallee zur Entlastung des Stadtteils Haimbach. Daneben gibt es viele punktuelle Maßnahmen, welche die Wegnahme von Abbiege-Beziehungen, Verbesserung von Linksabbiegen oder Optimierung von Ampelschaltungen beinhalten. **Beispielhaft ist die häufig mit *finde ich auch* versehene Maßnahme der Wegnahme des Linksabbiegers L3418 auf die B254, da aktuell die dortige Brücke stark durch linksabbiegende Fahrzeuge überlastet ist.** Die nach Norden fahrenden Fahrzeuge müssten dann den geringen Umweg über den Bronnzeller Kreisel nehmen. Diese Maßnahmen und weitere Vorschläge und Einzelmaßnahmen werden im vorhandenen Modell geprüft und an zuständige Stellen in der Stadt Fulda weitergeleitet.

### 1.3.5 Lkw-Verkehr

Die Rückmeldungen zum Lkw-Verkehr fallen mit einem Anteil von 3 % an den gesamten Rückmeldungen am niedrigsten aus. Allerdings lässt sich durch die geringe Anzahl eine deutliche Differenzierung der Rückmeldungen zu.

**Abb. 9 & 10: Rückmeldungen Lkw-Verkehr**



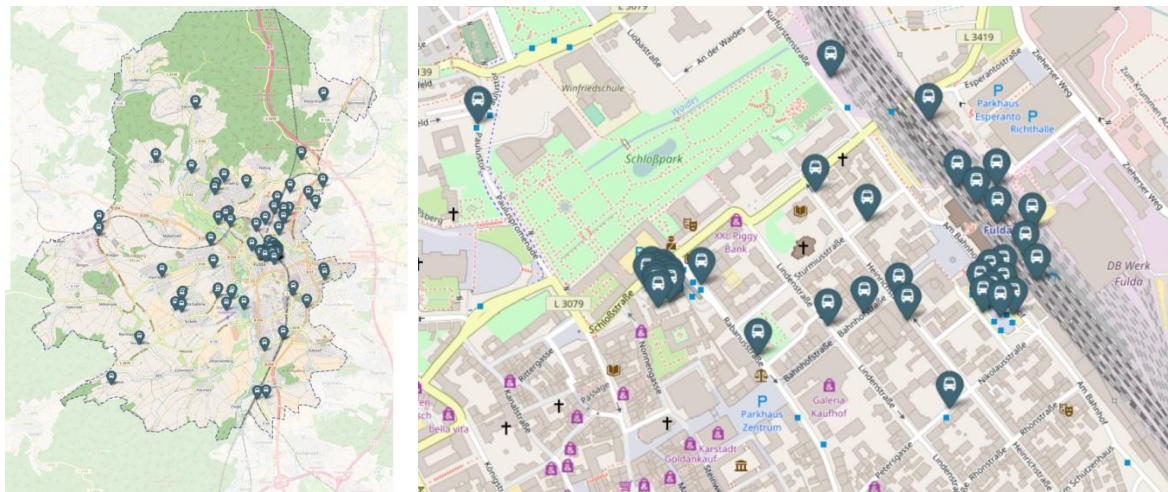
Die Rückmeldungen zum Lkw-Verkehr beziehen sich vornehmlich auf die Niesiger Straße und sind daher im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern klar verortbar. Entlang der Niesiger Straße fühlen sich viele Anwohner stark durch das dortige Lkw-Aufkommen beeinträchtigt und bemängeln neben der vielen Lkw sowohl den Lärm, als auch mangelnde Verkehrssicherheit. Ähnliches – wenn auch in weitaus geringer Anzahl – lässt sich entlang der Leipziger Straße feststellen.

Weitere Anmerkungen beziehen sich vor allem auf Durchfahrtsverbote einzelner Straßen oder Straßenabschnitte. Diese sind in Haimbach (Saturnstraße) sowie in Galerie (Paul-Klee-Straße) seitens vieler Teilnehmender gewünscht.

### 1.3.6 ÖPNV

Auf das Thema Öffentlicher Personennahverkehr entfallen 13 % der Rückmeldungen, was ebenfalls für eine hohe Relevanz spricht. Auch hier gibt es generelle Aussagen, Wünsche und Anregungen (meist zu geringe Taktung oder mangelhafte Anschlussqualität betreffend), die zumeist an den beiden ÖPNV-Knotenpunkten in der Innenstadt und am Bahnhof verortet wurden sowie punktuelle Mängel an verschiedenen Haltestellen. Sämtliche Rückmeldungen werden an die beteiligten Büros der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans übermittelt und werden im Rahmen dessen weiter verfolgt.

**Abb. 11 & 12: Rückmeldungen ÖPNV**



*Wichtig ist es nun, im nächsten Schritt die Bürgerinnen und Bürger, die sich online beteiligt haben, nicht zu verlieren, sondern Sie über verschiedene Wege über die weiteren Prozesse zu informieren und sie vielleicht auch für andere weitere Formate im Beteiligungsprozess zu gewinnen.*



**Anhörung Öffentlichkeit (18.06. - 15.07.2018)** (Redaktionsschluss: 04.09.2018)

<b>Eingabe Nr.</b>	<b>lfd. Nr.</b>	<b>Eingabe / Thema Entwurfskapitel</b>	<b>Prüfergebnis / Bewertung</b>	<b>Beschluss-empfehlung</b>
001	001.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienbezeichnungen verbessern	Die Bezeichnungen im NVP-Entwurf beziehen sich auf die Planungslinien/-korridore. Im Rahmen der Umsetzung werden die künftigen Buslinien weiterhin mit Nummern versehen.	Die Buslinien werden auch künftig nummeriert.
	001.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Verbesserung der Taktzeiten	Der Entwurf des NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien integriert werden.	Der Anregung wird im Kapitel 4 "Anforderungsprofil" des NVP-Entwurfs bereits entsprochen und soll in der Angebotskonzeption (s. Kapitel 6) möglichst umfassend umgesetzt werden.
	001.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Einsatz von Schnellbussen	Die Angebotskonzeption setzt einen Schwerpunkt auf die Verdichtung des Angebots im nachfragestarken Kernbereich der Stadtregion. Schnellbusse wären hier ein zusätzliches Angebot, für das derzeit keine ausreichende Wirtschaftlichkeit gesehen wird.	Kenntnisnahme
002	002.1	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.

003	003.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Verlängerung der SVZ-Bedienung Fr + Sa bis 2:00 Uhr, dabei Linien zusammenlegen	Die Angebotskonzeption beinhaltet freitags und samstags die Ausweitung der SVZ-Bedienung bis 1:00 Uhr (letzte Zugankunft aus Frankfurt), danach wird eine durchgängige Nachtbedienung mit AST im 60 Min.-Takt angestrebt. Eine Zusammenlegung von Linien soll möglichst vermieden werden, weil dies aus Kundensicht zu längeren Fahrtzeiten und Umwegfahrten führt.	Es soll ein möglichst attraktives AST-Angebot für die Nachtstunden entwickelt werden. Das AST-Angebot soll in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen erarbeitet werden.
	003.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienbezeichnungen verbessern	Die Bezeichnungen im NVP-Entwurf beziehen sich auf die Planungslinien/-korridore. Im Rahmen der Umsetzung werden die künftigen Buslinien weiterhin mit Nummern versehen.	Die Buslinien werden auch künftig nummeriert.
	003.3	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> H "Ellerstraße" / Schülerverkehr	Die LNG Fulda und die Gemeinde Künzell haben im Rahmen der Fortschreibung des NVP für den Landkreis Fulda eine Neuorientierung der Regionalbuslinien im Bereich Künzell vorgenommen. Zur Gewinnung gemeinsamer Synergieeffekte und dichter Taktfolgen war deshalb auch eine Anpassung von Stadtbuslinien, u.a. der Buslinie 5, erforderlich. Eine ganztägige Schleifenfahrt über den Weyhser Weg würde dabei zahlreiche Umwegfahrten bewirken. In der Angebotskonzeption werden die Verbindungen zwischen Künzell und der Heinrich-von-Bibra-Schule deshalb vollständig neu geordnet. Die Belange des Schülerverkehrs werden im Rahmen des Umsetzungskonzepts berücksichtigt. Unabhängig von den Anforderungen des Schülerverkehrs wird eine verkehrssichere Gestaltung der Haltestelle Ellerstraße angestrebt.	Kenntnisnahme

	003.4	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> 20 Min.-Takt in HVZ + 40 Min.-Takt in SVZ bei starken Linien	Das 15-/30-/60-Minuten-Taktsystem ermöglicht eine gute Abstimmung mit dem SPNV und Regionalbus. Es entspricht auch dem geplanten Hessen-Takt und führt im Gegensatz zum 20/40 Min.-Takt zu einem übersichtlichen Fahrplan mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten. Für eine weitergehende Taktverdichtung wird derzeit kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis gesehen.	Die Taktsystematik 15/30/60 Min. soll als Grundlage der Fahrplangestaltung beibehalten werden.
	003.5	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Weiterführung der Linie ab Bimbach bis Malkes in SVZ	In der SVZ bildet die Anbindung mit AST-Linien den Mindeststandard für Malkes. Die Möglichkeit einer Busbedienung in der SVZ wird im Umsetzungskonzept geprüft.	Kenntnisnahme
004	004.1	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf + Kapitel 6.13 Schülerverkehr:</u> Einsatz größerer Busse auf starken Linien bzw. zu Schulzeiten mehr Fahrten anbieten, z.B. im 20 Min.-Takt	Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.	Kenntnisnahme
005	005.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung auf 15/20 Min.-Takt in HVZ und 40 Min.-Takt in SVZ	Das 15-/30-/60-Minuten-Taktsystem ermöglicht eine gute Abstimmung mit dem SPNV und Regionalbus. Es entspricht auch dem geplanten Hessen-Takt und führt im Gegensatz zum 20/40 Min.-Takt zu einem übersichtlichen Fahrplan mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten. Für eine weitergehende Taktverdichtung wird derzeit kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis gesehen.	Die Taktsystematik 15/30/60 Min. soll als Grundlage der Fahrplangestaltung beibehalten werden.

	005.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung bzw. Zusatzfahrten zumindest in der Mittagszeit	Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.	Kenntnisnahme
006	006.1	Baustellenbedingte Umleitung der Linie 7	Temporäre baustellenbedingte Änderungen des Linienweges/des Fahrplans werden vom Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde geplant und operativ betreut. Sie sind insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
	006.2	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Generell Einsatz größerer Busse	Durch die Angebotskonzeption wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf verbleibende dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden.	Kenntnisnahme

	006.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung bzw. Zusatzfahrten in der Zeit zw. 13-16 Uhr, evtl. Schnellbusse einsetzen	Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfungsauftrag im NVP enthalten.	Kenntnisnahme
007	007.1	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Einsatz größerer Busse auf den Linien 1, 2, 3, 6, 7, 9	Durch die Angebotskonzeption wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf verbleibende dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden.	Kenntnisnahme
	007.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Einsatz eines reinen Stadtbusses / Bedienung Altstadt, Emaillierwerk etc.	Mit den Haltestellen "Stadtschloss", "Dom", "R.-Kircher-Str.", "Am Rosengarten", "Löhertor", "Brauhausstraße", "Peterstor" und "Universitätsplatz" ist die Innenstadt gut erschlossen. Eine weitergehende dichtere Erschließung mit Linienbussen ist aufgrund der Ausbaustandards der Straßen nicht möglich.	Kenntnisnahme
	007.3	Einrichtung Stadtrundfahrt an Sa + So	Der NVP beschreibt die Mindeststandards im Linienverkehr mit Bussen. Die Einführung von ergänzenden touristischen Buslinien ist nicht Bestandteil des Linienverkehrs. Der NVP trifft hierzu keine Aussagen. Mit dem Linienbusverkehr können aber alle wesentlichen touristischen Ziele der Stadt erreicht werden.	Nicht NVP-relevant

	007.4	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung zw. 12-17 Uhr	Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.	Kenntnisnahme
008	008.1	<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Preissenkung in allen Preisklassen?	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen in Kooperation mit der LNG Fulda sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Gespräche mit dem RMV dahingehend aufgenommen werden, das Tarifangebot für die Stadtregion Fulda attraktiver zu gestalten.

008.2	<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Einführung Kurzstreckenticket? (5 Haltestellen)	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen in Kooperation mit der LNG Fulda sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Gespräche mit dem RMV dahingehend aufgenommen werden, das Tarifangebot für die Stadtregion Fulda attraktiver zu gestalten.
008.3	<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Einführung 10er-Karte?	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen in Kooperation mit der LNG Fulda sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Gespräche mit dem RMV dahingehend aufgenommen werden, das Tarifangebot für die Stadtregion Fulda attraktiver zu gestalten.
008.4	<u>Kapitel 4.13 Vertrieb und Marketing:</u> Mehr Fahrscheinautomaten? (z.B. an End-H, Umsteige-H)	Fahrscheinautomaten sind ein Vertriebskanal im ÖPNV, der jedoch vergleichsweise teuer, vandalismusanfällig und wartungsintensiv ist. Daher wird dieser Vertriebskanal nur an bedeutsamen und nachfragestarken Haltestellen oder an Haltestellen mit einem höheren Aufkommen an Fahrgästen ohne Zeitfahrkarten eingesetzt. Im Rahmen der Haltestellenkategorisierung wird u.a. auch geprüft, an welchen Haltestellen künftig dieser Vertriebskanal vorgehalten werden soll.	Kenntnisnahme

	008.5	<u>Kapitel 4.13 Vertrieb und Marketing:</u> Bessere Ansagen in den Bussen (z.B. Umsteigemöglichkeiten)	Im NVP ist u.a. vorgesehen, dass Informationsangebot für den Fahrgast allgemein zu prüfen und auszuweiten. Hierzu gehört neben der Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen auch eine Verbesserung des Informationsangebotes in den Linienbussen. Hierzu bedarf es einer Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen.	Kenntnisnahme
	008.6	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktfolgen verdichten zw. 7-8:15, 12:30-15:30	Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.	Kenntnisnahme
	008.7	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Einsatz größerer Busse für mehr Komfort und Sicherheit	Durch die Angebotskonzeption wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf verbleibende dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden.	Kenntnisnahme



009	009.1	<u>Kapitel 4.14 Schülerverkehr +</u> <u>Kapitel 6.13 Schülerverkehr:</u> Mehr Fahrten in den Schulzeiten zur Reduzierung von Wartezeiten und Abbau von Überfüllungen	Die geplanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption führen in vielen Bereichen der Stadtregion Fulda zu einer Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten und kommen damit auch dem Berufs- und Ausbildungsverkehr zu Gute. Gemäß dem Anforderungsprofil kann der Taktfahrplan durch zusätzliche bedarfsgerechte Angebote im Berufs- und Ausbildungsverkehr ergänzt werden. Auf verbleibende Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z. B. mit Einsatzwagen reagiert werden. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen.	Kenntnisnahme
	009.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienbezeichnungen verbessern	Die Bezeichnungen im NVP-Entwurf beziehen sich auf die Planungslinien/-korridore. Im Rahmen der Umsetzung werden die künftigen Buslinien weiterhin mit Nummern versehen.	Die Buslinien werden auch künftig nummeriert.

010	010.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Mehr Fahrten in der Mittagszeit, damit Busse nicht so voll sind bzw. größere Busse einsetzen	Die geplanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption führen in vielen Bereichen der Stadtregion Fulda zu einer Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten und kommen damit auch dem Berufs- und Ausbildungsverkehr zu Gute. Gemäß dem Anforderungsprofil kann der Taktfahrplan durch zusätzliche bedarfsge-rechte Angebote im Berufs- und Ausbildungs-verkehr ergänzt werden. Auf verbleibende Überlastungen einzelner Fahrten soll nach-fragegerecht, z. B. mit Einsatzwagen reagiert werden. Der Einsatz und die Fahrplangestalt-ung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrs-unternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerver-kehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten. Für eine weitergehende generelle Taktver-dichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen.	Kenntnisnahme
011	011.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Reduzierung der Taktfolge von 30 Min. auf 15/20 Min. in HVZ und von 60 Min. auf 30/40 Min. in SVZ	Das 15-/30-/60-Minuten-Taktsystem ermöglicht eine gute Abstimmung mit dem SPNV und Regionalbus. Es entspricht auch dem geplanten Hessen-Takt und führt im Gegensatz zum 20/40 Min.-Takt zu einem übersichtlichen Fahrplan mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten. Für eine weitergehende Taktverdichtung wird derzeit kein aus-reichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis gesehen.	Die Taktsystematik 15/30/60 Minuten soll als Grundlage der Fahrplangestaltung beibehalten werden.
	011.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> SVZ am Fr + Sa noch mehr verlängern	Die Angebotskonzeption beinhaltet freitags und samstags die Ausweitung der SVZ-Bedienung bis 1:00 Uhr (letzte Zugankunft aus Frankfurt), danach wird eine Nachtbedienung mit AST ange-strebt.	Kenntnisnahme

012	012.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienbezeichnungen verbessern	Die Bezeichnungen im NVP-Entwurf beziehen sich auf die Planungslinien/-korridore. Im Rahmen der Umsetzung werden die künftigen Buslinien weiterhin mit Nummern versehen.	Die Buslinien werden auch künftig nummeriert.
	012.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung zw. 13-16 Uhr auf 20 Min.	Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.	Kenntnisnahme
	012.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Bedienung SVZ bei Linien nach Petersberg / Künzell bis 2:00 Uhr verlängern, da kein AST	Die Ausgestaltung des ÖPNV im Bereich der Gemeinden Petersberg und Künzell fällt in die Zuständigkeit der LNG Fulda in Abstimmung mit den beiden Gemeinden. Dies betrifft auch die Frage, ob ein AST angeboten wird.	Nicht NVP-relevant
	012.4	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> FR. + Sa. in SVZ Linien zu einer Ringlinie zusammenlegen, um Kosten zu sparen	Für das Stadtgebiet Fulda gibt es seit vielen Jahren im Anschluß an die HVZ bzw. SVZ das ergänzende Angebot in Form des Anruf-Sammel-Taxi. Im Landkreis Fulda gibt es Rufbus-Angebote. Beide Angebote sollen gemäß den Nahverkehrsplänen von Stadt und Landkreis Fulda ausgeweitet werden. Mit diesen bedarfsorientierten, flexiblen und direkteren Angeboten ist die Einrichtung von zeitraubenden Ringlinien entbehrlich.	Kenntnisnahme

013	013.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Bedienung der Brüsseler Straße mit Linienbussen soll entfallen	Zur Umsetzung der Mindeststandards gemäß Kapitel 4 "Anforderungsprofil" ist weiterhin die Bedienung der Brüsseler Straße erforderlich. Ansonsten wären die Zu- und Abgänge zu den nächstgelegenen Haltestellen zu weit.	Die Bedienung der Brüsseler Straße mit Linienbussen wird beibehalten.
014	014.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung von 30 auf 20 Min. und von 60 auf 30-40 Min in HVZ, zumindest 12-16 Uhr	Das 15-/30-/60-Minuten-Taktsystem ermöglicht eine gute Abstimmung mit dem SPNV und Regionalbus. Es entspricht auch dem geplanten Hessen-Takt und führt im Gegensatz zum 20/40 Min.-Takt zu einem übersichtlichen Fahrplan mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten. Für eine weitergehende Taktverdichtung wird derzeit kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis gesehen.	Die Taktsystematik 15/30/60 Minuten soll als Grundlage der Fahrplangestaltung beibehalten werden.
	014.2	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
015	015.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Nach 1:00 Uhr noch AST anbieten	Die Angebotskonzeption sieht für das AST-Angebot eine Verbesserung durch Ausweitung der Bedienungszeiten insgesamt vor. Ob eine tägliche Bedienung im AST auch nach 1:00 nachts angeboten werden kann, wird im Rahmen der Umsetzungsplanung noch geprüft.	Das AST-Angebot für die nachfrageschwachen Zeiträume außerhalb von HVZ/SVZ soll attraktiver gestaltet werden.

	015.2	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
016	016.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Beibehaltung der jetzigen Linie 9	Die Ausgestaltung des ÖPNV im Bereich der Gemeinde Petersberg fällt in die Zuständigkeit der LNG Fulda in Abstimmung mit der Gemeinde Petersberg. Dies betrifft auch die Frage, ob eine direkte Verbindung zwischen Petersberg Kernort und Klinikum angeboten wird.	Kenntnisnahme
017	017.1	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.

	017.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Verdichtete Takte am Morgen und am Mittag (Berufs- und Schulzeiten)	Die geplanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption führen in vielen Bereichen der Stadtregion Fulda zu einer Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten und kommen damit auch dem Berufs- und Ausbildungsverkehr zu Gute. Gemäß dem Anforderungsprofil kann der Taktfahrplan durch zusätzliche bedarfsgerechte Angebote im Berufs- und Ausbildungsverkehr ergänzt werden. Auf verbleibende Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z. B. mit Einsatzwagen reagiert werden. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen.	Kenntnisnahme
018	018.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienbezeichnungen verbessern	Die Bezeichnungen im NVP-Entwurf beziehen sich auf die Planungslinien/-korridore. Im Rahmen der Umsetzung werden die künftigen Buslinien weiterhin mit Nummern versehen.	Die Buslinien werden auch künftig nummeriert.
	018.2	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.

	018.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Verdichtete Takte am Mittag (dichter als 30/60 Min.), ggfl. Schnellbusse zusätzlich	Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.	Kenntnisnahme
019	019.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienführung Linie 3 ab Zirkenbach verkürzen (über Westring)	Auf Wunsch der südwestlichen Stadtteile soll die Linie 3 über den Westring und direkt zum ZOB geführt werden. Die Planungslinie H setzt dies um.	Kenntnisnahme
020	020.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Inbetriebnahme der Haltestelle "Käthe-Kollwitz-Straße" gewünscht	Die Angebotskonzeption (s. Kapitel 4) sieht eine Ausweitung der ÖPNV-Bedienung in der Fulda Galerie vor. Im Rahmen der Umsetzung wird die Haltestelle "Käthe-Kollwitz-Straße" dann in Betrieb genommen.	Die Haltestelle "Käthe-Kollwitz-Straße" soll mit Umsetzung des vorgesehenen ÖPNV-Angebotes in der Fulda Galerie in Betrieb genommen werden.
021	021.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung, Ist-Angebot zu unattraktiv	Der Entwurf des NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien mit einbezogen werden.	Der Anregung wird im Kapitel 4 "Anforderungsprofil" des NVP-Entwurfs bereits entsprochen und soll in der Angebotskonzeption (s. Kapitel 6) möglichst umfassend umgesetzt werden.

021.2	<u>Kapitel 4.9 Haltestellen + Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> unattraktive Haltestellen / "Arme-Leute-Haltestellen", z.B. H "Brauhausstraße" = schlechte Aufenthalts-/Wartequalität	Im Rahmen des städtischen Aus- und Umbauprogramms zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen wird auch die Ausstattung der Haltestellen verbessert, so dass sich die Aufenthaltsqualität an der Haltestelle verbessert. Dies ist jedoch ein kontinuierlicher Prozess.	Kenntnisnahme
021.3	<u>Kapitel 4.9 Haltestellen + Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> fehlende DFI-Anzeigen an Haltestellen, "sofort"-Anzeige zu lang	Die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen soll fortgesetzt werden. Über die DFI-Anzeigen erhält der Fahrgast Echtzeit-Informationen zur Abfahrtszeit oder Hinweise zu Betriebsstörungen etc.. Die Anzeige "sofort" wird überprüft.	Kenntnisnahme
021.4	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung werktags auf 15 Min./an So. + Feiertagen 30 Min.-Takt	Der Entwurf des NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien integriert werden. Für weitergehende Taktverdichtungen wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen.	Der Anregung wird im Kapitel 4 "Anforderungsprofil" des NVP-Entwurfs bereits entsprochen und soll in der Angebotskonzeption (s. Kapitel 6) möglichst umfassend umgesetzt werden.
021.5	<u>Kapitel 4.1 Allgemeines:</u> ÖPNV einfach, unkompliziert und günstig machen, ÖPNV macht keinen Gewinn, aber ist Gewinn für Gesellschaft + Umwelt	Die fortschreitende Digitalisierung des ÖPNV ermöglicht künftig einen einfachen, unkomplizierten Zugang bei aktuellerer Informationslage. Hierzu tragen u.a. die Ausstattung der Haltestellen mit DFI-Anzeigen in Echtzeit oder auch digitale Vertriebskanäle und WLAN-Angebote bei. Das E-Ticketing ermöglicht kundenspezifischere Tarife und eine einfache Abrechnung für Stammkunden.	Kenntnisnahme



022	022.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Keine Direktverbindung Aschenberg - Bahnhof, für Pendler zu lange wg. Umweg über Stadtschloss und Standzeit dort, besser über Mackenrodtstraße-Wörthstraße-Zieherser Weg	Eine Beschleunigung der Verbindung Aschenberg - Bahnhof wird in der Angebotskonzeption durch eine Verkürzung der Standzeiten am Stadtschloss erzielt. Eine direkte Linienführung vom Aschenberg zum ZOB wird in Abstimmung mit anderen Planungslinien in der Umsetzungsplanung geprüft.	Kenntnisnahme
	022.2	<u>Kapitel 3.3.12 Schienenpersonennahverkehr:</u> Neue Bahnhalte in Höhe nördlich des BÜ Marienstraße + IP West zwecks Direktverbindung zum Bahnhof	Die Organisation des SPNV fällt in die Zuständigkeit des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, das Thema ist insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
023	023.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.5 Rahmenkonzeption HVZ:</u> Abschaffung Rendezvous-System an Stadtschloss + ZOB, da zu zeitaufwendig	Das bisherige Rendezvous-System wird in der Angebotskonzeption großenteils aufgegeben, die Standzeiten am Stadtschloss sollen verkürzt werden.	Kenntnisnahme
	023.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Kurzgetakteten Shuttlebus zwischen Stadtschloss und ZOB einsetzen, dafür dann nur noch die nötigsten Linien über beide Stops führen	Stadtschloss und ZOB sind die mit Abstand nachfragestärksten Haltestellen, die Angebotskonzeption sieht daher für alle Linien Direktverbindungen zu beiden Haltestellen vor. Die Einrichtung eines Shuttle-Busses wäre durch notwendige Umsteigevorgänge und damit längerer Fahrtzeit aus Kundensicht nicht attraktiver und würde zudem zusätzliche Kosten verursachen.	Die Notwendigkeit eines Shuttle-Busses zwischen Stadtschloss und ZOB wird nicht gesehen und soll deshalb nicht eingerichtet werden.
024	024.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung (mehr als 1-2x/Std.) oder Schnellbusse einführen	Der Entwurf des NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien integriert werden. Für weitergehende Taktverdichtungen oder den Einsatz von Schnellbussen wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen.	Der Anregung wird im Kapitel 4 "Anforderungsprofil" des NVP-Entwurfs bereits entsprochen und soll in der Angebotskonzeption (s. Kapitel 6) möglichst umfassend umgesetzt werden.

024.2	<p><u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u>          Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda</p>	<p>Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.</p>	<p>Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.</p>
024.3	<p><u>Kapitel 4.13 Vertrieb und Marketing:</u>          Mehr Fahrkartenautomaten aufstellen (wo viele Busse fahren, z.B. Stadtschloss, Ellerstraße, Uniplatz, Am Schützenhaus, Am Seeseberg, Marianum)</p>	<p>Fahrscheinautomaten sind ein Vertriebskanal im ÖPNV, der jedoch vergleichsweise teuer, vandalismus anfällig und wartungsintensiv ist. Daher wird dieser Vertriebskanal nur an bedeutsamen und nachfragestarken Haltestellen oder an Haltestellen mit einem höheren Aufkommen an Fahrgästen ohne Zeitfahrkarten eingesetzt. Im Rahmen der Haltestellenkategorisierung wird u.a. auch geprüft, an welchen Haltestellen künftig dieser Vertriebskanal vorgehalten werden soll.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
024.4	<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.5 Rahmenkonzeption HVZ:</u>          In SVZ Busse um Minute 30 in die Stadt, um Minute 00 nach draußen fahren lassen = bessere Anbindung an ZOB + Zug</p>	<p>Im Umsetzungskonzept wird eine möglichst optimale Abstimmung mit dem SPNV, insbesondere den RE-Zügen von/nach Frankfurt, angestrebt</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
024.5	<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u>          Fr. + Sa. letzter Bus ins Dorf um 2:00 Uhr</p>	<p>Die Angebotskonzeption beinhaltet freitags und samstags die Ausweitung der SVZ-Bedienung bis 1:00 Uhr (letzte Zugankunft aus Frankfurt), danach wird eine Nachtbedienung mit AST angestrebt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

025	025.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.5 Rahmenkonzeption HVZ:</u> Standzeiten am Stadtschloss sind für eine Zwischen-Haltestelle zu lang, werden vom Fahrpersonal oft nicht eingehalten, deshalb oftmals noch länger, teilweise werden dadurch Anschlüsse am Bahnhof verpasst oder nur knapp erreicht, Pausen woanders organisieren	Das Anforderungsprofil sowie die Angebotskonzeption sehen eine Reduzierung der Standzeiten am Stadtschloss vor.	Kenntnisnahme
	025.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Busse fahren teilweise zu früh los in den Randbereichen, dann oftmals lange Wartezeiten auf nächsten Bus (60 Min.)	Grundsätzlich ist vom Fahrpersonal der Fahrplan exakt einzuhalten. Dies ist aus unterschiedlichen Gründen nicht immer möglich und führt deshalb zu Verspätungen. Eine zu frühe Abfahrt an Haltestellen ist nicht zulässig und zu vermeiden. Wenn ein solcher Fall jedoch vorkommt, sollte dies dem Verkehrsunternehmen konkret gemeldet werden, damit entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Fälle getroffen werden können.	Nicht NVP-relevant
	025.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Sonntagsbedienung morgens früher beginnen und abends länger	Eine Ausweitung der Betriebszeit in der SVZ ist Bestandteil der Angebotskonzeption	Kenntnisnahme
	025.4	<u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf + Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Ungebührliches Verhalten von Busfahrern (respektlos, frech, meckern etc. gegenüber Schülern)	Wenn ein solcher Fall vorkommt, sollte dies dem Verkehrsunternehmen konkret gemeldet werden, damit entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Vorfälle getroffen werden können.	Nicht NVP-relevant
026	026.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Einführung Planungslinie C3 ins Gewerbegebiet Lehnerz sinnvoll wg. wachsenden Mitarbeiterzahlen, Einbeziehung der Schichtwechselzeiten gegen 6:00 + 22:00 Uhr	Kapitel 6.4 enthält einen Verweis auf die Berücksichtigung von Schichtwechselzeiten. In wie weit dies konkret möglich ist, muss im Rahmen der Umsetzungsplanung geprüft werden.	Kenntnisnahme

027	027.1	<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Tarife zu teuer, Tarifstaffelung sinnvoll, es fehlt ein Kurzstreckentarif, z.B. von Niesig nach Horas oder Lidl	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen in Kooperation mit der LNG Fulda sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Gespräche mit dem RMV dahingehend aufgenommen werden, das Tarifangebot für die Stadtregion Fulda attraktiver zu gestalten.
028	028.1	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda + Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Zeitversatz im Fahrplan zwischen Linie 3 und Regionalbahn bezüglich Bimbach einführen	Aufgrund der sehr unterschiedlichen Fahrzeiten von Bus und Regionalbahn zwischen Bimbach und Bahnhof/ZOB ist ein Zeitversatz nur eingeschränkt möglich. Im Rahmen der Umsetzungsplanung wird geprüft, ob ein Zeitversatz herstellbar ist.	Kenntnisnahme
	028.2	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda + Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Kürzere Standzeit an H "Bimbach Feuerwehrhaus" einführen bzw. Pausenzeit anders regeln/ Verkürzung der Fahrtzeit	Auf Grund der langen Fahrzeit, der geplanten Verkürzung der Standzeiten am Stadtschloss und der Linienführung in Bimbach ist eine Verkürzung der Standzeit voraussichtlich nicht umsetzbar. Im Rahmen der Umsetzungsplanung wird dies noch geprüft.	Kenntnisnahme

	028.3	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Busse fahren teilweise zu früh ab in Bimbach	Grundsätzlich ist vom Fahrpersonal der Fahr-plan exakt einzuhalten. Dies ist aus unterschied-lichen Gründen nicht immer möglich und führt deshalb zu Verspätungen. Eine zu frühe Abfahrt an Haltestellen ist nicht zulässig und zu ver-meiden. Wenn solch ein Fall jedoch vorkommt, sollte dies dem Verkehrsunternehmen konkret gemeldet werden, damit entsprechende Maß-nahmen zur Vermeidung weiterer Fälle getroffen werden können.	Kenntnisnahme
	028.4	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es fehlt eine Direktverbindung zw. IP West und Maberzell/Bimbach (z.B. Umstieg von Linie 3 in Maberzell, dadurch auch Anschluss IP West von ZOB schneller)	Eine Beschleunigung der Verbindung vom ZOB zum IP-West wird mit Planungslinie J vorgenom-men. Für eine zusätzliche regelmäßige Anbind-ung des IP-West an die Planungslinie K wird keine ausreichende Nachfrage gesehen. Für die Schichtwechselzeiten können zusätzliche Di-rektverbindungen sinnvoll sein, dies ist dann gesondert zu prüfen.	Kenntnisnahme
029	029.1	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda:</u> Buslinie von Neuhof nach Fulda	Die Organisation von regionalen bzw. lokalen Buslinien im Landkreis Fulda fällt in die Zu-ständigkeit der LNG Fulda bzw. des RMV, insofern ist das Thema nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
030	030.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienbezeichnungen verbessern	Die Bezeichnungen im NVP-Entwurf beziehen sich auf die Planungslinien/-korridore. Im Rah-men der Umsetzung werden die künftigen Bus-linien weiterhin mit Nummern versehen.	Die Buslinien werden auch künftig nummeriert.
	030.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Verkürzung der Taktzeiten	Der Entwurf des NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien integriert werden.	Der Anregung wird im Kapitel 4 "Anforderungsprofil" des NVP-Entwurfs bereits entsprochen und soll in der Angebotskonzeption (s. Kapitel 6) möglichst umfassend umgesetzt werden.

	030.3	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
031	031.1	<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Kurzstreckenticket erforderlich	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen in Kooperation mit der LNG Fulda sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Gespräche mit dem RMV dahingehend aufgenommen werden, das Tarifangebot für die Stadtregion Fulda attraktiver zu gestalten.
032	032.1	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda + Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linie 5 in Pilgerzell in der SVZ bis in die Wernastraße fahren lassen	Die Ausgestaltung des ÖPNV im Bereich der Gemeinde Künzell fällt in die Zuständigkeit der LNG Fulda in Abstimmung mit der Gemeinde, insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
	032.2	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda + Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linie 7 in Engelhelms öfters bis in die Ringstraße fahren lassen	Die Ausgestaltung des ÖPNV im Bereich der Gemeinde Künzell fällt in die Zuständigkeit der LNG Fulda in Abstimmung mit der Gemeinde, insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant

	032.3	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
033	033.1	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda + Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> ÖPNV-Erschließung in Petersberg Kerngemeinde auf Eisenacher Straße und Umfeld erweitern	Die Ausgestaltung des ÖPNV im Bereich der Gemeinde Petersberg fällt in die Zuständigkeit der LNG Fulda in Abstimmung mit der Gemeinde, insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
034	034.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Rasche Anbindung des Westteils der Fulda Galerie mit den Haltestellen "Käthe-Kollwitz-Straße" und "Westfriedhof"	Für den Bereich der Fulda Galerie ist im NVP vorgesehen, auch den westlichen Teil an den ÖPNV anzubinden. Hierbei werden dann auch die Haltestellen "Käthe-Kollwitz-Straße" und "Westfriedhof" in Betrieb genommen. Ob dies bereits zum Fahrplanwechsel 2018/2019 möglich ist, hängt von den städtischen Gremienbeschlüssen sowie der Umsetzungsplanung ab.	Kenntnisnahme
035	035.1	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda + Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Keine ÖPNV-Bedienung in Petersberg im Bereich Dillenroth, Eisenacher Straße etc.	Die Ausgestaltung des ÖPNV im Bereich der Gemeinde Petersberg fällt in die Zuständigkeit der LNG Fulda in Abstimmung mit der Gemeinde, insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant

	035.2	<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Preisniveau ist zu hoch, so keine neuen Fahrgäste zu gewinnen	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen in Kooperation mit der LNG Fulda sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Gespräche mit dem RMV dahin gehend aufgenommen werden, das Tarifangebot für die Stadtregion Fulda attraktiver zu gestalten.
036	036.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Buslinie 8 zwischen H Am Roten Rain und Marianum soll bestehen bleiben	Die Ausgestaltung des ÖPNV im Bereich der Gemeinde Petersberg fällt in die Zuständigkeit der LNG Fulda in Abstimmung mit der Gemeinde, insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
037	037.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Mehr fahren in einer Stunde (3-4x)	Der Entwurf des NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien mit einbezogen werden.	Kenntnisnahme
	037.2	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Grössere Busse einsetzen, ggfls. Route dafür anpassen	Durch die Angebotskonzeption wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf verbleibende dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden.	Kenntnisnahme



	037.3	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
	037.4	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda + Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Fahrplanabstimmung mit den Regionalbuslinien zur Taktverdichtung	Der Entwurf des NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien mit einbezogen werden.	Kenntnisnahme
038	038.1	<u>Kapitel 3.3.12 Schienenpersonennahverkehr:</u> Prüfung zusätzlicher Haltepunkte im Schienenverkehr, z.B. Kaiserwiesen/Kohlhaus, IP West, Hochschule/Eisweiher	Die Organisation des SPNV fällt in die Zuständigkeit des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, das Thema ist insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
039	039.1	<u>Kapitel 6.5.1 Rahmenkonzeption SVZ + Kapitel 6.6 Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung:</u> In den Abendstunden nach 22 Uhr Linien zusammenlegen oder eine Rundbus-Linie erstellen (Kosteneinsparung)	Für das Stadtgebiet Fulda gibt es seit vielen Jahren im Anschluß an die HVZ bzw. SVZ das ergänzende Angebot in Form des Anruf-Sammel-Taxi. Im Landkreis Fulda gibt es Rufbus-Angebote. Beide Angebote sollen gemäß den Nahverkehrsplänen von Stadt und Landkreis Fulda ausgeweitet werden. Mit diesen bedarfsorientierten, flexiblen und direkteren Angeboten ist die Einrichtung von zeitraubenden Ringlinien entbehrlich.	Kenntnisnahme

	039.2	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
040	040.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Letzte Busabfahrten um 23:30 Uhr ab Stadtschloss/Freitags um 01:30 Uhr	Eine Ausweitung der Betriebszeit in der SVZ ist Bestandteil der Angebotskonzeption	Kenntnisnahme
	040.2	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
041	041.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Bedienungslücke Linie 6 zwischen 07:15 und 08:15 Uhr schließen, stattdessen 15 Min.-Takt	Bei der Umsetzung der Angebotskonzeption sind die Fahrpläne aller Buslinien durch das Verkehrsunternehmen zu überarbeiten bzw. neu aufzustellen. Hierbei sollen Bedienungslücken möglichst vermieden werden. Angesichts der zahlreichen Verbindungen im Bus- und Schienennetz können unter Umständen jedoch nicht alle Anschlüsse hergestellt werden. Evtl. können weitere Anschlüsse im Rahmen von Schüler-Verstärkerfahrten hergestellt werden.	Kenntnisnahme

	041.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Sonntagsbedienung morgens früher beginnen	Eine Ausweitung der Betriebszeit in der SVZ ist Bestandteil der Angebotskonzeption	Kenntnisnahme
	041.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Ringlinie einführen	Die Angebotskonzeption setzt einen Schwerpunkt auf die Verdichtung des Angebots im nachfragestarken Kernbereich der Stadtregion. Für eine ergänzende Ringlinie wird derzeit keine ausreichende Wirtschaftlichkeit gesehen.	Kenntnisnahme
	041.4	<u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Bequeme Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder	Die Fahrradmitnahme in den Stadtbuslinien soll grundsätzlich während der gesamten Bedienungszeiten in der HVZ/SVZ möglich sein. In Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und Nachfrage durch Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. kann die Mitnahme von Fahrrädern jedoch ausgeschlossen werden.	Die Fahrradmitnahme in Bussen der Stadtbuslinien soll während der Bedienungszeiten HVZ/SVZ grundsätzlich möglich sein. Bei entsprechender Nachfrage haben Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. Vorrang, eine Fahrradmitnahme kann dann ausgeschlossen werden. Genaueres ist in den Besonderen Beförderungsbestimmungen des Verkehrsunternehmens festzulegen.
042	042.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Verbindung zwischen Aschenberg und Tegut an der B254 schaffen	In der Angebotskonzeption wird die Verbindung zwischen dem Aschenberg, dem Stadtteilzentrum Horas und der Innenstadt wesentlich verbessert. Für eine zusätzliche direkte Verbindung zum Einzelhandelsstandort B 254 wird keine ausreichende Nachfrage gesehen.	Kenntnisnahme

043	043.1	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
	043.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung bei Linien 1-9 (mehr Fahrten pro Stunde)	Der Entwurf des NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien integriert werden.	Der Anregung wird im Kapitel 4 "Anforderungsprofil" des NVP-Entwurfs bereits entsprochen und soll in der Angebotskonzeption (s. Kapitel 6) möglichst umfassend umgesetzt werden.
	043.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Verlängerung der Bedienungszeit Mo-Do + So bis 23:30 und Fr + Sa bis 01:30 Uhr	Die Ausweitung der Betriebszeit in der SVZ ist Bestandteil der Angebotskonzeption.	Kenntnisnahme
044	044.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung von 30 auf 20 Minuten und von 60 auf 40 Minuten	Das 15-/30-/60-Minuten-Taktsystem ermöglicht eine gute Abstimmung mit dem SPNV und Regionalbus. Es entspricht auch dem geplanten Hessen-Takt und führt im Gegensatz zum 20/40 Min.-Takt zu einem übersichtlichen Fahrplan mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten. Für eine weitergehende Taktverdichtung wird derzeit kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis gesehen.	Die Taktsystematik 15/30/60 Minuten soll als Grundlage der Fahrplangestaltung beibehalten werden.

	044.2	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
045	045.1	<u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Bushaltestelle "Antoniusheim" umbenennen in "antonius"	Die Bezeichnung "antonius" wird nicht befürwortet, weil die Namensgebung keinen räumlichen Bezug aufweist und auch den üblichen Auswahlkriterien zur Bezeichnung von Haltestellen nicht entspricht.	Die Haltestelle "Antoniusheim" soll in "An St. Kathrin", alternativ in "Antonius Campus" umbenannt werden.
046	046.1	<u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Bushaltestelle "Antoniusheim" umbenennen in "antonius"	Die Bezeichnung "antonius" wird nicht befürwortet, weil die Namensgebung keinen räumlichen Bezug aufweist und auch den üblichen Auswahlkriterien zur Bezeichnung von Haltestellen nicht entspricht.	Die Haltestelle "Antoniusheim" soll in "An St. Kathrin", alternativ in "Antonius Campus" umbenannt werden.
047	047.1	<u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Bushaltestelle "Antoniusheim" umbenennen in "antonius"	Die Bezeichnung "antonius" wird nicht befürwortet, weil die Namensgebung keinen räumlichen Bezug aufweist und auch den üblichen Auswahlkriterien zur Bezeichnung von Haltestellen nicht entspricht.	Die Haltestelle "Antoniusheim" soll in "An St. Kathrin", alternativ in "Antonius Campus" umbenannt werden.
048	048.1	<u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Bushaltestelle "Antoniusheim" umbenennen in "antonius"	Die Bezeichnung "antonius" wird nicht befürwortet, weil die Namensgebung keinen räumlichen Bezug aufweist und auch den üblichen Auswahlkriterien zur Bezeichnung von Haltestellen nicht entspricht.	Die Haltestelle "Antoniusheim" soll in "An St. Kathrin", alternativ in "Antonius Campus" umbenannt werden.

049	049.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Sonntagsbedienung morgens 1 Std. früher beginnen	Eine Ausweitung der Betriebszeit in der SVZ ist Bestandteil der Angebotskonzeption	Kenntnisnahme
050	050.1	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda + Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Bessere Stadtbusanbindung von Marbach am Wochenende (Sa. Bus länger fahren lassen, So. fehlt jede Bedienung)	Die Ausgestaltung des ÖPNV im Bereich der Gemeinde Petersberg fällt in die Zuständigkeit der LNG Fulda in Abstimmung mit der Gemeinde, insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
051	051.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienbezeichnungen verbessern	Die Bezeichnungen im NVP-Entwurf beziehen sich auf die Planungslinien/-korridore. Im Rahmen der Umsetzung werden die künftigen Buslinien weiterhin mit Nummern versehen.	Die Buslinien werden auch künftig nummeriert.
	051.2	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.

	051.3	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Einsatz größerer Busse, insbesondere in der Morgen- und Mittagszeit	Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitere generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.	Kenntnisnahme
--	-------	---	---	---------------

052	052.1	<u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Bushaltestelle "Antoniusheim" umbenennen in "antoniushaus"	Die Bezeichnung "antoniushaus" wird nicht befürwortet, weil die Namensgebung keinen räumlichen Bezug aufweist und auch den üblichen Auswahlkriterien zur Bezeichnung von Haltestellen nicht entspricht.	Die Haltestelle "Antoniusheim" soll in "An St. Kathrin", alternativ in "Antonius Campus" umbenannt werden.
053	053.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Anbindung der Linie 3 an die Zugverbindung nach Kassel (um 06:16 Uhr morgens), d.h. Vorziehen um ca. 5 Minuten	Im Rahmen der Umsetzungsplanung und in Abstimmung mit anderen Buslinien wird geprüft, inwieweit die Anbindung der Planungslinie H an die RE-Züge Richtung Kassel optimiert werden kann. Auf Grund der zahlreichen Umsteigebeziehungen am ZOB kann eine Anschlussherstellung nicht garantiert werden.	Kenntnisnahme
	053.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Aktivierung der Haltestelle "Käthe-Kollwitz-Straße" ab Fahrplanwechsel 2018/19	Die Angebotskonzeption (s. Kapitel 4) sieht eine Ausweitung der ÖPNV-Bedienung in der Fulda Galerie vor. Im Rahmen der Umsetzung wird die Haltestelle "Käthe-Kollwitz-Straße" dann bedient.	Die Haltestelle "Käthe-Kollwitz-Straße" soll mit Umsetzung des vorgesehenen ÖPNV-Angebotes in der Fulda Galerie in Betrieb genommen werden.
054	054.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Verbindung der Stadtteile Oberrode und Malkes bei der letzten Fahrt auswärts, um auch für Malkes noch eine spätere Nutzung zu ermöglichen	Bei der Umsetzung der Angebotskonzeption sind die Fahrpläne aller Buslinien durch das Verkehrsunternehmen zu überarbeiten bzw. neu aufzustellen. Hierbei wird geprüft, ob bei der letzten Fahrt eine Querverbindung zwischen Malkes und Oberrode möglich ist.	Kenntnisnahme



055	055.1	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
	055.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienbezeichnungen verbessern	Die Bezeichnungen im NVP-Entwurf beziehen sich auf die Planungslinien/-korridore. Im Rahmen der Umsetzung werden die künftigen Buslinien weiterhin mit Nummern versehen.	Die Buslinien werden auch künftig nummeriert.
	055.3	<u>Kapitel 4.13 Vertrieb und Marketing:</u> Bessere Fahrgastinformation im Bus und Ansage Umsteigemöglichkeiten	Im NVP ist u.a. vorgesehen, dass Informationsangebot für den Fahrgast allgemein zu prüfen und auszuweiten. Hierzu gehört neben der Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen auch eine Verbesserung des Informationsangebotes in den Linienbussen. Hierzu bedarf es einer Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen.	Kenntnisnahme
056	056.1	<u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Bushaltestelle "Antoniusheim" umbenennen in "antonius"	Die Bezeichnung "antonius" wird nicht befürwortet, weil die Namensgebung keinen räumlichen Bezug aufweist und auch den üblichen Auswahlkriterien zur Bezeichnung von Haltestellen nicht entspricht.	Die Haltestelle "Antoniusheim" soll in "An St. Kathrin", alternativ in "Antonius Campus" umbenannt werden.
057	057.1	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Berücksichtigung ausreichender Pufferzeiten zwischen den Fahrten zum Abbau von Verspätungen	Das Umsetzungskonzept soll angemessene Wendezeiten berücksichtigen. Längere Fahrstrecken sollen darüber hinaus durch eine Beschleunigung in anderen Bereichen des Netzes kompensiert werden.	Kenntnisnahme

057.2		<p><u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u>  Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda</p>	<p>Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.</p>	<p>Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.</p>
057.3		<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u>  Taktverdichtungen in den Morgen- und Mittagszeiten:  Mo-Fr 7:00-9:00h, 12:30-17:00h  Samstags/Sonntags 10:00-16:00h</p>	<p>Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitere generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

	057.4	<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u>  Evtl. zusätzliche Linien einführen:  X1: Fulda - Ochsenwiese - BBZ - Lehnerz - Steinau/Bernhards  X2: ZOB - Stadtschloss - Richtung Herz-Jesu-Krankenhaus - Niesig - Aschenberg - Horas - Bardoschule - Altstadt über Löhrstraße - Stadtschloss - ZOB  X3: Stadtschloss - ZOB - Gummiwerke - über Heidelbergstraße zur Kreuzbergstr - auf B27 - nach Haltestelle Kaiserwiesen - Edelzell - Engelhelms  X4: Stadtschloss - ZOB - Richtung Klinikum - Künzell - Wiesels - Dirlos - Loheland Schule  X5: ZOB - Stadtschloss - Altstadt - Feuerwehr - Bardoschule - Fulda Galerie - Sickels - Johannesberg - Niederrode - Giesel usw.</p>	In der Angebotskonzeption wird für zahlreiche Bereiche der Stadtregion eine Taktverdichtung vorgenommen. Für ergänzende Linien wird derzeit keine ausreichende Wirtschaftlichkeit gesehen, sie können aber in Einzelfällen im Schüler- oder Berufsverkehr (Schichtwechsel) sinnvoll sein. Eine entsprechende Prüfung muss separat erfolgen.	Kenntnisnahme
058	058.1	<p><u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u>  Beschleunigung bzw. Verkürzung der Linienführung Linie 3 von Johannesberg in die Stadt</p>	Auf Wunsch der südwestlichen Stadtteile soll die Linie 3 über den Westring und direkt zum ZOB geführt werden. Die Planungslinie H setzt diesen Wunsch um.	Kenntnisnahme
059	059.1	<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u>  Schaffung einer Ringlinie in Ergänzung zum sternförmigen Netz, die im Verlauf Petersberg - Künzell - Pilgerzell - Edelzell - Bronnzell - Johannesberg - Sickels - Haimbach - Maberzell - Horas - Aschenberg - Niesig - Lehnerz - Petersberg miteinander verbindet. Wenn der Ring mit Linien entgegengesetzt bedient wird, reduzieren sich die Fahrtzeiten und die Anzahl der Umstiege erheblich. Die Reisezeit steht in einem angemessenen Verhältnis zur Entfernung - dies steigert die Akzeptanz.</p>	Die Angebotskonzeption setzt einen Schwerpunkt auf die Verdichtung des Angebots im nachfragestarken Kernbereich der Stadtregion. Für eine ergänzende Ringlinie wird derzeit keine ausreichende Wirtschaftlichkeit gesehen. Inwieweit die angesprochenen Umstiegsmöglichkeiten tatsächlich attraktiv herstellbar wären, ohne an anderen Stellen Umstiege und Anschlüsse zu verhindern, ist fraglich.	Kenntnisnahme

	059.2	<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Einführung eines Kurzstreckentarifs	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen in Kooperation mit der LNG Fulda sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Gespräche mit dem RMV dahin gehend aufgenommen werden, das Tarifangebot für die Stadtregion Fulda attraktiver zu gestalten.
060	060.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Einrichtung einer neuen Haltestelle an der Sickelser Straße ("freie Strecke")	Der vorgeschlagene Standort für eine zusätzliche Haltestelle in der Sickelser Straße befindet sich im Bereich der "freien Strecke" mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h und einem entsprechend erhöhten Geschwindigkeitsniveau. Ohne umfangreiche Sicherungsmaßnahmen für die Fahrgäste zum Queren der Fahrbahn kann die Anlage einer Haltestelle im genannten Bereich derzeit nicht befürwortet werden. Sollten sich die Randbedingungen positiv entwickeln, wird die Anlage einer neuen Haltestelle geprüft und ggf. geplant.	Die Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Sickelser Straße wird zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt.
061	061.1	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Auf stark befahrenen Linien größere Busse einsetzen, z.B. 1,2,6,7,9	Durch die Angebotskonzeption wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf verbleibende dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden.	Kenntnisnahme

061.2		<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung: In den Schulzeiten / Berufszeiten 6:30-8:30 und 12:30-17:30 die Busse öfter fahren lassen als sonst</p>	<p>Durch die Angebotskonzeption und dem angestrebten 15 Min.-Takt in möglichst weiten Bereichen der Stadtregion wird die Fahrzeugkapazität in vielen Fällen erhöht. Auf dauerhafte Überlastungen einzelner Fahrten soll nachfragegerecht, z.B. mit Einsatzwagen oder größeren Bussen, reagiert werden. Für eine weitergehende generelle Taktverdichtung wird derzeit keine ausreichende Nachfrage gesehen. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.</p>	Kenntnisnahme
061.3		<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Taktverdichtung von 30 auf 20 Minuten und von 60 auf 30-40 Minuten</p>	<p>Das 15-/30-/60-Minuten-Taktsystem ermöglicht eine gute Abstimmung mit dem SPNV und Regionalbus. Es entspricht auch dem geplanten Hessen-Takt und führt im Gegensatz zum 20/40 Min.-Takt zu einem übersichtlichen Fahrplan mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten. Für eine weitergehende Taktverdichtung wird derzeit kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis gesehen.</p>	Die Taktsystematik 15/30/60 Minuten soll als Grundlage der Fahrplangestaltung beibehalten werden.
061.4		<p><u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda</p>	<p>Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.</p>	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.

	061.5	<u>Kapitel 4.13 Vertrieb und Marketing:</u> Verbesserung Informationsangebot an Haltestellen und in den Bussen	Im NVP ist u.a. vorgesehen, dass Informationsangebot für den Fahrgast allgemein zu prüfen und auszuweiten. Hierzu gehört neben der Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen auch eine Verbesserung des Informationsangebotes in den Linienbussen. Hierzu bedarf es einer Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen.	Kenntnisnahme
	061.6	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Linienbezeichnungen verbessern	Die Bezeichnungen im NVP-Entwurf beziehen sich auf die Planungslinien/-korridore. Im Rahmen der Umsetzung werden die künftigen Buslinien weiterhin mit Nummern versehen.	Die Buslinien werden auch künftig nummeriert.
062	062.1	<u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und Intermodale Verknüpfung:</u> Radverkehr fehlt im NVP, sollte ein eigenes Kapitel erhalten	Das Thema "Radverkehr" wird schwerpunktmäßig im Verkehrsentwicklungsplan behandelt. Im NVP ist der Radverkehr nur insoweit berücksichtigt, wie er für den ÖPNV von Relevanz ist, z.B. bei der Fahrradmitnahme in Bussen, bei der Intermodalität oder Abstellanlagen an Haltestellen.	Kenntnisnahme
	062.2	<u>Kapitel 4.14 Schülerverkehr + Kapitel 6.13 Schülerverkehr:</u> Die Anlage 5.11 fehlt	Die Anlage 5.11 wird ergänzt.	Kenntnisnahme
	062.3	Meldeplattform Radverkehr einrichten	Die Meldeplattform Radverkehr ist nicht NVP-relevant. Im Übrigen beteiligt sich die Stadt Fulda bereits seit 2013 an der Meldeplattform Radverkehr.	Nicht NVP-relevant
	062.4	<u>Kapitel 3.3.9 Vertrieb und Marketing:</u> Einrichtung einer "Busschule" für weiterführende Schulen, nicht nur für Grundschüler	Die Möglichkeit der Einrichtung einer "Bus-schule" an weiterführenden Schulen wird im Rahmen der NVP-Umsetzung mit dem Verkehrsunternehmen geprüft.	Kenntnisnahme

062.5	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Einrichtung von "Sammeltaxis" bzw. "Rufbussen" in den Abend-/Nachtstunden	Für das Stadtgebiet Fulda gibt es seit vielen Jahren im Anschluß an die HVZ bzw. SVZ das ergänzende Angebot in Form des Anruf-Sammel-Taxi. Im Landkreis Fulda gibt es Rufbus-Angebote. Beide Angebote sollen gemäß den Nahverkehrsplänen von Stadt und Landkreis Fulda ausgeweitet werden.	Kenntnisnahme
062.6	Steigerung Anteil Radverkehr am Modal Split	Das Thema "Radverkehr" wird schwerpunktmäßig im Verkehrsentwicklungsplan behandelt. Im NVP ist der Radverkehr nur insoweit berücksichtigt, wie er für den ÖPNV von Relevanz ist, z.B. bei der Fahrradmitnahme in Bussen, bei der Intermodalität oder Abstellanlagen an Haltestellen.	Nicht NVP-relevant
062.7	<u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und Intermodale Verknüpfung:</u> Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr	Die Anforderungen an eine Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr sind in Kapitel 4.10 und Kapitel 6.9.2 beschrieben. Insbesondere sollen die Fahrradmitnahme in den Linienbussen und das Angebot an B+R-Anlagen an Haltestellen attraktiver gestaltet und ausgebaut werden.	Kenntnisnahme
062.8	<u>Kapitel 4.11 Fahrzeuge + Kapitel 6.10 Fahrzeuge:</u> Fahrradmitnahme außen am Bus	Im Rahmen der Neuregelung der Fahrradmitnahme soll in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen der Bedarf sowie die technischen Umsetzungsmöglichkeiten geprüft werden.	Kenntnisnahme

	062.9	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda:</u> Mobilitätsumfrage im Landkreis Fulda	Die Durchführung einer Mobilitätsumfrage im Landkreis Fulda fällt in die Zuständigkeit des Landkreises. Die Stadt Fulda hat sich 2013 an der Mobilitätsstudie der TU Dresden "SrV2013 - Mobilität in Städten" beteiligt und nimmt derzeit auch an der Wiederholungserhebung 2018 sowie an der Erhebung des Bundesverkehrsministeriums "MiD 2018" teil. In beiden Erhebungen wird das Mobilitätsverhalten der Bürger umfangreich analysiert.	Nicht NVP-relevant
063	063.1	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Halten nach Anforderung ermöglichen, z.B. ab 21:00 Uhr	Die Gestaltung des Linienverkehrs in Form von "hop-on-hop-off-Verkehren" kann aus Gründen der Verkehrssicherheit und des allgemeinen innerstädtischen Verkehrsablaufes nicht befürwortet werden. Zu beachten sind dabei auch versicherungsrechtliche Fragestellungen (Haftungsfrage bei Unfällen etc.).	Die Möglichkeit des Ein- und Aussteigens in Form des "hop-on-hopp-off" soll nicht ermöglicht werden.
	063.2	<u>Kapitel 4.12 Tarif + 6.11 Tarif:</u> Übertragbare Tageskarte wieder anbieten	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen in Kooperation mit der LNG Fulda sowie in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Gespräche mit dem RMV dahin gehend aufgenommen werden, das Tarifangebot für die Stadt-region Fulda attraktiver zu gestalten.



	063.3	<u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Einsatz von Kleinbussen, wenn wenig Nachfrage ist	Eine Ausweitung der Busflotte mit Kleinbussen ist unwirtschaftlich, wenn diese nur in der SVZ benötigt werden (Anschaffungskosten, Abschreibungskosten, Wechselfahrten von/zum Busdepot usw.).	Kenntnisnahme
064	064.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Anpassung der Busankunftszeiten am ZOB / Stadtschloss sollten für den morgendlichen Berufsverkehr an die Abfahrtszeiten des RE50 nach Frankfurt angepasst werden	Im Umsetzungskonzept wird eine möglichst optimale Abstimmung mit dem Schienenverkehr, hier vorrangig der RE von/nach Frankfurt, angestrebt	Kenntnisnahme
065	065.1	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Fahrplanmäßige Umsetzung des NVP-Entwurfs an einem Fahrplanwechsel zusammen mit dem Landkreis Fulda	Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab, teilweise kann die Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien erfolgen. In der Umsetzungsplanung ist noch unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte des Verkehrsunternehmens zu prüfen, welche Umsetzung zu welchem Fahrplanwechsel möglich ist.	Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.
	065.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Ausweitung des Fahrtenangebotes (Taktverdichtung auf 15-20 Min., längere Bedienungszeiten, bessere Anbindungen)	Eine Ausweitung des Fahrtenangebotes ist wesentlicher Bestandteil der Angebotskonzeption.	Kenntnisnahme
	065.3	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Verlängerung der Linie 3 in der SVZ ab Bimbach bis nach Malkes	In der SVZ bildet die Anbindung mit AST-Linien den Mindeststandard für Malkes. Die Möglichkeit einer Busbedienung in der SVZ wird im Umsetzungskonzept geprüft.	Kenntnisnahme

066	066.1	<u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Bushaltestelle "Antoniusheim" umbenennen in "antonius"	Die Bezeichnung "antonius" wird nicht befürwortet, weil die Namensgebung keinen räumlichen Bezug aufweist und auch den üblichen Auswahlkriterien zur Bezeichnung von Haltestellen nicht entspricht.	Die Haltestelle "Antoniusheim" soll in "An St. Kathrin", alternativ in "Antonius Campus" umbenannt werden.
067	067.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Linie 8 auch direkt in die Innenstadt fahren lassen, evtl. abwechselnd mit Horas.	Die heutige Linie 8 wird in der Angebotskonzeption direkt in die Innenstadt geführt. Die direkte Verbindung nach Horas entfällt und wird durch eine Umsteigeverbindung am Herz-Jesu-Krankenhaus ersetzt.	Kenntnisnahme
	067.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien 1 und 8 sollen gewährleistet sein.	Eine attraktive Umsteigemöglichkeit zwischen den heutigen Linien 1 und 8 wird im Umsetzungskonzept angestrebt.	Kenntnisnahme
	067.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Einrichtung eines Nachtbusses am Freitag und Samstag	Für das Stadtgebiet Fulda gibt es seit vielen Jahren im Anschluß an die HVZ bzw. SVZ das ergänzende Angebot in Form des Anruf-Sammel-Taxi. Im Landkreis Fulda gibt es Ruf-bus-Angebote. Beide Angebote sollen gemäß den Nahverkehrsplänen von Stadt und Landkreis Fulda ausgeweitet werden. Mit diesen bedarfsorientierten, flexiblen Angeboten ist die Einrichtung von Nachtbussen entbehrlich.	Kenntnisnahme

068	068.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es soll in der St. Vinzenz-Straße eine neue Haltestelle eingerichtet werden.	Die Einrichtung einer neuen Haltestelle in der St. Vinzenz-Straße bedeutet eine Stichfahrt von der Haimbacher Straße und Verlängerung des Linienweges. Inwiefern dies umsetzbar ist, wird im Rahmen der Umsetzungsplanung geprüft. Hierbei sind neben dem zusätzlichen Zeitbedarf für die Stichfahrt in der Umlaufplanung auch der Aspekt der Linksausfahrt in die Haimbacher Straße sowie die Frage möglicher Behinderungen durch parkende Fahrzeuge bzw. einer Wendemöglichkeit in der St. Vinzenz-Straße zu prüfen.	Kenntnisnahme
	068.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Haltestelle "Antoniusheim" soll umbenannt werden in "antonius campus".	Die Bezeichnung "antonius" wird nicht befürwortet, weil die Namensgebung keinen räumlichen Bezug aufweist und auch den üblichen Auswahlkriterien zur Bezeichnung von Haltestellen nicht entspricht.	Die Haltestelle "Antoniusheim" soll in "An St. Kathrin", alternativ in "Antonius Campus" umbenannt werden.

**hier: Anhörung Träger öffentlicher Belange (18.06. - 15.07.2018) (Redaktionsschluss: 04.09.2018)**

TÖB	Ifd. Nr.	Eingabe / Thema Entwurfskapitel	Prüfergebnis / Bewertung	Beschluss-empfehlung
RhönEnergie Verkehrsservice GmbH, Fulda Schreiben vom 13.07.2018	01.1	<u>Kapitel 4.9 Haltestellen:</u> Die geforderte Bordsteinhöhe (22-25cm, im Ausnahmefall 18cm) ist im Einzelfall zu prüfen, insbesondere wenn eine Anfahrbarkeit der Haltestelle nur durch Überstreichen der Wartefläche möglich ist.	Die Anhebung der Bordhöhe auf 21-25 cm ist ein Beitrag zur Erzielung einer möglichst umfassenden Barrierefreiheit, wie sie ab 2022 vom Gesetzgeber gefordert wird. Der Einsatz von erhöhten Bussonderborden ist bereits Voraussetzung für die Gewährung von Fördermitteln. Bei der Um- bzw. Neuplanung von Haltestellen werden die Bordhöhen künftig zum Einsatz kommen. Die optimale Anfahrbarkeit der Haltestellen mit Linienbusse ist dabei zu gewährleisten.	Es sollen künftig an Haltestellen Bussonderborde mit einer Höhe von 21-25 cm eingesetzt werden. Dabei ist planerisch die optimale Anfahrbarkeit der Haltestellen sicherzustellen.
	01.2	<u>Kapitel 5.11 Schülerverkehr:</u> Die prognostizierte Einsparung von 12 Bussen bei einer Verschiebung der Schulanfangszeiten von +/- 5 Minuten ist nicht nachvollziehbar, zumal die erläuternde Anlage 5.11 nicht beigefügt ist.	Die entsprechende Textpassage wird unter Einbeziehung der Ergebnisse der Grobuntersuchung geprüft und ggfl. angepasst. Die Anlage 5.11 wird ergänzt.	Kenntnisnahme
	01.3	<u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Bei der Zeitplanung und dem Änderungsumfang für die 1. Umsetzungsstufe zum Fahrplanwechsel 12/2018 ist zu berücksichtigen, dass eine angemessene Fahrgastinformation erfolgen kann, dass zeitliche Vorgaben des RMV zu berücksichtigen sind und die konkreten Fahr- und Umlaufplanungen erst nach der verbindlichen Beschlussfassung des NVP bearbeitet werden können. Zur Personalkapazitätsbereitstellung wird auf Kapitel 7.2 Kostenprognose verwiesen. In welchem Umfang Umsetzungen zum Fahrplanwechsel 12/2018 möglich sind, kann deshalb erst nach der Beschlussfassung des NVP ermittelt werden.	Der real umsetzungsfähige Umfang der ersten Umsetzungsstufe des NVP zum Fahrplanwechsel 12/2018 ist angesichts des engen Zeitfensters nach der Beschlussfassung der städtischen Gremien und unter Beachtung der vom RMV vorgegebenen Fristsetzungen zur Datenlieferung für den Fahrplanwechsel mit dem Verkehrsunternehmen zu klären und abzustimmen.	Es sollen zum Fahrplanwechsel 12/2018 diejenigen Maßnahmen im Fahrplan umgesetzt werden, die in keiner Abhängigkeit zu den geplanten Linien- / Fahrplanumstellungen zum Fahrplanwechsel 12/2019 gemäß NVP Landkreis Fulda stehen, vorbehaltlich einer betrieblichen Umsetzbarkeit beim Verkehrsunternehmen.

	01.4	<p><u>Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u>          Es wird auf die möglichen Folgen einer (teilweisen) Aufgabe des bestehenden Rendezvous-Systems am Stadtschloss in der HVZ hingewiesen (z.B. Verluste von Umsteigemöglichkeiten). In der SVZ wird die Reduzierung der Umsteigezeit auf drei Minuten kritisch beurteilt (Verspätungen/Anschlussverluste an anderen Umsteigehaltestellen durch betriebliche und verkehrliche Störungspotenziale). An den Endhaltestellen sind daher entsprechende Pufferzeiten zum Ausgleich von verkehrs- oder betriebsbedingten Verspätungen vorzusehen.</p>	<p>Ein wesentlicher Baustein des Anforderungsprofils ist die Verkürzung von Reisezeiten im ÖPNV. Dies entspricht auch dem Wunsch zahlreicher Fahrgäste und war einer der meist genannten Kritikpunkte in der Öffentlichkeitsbeteiligung. Neben anderen Faktoren, welche die Reisezeiten auf den Buslinien bestimmen, ist in der derzeitigen Fahrplangestaltung besonders der Zeitbedarf für die Strecke Stadtschloss - ZOB inklusive der Standzeiten im Rendezvous-System ein wesentlicher Faktor. Eine Verkürzung der Fahr- und Standzeiten in diesem Streckenabschnitt beschleunigt vor allem Fahrten zum ZOB, durch die vorgesehene Taktverdichtung zu wichtigen Zielen wird ein eventueller Anschlussverlust teilweise kompensiert. Der Verlust von Pufferzeiten am Stadtschloss zum Ausgleich von Verspätungen soll gemäß Anforderungsprofil und Angebotskonzeption künftig durch entsprechende Verlängerungen der Wendezeiten an den Endstationen kompensiert werden.</p>	<p>Zur Reduzierung der Reisezeiten sollen die Fahr- und Standzeiten auf dem Streckenabschnitt ZOB - Stadtschloss und umgekehrt reduziert werden. Pufferzeiten zum Abbau von Verspätungen sollen an den Endhaltestellen vorgesehen werden.</p>
--	------	--	---	---

	01.5	<p><u>Kapitel 6.10 Fahrzeuge:</u> Die zeitliche Planung zur Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb steht unter dem Vorbehalt positiver Ergebnisse einer 2-3 jährigen Erprobungsphase. (siehe auch Punkt 01.8)</p>	<p>Die technischen Rahmenbedingungen zur Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb sind seitens des Verkehrsunternehmens günstig. Bis zu 40% der Busflotte können zeitnah umgestellt werden. Insofern soll die Umstellung zügig vorgenommen werden. Allerdings sind mit der Einführung neuer Technologien in der Regel auch Anlaufschwierigkeiten verbunden und die Investitionskosten zur Beschaffung von E-Bussen liegen deutlich höher als bei Dieselnissen. Deshalb sind die einzelnen Umsetzungsschritte noch abzustimmen. Angesichts des Einsatzes von E-Bussen bei anderen Unternehmen erscheint eine 2-3 jährige Erprobungsphase als zu lang. Hinzu kommt noch der Aspekt der derzeit langen Lieferfristen, so dass eine zeitnahe Bestellung weiterer E-Busse parallel zur faktisch dann ausreichend langen Erprobungsphase vorgenommen werden sollte, zumal auch die Förderkulisse zur Zeit günstig ist.</p>	<p>Die Umstellung der Busflotte im ÖPNV auf Elektroantrieb soll möglichst zügig unter Beachtung von Lieferzeiten, Förderkulisse und Finanzkraft des Verkehrsunternehmens erfolgen.</p>
	01.6	<p><u>Kapitel 7.2 Kostenprognose:</u> Anmerkungen zur Kostenentwicklung bei Umsetzung der Angebotskonzeption.</p>	<p>Im Entwurf des NVP ist versehentlich eine ältere Version der Tabelle 1 mit einem überholten Bearbeitungsstand verwendet worden. Die aktuelle Tabelle ist als Anlage dieser Übersicht beigefügt und ersetzt die Darstellung im NVP. Am Ergebnis (+25%) ändert sich jedoch nichts.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

	01.7	<u>Kapitel 7.3 Erlösprognose:</u> Es wird darauf hingewiesen, dass die Annahme, dass aufgrund erhöhter Nutzerzahlen von zusätzlichen Erlösen auszugehen ist, voraussetzt, dass neue Nutzer generiert werden. Dieser Effekt sollte durch einen Vorher- / Nachher-Vergleich nach Umsetzung einer 1. Umsetzungsstufe bewertet werden. Nachfolgende Umsetzungsstufen sollen dann zeitlich und inhaltlich in Abhängigkeit des Prüfergebnisses und damit der Akzeptanz der Vorgängerstufe festgelegt werden.	Die auf Basis des Anforderungsprofils entwickelte Angebotskonzeption stellt eine Qualitäts-offensive im ÖPNV dar. Insofern wird von einer Steigerung der Fahrgastzahlen, auch von Neukunden, ausgegangen. In welcher Größenordnung lässt sich im Vorfeld jedoch nicht genau bestimmen. Zur Evaluierung ist vorgesehen, möglichst noch in 2018 und dann nach Umsetzung von Maßnahmen Fahrgasterhebungen durchzuführen. Weitere Umsetzungsschritte sollten jedoch nicht nur von den quantitativen Ergebnissen einer Evaluierung abhängig gemacht werden. ÖPNV ist neben seiner Funktion der Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität für Alle auch immer ein stückweit Angebotsplanung. Weiterhin ist zu beachten, dass wesentliche Teile der Angebotskonzeption in direktem Zusammenhang mit den abgestimmten Änderungen bei den Buslinien des Landkreises Fulda stehen und insoweit umgesetzt werden müssen, damit die angestrebten Synergieeffekte erzielt werden können.	Kenntnisnahme
	01.8	<u>Kapitel 7.4 Investitionsplanung:</u> (siehe auch Punkt 01.5)		
	01.9	<u>Kapitel 8.2 Linienbündelung:</u> Bei der Definition des einheitlichen ungeteilten Linienbündels der Stadtregion Fulda sollen die Linien AT 1-17 des AST-Angebotes gleichwertig integriert werden, so wie dies in der Liniengenehmigung nach §42 PBefG der Fall ist.	Die AST-Linien AT 1-17 sind Bestandteil der Linienverkehrsgenehmigung des Verkehrsunternehmens für den Stadtbusverkehr Fulda. Insofern ist eine Ergänzung und Präzisierung des Kapitels 8.2 sinnvoll.	Die AST-Linien AT 1-17 sollen als Bestandteil des Linienbündels für den Stadtbusverkehr im NVP ergänzend aufgeführt werden.
Reiseservice Frieda Gass GmbH&CoKG, Neuhof	02	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
KOB GmbH, Oberthulba	03	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Omnibusverkehr Bischofsheim GmbH, Bischofsheim a.d. Rhön	04	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme

Verkehrsgesellschaft Wartburg-kreis mbH, Wurtha-Farnroda	05	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
DB Regio AG, Region Hessen, Frankfurt/Main	06	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Hessische Landesbahn GmbH, Frankfurt/Main	07	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Cantus Verkehrsgesellschaft mbH, Kassel	08	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Taxi-Blitz Fulda, Fulda	09	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Taxi-Stock GmbH, Fulda	10	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Barock-Taxi-Fulda-GmbH, Fulda	11	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Andreas Müller Taxiunternehmen e.K., Fulda	12	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Stock Taxiunternehmen, Fulda	13	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Taxi-Zentrale-Fulda e.V., Fulda	14	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Taxi Sacha, Fulda	15	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Taxi-Ruf Fulda GbR, Fulda	16	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Wagner Taxiservice, Fulda	17	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Gemeinde Petersberg	18	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Gemeinde Künzell Schreiben vom 17.07.2018	19.1	Stellungnahme der LNG Fulda gilt auch namens der Gemeinde Künzell.		Kenntnisnahme
	19.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität</u> <u>6.4 Bedienungszeiträume:</u> Der Prüfauftrag zur Ausdehnung der Bedienungszeiten an Wochenenden unter Einbeziehung der Planungslinien F1, F2, E2 und G2 wird begrüßt.		Kenntnisnahme



	19.3	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Bei der künftigen Fahrplangestaltung soll ein zeitnaher Umstieg im 30 Min.-Takt zwischen der Planungslinie G2 und der Linie 36neu des Landkreises FD an der Haltestelle Florenberg ermöglicht werden.	In Pilgerzell ist ein Anschluss zwischen der Planungslinie G2 und der Linie 36neu nur im 60-Minuten-Takt möglich, weil die Linie 36neu gemäß NVP Landkreis Fulda nur stündlich verkehrt. Eine halbstündliche Umsteigeverbindung Engelhelms --> Künzell Mitte wird mit den Planungslinien F1 und F2 an der Haltestelle "Zentralfriedhof" angestrebt.	Kenntnisnahme
Gemeinde Großenlütter	20	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Gemeinde Neuhof	21	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Gemeinde Eichenzell	22	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Stadt Schlitz	23	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Stadt Hünfeld	24	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH (LNG), Fulda Schreiben vom 13.07.2018	25.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Die LNG Fulda soll bei der endgültigen Fahrplangestaltung der Stadtbuslinien mit einbezogen werden. (siehe auch Punkt 25.5 + 25.8)	Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist eine Integration der Fahrpläne für die Stadt- und Regionalbuslinien zur Generierung der beiderseits angestrebten Synergieeffekte erforderlich. Hierzu ist unter Einbeziehung des Verkehrsunternehmens eine gemeinsame Abstimmung durchzuführen.	Auf Grundlage der Abstimmungen mit der LNG Fulda sollen die Fahrpläne von Stadt- und Regionalbuslinien möglichst weitgehend aufeinander abgestimmt und umgesetzt werden, sofern keine erheblichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründe dagegen sprechen. Hierzu ist unter Einbeziehung des Verkehrsunternehmens eine gemeinsame Abstimmung im Rahmen der Umsetzungsplanung durchzuführen.

	25.2	<u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Auf die Nennung von pauschalen Ausschlusszeiten für die Fahrradmitnahme in Bussen soll verzichtet werden.	Die Fahrradmitnahme in den Stadtbuslinien soll grundsätzlich während der gesamten Bedienungszeiten in der HVZ/SVZ möglich sein. In Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und Nachfrage durch Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. kann die Mitnahme von Fahrrädern jedoch ausgeschlossen werden. Die Regelungen der Personenbeförderung sollen deshalb in den Besonderen Beförderungsbestimmungen des Verkehrsunternehmens angepasst werden.	Die Fahrradmitnahme in den Bussen der Stadtbuslinien soll während der Bedienungszeiten HVZ/SVZ grundsätzlich möglich sein. Bei entsprechender Nachfrage haben Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. Vorrang, eine Fahrradmitnahme kann dann ausgeschlossen werden. Die Regelungen zur Personenbeförderung sind deshalb zu überarbeiten.
	25.3	<u>Kapitel 4.13 Vertrieb und Marketing:</u> Die angestrebten kontinuierlichen Marketingmaßnahmen sollen im Bereich der Korridore von Regional- und Stadtbuslinien koordiniert und abgestimmt werden.	Um das gesamte Potenzial von angedachten Marketingmaßnahmen ausschöpfen zu können, gilt es in enger Abstimmung mit der LNG Fulda Synergien zwischen Regional- und Stadtbuslinien zu identifizieren und zu nutzen.	Marketingkonzept und einzelne Marketingmaßnahmen für den ÖPNV in der Stadtregion Fulda sollen mit der LNG Fulda möglichst koordiniert, abgestimmt und gemeinsam durchgeführt werden.
	25.4	<u>Kapitel 5.10 Vertrieb und Marketing:</u> Es gibt inzwischen auch am "ZOB" neben der Geschäftsstelle der LNG Fulda in der Richthalle auch eine personalbediente Verkaufsstelle des RMV (RMV-Mobilitätsinfo) im Reisezentrum der DB im Bahnhofsbereich. (siehe auch Punkt 25.11)	Das stationäre Kundencenter bzw. die Mobilitätszentrale am „Stadtschloss“ ist ein wesentlicher Bestandteil des Vertriebssystems. Am zweiten wichtigen zentralen Umsteigepunkt, dem „ZOB“, ist während der Bearbeitung des NVPs eine RMV-Mobilitätsinformation entstanden. Mittelfristig gilt es zu untersuchen, ob das Informationsangebot ausreichend ist bzw. ob die Verknüpfung zwischen RMV- und lokalen Angeboten gelingt.	Kenntnisnahme

25.5	<p><u>Kapitel 6.5.1 Rahmenkonzeption SVZ:</u> Die LNG Fulda soll bei der endgültigen Fahrplangestaltung für die SVZ miteinbezogen werden. (siehe auch Punkt 25.1 + 25.8)</p>	<p>Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist eine Integration der Fahrpläne für die Stadt- und Regionalbuslinien zur Generierung der beiderseits angestrebten Synergieeffekte erforderlich. Hierzu ist unter Einbeziehung des Verkehrsunternehmens eine gemeinsame Abstimmung durchzuführen.</p>	<p>Auf Grundlage der Abstimmungen mit der LNG Fulda sollen die Fahrpläne von Stadt- und Regionalbuslinien möglichst weitgehend aufeinander abgestimmt und umgesetzt werden, sofern keine erheblichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründe dagegen sprechen. Hierzu ist unter Einbeziehung des Verkehrsunternehmens eine gemeinsame Abstimmung im Rahmen der Umsetzungsplanung durchzuführen.</p>
25.6	<p><u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Bei der Planungslinie D, Fußnote 20 soll die Alternative ("Haltestelle Rauschenberg als Endhaltestelle beider Linienäste") gestrichen werden.</p>	<p>Eine Ringführung der Planungslinie D in der HVZ wird seitens der Stadt Fulda angestrebt, steht aber unter dem Vorbehalt, dass ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot hergestellt werden kann. In der HVZ ist ein Ringverkehr ohne Bedienung der Haltestelle "Am Roten Rain" möglich. Mit Bedienung der Haltestelle ist die Fahrtzeit evtl. zu lang. Aus umlauftechnischen Gründen kann es dann am Rauschenberg längere Standzeiten geben (definierter Linienendpunkt mit Linienwechsel), ein echter Wendevorgang soll im Umsetzungskonzept vermieden werden. Auf der Grundlage der Abstimmungen mit der LNG Fulda wurden als oberste Prioritäten die Bildung des 15-Minuten-Takts der Linien D1 (über B458) und 20-22 sowie die Einbindung des Roten Rains in die Linie D1 festgelegt. Linie D2 (über Goerdelerstraße) wird voraussichtlich gleichzeitig mit den Linien 20-22 am ZOB abfahren, so dass Linie D2 für Petersberg Mitte nur eine geringe Bedeutung haben wird. Insofern zeigt die Fußnote 20 nur die Alternative für den Fall auf, dass die Ringführung nicht realisierbar sein sollte.</p>	<p>Auf Grundlage der Abstimmungen mit der LNG Fulda sollen die genannten Prioritäten umgesetzt werden, sofern keine erheblichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründe dagegen sprechen. Hierzu ist unter Einbeziehung des Verkehrsunternehmens eine gemeinsame Abstimmung im Rahmen der Umsetzungsplanung durchzuführen.</p>

	25.7	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Bei der Planungslinie D3 soll die Haltestelle "Am Roten Rain" auch in der SVZ berücksichtigt werden.	Eine Ringführung der Planungslinie D in der SVZ wird seitens der Stadt Fulda angestrebt, steht aber unter dem Vorbehalt, dass ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot hergestellt werden kann. In der SVZ ist ein Ringverkehr ohne Bedienung der Haltestelle "Am Roten Rain" möglich. Mit Bedienung der Haltestelle ist die Fahrtzeit evtl. zu lang. Aus umlauftechnischen Gründen kann es dann am Rauschenberg längere Standzeiten geben (definierter Linienendpunkt mit Linienwechsel), die zu einem höheren Fahrzeugbedarf führen können. Ein echter Wendevorgang soll im Umsetzungskonzept vermieden werden.	Auf Grundlage der Abstimmungen mit der LNG Fulda sollen die Fahrpläne von Stadt- und Regionalbuslinien möglichst weitgehend aufeinander abgestimmt und umgesetzt werden, sofern keine erheblichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründe dagegen sprechen. Hierzu ist unter Einbeziehung des Verkehrsunternehmens eine gemeinsame Abstimmung im Rahmen der Umsetzungsplanung durchzuführen.
	25.8	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die LNG Fulda soll bei der endgültigen Fahrplangestaltung der Planungslinie G2 mit einbezogen werden. (siehe auch Punkt 25.1 + 25.5)	Der Forderung kann entsprochen werden, weil im Rahmen der Umsetzung der NVP von Stadt und Landkreis Fulda eine Integration der Fahrpläne für die Stadt- und Regionalbuslinien zur Generierung der beiderseits angestrebten Synergieeffekte erforderlich ist.	Auf Grundlage der Abstimmungen mit der LNG Fulda sollen die Fahrpläne von Stadt- und Regionalbuslinien möglichst weitgehend aufeinander abgestimmt und umgesetzt werden, sofern keine erheblichen betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründe dagegen sprechen. Hierzu ist unter Einbeziehung des Verkehrsunternehmens eine gemeinsame Abstimmung im Rahmen der Umsetzungsplanung durchzuführen.
	25.9	<u>Kapitel 6.6 Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung:</u> Bei der Beschaffung und Einführung von Software zur Bestellung, Abwicklung, Abrechnung von Rufbus und AST soll kooperiert werden.	Die Nutzung einer gemeinsamen Software ist für beide Aufgabenträger sinnvoll, ökonomisch und kann zu einem Mehrwert für den Fahrgast führen. Eine Kooperation wird deshalb angestrebt.	Es soll eine Kooperation mit der LNG Fulda zur Beschaffung und Einführung einer Software zur Abwicklung von AST- und Rufbus-Verkehren angestrebt werden.

	25.10	<u>Kapitel 6.11 Tarif:</u> Der Prüfauftrag zur Einführung einer einheitlichen Tarifzone für die Stadtregion Fulda wird begrüßt.	Die Einführung einer einheitlichen Tarifzone für die Stadtregion Fulda bedarf einer Kooperation und gemeinsamen Vorgehensweise mit dem Landkreis Fulda sowie Nachbargemeinden und ist mit dem RMV zu verhandeln. Eine abgestimmte gemeinsame Vorgehensweise stärkt dabei die Position der Aufgabenträger.	Es soll eine Kooperation mit der LNG Fulda / den Nachbargemeinden zur Einführung einer einheitlichen Tarifzone angestrebt werden.
	25.11	<u>Kapitel 6.12 Vertrieb und Marketing:</u> Für die Einrichtung einer zweiten Mobilitätszentrale im Bereich des Bahnhofs (neben der Mobilitätszentrale am Stadtschloss) wird kein Handlungsbedarf gesehen (siehe auch Punkt 25.4).	Das stationäre Kundencenter bzw. die Mobilitätszentrale am „Stadtschloss“ ist ein wesentlicher Bestandteil des Vertriebssystems. Am zweiten wichtigen zentralen Umsteigepunkt, dem „ZOB“, ist während der Bearbeitung des NVPs eine RMV-Mobilitätsinformation entstanden. Mittelfristig gilt es zu untersuchen, ob das Informationsangebot ausreichend ist bzw. ob die Verknüpfung zwischen RMV- und lokalen Angeboten gelingt.	Kenntnisnahme
	25.12	<u>Kapitel 6.13 Schülerverkehr:</u> Die Einführung einer Schulzeitstaffelung wird kritisch gesehen. Bei Einführung von gestaffelten Schulanfangs-/endzeiten können sich die Reise- und Wartezeiten für die Schüler im Landkreis Fulda verschlechtern. Schulzeitverschiebungen sollen deshalb mit der LNG Fulda eng abgestimmt werden.	Angesichts des enormen betrieblichen Mehraufwandes für den morgendlichen und nachmittäglichen Schülertransport und den damit verbundenen Kosten sollen Möglichkeiten zur Optimierung des Mehraufwandes geprüft werden. Eine Lösung könnte die Staffelung von Schulzeiten darstellen. In einer ersten groben Analyse wurden grundsätzlich mögliche Einsparpotentiale ermittelt. Die Untersuchung soll nunmehr intensiviert werden. Dabei werden auch die Schülerverkehre aus dem Landkreis miteinbezogen. Eine Beteiligung der LNG Fulda an dem Untersuchungsprozess wäre wünschenswert und sinnvoll.	Die Untersuchungen zu Möglichkeiten der Reduzierung des Aufwandes für den Schülertransport sollen fortgesetzt werden. Hierbei soll die LNG Fulda miteinbezogen werden.

Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe, Friedberg Schreiben vom 12.07.2018	26.1	<u>Kapitel 3.3.1 Vorbemerkungen + 3.3.11 Regionalbusverkehr:</u> Das bestehende ALT-Angebot am Wochenende auf der Linie 591 soll im NVP-Entwurf ergänzt werden.	Das ALT-Angebot der Linie 591 wurde nicht aufgeführt, da es im Unterschied zur Buslinie 591 nur überörtlich nutzbar ist und die Stadt Schlitz nicht Bestandteil der Stadtregion Fulda ist. Das ALT-Angebot bedient außer der Haltestelle "ZOB" als Start-/Endhaltestelle keine weiteren Haltestellen im Stadtgebiet Fulda und hat deshalb für das Fuldaer ÖPNV-Angebot keine Relevanz.	Kenntnisnahme
RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim	27	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden	28	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Wiesbaden	29	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Eschwege Schreiben vom 13.+18.07.2018	30.1	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit dem Landkreis Fulda + Kapitel 6.3 Vorgaben für das Bedienungskonzept:</u> Das Ziel, ein integriertes Liniennetz aus lokalen Linien der Stadt Fulda und Landkreislinien herzustellen wird begrüßt.		Kenntnisnahme
	30.2	<u>Kapitel 6.2 Übersicht + Kapitel 6.3 Vorgaben für das Bedienungskonzept:</u> (S. 80ff) Die Übersicht in Kapitel 6.2 stimmt teilweise nicht mit den in Kapitel 6.3 erläuterten Maßnahmen überein.	Die in Kapitel 6.2 genannten Maßnahmen gilt es in Kapitel 6.3 zu integrieren. Sofern erforderlich, wird eine Abstimmung und Überarbeitung diesbezüglich vorgenommen.	Kenntnisnahme

	30.3	<p><u>Kapitel 6.2 Übersicht:</u> (S. 80ff)</p> <p>Die Angebotskonzeption soll durch eine Prioritätensetzung für die Maßnahmen ergänzt werden und so den Planungsablauf, die Mittelbereitstellung und die Maßnahmenwirkung optimieren.</p>	<p>Eine überschlägige Prioritätensetzung ist im Kapitel 6.5.3 enthalten und wird im Rahmen des Umsetzungskonzepts konkretisiert. Hierbei sind neben dem erforderlichen Zeit- und Personalbedarf auch die Förderkulisse, der Finanzbedarf/ die Finanzierungsmöglichkeiten des Aufgabenträgers und der Abstimmungsaufwand etc. zu beachten. Von detaillierten Prioritäten ist abzu- sehen, da einzelne Maßnahmen durchaus in variierenden Reihenfolgen bearbeitet werden können bzw. umsetzbar sind. Eine zu detaillierte oder gar verbindliche Priorisierung wäre dabei problematisch.</p>	<p>Der NVP und die darin genannten Maßnahmen und Prüfaufträge sollen im Rahmen der Laufzeit des NVP bearbeitet werden.</p>
	30.4	<p><u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> (S. 107ff)</p> <p>Mit hoher Priorisierung soll eine Haltestellenkategorisierung aufgebaut und ein Programm für den barrierefreien Haltestellenausbau erarbeitet werden.</p>	<p>Im NVP ist die Kategorisierung der städtischen Haltestellen als Maßnahme enthalten und soll zeitnah angegangen werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen, der seit vielen Jahren stattfindet, soll im Rahmen zur Verfügung stehender Fördermittel und in Abhängigkeit der kommunalen Finanzmittel fortgesetzt werden. Der 8. + 9. Bauabschnitt befinden sich in der Umsetzungsphase, der 10.BA ist zur Förderung in 2019 beantragt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
Landkreis Fulda, Kreisausschuss, Fulda	31	keine Stellungnahme		Zur Kenntnisnahme
Vogelsbergkreis, Kreisausschuss, Lauterbach	32	keine Stellungnahme		Zur Kenntnisnahme
Industrie- und Handelskammer Fulda, Fulda Mail vom 22.06.2018	33.1	<p>Die Ziele des NVP werden insgesamt begrüßt, insbesondere die Taktverdichtung auf 15 Min., die Verzahnung von Stadt- u. Landkreislinien und die Zielsetzung einer Erhöhung des Anteils am Modal Split.</p>		Kenntnisnahme

	33.2	<u>Kapitel 6 Angebotskonzeption:</u> Das Klinikum und das Herz-Jesu-Krankenhaus sollen im 15 Min.-Takt bedient werden.	In der Angebotskonzeption ist für beide Ziele eine Bedienung im 15-Minuten-Takt in der HVZ vorgesehen.	Kenntnisnahme
	33.3	<u>Kapitel 4.6 Verbindungsqualität:</u> (S. 51ff) Die Vorgaben hinsichtlich der Umstiegs- bzw. Übergangszeiten zum Bahnverkehr sollen präziser formuliert werden, z.B. max. 15 Min.	Die Zugabfahrten/-ankünfte des SPNV/SPFV sind am ICE-Bahnhof Fulda über die gesamte Stunde unregelmäßig verteilt, so dass eine präzise generelle Vorgabe zu Zuganschlüssen nicht sinnvoll ist. Die Angebotskonzeption orientiert sich wie der Regionalbusverkehr des Landkreises Fulda schwerpunktmäßig an den Anschlüssen von/zum RE aus/nach Frankfurt. Durch die Anbindung einwohnerstarker Stadtbereiche und wichtiger Ziele im 15-Minuten-Takt werden künftig generell günstigere Anschlüsse zum Bahnverkehr (Fern- und Nahverkehr) ermöglicht.	Kenntnisnahme
	33.4	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> (S. 51ff) Es soll im NVP auf vorliegende Planungsdaten von Firmen verwiesen und künftig regelmäßige Abfragen bei den Firmen zur fahrplanmäßigen Berücksichtigung von Schichtwechselzeiten vorgenommen werden.	In Kapitel 6.4 ist bereits ein Verweis auf die Berücksichtigung von Schichtwechselzeiten enthalten. Die erforderlichen Planungsdaten zur Prüfung einer Anschlussoptimierung liegen dem Aufgabenträger in der Regel nicht vor. Für die Bereiche IP West und Eisweiher gibt es hierzu bereits intensivere Kontakte mit örtlich ansässigen Firmenvertretern bzw. Interessengemeinschaften. Durch die geplante Ausweitung der Bedienungszeiten HVZ/SVZ sowie den angestrebten Taktverdichtungen ergeben sich teilweise bereits verbesserte ÖPNV-Anbindungen.	Im Rahmen der Umsetzungsplanungen sollen die Schichtwechselzeiten in den größeren Industrie- u. Gewerbegebieten ermittelt und möglichst attraktive ÖPNV-Anschlüsse in den Fahrplänen vorgesehen werden, sofern dies aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen vertretbar ist.



	33.5	<p><u>Kapitel 4.9 Haltestellen + 6.8 Haltestellen:</u> Die Maßnahme "Rückbau von Busbuchten" zur Beschleunigung des ÖPNV wird abgelehnt.</p>	<p>Tendenziell sollen die noch vorhandenen Busbuchten im Rahmen künftiger Planungen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen bzw. im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen zurückgebaut werden. Neben dem Abbau von Behinderungen im Betriebsablauf, zur Beschleunigung des Busverkehrs und der überproportionalen Flächeninanspruchnahme werden auch die Anforderungen der Barrierefreiheit eine Aufgabe der Busbuchten bewirken. Dies u.a. deshalb, damit der anfahrende Linienbus nicht mit den Buskapsteinen (Höhe ca. 21-25cm) kollidiert und den Bord direkt anfahren kann. Nur so kann die geforderte Barrierefreiheit beim Ein- und Ausstieg gewährleistet werden. In einigen Fällen wird man auf die Beibehaltung der Busbucht nicht verzichten können, z.B. an hoch frequentierten mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen. Dies ist dann im Planungsprozess zum Umbau der jeweiligen Haltestelle zu prüfen. Der Rückbau von Busbuchten wird darüber hinaus mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.</p>	<p>Busbuchten als Haltestellenform sollen künftig aus verkehrlichen, betrieblichen und städtebaulichen Gründen vermieden und durch Haltestellenkaps bzw. Halt am Fahrbahnrand ersetzt werden. Nur in begründeten Ausnahmefällen sollen Haltestellen in Form von Busbuchten angelegt werden.</p>
	33.6	<p><u>Kapitel 4.11 Fahrzeuge + 6.10 Fahrzeuge:</u> (S. 56/57) Fahrräder sollen bei der Auflistung der Mitnahmemöglichkeiten in den Bussen ergänzt werden.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme in den Stadtbuslinien soll grundsätzlich während der gesamten Bedienungszeiten in der HVZ/SVZ möglich sein. In Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und Nachfrage durch Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. kann die Mitnahme von Fahrrädern jedoch ausgeschlossen werden. Die Regelungen der Personenbeförderung sollen deshalb in den Besonderen Beförderungsbestimmungen des Verkehrsunternehmens angepasst werden.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme in den Bussen der Stadtbuslinien soll während der Bedienungszeiten HVZ/SVZ grundsätzlich möglich sein. Bei entsprechender Nachfrage haben Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. Vorrang, eine Fahrradmitnahme kann dann ausgeschlossen werden. Die Regelungen zur Personenbeförderung sind deshalb zu überarbeiten.</p>

	33.7	<u>Kapitel 5.2 Erschließungsqualität:</u> (S. 63) Der Mindeststandard für den Einzugsbereich von Haltestellen (= 300m) soll aufgeweicht werden, in dem der Begriff "Qualitätsstandard" verwendet wird und Ausnahmen zugelassen werden, z.B. "in begründeten Einzelfällen auch weitere Radien".	Als allgemeiner Mindeststandard soll ein 300m-Radius für Haltestellen definiert sein. Im Ist-Zustand wird dieser Wert in der Kernstadt und auch in größeren Stadtteilen oftmals deutlich unterschritten. Angesichts einiger weniger Stadtbereiche, in denen aufgrund des vorhandenen Straßennetzes oder der Erschließungsstruktur der 300m-Radius nicht eingehalten werden kann soll eine Ausnahmeregelung in den NVP aufgenommen werden.	Für die Erschließungsqualität wird als Mindeststandard ein 300m-Einzugsbereich für Haltestellen definiert. Hiervon soll nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden.
	33.8	<u>Kapitel 5.3 Verbindungsqualität:</u> (S. 66) Der Umstieg zum Regionalexpress (RE) nach Frankfurt ist zu knapp bemessen.	Die genauen An- und Abfahrtszeiten der einzelnen Buslinien am ZOB sind in der Umsetzungsplanung noch auszuarbeiten. Hierbei ist die Anschlusssicherung, insbesondere an die RE-Züge von/nach Frankfurt vorrangiges Planungsziel.	Kenntnisnahme
	33.9	<u>Kapitel 5.5 Betriebsablauf:</u> (S. 69) Tempo 30-Regelungen (inkl. Rechts-vor-Links-Regelungen) sollen im Zuge von ÖPNV-Trassen zurückgenommen werden.	Tempo 30 ist als zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nebenstraßennetz für den ÖPNV in der Regel angemessen, weil in etlichen Teilstrecken des Liniennetzes aufgrund des Straßenausbaus, der Streckenkürze zwischen benachbarten Haltestellen und anderer Randbedingungen keine höheren Geschwindigkeiten erzielt werden. Zur Beschleunigung des Busverkehrs sollte aber geprüft werden, ob bestehende "Rechts-vor-Links-Regelungen" durch Vorfahrtsregelungen zu Gunsten des Busverkehrs ersetzt werden können.	Die Straßenverkehrsbehörde wird gebeten, zu prüfen, ob vorhandene "Tempo 30-" und "Rechts-vor-Links-Regelungen" im Nebenstraßennetz bei Befahrung mit Linienbussen durch Vorfahrtsregelungen ersetzt werden können.

	33.10	<u>Kapitel 4.12 Tarif + 6.11 Tarif:</u> Es soll ein Kurzstreckentarif eingeführt werden.	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä.. Ein entsprechender Prüfauftrag ist im NVP bereits enthalten.	Kenntnisnahme
Kreishandwerkerschaft Fulda, Fulda	34	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Handelsverband Hessen-Süd e.V., Frankfurt/Main	35	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
City-Marketing e.V., Fulda	36	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Ver.di, Bezirk Osthessen, Fulda	37	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
EVG, Landesverband Südwest, Frankfurt/Main	38	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 21 Regionalplanung, Kassel Schreiben vom 11.07.2018	39.1	<u>Kapitel 3.1.1 Landes- und Regionalplanung:</u> Im NVP soll ein konkreter Bezug zu den Kap. 5.1 und 5.1.2 des Regionalplans Nordhessen 2009 hergestellt werden.	In Kapitel 5 wird eine Mängelanalyse durchgeführt, regionale Planungen werden an dieser Stelle nachrangig berücksichtigt. Der Regionalplan Nordhessen aus 2009 wird in Kapitel 3.1 gewürdigt.	Kenntnisnahme
Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 22 Verkehr, Kassel	40	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 35.2 Arbeitsschutz u. Sicherheitstechnik, Bad Hersfeld	41	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme

Regierungspräsidium Gießen, Gießen	43	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Polizeipräsidium Osthessen, Direktion Verkehrssicherheit / Sonderdienste / Verkehrs- angelegenheiten, Petersberg	44	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Stadt Fulda, Straßenverkehrsbehörde, Fulda	45	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e.V., Gießen	46	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme

Fachverband Omnibusverkehr Hessen e.V., Kassel	47	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Hessen, Frankfurt/Main	48	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Pro Bahn, Regionalverband Osthessen, Lauterbach Mail vom 13.07.2018	49.1	<u>Kapitel 4.6 Verbindungsqualität:</u> Zwischen Süd-Thüringen und Fulda sollen drei Schnell-Express-Buslinien eingerichtet und in Fulda relevante Haltepunkte für die Schnellbusse bestimmt werden. (Pkt. 2)	Die Planung von Fernbus-/ Regionalbuslinien fällt nicht in die Zuständigkeit des Aufgaben-trägers Stadt Fulda und müsste im regionalen NVP des Rhein-Main-Verkehrsverbundes be-handelt werden. Das Thema ist insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
	49.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.3 Vorgaben für das Bedienungskonzept:</u> Die Industrie- und Gewerbegebiete sollen besser an den ÖPNV angebunden werden (→ Feinerschließung durch dichteres Netz an Haltestellen, Berücksichtigung der Schichtwechselzeiten im Fahrplan). (Pkt.3)	Seit 2016 wurde das Fahrtenangebot für den durch seine Lage und Größe für den ÖPNV besonders problematischen Industriepark West ausgeweitet und verbessert. Im Vorfeld weitergehender Angebotsverbesserungen sind von den örtlichen Betrieben erforderliche Daten zu liefern. Gespräche bezüglich einer bedarfsgerechteren Anbindung des Gewerbegebietes "Eisweiher" wurden in 2018 aufgenommen, Mitarbeiterbefragungen zur Generierung verlässlicher Planungsdaten werden derzeit von den Betrieben durchgeführt. Für andere Gewerbebereiche (z.B. Mehlerstraße, Weserstr.) wird sich die ÖPNV-Anbindung im Zuge der Umsetzung der Angebotskonzeption verbessern. Sofern innerhalb des Gesamtsystems möglich, sollen auch die Schichtwechselzeiten künftig stärker berücksichtigt werden. Teilweise erfolgt dies bereits mit der geplanten Ausweitung der Bedienungszeiten in HVZ und SVZ.	Die Anbindung von größeren Industrie- und Gewerbegebieten soll verbessert werden, wenn dies mit vertretbarem betrieblichen und finanziellen Aufwand und bei einem ausreichend hohen Nachfragepotential möglich ist.

	49.3	<u>Kapitel 4.9 Haltestellen + Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Alle Haltestellen sollen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet werden. (Pkt. 4)	Die Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ist als Maßnahme im NVP enthalten. Nach Realisierung des 1.BA soll die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen fortgesetzt werden. Über die DFI-Anzeigen erhält der Fahrgast Echtzeit-Informationen zur Abfahrtszeit oder Hinweise zu Betriebsstörungen etc.. Ob alle Haltestellen mit DFI-Anzeigen ausgestattet werden ist im Rahmen des Umsetzungsprozesses noch zu klären.	Die Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen soll fortgeführt werden.
	49.4	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.6 Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung:</u> In den kleineren Stadtteilen soll das klassische AST-Angebot durch ein Rufbus-System ersetzt und das klassische Linienbus-System ausgeweitet werden. (Pkt. 5)	Das bedarfsorientierte Angebot im Anschluss an die SVZ soll künftig auf digitaler Grundlage optimiert werden, um damit effizienter auf die Nachfrage (Bereitstellung ausreichender Kapazitäten, Fahrtenoptimierungen, aber auch Analyse der Nachfrage) zu reagieren. Inwieweit das derzeitige AST-System dabei anzupassen ist, wird im Rahmen der Umsetzungsplanung noch geklärt. Mit der Ausweitung der HVZ und SVZ sind die kleineren Stadtteile über einen längeren Zeitraum, insbesondere während der Ladenöffnungszeiten, mit dem Bus erreichbar.	Durch Ausweitung der Bedienungszeiträume HVZ/SVZ/AST verbessert sich das Fahrtenangebot der kleineren Stadtteile. Das bedarfsorientierte Angebot soll dabei effizienter und attraktiver gestaltet werden. Ein Bedarf für eine weitergehende Anhebung des Mindeststandards wird derzeit nicht gesehen.

	49.5	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit Landkreis Fulda:</u> Die Buslinien des Landkreises Fulda sollen nicht als Ersatz von Stadtbuslinien zur Bedienung städtischer Bereiche eingesetzt werden. (Pkt. 6)	Die Integration von Regionalbuslinien in das ÖPNV-Angebot der Stadtregion Fulda und damit die Übernahme von Verkehrsfunktionen bewirkt keine Änderungen in der Führung und der Bedienungshäufigkeit der Regionalbuslinien im Landkreis Fulda. Innerhalb des Stadtgebiets Fulda entfallen auch keine Stadtbusleistungen. Durch die Abstimmung mit dem Regionalbus wird ein verdichtetes Angebot in der Stadtregion angestrebt. Die Definition der Qualitätsstandards für den Regionalbusverkehr inkl. der Bedienungsbereiche innerhalb des Stadtgebiets Fulda liegt beim Landkreis Fulda.	Kenntnisnahme
	49.6	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Generell soll eine Bedienungsqualität von 05:00 bis 0:30 Uhr werktags im gesamten Stadtgebiet sichergestellt werden, an Sonn- und Feiertagen ab 07:00 Uhr. (Pkt. 7)	Eine weitergehende Ausweitung der Betriebszeiten als Mindeststandard wird auf Grund der zu erwartenden geringen Fahrgastnachfrage nicht befürwortet. Am späten Abend und am frühen Morgen sollen zusätzliche AST-Fahrten die bedarfsgerechte Bedienung sicherstellen. Kapitel 6.4 enthält zudem einen Verweis auf die Berücksichtigung von Schichtwechselzeiten	Eine weitergehende Ausweitung der Betriebszeiten als Mindeststandard soll im NVP nicht vorgenommen werden.
	49.7	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Stufenweise soll der 30 Min.-Takt in der SVZ eingeführt werden. (Pkt. 8)	Ein flächendeckender 30-Minuten-Takt als Mindeststandard für die SVZ wird auf Grund des vergleichsweise hohen Aufwands bei eher geringer Fahrgastnachfrage nicht befürwortet. Die Bedienungsstandards für die außerhalb der Stadt Fulda gelegenen Ortsteile der Stadtregion wurden vom Landkreis Fulda festgelegt.	Eine generelle Taktverdichtung auf 30 Minuten in der SVZ als Mindeststandard soll im NVP nicht vorgenommen werden.
	49.8	<u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf + Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Wendezeiten sollen ausreichend dimensioniert werden. (Pkt. 9)	Das Umsetzungskonzept soll angemessene Wendezeiten berücksichtigen. Längere Fahrstrecken sollen darüber hinaus durch eine Beschleunigung in anderen Bereichen des Netzes kompensiert werden.	Kenntnisnahme

	49.9	<p><u>Kapitel 4.4 Liniennetz:</u> Die Ausrichtungen der Linienwege sollen flexibilisiert werden, in dem zumindest auf stark frequentierten Strecken ab den Endpunkten zwei Linien mit teilweise unterschiedlichen Linienwegen starten. (Pkt. 10)</p>	<p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist u.a. darauf hingewiesen worden, dass die derzeitige Liniennetzstruktur und der Fahrplan aufgrund von Linienwegvarianten und Fahrplanabweichungen einzelner Fahrten unübersichtlich, schwer verständlich und schlecht nachvollziehbar sei. Die Angebotskonzeption verfolgt eine einfache und klare Netzstruktur mit einer möglichst hohen Anzahl von Strecken bzw. Korridoren im 15-Min.-Takt. Über mehrere Umsteigepunkte im Stadtgebiet/Stadtregion wird eine hohe Netzwirkung angestrebt. Die Anregung würde diesen Zielen zuwiderlaufen.</p>	<p>Der Anregung soll im Rahmen der Umsetzung des NVP nicht entsprechen werden.</p>
	49.10	<p><u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Am Bahnhof soll die dynamische Fahrgastinformation komplett neu ausgerichtet und ergänzt werden. (Pkt. 11).</p>	<p>In 2017 wurden am Busbahnhof "ZOB" sowie auf dem Bahnhofsvorplatz moderne Fahrgastinformationsanzeigen mit Echtzeit-Informationen in Betrieb genommen. Damit erhält der Fahrgast auf dem Weg zum ZOB als auch am Busbahnhof selbst aktuelle Informationen. Angesichts der Notwendigkeit zur Umgestaltung des westlichen Bahnhofsumfeldes sind weitergehende Maßnahmen derzeit nicht sinnvoll. Hier ist zunächst das Ergebnis des anstehenden Ideenwettbewerbs abzuwarten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	49.11	<p><u>Kapitel 4.12 Tarif + 6.11 Tarif:</u> Die Stadt Fulda soll Jobtickets fördern, in dem sie als Organisator und Vermittler für kleinere Unternehmen auftritt. (Pkt.12)</p>	<p>In Kapitel 6.11. ist folgende Absichtserklärung enthalten: "Um die (regelmäßige) ÖPNV-Nutzung zu erhöhen wirkt die Stadt Fulda im Rahmen Ihrer Möglichkeiten auf eine stärkere Vermarktung des JobTickets (oder Firmenrabatt) hin." Wie die Absichtserklärung umgesetzt werden kann, ist noch zu klären.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>



	49.12	<p><u>Kapitel 4.5 Erschließungsqualität:</u>  Im gesamten Stadtgebiet soll die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle vereinheitlicht und die Distanz auf 300-350m begrenzt werden. (Pkt. 13)</p>	<p>Im NVP ist für die Erschließungsqualität ein Einzugsbereich von maximal 300m Luftlinie definiert. Eine weitergehende Verkürzung der Zu- und Abgangswege zu den nächstgelegenen Haltestellen führt zwangsläufig zu einer Reisezeitverlängerung und widerspricht damit anderen Zielsetzungen des NVP. Die Schließung bestehender Erschließungslücken wird in der Angebotskonzeption vorgenommen, wenn dies wirtschaftlich darstellbar ist und zu keiner nennenswerten Verschlechterung des bestehenden Angebots, z. B. durch Umwegfahrten, führt. Des Weiteren ist zu beachten, dass wesentliche Bereiche des Nebenstraßennetzes, dass für kürzere Zu- und Abgangswege mit Linienbussen benötigt würde, hierfür gar nicht geeignet bzw. nutzbar sind.</p>	<p>Der Anregung soll im Rahmen der Umsetzung des NVP in der geforderten Pauschalität nicht entsprechen werden.</p>
	49.13	<p><u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf + Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u>  In den kommenden 5 Jahren sollen wirksame Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV an innerstädtischen LSA durchgeführt und hierzu entsprechende Aussagen im NVP verankert werden. (Pkt.14)</p>	<p>Im Bereich etlicher städtischer Lichtsignalanlagen ist in der Vergangenheit eine Busbeschleunigung integriert worden, die auch zu Beschleunigungseffekten geführt haben. Der NVP sieht vor, dass weitergehende Möglichkeiten und Potentiale zur Beschleunigung des ÖPNV untersucht werden sollen. Konkrete Planungen zu Beschleunigungsmaßnahmen können erst auf Basis der vorgeschalteten Potentialanalyse durchgeführt werden. Inwieweit im Geltungszeitraum des NVP evtl. Maßnahmen umsetzbar sind, hängt von zahlreichen Randbedingungen ab, so dass eine konkrete zeitliche Verankerung im NVP nicht befürwortet wird.</p>	<p>Die Möglichkeiten einer weiteren Beschleunigung des ÖPNV soll untersucht werden. Nach Vorlage der Ergebnisse ist dann über eine entsprechende Umsetzung zu entscheiden. Die Durchführung der Potentialanalyse innerhalb des Geltungszeitraumes des NVP ist anzustreben.</p>

	49.14	<u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf + Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Auch in den Außenbereichen soll der ÖPNV durch geeignete Maßnahmen wie Busspuren, gesonderte Busaufstellflächen usw. beschleunigt werden. Hierzu fehlen Aussagen im NVP. (Pkt. 15)	Der NVP sieht vor, dass Möglichkeiten und Potentiale einer ÖPNV-Beschleunigung untersucht werden sollen. Konkrete Planungen zu Beschleunigungsmaßnahmen können erst auf Basis der vorgeschalteten Potentialanalyse durchgeführt werden. Inwieweit im Geltungszeitraum des NVP evtl. Maßnahmen sinnvoll und umsetzbar sind, hängt von zahlreichen Randbedingungen ab, so dass eine konkrete Verankerung im NVP nicht befürwortet wird.	Die Möglichkeiten einer weiteren Beschleunigung des ÖPNV soll untersucht werden. Nach Vorlage der Ergebnisse ist dann über eine entsprechende Umsetzung zu entscheiden. Die Durchführung der Potentialanalyse innerhalb des Geltungszeitraumes des NVP ist anzustreben.
	49.15	<u>Kapitel 4.5 Erschließungsqualität:</u> Bei der Erschließung künftiger Wohn- und Gewerbegebiete sollen Tangentialachsen für den ÖPNV mitten durch diese Gebiete berücksichtigt werden. (Pkt. 16)	Die Anbindung künftiger Wohn- und Gewerbegebiete an den ÖPNV hängt jeweils von der Größe und Art ihrer Erschließung ab und kann vorab nicht einheitlich vorgegeben werden. Aufgrund landes-/regionalplanerischer Vorgaben ist die ÖPNV-Anbindung bei der Entwicklung neuer Wohn-/Gewerbegebiete zu beachten und zu integrieren.	Bei der Erschließung künftiger Wohn- und Gewerbegebiete ist im Planungsprozess eine möglichst attraktive ÖPNV-Anbindung zu berücksichtigen.
	49.16	<u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Auf einigen Relationen des SPNV sollen kurzläufige Ergänzungsangebote von/nach Fulda eingerichtet werden. (Pkt. 17)	Die Organisation des SPNV fällt in die Zuständigkeit des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, das Thema ist insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
	49.17	<u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Bahnstationen entlang der SPNV-Strecken soll geprüft werden. (Pkt. 18)	Die Organisation des SPNV fällt in die Zuständigkeit des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, das Thema ist insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
	49.18	<u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung::</u> Auf der Relation Fulda - Würzburg soll wieder ein SPNV-Angebot mit RE-Zügen eingerichtet werden. (Pkt. 19)	Die Organisation des SPNV fällt in die Zuständigkeit des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, das Thema ist insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant

Pro Bahn und Bus, Regionalverband Osthessen e.V., Lauterbach Schreiben vom 13.07.2018	50.1	<u>Kapitel 4.4 Liniennetz:</u> Alle Buslinien sollen am ZOB abfahren, auch in der SVZ.	Die Angebotskonzeption sieht vor, dass alle Stadtbuslinien den ZOB in der HVZ und SVZ bedienen.	Kenntnisnahme
	50.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.3 Bedienungszeiträume:</u> Im Grundtakt (SVZ) sollen alle Linien am ZOB zur Minute 00 verkehren, Verstärkerbusse deshalb zur Minute 30.	Die Angebotskonzeption verfolgt in der SVZ eine Ausrichtung der Fahrzeiten am SPNV. Inwieweit eine Bedienung des ZOB zur Minute 00 bzw. 30 möglich und sinnvoll ist, wird im Rahmen der Umsetzungsplanung geprüft.	Kenntnisnahme
	50.3	<u>Kapitel 6.5.2:</u> Zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Klinikum und Herz-Jesu-Krankenhaus soll zu den Schichtwechselzeiten die werktägliche Durchmesserlinie B2 - ZOB - E2 auch Samstag und Sonntag gegen 06:00 Uhr fahren.	Kapitel 6.4 enthält einen Verweis auf die Berücksichtigung von Schichtwechselzeiten. Inwieweit dies konkret möglich ist, wird im Rahmen der Umsetzungsplanung geprüft.	Kenntnisnahme
	50.4	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Das AST soll täglich fahren, um Anschlussbeziehungen herzustellen.	Die Angebotskonzeption sieht für das AST-Angebot eine Verbesserung durch Ausweitung der Bedienungszeiten insgesamt vor. Inwieweit damit das AST-Angebot täglicher Zu- und Abbringer für Früh- und Spätzüge des SPNV sein kann, wird im Rahmen der Umsetzungsplanung geprüft.	Das AST-Angebot für die nachfrage-schwachen Zeiträume außerhalb von HVZ/SVZ soll attraktiver gestaltet werden. Eine Berücksichtigung des SPNV soll geprüft werden.
	50.5	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Die SVZ soll an Wochenenden (Fr/Sa) bis 01:00 Uhr verlängert werden	Kapitel 6.4 enthält die Verlängerung der SVZ an Wochenenden bis 01:00 Uhr.	Kenntnisnahme
	50.6	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinien A1/A2 sollen über die Weimarer Straße geführt werden / Schaffung einer Umstiegsmöglichkeit nach Haimbach/Fulda Galerie.	Die Führung der Planungslinien A1/A2 über die Weimarer Straße sowie die Schaffung der Umstiegsmöglichkeit Richtung Haimbach wird im Rahmen des Umsetzungskonzepts geprüft.	Kenntnisnahme

	50.7	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinie B1 soll über die Buttlarstraße geführt und eine neue Haltestelle in Höhe des EDEKA-Marktes eingerichtet werden.	Eine Führung der Planungslinie B1 über die Buttlarstraße kann nicht befürwortet werden, weil ansonsten die ÖPNV-Erschließung des zentralen Frauenberg-Areals nicht dem Anforderungsprofil entsprechen würde.	Kenntnisnahme
	50.8	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinie C3 soll bis in die Ortslage Lehnerz weitergeführt werden, inklusive Bedarfsprüfung für Samstag.	Eine Weiterführung der Planungslinie C3 bis in die Ortslage Lehnerz wird im Rahmen der Umsetzungsplanung geprüft. Hierdurch werden voraussichtlich Mehrkosten verursacht. Insofern ist auch das Nachfragepotential abzuschätzen.	Kenntnisnahme
	50.9	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinie E1 soll bis zur Brandenburger Straße weitergeführt werden.	Eine Weiterführung der Planungslinie E1 in die Brandenburger Straße hinein ist problematisch, weil die Wohnstraße verkehrsberuhigt ausgebaut und für die Befahrung mit Linienbussen kaum geeignet ist. Je nach Parksituation muss deshalb mit regelmäßigen Behinderungen und Verspätungen gerechnet werden. Im Übrigen befindet sich der Straßenzug auf dem Gemeindegebiet von Künzell.	Die Planungslinie E1 soll nicht bis in die Brandenburger Straße geführt werden.
	50.10	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinie E2 soll ab der Haltestelle "St. Johannes-Kirche" über die Dipperzer Straße zur Haltestelle "Walter-Bauer-Straße" geführt werden.	Eine Weiterführung der Planungslinie E2 über die Dipperzer Straße führt zu keinem nennenswerten Mehrwert für Fahrgäste (anbaufreie Strecke). Mit den Haltestellen "Ev. Kirche", "Justus-Liebig-Center" und "Walter-Bauer-Str." sind die Wohn- und Gewerbebereiche ausreichend abgedeckt.	Die Planungslinie E2 soll ab der Haltestelle "St. Johannes-Kirche" nicht über die Dipperzer Straße verlängert werden.
	50.11	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Im Zuge der Planungslinien E1/E2 soll eine neue Haltestelle in der Heinrichstraße in Höhe "Rhönstraße" eingerichtet werden.	Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Heinrichstraße/Höhe Rhönstraße ist aufgrund der Nähe mehrerer Haltestellen ("Am Schützenhaus", "Osthessen-Center", "Peters-tor" und "ZOB") entbehrlich.	Kenntnisnahme

	50.12	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinie G1 soll stadteinwärts über Am Rosengarten und stadtauswärts durch die Löhersstraße geführt werden.	Im Rahmen der Umsetzungsplanung wird in Abstimmung mit der Führung anderer Buslinien geprüft, inwieweit die Planungslinie G1 regelmäßig durch die Löhersstraße geführt werden kann. Hierbei ist auch die Verkehrssituation in der Löhersstraße zwingend zu berücksichtigen und mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.	Kenntnisnahme
	50.13	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Bei der Planungslinie I3 soll eine neue Haltestelle "Wolf-Hirth-Straße" eingerichtet werden.	Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist auch zu prüfen, inwieweit zur Sicherstellung der Erschließungsqualität gemäß Anforderungsprofil neue Haltestellen eingerichtet bzw. ob bestehende Haltestellen verlegt werden müssen. Dies gilt auch für den Bereich Wolf-Hirth-Straße.	Kenntnisnahme
	50.14	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinien J1-J3 sollen über die Weimarer Straße geführt werden.	Die Führung der Planungslinien J1-J3 über die Weimarer Straße sowie die Schaffung der Umstiegsmöglichkeit Richtung Haimbach wird im Rahmen des Umsetzungskonzepts und in Abstimmung mit anderen Buslinien geprüft.	Kenntnisnahme
	50.15	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Bei der Planungslinie K soll eine neue Haltestelle an der B254 in Höhe Fußweg An St. Kathrin eingerichtet werden.	Der Bereich An St. Kathrin/St. Vinzenz-Str. ist über die Haltestellen "Antoniusheim" in der Haimbacher Straße und "St. Vinzenz-Straße" in der Maberzeller Straße/Höhe Tegut bedarfsgerecht an den ÖPNV angebunden. Eine weitere Haltestelle an der Maberzeller Straße ist deshalb nicht zwingend erforderlich.	Kenntnisnahme

	50.16	<p><u>Kapitel 4.5 Erschließungsqualität:</u> Die fehlenden direkten Anbindungen des neuen Wohngebietes am Zieherer Weg und des Emallierwerkes sowie der Entfall der Haltestelle "Florengasse" wird kritisch gesehen.</p>	<p>Das neue Wohngebiet am Zieherer Weg liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof und ZOB und ist somit an alle Linien des ÖPNV angeschlossen. Mit den Haltestellen "Ellerstraße", "Osthessen Center" und "Am Schützenhaus" ist das Fachmarktzentrum Emallierwerk an den ÖPNV angeschlossen. Eine direkte Anbindung ist aufgrund der vorhandenen Randbedingungen derzeit nicht möglich. Die Haltestelle "Florengasse" wird künftig zumindest im Schülerverkehr weiter bedient. Inwieweit die Haltestelle in der HVZ/SVZ bedient werden kann wird im Rahmen der Umsetzungsplanung in Abstimmung mit der Führung anderer Buslinien geprüft.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club, Kreisverband Fulda, Fulda Schreiben vom 14.07.2018</p>	51.1	<p><u>Kapitel 3.3.6 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Die Fahrradmitnahme in den Bussen soll zeitlich vormittags, mittags und in den Abendstunden ausgedehnt bzw. die bestehenden Einschränkungen ganz aufgehoben werden. (Pkt. 1)</p>	<p>Die Fahrradmitnahme in den Stadtbuslinien soll grundsätzlich während der gesamten Bedienungszeiten in der HVZ/SVZ möglich sein. In Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und Nachfrage durch Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. kann die Mitnahme von Fahrrädern jedoch ausgeschlossen werden.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme in den Bussen der Stadtbuslinien soll während der Bedienungszeiten HVZ/SVZ grundsätzlich möglich sein. Bei entsprechender Nachfrage haben Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. Vorrang, eine Fahrradmitnahme kann dann ausgeschlossen werden. Genaueres ist in den Besonderen Beförderungsbestimmungen des Verkehrsunternehmens festzulegen.</p>
	51.2	<p><u>Kapitel 3.3.6 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Die Mitnahme von Pedelecs soll in den Geschäftsbedingungen berücksichtigt werden. (Pkt.2)</p>	<p>Im Rahmen der Überarbeitung der Besonderen Beförderungsbedingungen des Verkehrsunternehmens hinsichtlich der Fahrradmitnahme in Bussen wird geprüft, inwieweit eine Spezifikation der zu befördernden Gegenstände erforderlich und zweckmäßig ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

	51.3	<u>Kapitel 6.2 Übersicht + Kapitel 6.9.2 Bike+Ride:</u> Fahrradabstellanlagen sollen an Knotenpunkten und in der Peripherie hergestellt werden. Ein Prüfauftrag ist nicht ausreichend. (Pkt. 3)	Eine Zielsetzung im Anforderungsprofil und in der Angebotskonzeption ist die Schaffung von Fahrradabstellanlagen an relevanten Haltestellen des ÖPNV. Angesichts der oftmals beengten Platzverhältnisse ist deshalb zunächst zu prüfen, an welchen Haltestellen ein Bedarf zu erwarten bzw. zu verzeichnen ist und ob eine Abstellanlage installiert werden kann. Insofern ist zunächst der Prüfauftrag gerechtfertigt und ausreichend. Weitere Handlungen ergeben sich dann aufgrund des Prüfergebnisses. Eine zwingende Festlegung zur Schaffung von Abstellanlagen ist daher nicht sinnvoll.	Es soll zunächst geprüft werden, an welchen Haltestellen die Einrichtung einer Fahrradabstellanlage sinnvoll und umsetzbar ist. Über weitere Schritte ist dann auf Basis des Prüfergebnisses zu entscheiden.
	51.4	<u>Kapitel 4.5 Erschließungsqualität:</u> Neubaugebiete sollen künftig frühzeitig an den ÖPNV angebunden und dazu die entsprechende Infrastruktur rechtzeitig hergestellt werden. (Pkt. 4)	Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollen künftig möglichst frühzeitig an den ÖPNV angebunden werden, sofern der Zustand von Bau- und Erschließungsstraßen sowie der zu erwartende Baustellenverkehr dies zulassen. Voraussetzung ist jedoch, dass die Erschließungsplanung für das Gebiet eine betrieblich und wirtschaftlich vertretbare Befahrung mit Linienbussen ermöglicht. In Bezug auf die konkret genannten Neubaugebiete "Weiße Stadt", "Pröbelsfeld", "Waidesgrund" ist anzumerken, dass diese bereits vor Fertigstellung an den ÖPNV angebunden sind.	Sofern betrieblich und finanziell möglich, sollen neue Wohn- und Gewerbegebiete frühzeitig an den ÖPNV angebunden werden.

	51.5	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Zur Reduzierung von Umsteigezeiten zw. dem Bahn- und Busverkehr am Bahnhof soll der 30 Min.-Takt generell auf 15 Minuten verdichtet werden. (Pkt. 5)	Die weitergehende generelle Verdichtung von 30 Min.-Takten auf 15-Min.-Takte als Mindeststandard der Planungslinien wird auf Grund der zu erwartenden Nachfrageentwicklung und der Steigerung des Betriebs- und Kostenaufwandes zum jetzigen Zeitpunkt nicht befürwortet. Durch zeitliche Versätze von 30 Min.-Takten sollen auf möglichst vielen Streckenabschnitten des Liniennetzes 15 Min.-Takte erzielt werden. Die weitere Entwicklung der Nachfrage wird beobachtet und bei Bedarf über den Mindeststandard hinausgehend angepasst.	Die generelle Einführung von 15 Min.-Takten auf den Planungslinien als Mindeststandard wird nicht in den NVP aufgenommen.
	51.6	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Die HVZ soll werktags morgens bereits ab 04:30 Uhr beginnen, samstags und sonntags soll die HVZ auf 06:00 Uhr vorverlegt werden. (Pkt. 6)	Kapitel 6.4 enthält einen Verweis auf die Berücksichtigung von Schichtwechselzeiten. Sofern innerhalb des Gesamtsystems möglich sollen die Schichtwechselzeiten künftig stärker berücksichtigt werden. Teilweise erfolgt dies bereits mit der geplanten Ausweitung der Bedienungszeiten in HVZ und SVZ.	Die Anbindung von größeren Industrie- und Gewerbegebieten soll verbessert werden, sofern dies mit vertretbarem betrieblichen und finanziellen Aufwand und bei einem ausreichend hohen Nachfragepotential möglich ist.
	51.7	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Die Leerfahrten bei Betriebsbeginn/ Betriebsende sollen in reguläre Fahrten umgewandelt werden. (Pkt. 7)	Die "Leerfahrten" zu Betriebsbeginn/-ende erfolgen in der Regel auf direktem Weg zwischen Busdepot und Endhaltestelle und entsprechen damit nicht dem Linienweg. Sie sind auch an keinen Fahrplan gebunden und werden entgegen der Lastrichtung der Fahrgastnachfrage durchgeführt. Neben versicherungstechnischen Fragen stellt sich hierbei auch die Frage, für welchen Fahrgast eine solche Fahrt nützlich sein könnte. Ein Bedarf wird nicht gesehen.	Betriebsbedingte Leerfahrten sind nicht Bestandteil des im Fahrplan dargestellten Fahrtenangebotes. Diese Regelung wird beibehalten.



	51.8	<u>Kapitel 3.3.6 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Die Attraktivität des Bahnhofs als zentraler Knotenpunkt soll gesteigert werden. Hierzu gehören auch kurze Wege beim Umstieg zwischen Bahn und Bus. (Pkt. 8)	In 2018/2019 wird ein städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Umgestaltung des westlichen Bahnhofsumfeldes durchgeführt. Ziel des Wettbewerbes ist u.a. aufzuzeigen, wie die vorhandenen Unzulänglichkeiten und Mängel in der verkehrlichen Abwicklung beseitigt sowie die Verknüpfung der Verkehrsträger miteinander optimiert werden können.	Kenntnisnahme
Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen e.V., Regionalgruppe Fulda, Fulda Mail vom 15.07.2018	52.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Es soll ein flächendeckender 15 Min.-Takt in allen bevölkerungsreichen Stadtteilen eingeführt werden. Dies soll auch für die Gebiete Neuenberg, Fulda Galerie, Ziehers oder Aschenberg gelten. (Pkt. 1)	Der NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien integriert werden. Das jeweilige Grundangebot für unterschiedlich dicht besiedelte und nachfragestarke Stadtbereiche ist in Kap. 4.7 Bedienungsqualität und 6.4 Bedienungszeiträume erläutert.	Der Anregung wird im Kapitel 4 "Anforderungsprofil" des NVP-Entwurfs bereits entsprochen und soll in der Angebotskonzeption (s. Kapitel 6) möglichst umfassend umgesetzt werden.
	52.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> In der SVZ soll flächendeckend ein 30 Min.-Takt eingeführt werden. (Pkt. 1)	Ein flächendeckender 30-Minuten-Takt als Mindeststandard für die SVZ wird auf Grund des vergleichsweise hohen Aufwands bei eher geringer Fahrgastnachfrage nicht befürwortet. Durch die Überlagerung von Linien wird jedoch eine Bedienung nachfragestarker Bereiche im 30-Minuten-Takt (SVZ) angestrebt. Die Bedienungsstandards für die außerhalb der Stadt Fulda gelegenen Ortsteile der Stadtregion wurden vom Landkreis Fulda festgelegt.	Eine generelle Taktverdichtung auf 30 Minuten in der SVZ als Mindeststandard soll im NVP nicht vorgenommen werden.

	52.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 3.3.6 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Die Bedienungszeiten sollen weiter ausgedehnt und am Schienenverkehr orientiert werden. (Pkt. 2)	Die Angebotskonzeption sieht eine Ausweitung der Bedienungszeiten von HVZ/SVZ/AST vor. Dabei sollen fahrplanmäßig die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Stadtbusse am ZOB mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV, insbesondere den RE von/nach Frankfurt, aufeinander abgestimmt werden. Inwieweit das AST-Angebot täglicher Zu- und Abbringer für Früh- und Spätzüge des SPNV sein kann, wird im Rahmen der Umsetzungsplanung geprüft.	Kenntnisnahme
	52.4	<u>Kapitel 4.5 Erschließungsqualität:</u> Neu entstehende Wohn- und Gewerbegebiete sollen vorausschauend an den ÖPNV angebunden werden. (Pkt. 3)	Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollen künftig möglichst frühzeitig an den ÖPNV angebunden werden, sofern der Zustand von Bau- und Erschließungsstraßen sowie der zu erwartende Baustellenverkehr dies zulassen. Voraussetzung ist jedoch, dass die Erschließungsplanung für das Gebiet eine betrieblich und wirtschaftlich vertretbare Befahrung mit Linienbussen ermöglicht.	Sofern betrieblich und finanziell möglich, sollen neue Wohn- und Gewerbegebiete frühzeitig an den ÖPNV angebunden werden.
	52.5	<u>Kapitel 4.1 Allgemeines:</u> Verschlechterungen gegenüber dem Ist-Zustand sollen vermieden werden. (Pkt. 4)	Die Zielrichtung des NVP ist eine Qualitäts-offensive zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Mit Blick auf die genannten Negativbeispiele ist anzumerken, dass der Entfall einer direkten Verbindung zwischen Klinikum und Petersberg Kernort (heutige Linie 9) auf einer Entscheidung des Landkreises Fulda und der Gemeinde Petersberg basiert und die Bedienung der Stadtteile Zirkenbach und Zell weiterhin bestehen bleibt. Die Verkürzung der Planungslinie H1 in der SVZ wird durch das AST-Angebot ausgeglichen..	Kenntnisnahme

	52.6	<u>Kapitel 4.9 Haltestellen + Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Haltestellen an nachfragestarken Orten sollen dort belassen oder eingerichtet werden, z.B. Wohnheime junger Menschen, Schulen, Kino Center, Ziele älterer Menschen, Bereich Floren-gasse, Sickelser Straße. (Pkt. 5)	Grundsätzlich sollten Haltestellen dort angelegt werden, wo die wesentlichen Quellen und Ziele der Verkehrsteilnehmenden sich befinden und durch das Mobilitätsverhalten der Menschen eine ausreichend hohe Konzentration an Beförderungsnachfrage zu erwarten ist. Wo die einzelnen Haltestellen dann konkret angelegt werden können, hängt von vielen Randbedingungen ab, insbesondere von der Flächenverfügbarkeit, dem lokalen Verkehrsgeschehen, der Lage be-nachbarter Haltestellen und der straßenräum-lichen Ausgestaltung.	Kenntnisnahme
	52.7	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Freizeitverkehr ohne Zwang zum Auto soll er-möglicht werden, z.B. durch Anpassung der Betriebszeiten und Bewerbung. (Pkt. 6)	Der NVP enthält auch Hinweise zur Berück-sichtigung des Freizeitverkehrs im ÖPNV. Es wird geprüft, inwieweit die Einbeziehung des Freizeitverkehrs im NVP deutlicher gekenn-zeichnet werden kann.	Kenntnisnahme
	52.8	<u>Kapitel 4.9 Haltestellen + Kapitel 4.13 Vertrieb und Marketing:</u> Mit zusätzlichen digitalen Angeboten soll der ÖPNV attraktiver gemacht werden, z.B. WLAN in Bussen, Anzeige von Busstandorten, Fahr-gastinformationen in Echtzeit. Eine Digitali-sierung im Vertrieb darf aber nicht den alleinigen Zugang zum ÖPNV darstellen. (Pkt. 7)	Die Digitalisierung des ÖPNV soll weiter ausge-baut werden. Der NVP sieht vor, dass die Aus-stattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen fort-gesetzt wird. Über die DFI-Anzeigen erhält der Fahrgast Echtzeit-Informationen zur Abfahrtszeit oder Hinweise zu Betriebsstörungen etc. Des Weiteren soll an den Haltestellen ein öffentlich-es WLAN angeboten werden, sofern dies mit vertretbarem Kostenaufwand hergestellt werden kann. Die bisherigen Informationsmedien sollen bis auf weiteres erhalten bleiben.	Die Digitalisierung des ÖPNV soll weitergeführt werden, in dem die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen fortgesetzt wird. Hier-bei soll nach Möglichkeit auch ein WLAN Angebot geschaffen werden. Des Weiteren soll das Informations-angebot für den Fahrgast in den Linienbussen und an den Halte-stellen überprüft und ggfl. erweitert werden.

	52.9	<u>Kapitel 4.12 Tarif:</u> Die Tarife sollen günstiger und gerechter strukturiert werden. (Pkt. 8)	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä.. Ein entsprechender Prüfauftrag ist im NVP bereits enthalten.	Kenntnisnahme
	52.10	<u>Allgemein:</u> Der Einstieg ins Busfahren soll erleichtert werden. (Pkt. 9)	Die Zielrichtung des NVP ist eine Qualitäts-offensive zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Hierzu gehört auch der Aspekt, Hemmnisse zur Nutzung des ÖPNV abzubauen.	Kenntnisnahme
	52.11	<u>Kapitel 4.14 Schülerverkehr + Kapitel 6.13 Schülerverkehr:</u> Verslechterungen beim Schülerverkehr sollen verhindert werden. (Pkt.10)	Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten.	Es soll eine Untersuchung zur Ermittlung von Möglichkeiten der Optimierung des Schülerverkehrs durchgeführt werden.
	52.12	<u>Kapitel 4.14 Schülerverkehr + Kapitel 6.13 Schülerverkehr:</u> Die Anlage 5.11 zum Schülerverkehr fehlt. (Pkt. 10)	Die Anlage 5.11 wird ergänzt.	Kenntnisnahme
	52.13	<u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Die Intermodalität mit Rad, E-Bike und Pedelec soll gestärkt werden. (Pkt. 11)	Die Anforderungen an eine Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr ist in Kapitel 4.10 und Kapitel 6.9.2 beschrieben. Inwieweit eine explizite Ergänzung der Fahrradvarianten E-Bike und Pedelec erforderlich ist, wird geprüft.	Kenntnisnahme

	52.14	<u>Kapitel 3.3.6 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im ÖPNV soll zeitlich und kapazitätsmäßig ausgebaut werden. (Pkt. 11)	Die Fahrradmitnahme in den Stadtbuslinien soll grundsätzlich während der gesamten Bedienungszeiten in der HVZ/SVZ möglich sein. In Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und Nachfrage durch Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. kann die Mitnahme von Fahrrädern jedoch ausgeschlossen werden.	Die Fahrradmitnahme in den Bussen der Stadtbuslinien soll während der Bedienungszeiten HVZ/SVZ grundsätzlich möglich sein. Bei entsprechender Nachfrage haben Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. Vorrang, eine Fahrradmitnahme kann dann ausgeschlossen werden. Genaueres ist in den Besonderen Beförderungsbestimmungen des Verkehrsunternehmens festzulegen.
	52.15	<u>Kapitel 3.3.6 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Es soll ein kostenfreies Leihfahrradangebot eingerichtet werden. (Pkt. 11)	Das Thema Radverkehrsförderung wird im Verkehrsentwicklungsplan thematisiert und behandelt und ist insofern nicht NVP-relevant.	Nicht NVP-relevant
	52.16	<u>Kapitel 4.3 Barrierefreiheit:</u> Die Barrierefreiheit soll breiter gefasst werden. (Pkt. 12)	In den einschlägigen Rechtsgrundlagen zur Barrierefreiheit ist als Ziel die Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit für den ÖPNV bis 2022 vorgegeben. Insofern ist die Barrierefreiheit schon umfassend ausgerichtet. Diese ist auch durch die laufenden Abstimmungen mit dem Behindertenbeirat sichergestellt. Bezüglich der Ausstattung und Innenraumgestaltung der Linienbusse gibt es einschlägige Vorschriften und Regelwerke zu einzuhaltenden Mindeststandards, die von den Herstellern einzuhalten sind (z.B. Klapprampen, Haltegriffe, Befestigung von Rollstühlen etc.).	Kenntnisnahme

	52.17	<u>Kapitel 3.3.6 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Im Rahmen einer Neugestaltung des Bahnhofsumfelds soll unter Beteiligung der Bürgerschaft der Nahverkehr und der gesamte Bahnhofsbereich attraktiver gestaltet werden, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer. (Pkt. 13)	In 2018/2019 wird ein städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Umgestaltung des westlichen Bahnhofsumfeldes durchgeführt. Ziel des Wettbewerbes ist u.a. aufzuzeigen, wie die vorhandenen Unzulänglichkeiten und Mängel in der verkehrlichen Abwicklung beseitigt sowie die Verknüpfung der Verkehrsträger miteinander optimiert werden können.	Kenntnisnahme
	52.18	<u>Kapitel 4.5 Erschließungsqualität:</u> Die AST-Verbindungen sollen an den Linienführungen der HVZ ausgerichtet werden. (Pkt. 14)	Das AST-Angebot soll auf digitaler Grundlage optimiert und nachfrageorientierter gestaltet werden. Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist noch zu prüfen, mit welcher Ausprägung/Bedienungsvariante dies am Besten umzusetzen ist.	Kenntnisnahme
	52.19	<u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf:</u> Der Bus und nicht der MIV soll beschleunigt werden. (Pkt. 15)	Die geplanten Beschleunigungsmaßnahmen dienen primär dem Busverkehr. Durch den Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr ist in einzelnen Fällen auch die Beschleunigung des MIV erforderlich.	Kenntnisnahme
	52.20	<u>Kapitel 4.2 Abstimmung mit dem Landkreis Fulda:</u> Die Nahverkehrsplanungen von Landkreis und Stadt Fulda sollten stärker verzahnt werden. Es wird bedauert, dass in diesem Zusammenhang die Einrichtung zusätzlicher Regionalbahn-Haltestellen nicht aktiv angegangen wurde. (Pkt. 16)	Die getrennte Erstellung der NVP für die Stadt und den Landkreis Fulda hat formale und verfahrenstechnische Gründe. Im Rahmen der Planungsprozesse zur Fortschreibung der beiden NVP hat jedoch eine intensive Abstimmung stattgefunden, mit dem Ziel, möglichst weitreichende Synergieeffekte im ÖPNV-Angebot für die Stadtregion Fulda zu erzielen. Insofern sind die beiden NVP, soweit dies möglich und sinnvoll ist, aufeinander abgestimmt. Aufgrund der fehlenden Zuständigkeit für den SPNV ist die Thematisierung zusätzlicher Haltepunkte für die Regionalbahnen im Stadtgebiet Fulda nicht NVP-relevant. Dieses Thema muss im Rahmen des regionalen NVP des Verkehrsverbundes betrachtet werden.	Kenntnisnahme

	52.21	<u>Kapitel 10.1.1 Öffentlichkeitsbeteiligung I+II:</u> Es werden eine zu knapp bemessene Zeit der Beteiligung, das Fehlen von Unterlagen sowie Unklarheiten bezüglich einer Fortführung der Bürgerbeteiligung kritisiert. (Pkt. 17)	Im Rahmen des Planungsprozesses hat es eine breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben (Projektbeirat, Auftaktveranstaltung, internetbasierte Information, Aufruf zur Stellungnahme, Anhörungsverfahren). Es wurden dabei neben den Trägern öffentlicher Belange Ortsbeiräte, politische Parteien und die Bürgerschaft miteinbezogen. Hierbei wurden alle Bestandteile des NVP zur Verfügung gestellt, lediglich die Anlage 5.11 mit Erläuterungen zur Methodik der Untersuchung zum Schülerverkehr wurde versehentlich nicht veröffentlicht. Eine weitere formelle Bürgerbeteiligung im Rahmen des Fortschreibungsprozesses ist nicht mehr vorgesehen. Bürgerinnen und Bürger können aber weiterhin jederzeit Anregungen, Hinweise und Kritik dem Aufgabenträger mitteilen.	Kenntnisnahme
Liga der Freien Wohlfahrtsverbände, AWO Kreisverband Fulda, Fulda	53	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Sozialverband VdK Hessen-Thüringen, Fulda	54	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Staatliches Schulamt Fulda, Fulda	55	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme

<p>Hochschule Fulda, Präsidium, Fulda Schreiben vom 09.07.2018</p>	<p>56.1</p>	<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.5 Rahmenkonzeption HVZ:</u> Die Reduzierung der Taktfolge auf einen 15 Min.-Takt für weite Bereiche der Kernstadt wird begrüßt, es wird aber eine Aussage zur weiteren Verfahrensweise bezüglich der auf der Linie 6 eingesetzten vorgeschalteten Verstärkerfahrten vermisst.</p>	<p>Der NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien integriert werden. Durch die Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt können bestehende Kapazitätsengpässe teilweise reduziert werden. Es wird aber auch weiterhin erforderlich sein, auf bestimmten Linien bzw. bei einzelnen Fahrten die Transportkapazitäten zu erhöhen. Dies soll nachfragegerecht für den Einzelfall geprüft werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>56.2</p>	<p><u>Kapitel 6.9 Schnittstellen und Intermodalität:</u> (S. 111) Es wird eine Kooperationsbereitschaft bei den Themenfeldern "Potential und Machbarkeit zusätzlicher Bahnhaltdepunkte", "Bike+Ride" und "Fahrzeug-Sharing" angeboten.</p>	<p>Die genannten Themenfelder sollten in der AG Mobilität der Hochschule Fulda, an der alle relevanten Akteure teilnehmen, aufgegriffen und besprochen werden. Zum Thema "Bahnhaltdepunkte" ist der RMV als zuständiger Aufgabenträger einzubeziehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>56.3</p>	<p><u>Kapitel 4.9 Haltestellen:</u> Ein Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation im Bereich der Haltestellen an der Hochschule als auch flächendeckend wird befürwortet.</p>	<p>Im NVP ist der weitere Ausbau des Informationsangebotes für die Fahrgäste in Echtzeit mittels DFI-Anzeigen vorgesehen. Die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen soll demnach fortgesetzt werden. Die Haltestellen im Umfeld der Hochschule werden hierbei berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>56.4</p>	<p><u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es soll eine Öffnungsklausel im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Studierendenschaft der Hochschule Fulda in den NVP aufgenommen werden.</p>	<p>Eine Öffnungsklausel im NVP zur Anpassung an künftige Nachfragen im Bereich der Hochschule ist nicht erforderlich. Der NVP definiert ein Mindestangebot, das grundsätzlich vorgehalten werden soll. Es besteht jedoch jederzeit die Möglichkeit, situationsbedingt, in diesem Falle nachfrageorientiert, das Fahrtenangebot auszuweiten, sofern dies sinnvoll und gerechtfertigt ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>



	56.5	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es soll eine Öffnungsklausel im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Mitarbeiter-schaft der Hochschule Fulda in den NVP aufgenommen werden.	Eine Öffnungsklausel im NVP zur Anpassung an künftige Nachfragen im Bereich der Hochschule ist nicht erforderlich. Der NVP definiert ein Mindestangebot, das grundsätzlich vorgehalten werden soll. Es besteht jedoch jederzeit die Möglichkeit, situationsbedingt, in diesem Falle nachfrageorientiert, das Fahrtenangebot auszuweiten, sofern dies sinnvoll und gerechtfertigt ist.	Kenntnisnahme
	56.6	<u>Kapitel 3.3.9 Vertrieb und Marketing: (S. 33)</u> Hinweis zur Darstellung der AG Mobilität.	Der Textvorschlag der Hochschule zur Darstellung der AG Mobilität beschreibt die Funktion der AG und sollte deshalb im NVP ergänzend aufgenommen werden. Der Textvorschlag lautet: "Organisiert durch die Hochschule Fulda finden regelmäßige Treffen der AG Mobilität statt, an deren Sitzungen neben der Hochschule Fulda, Stadt Fulda sowie dem Verkehrsunternehmen und der LNG Fulda auch der AStA-Vorstand bzw. das entsprechende AStA-Referat teilnimmt. Hierdurch erfolgt ein kontinuierlicher Austausch über den bedarfsgerechten Einsatz der Buskapazitäten in Anlehnung an die Vorlesungs- und Prüfungszeiten."	Der Textvorschlag wird in den NVP aufgenommen.

<p>Stadtelternbeirat, Fulda Mail vom 13.07.2018</p>	<p>57.1</p>	<p><u>Kapitel 3.3.9 Vertrieb und Marketing:</u> Die "Busschule" soll an weiterführenden Schul-en angeboten und die Schulwegsicherheit ganzheitlich betrachtet werden.</p>	<p>Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen ist im Allgemeinen kein vorrangiges Thema im NVP. Sicherheitsaspekte im unmittelbaren Umfeld von Haltestellen werden dagegen sowohl im NVP als auch bei konkreten Maßnahmen an Haltestellen geprüft und berücksichtigt. Im Übrigen besteht im Rahmen von Schulwegplänen die Möglichkeit, Sicherheitsdefizite zu ermitteln und aufzuzeigen. Für die Aufstellung eines solchen Plans ist die jeweilige Schule zuständig. Eine Kooperation mit der Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsplanung und Polizei ist hierbei sinnvoll. Die Möglichkeit der Einrichtung einer "Busschule" an weiterführenden Schulen wird im Rahmen der NVP-Umsetzung mit dem Verkehrsunternehmen geprüft.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>57.2</p>	<p><u>Kapitel 4.4 Liniennetz:</u> Die Linienwege und Buslinien sollen einwärts/auswärts harmonisiert werden</p>	<p>Die Verheitlichung der Anschlusslinien wird im Rahmen der betrieblichen Machbarkeit angestrebt. Auf Grund unterschiedlicher Umlaufzeiten der Linien kann dies aber nicht für alle Umsteigebeziehungen gewährleistet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>57.3</p>	<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Das Einkaufszentrum "Kaiserwiesen" soll zu den Ladenöffnungszeiten gut erreichbar sein.</p>	<p>Durch die Ausweitung der Betriebszeiten wird sich auch die Anbindung des Einkaufszentrums Kaiserwiesen verbessern.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>57.4</p>	<p><u>Kapitel 4.6 Verbindungsqualität:</u> Umsteigemöglichkeiten sollen attraktiv gestaltet werden.</p>	<p>Die möglichst optimale Umsteigesituation wird im Rahmen der betrieblichen Machbarkeit angestrebt, insbesondere an den beiden Busbahnhöfen. Auf Grund der zahlreichen Linienabfahrten kann dies aber nicht für alle möglichen Umsteigebeziehungen gewährleistet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>57.5</p>	<p><u>Kapitel 6.13 Schülerverkehr:</u> Die Anlage 5.11 fehlt.</p>	<p>Die Anlage 5.11 wird ergänzt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

	57.6	<u>Kapitel 4.14 Schülerverkehr:</u> Das Angebot im Berufs- und Ausbildungsverkehr soll verbessert werden.	Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfungsauftrag im NVP enthalten.	Es soll eine Untersuchung zur Ermittlung von Möglichkeiten der Optimierung des Schülerverkehrs durchgeführt werden.
	57.7	<u>Kapitel 4.14 Schülerverkehr:</u> Die Schulwegsicherheit insgesamt fehlt als Thema und die Pläne zu sicheren Schulwegen müssen generell aktualisiert werden.	Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen ist im Allgemeinen kein vorrangiges Thema im NVP. Sicherheitsaspekte im unmittelbaren Umfeld von Haltestellen werden dagegen sowohl im NVP als auch bei konkreten Maßnahmen an Haltestellen geprüft und berücksichtigt. Im Übrigen besteht im Rahmen von Schulwegplänen die Möglichkeit, Sicherheitsdefizite zu ermitteln und aufzuzeigen. Für die Aufstellung eines solchen Plans ist die jeweilige Schule zuständig. Eine Kooperation mit der Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsplanung und Polizei ist hierbei sinnvoll.	Kenntnisnahme

	57.8	<p><u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Der NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 vollständig umgesetzt werden.</p>	<p>Die fahrplanmäßige Umsetzung des neuen NVP hängt teilweise von der Umstellung der Regionalbuslinien des Landkreises Fulda zum Fahrplanwechsel 2019/20 ab. Teilweise kann die fahrplanmäßige Umsetzung der Stadtbuslinien unabhängig von den Regionalbuslinien bereits zum Fahrplanwechsel 2018/19 erfolgen. Die Angebotskonzeption umfasst weitreichende Änderungen mit zahlreichen zusätzlichen Betriebsleistungen. Die Umsetzung benötigt entsprechenden zeitlichen Vorlauf, der bis zum Fahrplanwechsel 2018/2019 voraussichtlich nicht gegeben ist. Auf Grund der zum Fahrplanwechsel 2019/2020 wirksam werdenden Änderungen im Regionalbusnetz würde eine vollständige Umstellung des Stadtbusnetzes im Dezember 2018 zudem einen Interimsfahrplan für ein Jahr erfordern.</p>	<p>Mit der Umsetzung des NVP soll zum Fahrplanwechsel 2018/19 begonnen werden, soweit dies unabhängig von den Buslinien im Landkreis Fulda möglich und vom Verkehrsunternehmen bereits umsetzbar ist.</p>
<p>Stadt Fulda, Frauenbeauftragte Mail vom 03.07.2018</p>	58.1	<p><u>Allgemein:</u> Im NVP soll eine Sprachregelung für beide Geschlechter verwendet werden.</p>	<p>Im NVP wird ein Hinweis zur verwendeten Sprachregelung ergänzt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

	58.2	<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Es sollen Kurzstreckentickets bzw. "9-Uhr-Tickets" eingeführt werden.	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä.. Ein entsprechender Prüfauftrag ist im NVP bereits enthalten.	Kenntnisnahme
	58.3	<u>Kapitel 3.3.6 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Der ZOB und das Bahnhofsumfeld sollen zur Beseitigung spezifischer Mängel neu gestaltet werden.	In 2018/2019 wird ein städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Umgestaltung des westlichen Bahnhofsumfeldes durchgeführt. Ziel des Wettbewerbes ist u.a. aufzuzeigen, wie die vorhandenen Unzulänglichkeiten und Mängel in der verkehrlichen Abwicklung beseitigt sowie die Verknüpfung der Verkehrsträger miteinander optimiert werden können.	Kenntnisnahme
	58.4	<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Ein Kombiticket soll bei den kommenden Grossveranstaltungen angeboten werden.	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä.. Ein entsprechender Prüfauftrag ist im NVP bereits enthalten.	Kenntnisnahme

	58.5	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Der Ausstieg "zwischen durch" soll in den Abendstunden ermöglicht werden.	Die Gestaltung des Linienverkehrs in Form von "hop-on-hop-off-Verkehren" kann aus Gründen der Verkehrssicherheit und des allgemeinen innerstädtischen Verkehrsablaufes nicht befürwortet werden. Zu beachten sind dabei auch versicherungsrechtliche Fragestellungen (Haftungsfrage bei Unfällen etc.).	Die Möglichkeit des Ein- und Aussteigens in Form des "hop-on-hop-off" soll nicht ermöglicht werden.
Stadt Fulda, Behindertenbeirat	59	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Stadt Fulda, Amt 40 Schule und Sport Mail vom 23.07.2018	60.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Schleifenfahrt der Linie 5 über Mehlerstr. - Weyherer Weg - Friedensstraße soll aus Gründen der Verkehrssicherheit beibehalten werden.	Die LNG Fulda und die Gemeinde Künzell haben im Rahmen der Fortschreibung des NVP für den Landkreis Fulda eine Neuorientierung der Regionalbuslinien im Bereich Künzell vorgenommen. Zur Gewinnung gemeinsamer Synergieeffekte und dichter Taktfolgen war deshalb auch eine Anpassung von Stadtbuslinien, u.a. der Buslinie 5, erforderlich. Eine ganztägige Schleifenfahrt über den Weyherer Weg würde dabei zahlreiche Umwegfahrten bewirken. In der Angebotskonzeption werden die Verbindungen zwischen Künzell und der Heinrich-von-Bibra-Schule deshalb vollständig neu geordnet. Die Belange des Schülerverkehrs werden im Rahmen des Umsetzungskonzepts berücksichtigt. Unabhängig von den Anforderungen des Schülerverkehrs wird eine verkehrssichere Gestaltung der Haltestelle Ellerstraße angestrebt.	Kenntnisnahme
	60.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Haltestelle "Florenzgasse" soll zumindest im Schülerverkehr weiterhin bedient werden.	Die Haltestelle "Florenzgasse" wird künftig zumindest im Schülerverkehr weiter bedient. Inwieweit die Haltestelle in der HVZ / SVZ bedient werden kann wird im Rahmen der Umsetzungsplanung in Abstimmung mit der Führung anderer Buslinien geprüft.	Kenntnisnahme

Stadt Fulda, Amt 51 Jugend und Familie	61.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität:</u> Die Bedienungsqualität soll nicht nur an der quantitativen Nachfrage ausgerichtet sein, sondern auch an individuellen Bedarfen. Dies gilt sowohl für die räumliche Dichte des Liniennetzes als auch für die Bedienungszeiträume. Hierbei sollen die statistischen Bezirke Aschenberg, Münsterfeld, Nordend, Ziehers Nord, Ziehers Süd, Ostend und Südend besondere Berücksichtigung finden.	Die genannten statistischen Bezirke gehören zum Kernstadtbereich, für den die Angebotskonzeption neben der Bedienung in HVZ und SVZ auch einen 15 Min.-Takt im Zuge parallel geführter Buslinien anstrebt. In welchem Umfang dies realisiert werden kann, muss im Rahmen der Umsetzungsplanung noch geprüft werden. Die genannten statistischen Bezirke werden durch das angestrebte Fahrplanangebot nicht benachteiligt.	Kenntnisnahme
	61.2	<u>Kapitel 6.3 Vorgaben für das Bedienungskonzept:</u> (S. 83ff) Die geplante Ausweitung des Bedienungsangebotes in der SVZ wird begrüßt.		Kenntnisnahme
	61.3	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Für die Planungslinie E (Ziehers Süd/Ostend) wird die gleiche Taktung wie bei der Planungslinie A (Aschenberg, 15 Min.-Takt) gefordert. Beide Bereiche haben in etwa gleiche Bevölkerungszahlen.	Inwieweit im Bereich Ziehers Süd/Ostend der 15 Min.-Takt herstellbar ist, muss in der Umsetzungsplanung noch geprüft werden.	Kenntnisnahme
	61.4	<u>Kapitel 6.6 Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung:</u> (S. 105) Die Angebotsergänzung durch das AST wird begrüßt.		Kenntnisnahme
	61.5	<u>Kapitel 6.10 Fahrzeuge:</u> (S. 114) Fahrgastinformationen (Aushänge, Fahrplanbuch etc.) sollen möglichst verständlich in "einfacher Sprache" verfasst und auch für sinnesbeeinträchtigte Menschen zugänglich sein.	In den einschlägigen Rechtsgrundlagen zur Barrierefreiheit ist als Ziel die Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit für den ÖPNV bis 2022 vorgegeben. Insofern ist die Barrierefreiheit umfassend ausgerichtet. Diese ist auch durch die laufenden Abstimmungen mit dem Behindertenbeirat sichergestellt. Inwieweit die unterschiedlichen Medien der Fahrgastinformationen den Ansprüchen an eine "einfache Sprache" genügen, wird geprüft.	Kenntnisnahme

	61.6	<p><u>Kapitel 6.11 Tarif:</u> (S. 114) Die Einführung eines Kurzstreckentarifs sowie der "9-Uhr-Karte" wird begrüßt.</p>	<p>Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä.. Ein entsprechender Prüfauftrag ist im NVP bereits enthalten.</p>	Kenntnisnahme
Stadt Fulda, Amt 80 Stadtmarketing	62	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Stadt Fulda, Geschäftsstelle Nahverkehr	63	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Stadt Fulda, Klimaschutzmanagement Mail vom 16.07.2018	64.1	<p><u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Die kostenlose Fahrradmitnahme in den Bus-sen soll prinzipiell ermöglicht werden, sofern genügend Platz im Fahrzeug vorhanden ist.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme in den Stadtbuslinien soll grundsätzlich während der gesamten Bedienungszeiten in der HVZ/SVZ möglich sein. In Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und Nachfrage durch Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. kann die Mitnahme von Fahrrädern jedoch ausgeschlossen werden.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme in den Bussen der Stadtbuslinien soll während der Bedienungszeiten HVZ/SVZ grundsätzlich möglich sein. Bei entsprechender Nachfrage haben Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. Vorrang, eine Fahrradmitnahme kann dann ausgeschlossen werden. Genaueres ist in den Besonderen Beförderungsbestimmungen des Verkehrsunternehmens festzulegen.</p>



**Anhörung Ortsbeiräte (18.06. - 15.07.2018)** (Redaktionsschluss: 04.09.2018)

<b>Ortsbeirat</b>	<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Eingabe / Thema Entwurfskapitel</b>	<b>Prüfergebnis / Bewertung</b>	<b>Beschluss-empfehlung</b>
01 Bernhards Protokoll 3. Sitzung Ortsbeirat vom 16.07.2018	01.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es soll eine zusätzliche Haltestelle an der L3429 auswärts in Höhe des Friedhofsweges eingerrichtet werden.	Der vorgeschlagene Standort für den neuen Haltepunkt liegt außerhalb des Stadtgebietes von Fulda. Für die Anlage des Haltepunktes ist deshalb die LNG Fulda in Abstimmung mit der Gemeinde Petersberg und Hessen Mobil zu- ständig. Die Forderung wird deshalb dorthin weitergeleitet.	Nicht NVP-relevant
02 Besges Schreiben OV vom 16.08.2018	02	Keine Einwände		Kenntnisnahme
03 Bronnzell Mail Ortsvorsteher vom 26.07.2018	03.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es sollen zusätzliche direkte Nahverkehrsver- bindungen in die "Kaiserwiese" sowie nach Jo- hannesberg, Engelhelms und Eichenzell ge- schaffen werden.	Die heutige Verbindung nach Eichenzell bleibt mit den LNG-Linien auch künftig bestehen. Die Verbindungen nach Johannesberg und zur Kai- serwiese werden als Umsteige Verbindung ange- boten. Die Herstellung günstiger Umsteigezeiten in Kohlhaus wird im Rahmen des Umsetzungs- konzepts geprüft. Der Umstieg nach Engelhelms erfolgt weiterhin über die Innenstadt Fulda. Eine Direktverbindung wäre mit der zuständigen LNG Fulda abzustimmen und zu vereinbaren, kann aber aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage nicht befürwortet werden.	Eine Direktverbindung von Bronnzell nach Engelhelms soll nicht einge- richtet werden. In Bezug auf die Um- steigesituation in Kohlhaus für die Verbindungen zur Kaiserwiese und nach Johannesberg soll eine mög- lichst attraktive Lösung entwickelt werden.
04 Dietershan Protokoll Sitzung Ortsbeirat vom 19.09.2018	04.1	Sofern keine Verschlechterung in der Bedienung eintritt, stimmt der Ortsbeirat dem NVP zu.		Kenntnisnahme
05 Edelzell	05	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme

06 Gläserzell Schreiben OV vom 02.07.2018	06.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Fahrpläne der neuen Buslinie und der Buslinie 591 sollen zu einem 30 Min.-Takt synchronisiert werden.	Gemäß Kapitel 6 Angebotskonzeption soll die Fahrplangestaltung der beiden Buslinien in der HVZ zeitversetzt erfolgen, so dass ein 30 Min.-Takt erzielt wird. Die Fahrplangestaltung der beiden Linien ist im Rahmen der Umsetzungsplanung noch mit dem Aufgabenträger ZOV abzustimmen und betrieblich zu prüfen.	Es soll durch einen Zeitversatz in den Fahrplänen der Linien 591 und der Planungslinie A ein 30 Min.-Takt in der HVZ für die Stadtteile Gläserzell, Kämmerzell und Lüdermünd erreicht werden, sofern dies betrieblich und in Abstimmung mit dem ZOV möglich ist.
07 Haimbach Protokoll 3. Sitzung Ortsbeirat vom 11.07.2018	07.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Ein Linienast der Planungslinie J soll weiterhin über Neuenberg geführt werden.	Die Planungslinie J soll im Regelweg über die Kronhofstraße bzw. über Weimarer Straße/ Paulustor geführt werden. Die teilweise Einbeziehung einer Linienführung über Neuenberg entspricht nicht dem Anforderungsprofil und führt zu einem unübersichtlichen und lückenhaften Fahrplan bei den Linienwegvarianten. Die Herstellung attraktiver Umsteigeverbindungen zwischen Haimbach und Neuenberg wird im Rahmen des Umsetzungskonzeptes geprüft. Die Bedienung der Bardoschule erfolgt über Einsatzwagen im Schülerverkehr.	Der Einbeziehung von Neuenberg in die Planungslinie J wird nicht entsprochen.
	07.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Haltestelle "Sportplatz" ist weiterhin zu bedienen.	Die Angebotskonzeption gemäß Kapitel 6 sieht die Beibehaltung der derzeitigen Linienführung nach Malkes über die Eichhornstraße vor. Die Haltestelle "Sportplatz" kann deshalb weiter bedient werden.	Kenntnisnahme
	07.3	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es sollen direkte Verbindungen zwischen Haimbach und Fulda Galerie/Sickels sowie Münsterfeld geschaffen werden.	Eine Direktverbindung von Haimbach in das Münsterfeld besteht bereits und wird beibehalten. Eine Verlängerung der Planungslinie J von Haimbach zur Fulda-Galerie/Sickels wird im Rahmen des Umsetzungskonzeptes geprüft.	Kenntnisnahme

	07.4	<u>Kapitel 4.12 Tarif + 6.11 Tarif:</u> Es soll ein Kurzstreckenticket für 3-4 Stationen eingeführt werden.	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen Gespräche mit dem RMV aufgenommen werden mit dem Ziel, nachfragegerechte und attraktive Tarifangebote in Fulda anzubieten. Hierbei soll die LNG Fulda bzw. die Kommunen der Stadtregion möglichst mit eingebunden werden.
	07.5	<u>Kapitel 4.9 Haltestellen + Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Die Fahrgastinformationssysteme sollen verbessert werden.	Gemäß Kapitel 4 "Anforderungsprofil" und 6 "Angebotskonzeption" soll das Informationsangebot für die Fahrgäste insgesamt ausgeweitet werden und wenn möglich in Echtzeit erfolgen. Für den Bereich Haimbach ist vorgesehen, die dortigen Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen auszustatten.	Kenntnisnahme
08 Harmerz Mail Ortsvorsteher vom 16.07.2018 und Protokoll 3. Sitzung Ortsbeirat vom 05.07.2018	08.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Linienführung über Am Rosengarten - R.-Kircher-Straße - Dom - Stadtschloss soll beibehalten werden.	Auf Wunsch der südwestlichen Stadtteile soll die Linie 3 über den Westring und direkt zum ZOB geführt werden. Die Planungslinie H setzt diesen Wunsch um und ermöglicht darüber hin-aus auch eine Bedienung des Wohn- und Gewerbebereiches im nördlichen Teil von Kohlhaus. Die Herstellung attraktiver Umsteigeverbindungen aus den südlichen Stadtteilen in die Unterstadt wird im Rahmen des Umsetzungskonzepts geprüft und angestrebt.	Die Linienführung der Planungslinie H erfolgt über den Westring. Ab der Frankfurter Straße ist die Linienführung in Abstimmung mit den weiteren, Kohlhaus bedienenden, Planungslinien im Rahmen der Umsetzungsplanung noch im Detail abzustimmen und festzulegen. Hierbei sollen möglichst attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden.

	08.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.6 Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung:</u> Die Einführung eines Ringverkehrs zur Nachtzeit soll geprüft werden.	Im NVP ist eine Ausweitung der Bedienungszeiten von HVZ und SVZ vorgesehen. Das AST-Angebot soll ebenfalls erweitert und die nächtliche Bedienungslücke mit Linienbussen abdecken. Die Einrichtung einer kostenintensiven Ringlinie mit langen Fahrtzeiten, eingeschränkter Erschließungsqualität und bei geringer Nachfrage ist damit entbehrlich.	Statt der Einführung von Ringlinien soll das nachfrageorientierte AST-Angebot beibehalten und attraktiver gestaltet werden.
	08.3	<u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf + Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Angesichts des Fahrverhaltens der Busfahrer sollen die Fahrzeiten im Fahrplan überprüft werden.	Bei der Umsetzung der Angebotskonzeption sind die Fahrpläne aller Buslinien durch das Verkehrsunternehmen zu überarbeiten bzw. neu aufzustellen. Hierbei sind auch die Verkehrsverhältnisse im Streckenverlauf zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
09 Istergiesel Schreiben OV vom 15.07.2018	09.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinie H1 soll Harmerz nicht mehr bzw. nur teilweise bedienen.	Das Angebotskonzept enthält weiterhin die Bedienung von Harmerz im 30-Minuten-Takt. Dies ist nur durch die generelle Einbeziehung des Stadtteils in den Linienweg der Planungslinie H sicherzustellen. Im Rahmen der Umsetzungsplanung kann geprüft werden, welche konkreten betrieblichen Auswirkungen eine Fahrtzeitverkürzung durch eine zeitweise Nichtbedienung von Harmerz hat.	Im Rahmen der Umsetzungsplanung soll geprüft werden, ob eine Verkürzung der Fahrtzeit aus den Stadtteilen Istergiesel, Zell und Zirkenbach durch Nichtbedienung des Stadtteils Harmerz sinnvoll ist.
	09.2	<u>Kapitel 6.13 Schülerverkehr:</u> Die Ankunftszeiten an den Schulen sollen bei den Verstärkerfahrten im Schülerverkehr mindestens 10 Minuten betragen. Zu dem sollen die Transportkapazitäten erhöht werden.	Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfungsauftrag im NVP enthalten.	Es soll eine Untersuchung zur Ermittlung von Möglichkeiten der Optimierung des Schülerverkehrs durchgeführt werden.

	09.3	<u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf + Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Die Ampelregelungen in der Stadt sollen durch Einbeziehung der reinen Fußgängerampeln in die Grünen Wellen optimiert werden.	Der NVP sieht vor, dass Möglichkeiten zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV in Fulda untersucht werden sollen. Hierzu gehört insbesondere die Überprüfung der vorhandenen Signaltechnik und Signalprogramme. Wenn möglich, sollen hierbei auch die Signalanlagen des Bundes mit einbezogen werden. Die Berücksichtigung reiner Fußgänger-Signalanlagen wird dabei geprüft.	Kenntnisnahme
	09.4	<u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf + Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Der Einsatz intelligenter Ampelsysteme, die auf das Verkehrsaufkommen angemessen reagieren, soll ausgeweitet werden.	Die Stadt Fulda hat ebenso wie Hessen Mobil in den letzten Jahren bei den durchgeführten Straßenbaumaßnahmen jeweils auch bedarfsweise die Signaltechnik auf den neuesten Stand gebracht. Die noch verbliebenen "veralteten" Signalanlagen sollen Zug um Zug modernisiert werden. Des Weiteren sollen möglichst alle Signalanlagen an den städtischen Verkehrsrechner angeschlossen werden.	Kenntnisnahme
	09.5	<u>Kapitel 4.13 Vertrieb und Marketing + Kapitel 6.12 Vertrieb und Marketing:</u> Die Möglichkeit zum Erhalt permanenter aktueller Ankunfts-/Abfahrtszeiten soll geschaffen werden.	Die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen soll fortgesetzt werden. Über die DFI-Anzeigen erhält der Fahrgast Echtzeit-Informationen zur Abfahrtszeit oder Hinweise zu Betriebsstörungen etc.. Auch die Fahrplanauskunft des RMV informiert in Echtzeit über Verspätungen auf den einzelnen Buslinien.	Kenntnisnahme
	09.6	<u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf + Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u> Die Fahrtzeiten sollen ausreichend dimensioniert werden, damit Busfahrer unplanmäßig entstandene Verspätungen wieder aufholen können.	Bei der Umsetzung der Angebotskonzeption sind die Fahrpläne aller Buslinien durch das Verkehrsunternehmen zu überarbeiten bzw. neu aufzustellen. Hierbei sind auch die Verkehrsverhältnisse im Streckenverlauf zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
10 Johannesberg Schreiben OV vom 12.07.2018	10.1	<u>Kapitel 4.6 Verbindungsqualität:</u> Die Forderung in Kapitel 4.6 zur Einrichtung möglichst direkter Linienführungen aus allen Stadtteilen in die Innenstadt und ein Reisezeitverhältnis von maximal 1,5:1 wird begrüßt.		Kenntnisnahme

	10.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Die Anpassung der HVZ an die verlängerten Öffnungszeiten wird positiv gewertet, genauso die Anpassung der SVZ an die Zugankunftszeiten aus Frankfurt.		Kenntnisnahme
11 Kämmerzell Schreiben OVin vom 17.07.2018	11.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Fahrpläne der neuen Buslinie und der Buslinie 591 sollen zu einem 30 Min.-Takt synchronisiert werden.	Gemäß Kapitel 6 "Angebotskonzeption" soll die Fahrplangestaltung der beiden Buslinien in der HVZ zeitversetzt erfolgen, so dass ein 30 Min.-Takt erzielt wird. Die Fahrplangestaltung der beiden Linien ist im Rahmen der Umsetzungsplanung noch mit dem Aufgabenträger ZOV abzustimmen und betrieblich zu prüfen.	Es soll durch einen Zeitversatz in den Fahrplänen der Linie 591 und der Planungslinie A ein 30 Min.-Takt in der HVZ für die Stadtteile Gläserzell, Kämmerzell und Lüdermünd erreicht werden, sofern dies betrieblich und in Abstimmung mit dem ZOV möglich ist.
12 Kohlhaus Protokoll 3. Sitzung Ortsbeirat vom 21.06.2018	12.1	Keine Änderungswünsche		Kenntnisnahme
13 Lehnerz Schreiben OV vom 24.07.2018	13.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Es soll eine Schnellbuslinie ohne Halt an den Haltestellen "Wörthstraße", "Hochschule" und "Daimler-Benz-Straße" zwischen 16:30 und 18:00 Uhr eingerichtet werden.	Aufgrund der relativ kurzen Fahrtstrecke und der damit korrespondierenden kurzen Fahrzeit führt eine Nichtbedienung der genannten und nachfragestarken Haltestellen zu keiner nennenswerten Beschleunigung auf der Linie. Darüber hinaus gestaltet sich der Fahrplan unübersichtlicher und es können möglicherweise vorhandene Fahrgastnachfragen nicht bedient werden. Insofern kann der Vorschlag nicht befürwortet werden.	Die Einrichtung von "Schnellbusfahrten" durch Nichtbedienung stark nachgefragter Haltestellen wird abgelehnt.
14 Lüdermünd	14	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
15 Maberzell Protokoll 4. Sitzung Ortsbeirat vom 26.07.2018	15.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es soll geprüft werden, die Fahrzeit der Linie 3 zu verkürzen, in dem der ZOB nicht mehr angefahren wird.		Kenntnisnahme

	15.2	<u>Kapitel 4.12 Tarif + 6.11 Tarif:</u> Es soll ein Kurzfahrticket eingeführt werden für die Relationen Trätzhof - Kernort Maberzell bzw. Am Berg - Kernort Maberzell.		
	15.3	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es soll das Problem der "Zusammenballung" von Bussen in der Rittlehnstraße gelöst werden.		
	15.4	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Zur besseren Anbindung des Industriegebietes West wird vorgeschlagen, Einsatzwagen mit Bedienung der Haltestelle Am Karlshof einzusetzen und eine Umsteigemöglichkeit im Bereich der Langenbrückenstraße einzurichten.		
	15.5	<u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Die Umrüstung der Haltestelle Am Trätzberg soll aufgrund des schlechten baulichen Zustands vorgezogen werden.		
	15.6	<u>Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Die Haltestelle Zum Schulzenberg ist entbehrlich und soll aus dem Fahrplan genommen werden.		
	15.7	<u>Kapitel 4.9 Haltestellen + Kapitel 6.8 Haltestellen:</u> Das digitale Fahrgastinformationssystem soll ausgeweitet werden.		
16 Malkes Schreiben OV vom 12.07.2018	16.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Bei einer dauerhaften Nutzung durch den ÖPNV soll der Verbindungsweg zw. Im Stückfeld und Heinkelstraße ausgebaut werden.	Die neue Angebotskonzeption gemäß Kapitel 6 sieht die Beibehaltung der derzeitigen Linienführung vor. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist ein Ausbau des Verbindungsweges derzeit nicht zwingend erforderlich.	Kenntnisnahme

17 Mittelrode Protokoll 3. Sitzung Ortsbeirat vom 27.07.2018	17.1	Mitteilung, dass der Ortsbeirat keine Stellungnahme abgibt, weil keine Veränderungen in Bezug auf Mittelrode vorgesehen sind.		Kenntnisnahme
18 Niederrode Schreiben OV vom 29.06.2018	18.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinie J3 soll nicht über Weimarer Straße und Paulustor, sondern über Abtstor in Richtung Stadtschloss geführt werden.	Die konkrete Streckenführung der einzelnen Planungslinien in der Innenstadt wird im Rahmen des Umsetzungskonzepts erarbeitet. Hierbei sind auch die Aspekte "Schaffung zusätzlicher Umsteigebeziehungen" sowie die "Umlaufgestaltung der Einzellinien" zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
	18.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Am Mondrianplatz soll eine verzögerungsfreie Umsteigemöglichkeit auf die Linien J1 und J2 ermöglicht werden	Die konkrete Streckenführung der einzelnen Planungslinien in der Fulda Galerie wird im Rahmen des Umsetzungskonzepts erarbeitet. Hierbei sind auch die Aspekte "Schaffung zusätzlicher Umsteigebeziehungen" sowie die "Umlaufgestaltung der Einzellinien" zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
19 Niesig Schreiben OV vom 02.07.2018	19.1	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es soll eine zeitnahe Umsteigemöglichkeit an der H "Herz-Jesu-Krankenhaus" in Richtung Horas sichergestellt werden.	Eine zeitnahe Umsteigemöglichkeit in Richtung Horas wird im Rahmen des Umsetzungskonzepts angestrebt.	Kenntnisnahme
	19.2	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Niesiger Buslinie soll ab der Haltestelle "Adalbertstraße" zuerst zum ZOB geführt werden.	Die Planungslinie B1 wird in der Angebotskonzeption von Niesig kommend direkt zum Stadtschloss geführt. Durch die Verkürzung der Standzeit am Stadtschloss wird sich die Fahrzeit von Niesig zum ZOB gegenüber dem Bestand verkürzen. Die Anbindung des ZOB wird über eine Verknüpfung mit einer anderen Planungslinie über ZOB gewährleistet. Im Rahmen der Umsetzungsplanung wird geprüft, ob auch eine direkte Führung zum ZOB möglich ist.	Kenntnisnahme



<p>20 Oberrode Schreiben OV vom 09.07.2018</p>	<p>20.1</p>	<p><u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Buslinie 60 soll auch künftig durch Oberrode geführt werden und die Haltestellen "Am Strauch" sowie "Bürgerhaus" bedienen.</p>	<p>Die direkte Bedienung der Ortslage Oberrode ist zukünftig nicht mehr möglich. Mit der Erschließung des Gewerbegebietes Münsterfeld steht im Umlaufplan der Linie 60 kein Zeitpuffer für Oberrode mehr zur Verfügung. Die LNG Fulda als zuständiger Betreiber der Regionalbuslinie stimmt aus verschiedenen Gründen einer weiteren Schleifenfahrt im Linienvverlauf nicht zu. Die Linie 60 soll deshalb möglichst die ehemals vorhandenen Haltestellen an der L3139 wieder bedienen. In der HVZ bildet der 60 Min.-Takt den Mindeststandard für Oberrode. Dieser wird mit der Planungslinie J1 gemäß dem Anforderungsprofil sichergestellt. Im Rahmen des Umsetzungs-konzepts soll die Linienführung in Oberrode so angepasst werden, dass der Siedlungsschwerpunkt um das Bürgerhaus in beiden Fahrtrichtungen auf dem kürzesten Weg erreichbar ist.</p>	<p>Die Bedienung des Stadtteils Oberrode mit der Planungslinie J im 60 Min.-Takt stellt den Mindeststandard gemäß Anforderungsprofil dar. In Abstimmung mit der zuständigen LNG Fulda soll das Fahrtenangebot durch eine Einbeziehung der Regionalbuslinie 60 möglichst ergänzt werden.</p>
	<p>20.2</p>	<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Es fehlt eine Anbindung zwischen 06:35 und 7:00 Uhr, so dass teilweise Anschlussverbindungen nicht erreicht werden.</p>	<p>Bei der Umsetzung der Angebotskonzeption sind die Fahrpläne aller Buslinien durch das Verkehrsunternehmen zu überarbeiten bzw. neu aufzustellen. Hierbei sollen Bedienungslücken möglichst vermieden werden. Angesichts der zahlreichen Verbindungen im Bus- und Schienennetz können unter Umständen jedoch nicht alle Anschlüsse hergestellt werden. Evtl. können weitere Anschlüsse im Rahmen von Schüler-Verstärkerfahrten hergestellt werden. Wie sich die Situation in Oberrode darstellen wird, kann im Vorfeld nicht abgeschätzt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

	20.3	<p><u>Kapitel 4.8 Betriebsablauf + Kapitel 6.7 Betriebsablauf:</u>  Eine Mitnahme von Fahrgästen mit dem letzten Bus einwärts um ca. 19:55 Uhr soll ermöglicht werden.</p>	<p>Die "Leerfahrten" zu Betriebsbeginn/-ende erfolgen in der Regel auf direktem Weg zwischen Busdepot und Endhaltestelle und entsprechen damit nicht dem Linienweg. Sie sind auch an keinen Fahrplan gebunden und werden entgegen der Lastrichtung der Fahrgastnachfrage durchgeführt. Neben versicherungstechnischen Fragen stellt sich hierbei auch die Frage, für welchen Fahrgast eine solche Fahrt nützlich sein könnte. Ein Bedarf wird nicht gesehen.</p>	<p>Betriebsbedingte Leerfahrten sind nicht Bestandteil des im Fahrplan dargestellten Fahrtenangebotes. Diese Regelung wird beibehalten.</p>
21 Rodges	21	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
22 Sickels Schreiben OV vom 22.08.2018	22.1	Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des Neubaugebietes "Am Pröbelsfeld" sowie die Ausweitung der Bedienungszeiten in Sickels werden begrüßt.		Kenntnisnahme
23 Zell Schreiben OV vom 10.07.2018	23.1	<p><u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u>  Die Haltestellen des neuen Linienweges in Kohlhaus sollen zentraler angelegt werden, damit der Zugang zu Ärzten und Geschäften etc. gewährleistet ist.</p>	<p>Das Bedienungsangebot mit künftig 3 Linien in Kohlhaus soll für eine neue Bedienung des nördlichen Gewerbegebiets Kohlhaus genutzt werden. Um die Verbindung Zell - ZOB herzustellen und dabei die bestehenden Linien in Kohlhaus unverändert zu lassen, ist in der Angebotskonzeption die Führung der Planungslinie H über die Mehlerstraße zum ZOB und Stadtschloss vorgesehen. Eine Anbindung an die Frankfurter Str. soll über einen Umstieg im Bereich Ronsbachstraße hergestellt werden. In der Umsetzungsplanung ist die Abstimmung der drei Buslinien noch im Detail zu prüfen.</p>	Kenntnisnahme

	23.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Die bisherigen Beförderungszeiten in HVZ/SVZ und auch samstags morgens ab 7:00 Uhr sollen weiterhin eingehalten werden.	Die Ausweitung der Bedienungszeiten gemäß Anforderungsprofil und Angebotskonzeption gelten grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet. Die Anbindung mit AST-Linien ist dabei der Mindeststandard für Zell. Ob eine Bedienung von Zell in der SVZ statt mit dem AST mit Linienbussen durchgeführt werden kann wird in der Umsetzungsplanung geprüft.	Die Prüfung, ob in der SVZ eine Bedienung mit Linienbussen statt AST erfolgen kann, ist vor allem unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit durchzuführen.
	23.3	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> An Sonn- und Feiertagen soll ein 60 Min.-Takt analog zur Planungslinie H2 angeboten werden.	In der SVZ bildet die Anbindung mit AST-Linien den Mindeststandard für Zell. Die Beibehaltung einer Busbedienung in der SVZ wird im Umsetzungskonzept geprüft.	Die Prüfung, ob in der SVZ eine Bedienung mit Linienbussen statt AST erfolgen kann, ist vor allem unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit durchzuführen.
	23.4	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Die Busanbindung soll wie bisher bis 23 Uhr beibehalten werden.	In der SVZ bildet die Anbindung mit AST-Linien den Mindeststandard für Zell. Durch die Ausweitung des Bedienungsangebotes sowie das anschließende AST-Angebot in den Nachtstunden ist eine Bedienung von Zell bis 23 Uhr weiterhin gewährleistet.	Kenntnisnahme
	23.5	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Im Hinblick auf eine schnellere Beförderung soll geprüft werden, ob einzelne Haltestellen (z.B. Johannesburg Kirche) sinnvoll sind.	Da Bushaltestellen prinzipiell Bedarfshaltestellen sind, wird durch eine Auflassung wenig nachgefragter Haltestellen nur eine geringe Beschleunigung erzielt. Eine Auflassung von Haltestellen würde zudem dem Anforderungsprofil des NVP widersprechen und wird deshalb nicht befürwortet.	Es sollen grundsätzlich alle Haltestellen auf dem Linienweg bedient werden, die zur Umsetzung des Anforderungsprofils notwendig sind.
	23.6	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Es soll dauerhaft eine 60 Min.-Taktung wie bei der Planungslinie H2 in der SVZ geben. Analog zur Planungslinie H1 sollen diese Fahrten bis nach Istergiesel erfolgen.	In der SVZ bildet die Anbindung mit AST-Linien den Mindeststandard für Zell. Das AST wird dabei im 60 Min.-Takt bis Istergiesel angeboten.	Kenntnisnahme

<p>24 Zirkenbach Schreiben OV vom 10.07.2018</p>	<p>24.1</p>	<p><u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Führung der Planungslinien H1 + H2 soll ab der Haltestelle "Ronsbachstraße" über die Brauhausstraße zum ZOB erfolgen.</p>	<p>Das Bedienungsangebot mit künftig 3 Linien in Kohlhaus soll für eine neue Bedienung des nördlichen Gewerbegebiets Kohlhaus genutzt werden. Um die Verbindung Zell - ZOB herzustellen und dabei die bestehenden Linien in Kohlhaus unverändert zu lassen, ist in der Angebotskonzeption die Führung der Planungslinie H über die Mehlerstraße zum ZOB und Stadtschloss vorgesehen. Eine Anbindung an die Brauhausstr. soll über einen Umstieg im Bereich Ronsbachstraße hergestellt werden. In der Umsetzungsplanung ist die Abstimmung der drei Buslinien noch im Detail zu prüfen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>24.2</p>	<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Es soll ein 30 Min.-Takt in der HVZ eingerichtet werden. (s. auch Pkt. 24.8)</p>	<p>In der HVZ bildet gemäß Anforderungsprofil der 60-Minuten-Takt den Mindeststandard für Zirkenbach. Die finanziellen Auswirkungen einer Taktverdichtung auf 30 Minuten können im Rahmen der Umsetzungsplanung ermittelt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>24.3</p>	<p><u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> An Sonn- und Feiertagen soll eine Bedienung im 60 Minuten-Takt wie bei der Planungslinie H2 eingerichtet werden.</p>	<p>In der SVZ bildet die Anbindung mit AST-Linien den Mindeststandard für Zirkenbach. Das AST wird dabei im 60 Min.-Takt angeboten. Die Beibehaltung einer Busbedienung in der SVZ wird im Umsetzungskonzept geprüft.</p>	<p>Die Prüfung, ob in der SVZ eine Bedienung mit Linienbussen statt AST erfolgen kann, ist vor allem unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit durchzuführen.</p>
	<p>24.4</p>	<p><u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die bisherige Linienführung in der SVZ über Westring - Niederrode - Zell - Johannesburg soll beibehalten werden.</p>	<p>Die Beibehaltung der bisherigen Linienführung widerspricht dem Anforderungsprofil und kann deshalb nicht befürwortet werden (unterschiedliche Linienwege in HVZ/SVZ). Im Rahmen der Umsetzungsplanung für den AST-Verkehr wird geprüft, inwieweit die Bedienung der südwestlichen Stadtteile attraktiv gestaltet werden kann.</p>	<p>Die bisherige Linienführung in der SVZ soll nicht beibehalten werden.</p>

	24.5	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Eine AST-Bedienung bis 01:00 Uhr soll als Mindestbedienung eingerichtet werden.	Im NVP ist eine Ausweitung der Bedienungszeiten von HVZ und SVZ vorgesehen. Das AST-Angebot soll ebenfalls erweitert werden und die nächtliche Bedienungslücke mit Linienbussen abdecken.	Kenntnisnahme
	24.6	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Bei Sonderveranstaltungen sollen auch künftig Zusatzbusse nach 23:00 Uhr angeboten werden.	Der Nahverkehrsplan definiert keine Anforderungen an Sonderfahrten im Veranstaltungsverkehr, sondern beschreibt das Mindestangebot im Linienverkehr. Dies schließt weitergehende Bedienungsangebote nicht aus. Die städtischen Gremien haben hierzu gesondert zu entscheiden. Hierbei ist dann zu prüfen, inwieweit das AST-Angebot ausreichend ist.	Kenntnisnahme
	24.7	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Samstags soll eine Busbedienung ab 08:00 Uhr sichergestellt werden.	Das Anforderungsprofil sieht eine Ausweitung der Bedienungszeiten in HVZ und SVZ vor, die im gesamten Stadtgebiet gelten. In der SVZ bildet die Anbindung mit AST-Linien den Mindeststandard für Zirkenbach. Die Beibehaltung einer Busbedienung in der SVZ wird im Umsetzungskonzept geprüft.	Kenntnisnahme
	24.8	<u>Kapitel 6.5.2 Planungslinien:</u> Die Planungslinie H2 soll an Wochentagen bis Istergiesel bzw. Zell verlängert werden. (s. auch Pkt. 24.2)	In der SVZ bildet die Anbindung mit AST-Linien den Mindeststandard für Zell. Das AST wird dabei im 60 Min.-Takt bis Istergiesel angeboten.	Kenntnisnahme
	24.9	<u>Kapitel 6.13 Schülerverkehr:</u> Das Fahrtenangebot im Schülerverkehr morgens und mittags soll mit Blick auf die Kapazitäten und Zeitlagen verbessert werden.	Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfungsauftrag im NVP enthalten.	Es soll eine Untersuchung zur Ermittlung von Möglichkeiten der Optimierung des Schülerverkehrs durchgeführt werden.

**Anhörung Fraktionen (18.06. - 15.07.2018)** (Redaktionsschluss: 04.09.2018)

<b>Fraktion Stadtverordnete(r) (SV) Stadttrat/Stadträtin (SR)</b>	<b>lfd. Nr.</b>	<b>Eingabe / Thema Entwurfkapitel</b>	<b>Prüfergebnis / Bewertung</b>	<b>Beschluss- empfehlung</b>
CDU	01	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
CWE	02	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
SPD	03	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
FDP	04	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Bündnis90 / Die Grünen	05	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
Die Linke.Offene Liste	06	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
ehem. REP	07	keine Stellungnahme		Kenntnisnahme
SV Riebold, Ute Mail vom 14.07.2018	08.1	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> In dichter besiedelten Quartieren (z.B. Horas, Aschenberg, Haimbach, Neuenberg, Münsterfeld, FD-Galerie, Edelzell) soll der Takt auf 15/30 Minuten (HVZ/SVZ) verdichtet werden.	Der NVP sieht vor, durch zeitliche Versätze der Fahrpläne paralleler Buslinien eine möglichst umfassende Taktverdichtung in der Stadtregion Fulda zu erreichen. Hierbei sollen auch die Regionalbuslinien integriert werden. Das jeweilige Grundangebot für unterschiedlich dicht besiedelte und nachfragestarke Stadtbereiche ist in Kap. 4.7 Bedienungsqualität und 6.4 Bedienungszeiträume erläutert.	Der Anregung wird im Kap. 4 "Anforderungsprofil" des NVP-Entwurfs bereits entsprochen und soll in der Angebotskonzeption (s. Kap. 6) möglichst umfassend umgesetzt werden.
	08.2	<u>Kapitel 4.7 Bedienungsqualität + Kapitel 6.4 Bedienungszeiträume:</u> Die Bedienungszeiten sollen besser auf die Hauptpendlerströme, Schichtwechselzeiten von Betrieben und das Freizeitverhalten ausgerichtet werden.	Die Kapitel 4.7 Bedienungsqualität und 6.4 Bedienungszeiträume enthalten Hinweise zur Berücksichtigung von Schichtwechselzeiten, Pendelbeziehungen und Freizeitverkehre. Inwieweit dies konkret möglich ist, muss im Rahmen der Umsetzungsplanung noch geprüft werden.	Schichtwechselzeiten größerer Industrie-/Gewerbegebiete, Hauptpendelrouten sowie wesentliche Freizeitziele sollen möglichst bedürfnisorientiert in der Umsetzungsplanung berücksichtigt werden, sofern dies betrieblich und wirtschaftlich vertretbar ist.

	08.3	<u>Kapitel 4.5 Erschließungsqualität:</u> Es soll eine Innenstadtlinie eingerichtet bzw. die Erschließung einiger Innenstadtbereiche (z.B. Friedrichstraße, Löherstraße, Quartier am Löher-tor) verbessert werden.	Mit den Haltestellen "Stadtschloss", "Dom", "Robert-Kircher-Straße", "Am Rosengarten", "Löher-tor", "Brauhausstraße", "Peterstor" und "Universitätsplatz" sind die genannten Innenstadtbereiche gut erschlossen. Eine weitergehende dichtere Erschließung mit Linien-bussen ist aufgrund der Ausbaustandards der Altstadtstraßen in Verbindung mit den Nutz-ungen der öffentlichen Straßenräume nicht möglich.	Aufgrund der straßenräumlichen Ausbaustandards der Straßen im Barockviertel bzw. in der Altstadt sowie deren Raumnutzungen soll keine eigenständige Innenstadtlinie in diesen Bereichen eingerichtet werden.
	08.4	<u>Kapitel 4.5 Erschließungsqualität:</u> Neue Wohngebiete sollen künftig früher an den ÖPNV angebunden werden.	Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollen künftig möglichst frühzeitig an den ÖPNV angebunden werden, sofern der Zustand von Bau- und Erschließungsstraßen sowie der zu erwartende Baustellenverkehr dies zulassen. Voraussetzung ist jedoch, dass die Erschließungsplanung für das Gebiet eine betrieblich und wirtschaftlich vertretbare Befahrung mit Linienbussen ermöglicht.	Sofern betrieblich und finanziell möglich, sollen neue Wohn- und Gewerbegebiete frühzeitig an den ÖPNV angebunden werden.

	08.5	<p><u>Kapitel 4.14 Schülerverkehr:</u> Die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen soll durch (temporäre) Halteverbote für Pkw's und Justierung der Abfahrtszeiten der Verstärkerbusse erhöht werden.</p>	<p>Die allgemeine Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrssicherheit im Schulumfeld ist kein NVP-relevantes Thema. Sicherheitsaspekte im unmittelbaren Umfeld von Haltestellen sowie in der ÖPNV-Nutzung werden dagegen sowohl im NVP als auch bei konkreten Maßnahmen an Haltestellen geprüft und berücksichtigt. Der Einsatz und die Fahrplangestaltung von Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gehört zum operativen Geschäft des Verkehrsunternehmens und wird laufend bedarfsweise angepasst. Zur Optimierung des Schülerverkehrs ist ein Prüfauftrag im NVP enthalten. Im Übrigen besteht im Rahmen von Schulwegplänen die Möglichkeit, Sicherheitsdefizite zu ermitteln und aufzuzeigen. Für die Aufstellung eines solchen Plans ist die jeweilige Schule zuständig.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	08.6	<p><u>Kapitel 4.10 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung:</u> Es sollen die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV ausgeweitet werden.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme in den Stadtbuslinien soll grundsätzlich während der gesamten Bedienungszeiten in der HVZ/SVZ möglich sein. In Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und Nachfrage durch Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. kann die Mitnahme von Fahrrädern jedoch ausgeschlossen werden. Die Regelungen der Personenbeförderung sollen deshalb in den Besonderen Beförderungsbestimmungen des Verkehrsunternehmens angepasst werden.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme in den Bus- und Stadtbuslinien soll während der Bedienungszeiten HVZ/SVZ grundsätzlich möglich sein. Bei entsprechender Nachfrage haben Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. Vorrang, eine Fahrradmitnahme kann dann ausgeschlossen werden. Die Regelungen zur Personenbeförderung sind deshalb zu überarbeiten.</p>
	08.7	<p>Die Situation zum Abstellen von Fahrrädern am Bahnhof sowie bei der Fahrradausleihe sollen verbessert werden.</p>	<p>Die Radverkehrsförderung wird im Verkehrsentwicklungsplan thematisiert. Hierbei wird es auch Bewertungen, Aussagen und Vorschläge zu den Themen Abstellanlagen und Fahrradverleih geben. Die beiden Themen sind nicht NVP-relevant.</p>	<p>Nicht NVP-relevant</p>



08.8		<u>Kapitel 4.12 Tarif + Kapitel 6.11 Tarif:</u> Die Tarifstruktur soll verbessert werden (z.B. mittels Kurzstreckenticket, Jobticket für Kommunalbedienstete, Berücksichtigung von Schichtwechselzeiten).	Die Stadt Fulda ist Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der gemäss Hess. ÖPNV-Gesetz für die Tarifgestaltung innerhalb des Verkehrsverbundes zuständig ist. Die Mitglieder des Verkehrsverbundes sowie die Verkehrsunternehmen haben den Tarif anzuwenden. Die Stadt Fulda beabsichtigt, im Rahmen einer Tarifstrukturreform lokal zugeschnittene Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund zu vereinbaren, um den ÖPNV in Fulda attraktiver zu gestalten, z.B. in Form eines Kurzstreckentickets, einer Mehrfahrtenkarte o.ä..	Es sollen Gespräche mit dem RMV aufgenommen werden mit dem Ziel, nachfragegerechte und attraktive Tarifangebote in Fulda anzubieten. Hierbei soll die LNG Fulda bzw. die Kommunen der Stadtregion Fulda möglichst mit eingebunden werden.
08.9		<u>Kapitel 4.15 Finanzierung + Kapitel 9 Altern. Finanzierungsmöglichkeiten:</u> Die Einnahmen aus der Stellplatzablösung sollen zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt werden.	Die Stellplatzsatzung der Stadt Fulda sieht die Verwendung von Einnahmen aus der Ablösung von Stellplätzen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes nicht vor. Die städtischen Gremien müssten hierzu die Satzung ändern.	Für die Finanzierung des ÖPNV stehen derzeit unterschiedliche Finanzierungsquellen und Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Eine Änderung der Stellplatzsatzung erscheint zur Zeit nicht erforderlich.
08.10		<u>Kapitel 4.9 Haltestellen + 6.8 Haltestellen:</u> WLAN soll an Haltestellen angeboten werden.	In Zusammenhang mit der Ausstattung von weiteren Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ist vorgesehen, ein öffentliches WLAN-Angebot einzurichten, sofern dies mit vertretbarem technischen Aufwand und Kosten möglich ist. Der NVP soll diesbezüglich eine ergänzende Aussage erhalten.	Bei der Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen soll nach Möglichkeit auch ein öffentliches WLAN-Angebot eingerichtet werden.

	08.11	<p><u>Kapitel 6.5.3 Umsetzungsstufen:</u> Die geplanten Maßnahmen des NVP sollen auch umgesetzt und der NVP künftig regelmäßig fortgeschrieben werden.</p>	<p>Die im Rahmen der 2. Fortschreibung des NVP als Option dargestellten Maßnahmen dienen dazu, aufzuzeigen, wie die Attraktivität des ÖPNV weiter gesteigert werden kann. Aufgrund fehlender Finanzierungen konnten die Maßnahmen bislang nicht umgesetzt werden. Auch die Umsetzung der im Entwurf zur 3. Fortschreibung aufgeführten Maßnahmen und Prüfaufträge bedingt die Bereitstellung entsprechender Haushalts- und Fördermittel. Die Notwendigkeit einer Fortschreibung des NVP soll gemäß Hess. ÖPNV-Gesetz alle 5 Jahre geprüft werden. Insofern sollte mit Blick auf die mit einer Überarbeitung/Fortschreibung verbundenen Kosten auf einen Automatismus zur Fortschreibung verzichtet werden.</p>	<p>Die im Entwurf aufgeführten Maßnahmen und Prüfaufträge sollen während der vorgesehenen Laufzeit der 3. Fortschreibung umgesetzt werden, sofern die jeweilige Finanzierung sichergestellt ist und sonstige Randbedingungen dies zulassen. Die Notwendigkeit einer erneuten Fortschreibung ist zu gegebener Zeit zu prüfen.</p>
	08.12	<p><u>Kapitel 5.11 Schülerverkehr:</u> Hinweis auf fehlende Anlagen des NVP-Entwurfes.</p>	<p>Im veröffentlichten Entwurf des NVP wurde versehentlich die Anlage 5.11 zum Schülerverkehr nicht mitveröffentlicht. Die Anlage 5.11 wird deshalb ergänzt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
SR Eva-Maria Scholl-Utz Mail vom 15.07.2018	09.1	<p>Die Stellungnahme deckt sich inhaltlich und im Wortlaut weitestgehend mit der Stellungnahme 08. Insofern wird hier auf die einzelnen Aussagen unter Nr. 08.1 bis 08.12 verwiesen.</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

Anlage 10.2.1  
MAG-Beschluss

# NIEDERSCHRIFT

über die 12. Sitzung des Magistrats am 15.04.2019

Beginn der Sitzung: 09:05 Uhr; Ende der Sitzung: 10:35 Uhr

## Anwesend

### Hauptamtliche Mitglieder

Bürgermeister Dag Wehner  
Stadtbaurat Dipl.-Ing. Daniel Schreiner

### Ehrenamtliche Mitglieder

Stadtrat Wolfgang Arnold, Stadtrat Stefan Grauel, Stadträtin Sibylle Herbert, Stadträtin Rita Lehmkuhl, Stadtrat Lothar Plappert, Stadtrat Michael von Weyhe, Stadträtin Heide-  
linde Weinberger

### Von der Verwaltung

Amtsleiter Andreas Hildebrandt

### Entschuldigt

Oberbürgermeister Dr. Heiko Wingefeld, Stadträtin Christa Joa-Sporer, Stadtrat Rainer Kohlstruck, Stadträtin Eva-Maria Scholl-Utz, Stadtrat Gerhard Stollberg

---

Der Bürgermeister eröffnet die Sitzung. Er stellt fest, dass ordnungsgemäß geladen worden und der Magistrat gemäß § 68 Abs. 1 HGO beschlussfähig ist.

Einstimmig, 0 Enthaltungen

### 124/2019 MAG

Nahverkehrsplan der Stadt Fulda (NVP), 3. Fortschreibung 2019-2023  
hier: Einbringung und 1. Beratung

Der Magistrat nimmt den Entwurf des NVP 2019-2023 inkl. Anlagen und Pläne sowie die Auswertung der Anhörung / Öffentlichkeitsbeteiligung zur Kenntnis und beschließt, den städtischen Gremien die Beschlussfassung des Entwurfes im Grundsatz zu empfehlen. Zum Fahrplanwechsel Dez. 2019 sollen die in der Vorlage vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

8 Ja-Stimmen, 0 Gegenstimmen, 1 Stimmenthaltung

Top 2

Protokollnotizen zu TOP 2:

- Die Möglichkeiten des Anruf-Sammel-Taxi (AST) soll stärker beworben werden, um die Nutzung zu fördern.
- Die Busanbindung von Schlitz nach Fulda über Horas, mit einer Haltestelle in Horas, soll zusammen mit dem Landkreis Fulda geprüft werden.
- Alternativ soll eine mögliche Schleifenfahrt Fuldataal – Horas geprüft werden.

Der Schriftführer

Lothar Happ

In Vertretung  
Der Bürgermeister

Dag Wehner

## **Auszug aus der 4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr vom 13.06.2019**

### **124/2019 AWV**

Nahverkehrsplan der Stadt Fulda (NVP), 3. Fortschreibung 2019-2023

- Beschlussfassung

Nach Aufruf des Tagesordnungspunktes führt der Vorsitzende unter Bezugnahme auf die Vorlage sowie die letzte Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr nochmals in die Thematik ein.

Die Fraktionen hatten bis Ende Mai Gelegenheit, Änderungsanträge zum NVP einzureichen. Bislang liegen 10 Anträge der SPD und 7 Anträge der CDU vor. Herr Hohmann (CWE) erklärt, dass die CWE-Fraktion sich den Anträgen der CDU-Fraktion angeschlossen hat und trägt bei der folgenden Einbringung diese 7 Anträge als gemeinsame Anträge vor. In der Sitzung werden keine weiteren Anträge gestellt.

Es wird sich einvernehmlich darauf verständigt, zunächst die einzelnen Anträge vorzutragen, diese zu beraten und zu beschließen und am Ende den Gesamtbeschluss über den NVP herbeizuführen.

Sodann werden die Anträge von ihren Fraktionen wie folgt eingebracht:

1. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 1), die Stadt, der Kreis und die Klinikum Fulda gAG schaffen gemeinsam für ihre Beschäftigten die Möglichkeit zur Nutzung eines Job-Tickets.
2. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 2), für größere Veranstaltungen ein Kombiticket einzurichten.
3. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 3) die Einführung einer Senioren-/65-Plus-Jahres- und Monatskarte durch den RMV in der Stadtregion.
4. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 4), für die Stadtregion Fulda, Petersberg und Künzell ein einheitliches Tarifgebiet herzustellen.
5. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 5), zum kommenden Fahrplanwechsel verbindlich ein Kurzstreckenticket (4 Stationen) und eine Mehrfachkarte einzuführen.
6. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 6), den kommenden Fahrplanwechsel durch die Einführung und eine gezielte Kampagne zur Vermarktung von Jobtickets zu flankieren.
7. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 7), ergänzend zu den Linienverkehren zum Busbahnhof bzw. ZOB einen Ringverkehr einzurichten.
8. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 8), zwischen dem Siedlungsbereich Sickels, Niederrode, Zell, Istergiesel, Harmerz und Johannesberg eine Querverbindung in das Münsterfeld zu schaffen.
9. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 9) die Linienführung der Linie 3/5 zum Fahrplanwechsel 2019 in der Schwachverkehrszeit so anzupassen, dass auch die Stadtteile Niederrode und Istergiesel angebunden werden. Bei Niederrode an der Straße nach Giesel wird hierzu eine Haltestelle eingerichtet, die Haltestelle bei Istergiesel an der Mühle wird wieder aktiviert, die Verkehrsführung erfolgt über die Niederröder Höhe.
10. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 10), alle Stadtteile Fuldas, so auch Gläserzell, Kämmerzell und Lüdermünd, verlässlich im Stundentakt mit dem Stadtbus anzubinden.
11. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 11), das im kurzfristigen Konzept (Anlage 3 der Magistratsvorlage) ab 12/2019 vorgesehene Anruf-Sammel-Taxi-Angebot (AST-Angebot) für das Fuldata über Gläserzell hinaus auch auf Kämmerzell und Lüdermünd auszuweiten und künftig in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zeitlich versetzt mit dem stündlichen Regionalbusverkehr einen 30 Minuten-Takt zu ermöglichen. Der AST-Verkehr wird in der HVZ

ohne Zuschlag zum Buspreis angeboten. Nach 2 Jahren ist das Fahrgastaufkommen im Fuldata auszuwerten und bei ausreichender Nachfrage eine Stadtbushlinie einzurichten.

12. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 12), die Stadt und der Verkehrsträger (Rhönenergie) werden generell das AST-Angebot als komplementäres Nahverkehrsangebot qualitativ (organisatorisch-technisch) und kundenfreundlich weiter entwickeln sowie aktiv in der Öffentlichkeit bekanntmachen und bewerben. Dabei sind die analogen und digitalen Fahrpläne insgesamt, vor allem aber im Hinblick auf die Angebotszeiten für den AST-Verkehr in den Schwachverkehrszeiten (SVZ) übersichtlicher zu gestalten und in den digitalen ÖPNV-Informationssystemen leicht bedienbar zugänglich zu machen.
13. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 13), dass das AST-Angebot auch in den SVZ der Samstagnachmittage zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr halbstündig zwischen den dann bestehenden 60 Minutentakten der Buslinien einzurichten ist.
14. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 14), dass die Linie Bronzell baldmöglichst über Hirtsrain/Brauhausstraße zum Busbahnhof (Stadtschloss) geführt werden soll, wie im NVP (Steckbrief G1) vorgeschlagen.
15. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 15), die Linie Maberzell über die Unterstadt (Robert-Kircher-Straße/Am Rosengarten) zu führen.
16. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 16), die Linie Haimbach direkt ohne Schleife zur Bardoschule von der Haimbacher Straße über die Langebrückenstraße zum Busbahnhof zu führen.  
Grund: Diese Verbindung ist eine der künftig meistgenutzten Linien, die beschleunigt in die Stadt führen muss. Für den Schulverkehr zur Bardoschule ist eine Sonderlösung zu finden.
17. Die CDU-Fraktion begrüßt die Verbesserung der Anbindung des I-Parks West mit einer Zusatzfahrt zum Schichtwechsel am Morgen (vgl. Anlage 3 der Mag.-Vorlage) und beantragt (Antrag Nr. 17), die gleiche Lösung auch zum Schichtende am Abend um ca. 22:15 Uhr zu gewährleisten.

Nach Einbringung der Anträge erläutern der Stadtbaurat und Herr Thaler auf Anfrage zunächst nochmals detailliert das durchgeführte Anhörungsverfahren. Unter anderem wurden die Ortsbeiräte auf freiwilliger Basis angehört, die Ergebnisse ihrer eingereichten Anregungen/Änderungsanträge sind in der Anlage 2.3 des NVP aufgeführt.

Vor Aufruf der einzelnen Anträge empfiehlt der Vorsitzende, die Anträge Nr. 1 – 6 der SPD-Fraktion gemeinsam zu beraten, da es sich hierbei um Anliegen handelt, deren Umsetzung von der Zustimmung des Verkehrsträgers (Tarifhoheit) bzw. der angesprochenen Institutionen abhängig ist und somit nicht in der Entscheidungshoheit des Ausschusses liegt.

#### zu 1. – 6.:

Die Inhalte der einzelnen Anträge werden diskutiert. Es besteht Einvernehmen darüber, dass die Intentionen der Anträge Nr. 1, 2 sowie 4 bis 6 in dem unter Ziffer 6.11 des NVP aufgeführten Katalogs enthalten sind. Da es sich hierbei um Anliegen handelt, die die Tarifhoheit des RMV betreffen, kann der Ausschuss demzufolge mit seinen Einzelbeschlüssen nicht eingreifen, sondern lediglich den Magistrat mit der Aufnahme entsprechender Verhandlungen mit dem RMV beauftragen. Die antragstellende Fraktion ist sich dessen bewusst und wollte mit der nochmaligen Stellung der Anträge lediglich bewirken, dass die Punkte unter Ziffer 6.11 als verbindliche Handlungsaufträge an den Magistrat verstanden werden.

Im Hinblick auf die Anträge zum Jobticket wird der Oberbürgermeister darum gebeten, in einer der nächsten Sitzungen des AWV über den aktuellen Sachstand hinsichtlich der Verhandlungen mit dem RMV zu berichten.

Die Einführung des Seniorentickets durch das Land Hessen erfolgt verbindlich zum 01.01.2020 in Form eines Jahrestickets. Ein Monatsticket ist von Seiten des RMV nicht vorgesehen und müsste, wie die anderen Tarifvarianten (Kurzstreckenticket, Streifenkarte usw.) auch, mit dem RMV verhandelt werden.

Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr beschließt, dass die unter Ziffer 6.11 aufgeführten Punkte des NVP als verbindliche Handlungsaufträge an den Magistrat weitergeleitet werden. Damit wird den Intentionen der SPD-Fraktion Anträge Nr. 1, 2 sowie 4 bis 6 entsprochen. Dem Anliegen des Antrages Nr. 3 wird durch die Einführung des Seniorentickets zum 01.01.2020 durch das Land Hessen Rechnung getragen.

Einstimmig, 0 Enthaltungen

zu 7. – 9.:

Der Stadtbaurat erklärt zum Antrag Nr. 7, dass ein Fachgutachter die Einführung eines Ringverkehrs in der Stadt Fulda geprüft hat und zu dem Ergebnis gekommen ist, dass ein solcher sich nicht bewähren würde.

Die Anträge Nr. 7, 8 und 9 der SPD-Fraktion werden separat abgestimmt und alle bei 2 Ja-Stimmen (SPD), 6 Nein-Stimmen (CDU, CWE) und 3 Enthaltungen (Grüne, LioM FD, FDP) mehrheitlich abgelehnt.

zu 10. und 11.:

Die Einführung des AST im Fuldataal zu den HVZ ohne Zuschlag für den einzelnen Nutzer wird kontrovers diskutiert. Gründe dafür und dagegen werden umfassend ausgetauscht.

Sodann wird der Antrag Nr. 10 der SPD-Fraktion bei 2 Ja-Stimmen (SPD), 6 Nein-Stimmen (CDU, CWE) und 3 Enthaltungen (Grüne, LioM FD, FDP) mehrheitlich abgelehnt.

Der Antrag Nr. 11 der CDU-Fraktion wird bei 3 Enthaltungen (SPD, Grüne) einstimmig angenommen.

zu 12.:

Der Antrag Nr. 12 der CDU-Fraktion wird bei 3 Enthaltungen (SPD, Grüne) einstimmig angenommen.

zu 13.:

Der Antrag Nr. 13 der CDU-Fraktion wird bei 7 Ja-Stimmen (CDU, CWE, FDP), 3 Nein-Stimmen (SPD, LioM FD) und 1 Enthaltung (Grüne) mehrheitlich angenommen.

zu 14.:

Der Antrag Nr. 14 der CDU-Fraktion wird bei 3 Enthaltungen (SPD, Grüne) einstimmig angenommen.

zu 15.:

Der Antrag Nr. 15 der CDU-Fraktion wird bei 3 Enthaltungen (Grüne, LioM FD, FDP) einstimmig angenommen.

zu 16.:

Der Antrag Nr. 16 der CDU-Fraktion wird bei 4 Enthaltungen (SPD, Grüne, LioM FD) einstimmig angenommen.

zu 17.:

Der Antrag Nr. 17 der CDU-Fraktion wird bei 1 Enthaltung (Grüne) einstimmig angenommen.

Von Seiten der SPD-Fraktion wird angeregt, die derzeitige Buslinie 5B von der Fulda-Galerie über die Haderwaldstraße kommend mit einer Schleife über die Bushaltestelle „Bardoschule“ zur



Langebrückenstraße zu führen. Der Stadtbaurat sichert zu, die Anregung im Rahmen der konkreten Fahrplangestaltung zu prüfen.

Der vom Magistrat vorgelegte Nahverkehrsplan der Stadt Fulda, 3. Fortschreibung 2019 – 2023 in der Fassung der Vorlage Nr. 124/2019 vom 15.05.2019 (NVP) wird mit der Maßgabe beschlossen, dass bei der Umsetzung die in Anlage 3 der Vorlage genannten Maßnahmen zum Fahrplanwechsel 12/2019 so umgesetzt werden, dass die in der Sitzung vom 13.06.2019 beschlossenen Vorgaben bzw. Änderungen berücksichtigt werden.

Einstimmig, 3 Enthaltungen (SPD, LioM FD)

Fulda, 13.06.2019

Der Ausschussvorsitzende

## **Auszug aus der 3. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr vom 02.05.2019**

### **124/2019 AWV**

Nahverkehrsplan der Stadt Fulda (NVP), 3. Fortschreibung 2019-2023

- Einbringung und 1. Beratung

Nach einer allgemeinen Einführung durch den Vorsitzenden geben der Stadtbaurat und Herr Thaler unter Bezugnahme auf die Vorlage zunächst einen umfassenden Einblick in die Zielkonzeption des Planes, die neben einer Verbesserung des Streckenplanes auch eine verbesserte Ausstattung der Busse sowie den barrierefreien Ausbau der Haltestellen berücksichtigt.

Daran anschließend wird detailliert die Angebotskonzeption vorgestellt, die aus den Erkenntnissen der Erfassung des IST-Zustandes, der Beschreibung des Anforderungsprofils und der darauf basierenden Mängelanalyse entwickelt worden ist. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen steht jedoch unter dem Vorbehalt ihrer Finanzierbarkeit, der Generierung von Fördermitteln, der Vorlage aller sonstigen zu beachtenden Randbedingungen sowie einer Beratung und Beschlussfassung in den zuständigen städtischen Gremien.

Die Maßnahmen, die bereits zum Fahrplanwechsel 12/2019 umgesetzt werden sollen (z.B. allg. Attraktivierung des AST-Angebotes in den Abend- und Nachtstunden, Beschleunigung aller Linien durch Verkürzung der Standzeiten am Busbahnhof „Stadtschloss“), werden ebenfalls ausführlich dargestellt.

Daran anknüpfend ergibt sich eine umfassende Diskussion über den NVP, in deren Verlauf sich eine breite Zustimmung zum Planwerk heraus kristallisiert. Von Seiten der CDU-Fraktion wird dem Stadtbaurat und Herrn Thaler sowie den beauftragten Büros ein großes Lob für die Erstellung des Entwurfes ausgesprochen.

Der Vorsitzende führt aus, dass die Fraktionen nunmehr die Möglichkeit haben, bis Ende Mai Änderungen zum NVP einzureichen. Über diese soll dann in der nächsten Sitzung des Ausschusses beraten und beschlossen werden. Ggfs. werden die Änderungsvorschläge noch in den NVP eingearbeitet.

Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr nimmt den Entwurf des NVP 2019-2023 inkl. Anlagen und Pläne sowie die Auswertung der Anhörung / Öffentlichkeitsbeteiligung zur Kenntnis. Die Beschlussfassung über den Entwurf sowie die zum Fahrplanwechsel Dez. 2019 in der Vorlage vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen in der nächsten Sitzung des Ausschusses am 13.06.2019.

Zur Kenntnis genommen

Fulda, 02.05.2019

Der Ausschussvorsitzende

Anlage 10.2.3

SV-Beschluss

## BESCHLUSS

der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung

vom Montag, den 24.06.2019 um 18:00 Uhr

### 124/2019 SVV

Nahverkehrsplan der Stadt Fulda (NVP), 3. Fortschreibung 2019-2023  
hier: Beschlussfassung

Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr berichtet zunächst über den Verlauf der mehrfachen Beratungen im Fachausschuss. Er weist darauf hin, dass im Fachausschuss eine Reihe von Änderungsanträgen zum NVP gestellt wurde, die teilweise angenommen bzw. abgelehnt wurden. Die angenommenen Anträge fließen somit in die Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung ein.

Folgende Anträge waren im Fachausschuss eingebracht bzw. behandelt worden:

1. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 1), die Stadt, der Kreis und die Klinikum Fulda gAG schaffen gemeinsam für ihre Beschäftigten die Möglichkeit zur Nutzung eines Job-Tickets.
2. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 2), für größere Veranstaltungen ein Kombiticket einzurichten.
3. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 3) die Einführung einer Senioren-/65-Plus-Jahres- und Monatskarte durch den RMV in der Stadtregion.
4. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 4), für die Stadtregion Fulda, Petersberg und Künzell ein einheitliches Tarifgebiet herzustellen.
5. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 5), zum kommenden Fahrplanwechsel verbindlich ein Kurzstreckenticket (4 Stationen) und eine Mehrfachkarte einzuführen.
6. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 6), den kommenden Fahrplanwechsel durch die Einführung und eine gezielte Kampagne zur Vermarktung von Jobtickets zu flankieren.
7. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 7), ergänzend zu den Linienverkehren zum Busbahnhof bzw. ZOB einen Ringverkehr einzurichten.
8. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 8), zwischen dem Siedlungsbereich Sickels, Niederrode, Zell, Istergiesel, Harmerz und Johannesberg eine Querverbindung in das Münsterfeld zu schaffen.
9. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 9) die Linienführung der Linie 3/5 zum Fahrplanwechsel 2019 in der Schwachverkehrszeit so anzupassen, dass auch die Stadtteile Niederrode und Istergiesel angebunden werden. Bei Niederrode an der Straße nach Giesel wird hierzu eine Haltestelle eingerichtet, die Haltestelle bei Istergiesel an der Mühle wird wieder aktiviert, die Verkehrsführung erfolgt über die Niederröder Höhe.
10. Die SPD-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 10), alle Stadtteile Fuldas, so auch Gläserzell, Kämmerzell und Lüdermünd, verlässlich im Stundentakt mit dem Stadtbus anzubinden.
11. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 11), das im kurzfristigen Konzept (Anlage 3 der

Magistratsvorlage) ab 12/2019 vorgesehene Anruf-Sammel-Taxi-Angebot (AST-Angebot) für das Fuldata über Gläserzell hinaus auch auf Kämmerzell und Lüdermünd auszuweiten und künftig in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zeitlich versetzt mit dem stündlichen Regionalbusverkehr einen 30 Minuten-Takt zu ermöglichen. Der AST-Verkehr wird in der HVZ ohne Zuschlag zum Buspreis angeboten. Nach 2 Jahren ist das Fahrgastaufkommen im Fuldata auszuwerten und bei ausreichender Nachfrage eine Stadtbuslinie einzurichten.

12. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 12), die Stadt und der Verkehrsträger (Rhönenergie) werden generell das AST-Angebot als komplementäres Nahverkehrsangebot qualitativ (organisatorisch-technisch) und kundenfreundlich weiter entwickeln sowie aktiv in der Öffentlichkeit bekanntmachen und bewerben. Dabei sind die analogen und digitalen Fahrpläne insgesamt, vor allem aber im Hinblick auf die Angebotszeiten für den AST-Verkehr in den Schwachverkehrszeiten (SVZ) übersichtlicher zu gestalten und in den digitalen ÖPNV-Informationssystemen leicht bedienbar zugänglich zu machen.
  13. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 13), dass das AST-Angebot auch in den SVZ der Samstagnachmittage zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr halbstündig zwischen den dann bestehenden 60 Minutentakten der Buslinien einzurichten ist.
  14. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 14), dass die Linie Bronnzell baldmöglichst über Hirtsrain/Brauhausstraße zum Busbahnhof (Stadtschloss) geführt werden soll, wie im NVP (Steckbrief G1) vorgeschlagen.
  15. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 15), die Linie Maberzell über die Unterstadt (Robert-Kircher-Straße/Am Rosengarten) zu führen.
  16. Die CDU-Fraktion beantragt (Antrag Nr. 16), die Linie Haimbach direkt ohne Schleife zur Bardoschule von der Haimbacher Straße über die Langebrückenstraße zum Busbahnhof zu führen.
- Grund: Diese Verbindung ist eine der künftig meistgenutzten Linien, die beschleunigt in die Stadt führen muss. Für den Schulverkehr zur Bardoschule ist eine Sonderlösung zu finden.
17. Die CDU-Fraktion begrüßt die Verbesserung der Anbindung des I-Parks West mit einer Zusatzfahrt zum Schichtwechsel am Morgen (vgl. Anlage 3 der Mag.-Vorlage) und beantragt (Antrag Nr. 17), die gleiche Lösung auch zum Schichtende am Abend um ca. 22:15 Uhr zu gewährleisten.

Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr hat beschlossen, dass die unter Ziffer 6.11 aufgeführten Punkte des NVP als verbindliche Handlungsaufträge an den Magistrat weitergeleitet werden. Damit wird den Intentionen der Anträge Nr. 1, 2 sowie 4 bis 6 entsprochen. Dem Anliegen des Antrages Nr. 3 wird durch die Einführung des Seniorentickets zum 01.01.2020 durch das Land Hessen Rechnung getragen.

Die Anträge 7 bis 10 wurden abgelehnt.

Die Anträge 11 bis 17 wurden angenommen.

Es folgt eine intensive und gleichermaßen kontroverse Diskussion, in deren Verlauf die Fraktionen ihre jeweiligen Positionen zum NVP darlegen.

Die Diskussion wird nach Geschäftsordnungsantrag auf „Schluss der Debatte“ beendet. Der Antrag wird bei 37 Ja-Stimmen (CDU, CWE, 3 Stimmen Grüne, 1 Stimme LioM FD, FDP, Stv. Wehner) 14 Nein-Stimmen (SPD, 4 Stimmen LioM FD, 2 Stimmen Grüne) und 3 Enthaltungen (Rep) mehrheitlich angenommen

Die LioM FD-Fraktion hat in der Diskussion einen Änderungsantrag eingebracht mit dem Ziel, für das Jahr 2020 ein Vorhabenpapier und für 2021 .....

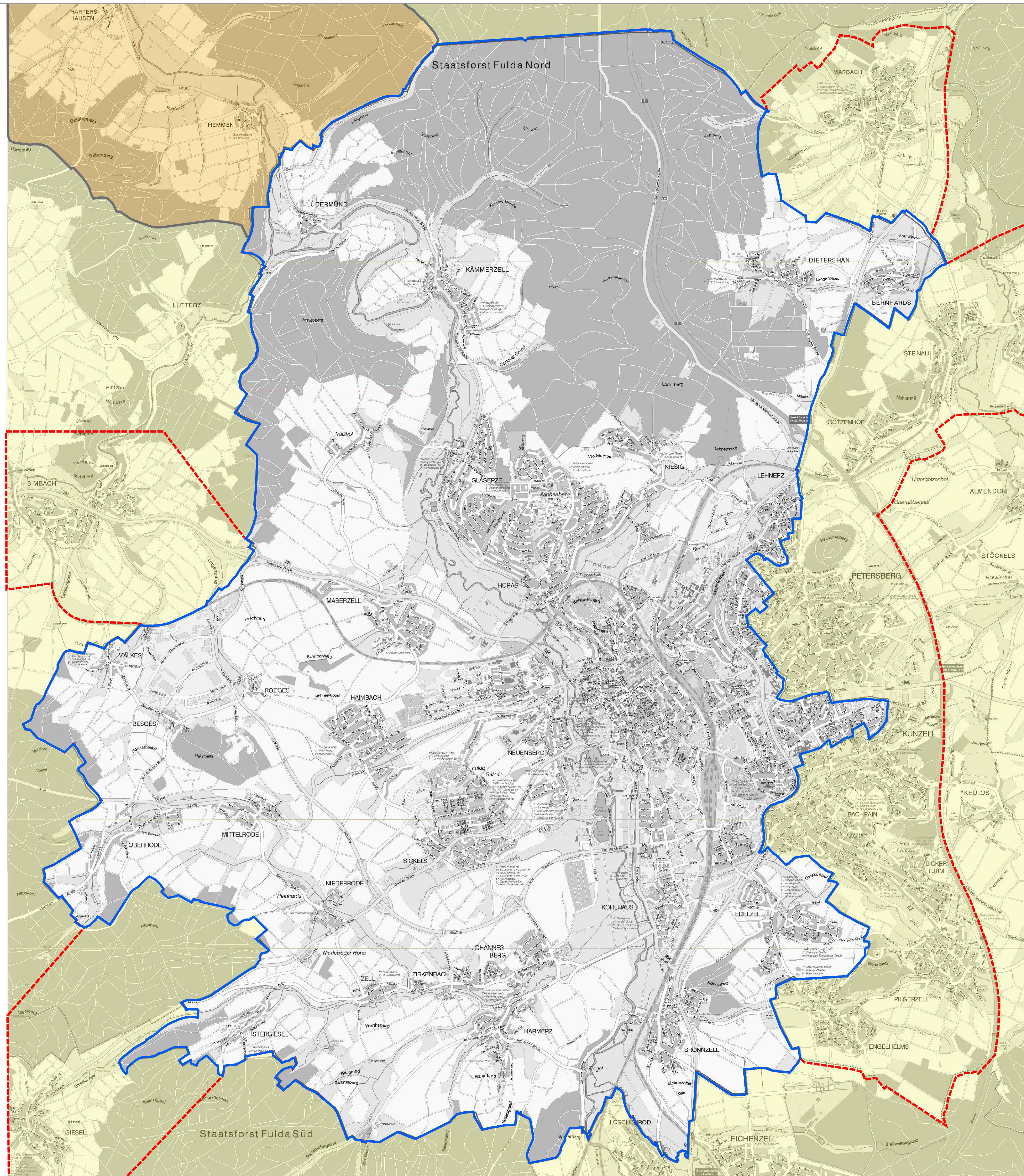
Der Änderungsantrag wird bei 21 Ja-Stimmen (SPD, Grüne, LioM FD, Rep) und 33 Nein-Stimmen (CDU, CWE, FDP, Stv. Wehner) mehrheitlich abgelehnt.

Es folgt dann die Abstimmung über die Vorlage zum Nahverkehrsplan, wobei die durch den Fachausschuss beschlossenen Vorgaben und Änderungen Bestandteil des Beschlusses sind:

Der vom Magistrat vorgelegte Nahverkehrsplan der Stadt Fulda, 3. Fortschreibung 2019 – 2023 in der Fassung der Vorlage Nr. 124/2019 vom 15.05.2019 (NVP) wird mit der Maßgabe beschlossen, dass bei der Umsetzung die in Anlage 3 der Vorlage genannten Maßnahmen zum Fahrplanwechsel 12/2019 so umgesetzt werden, dass die in der Sitzung des Fachausschusses vom 13.06.2019 beschlossenen Vorgaben bzw. Änderungen berücksichtigt werden.

38 Ja-Stimme(n), 13 Gegenstimme(n), 3 Stimmenthaltung(en)





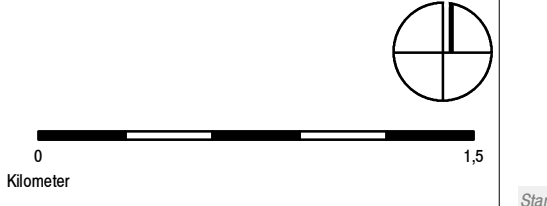
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

3.1

RT  
Verkehrs-  
planung

ZIV

-  Stadtgrenze Fulda
-  Abgrenzung LK Fulda / Vogelsbergkreis
-  Bedienungsgebiet Stadtregion
-  Aufgabenträger Stadt Fulda
-  Aufgabenträger Landkreis Fulda
-  Aufgabenträger Vogelsbergkreis

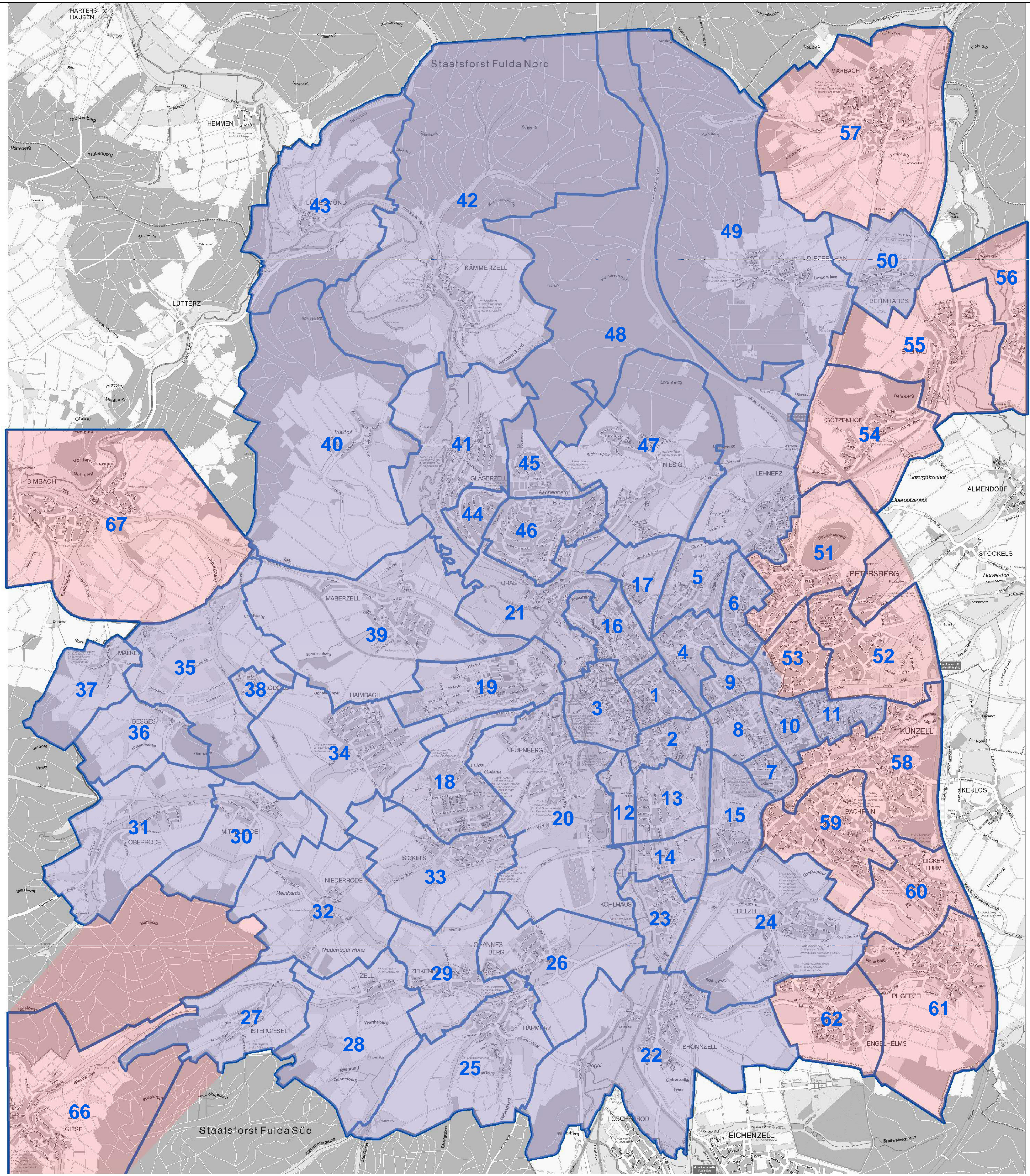


FULDA  
UNSERE STADT

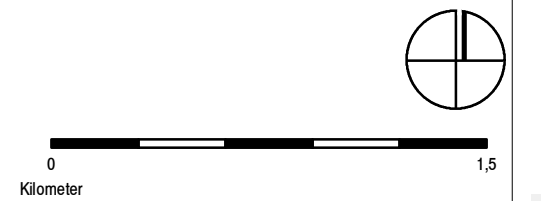
Abgrenzung und Aufgabenträger

Stand: 28.02.2016

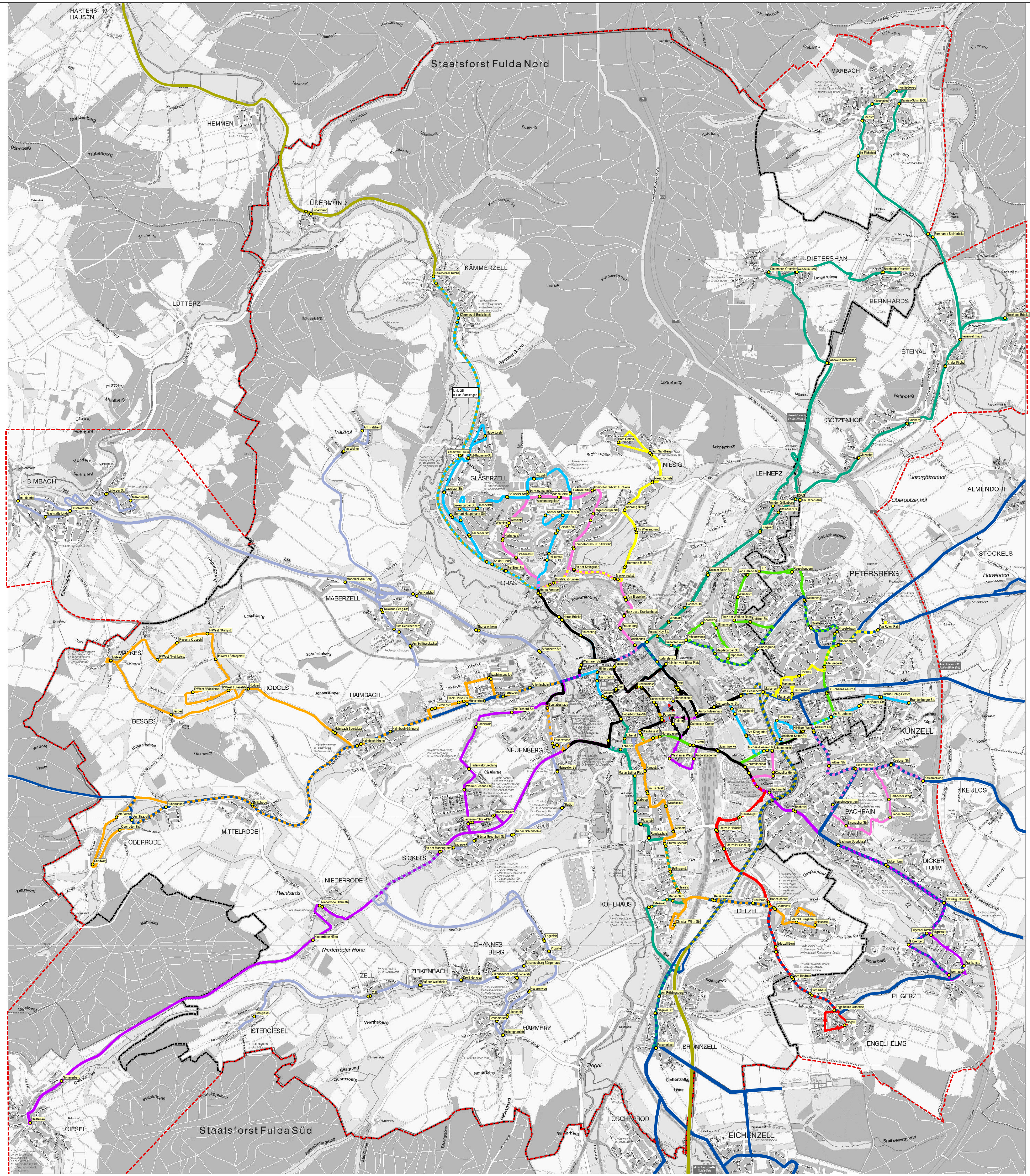




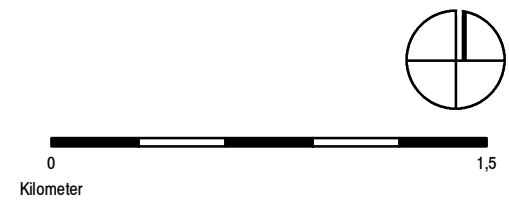
- Gemarkung Fulda
- Zusätzliches Bedienungsgebiet
- Verkehrszelle



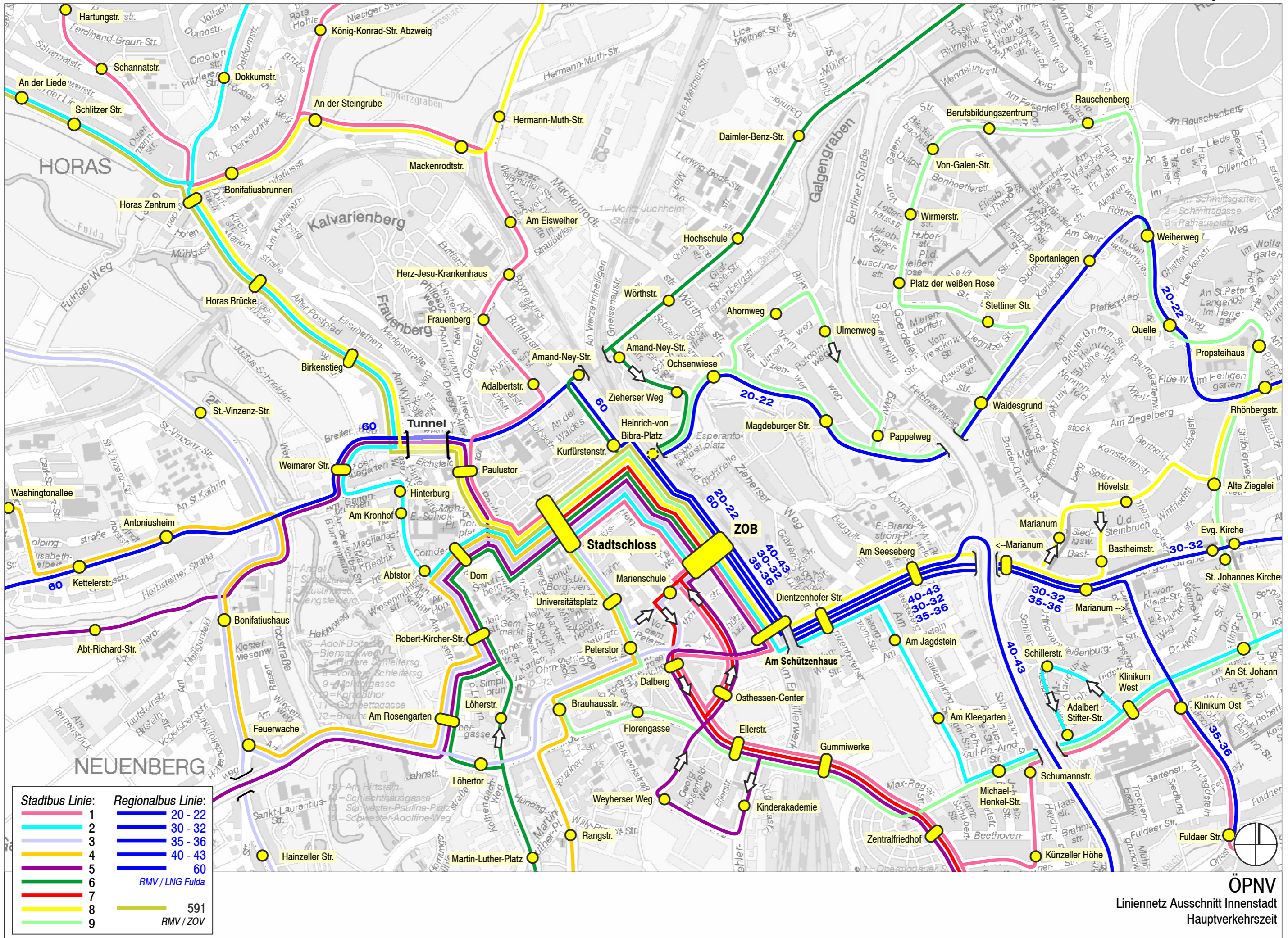




- mehr als zwei Linien
- Linie 1
- Linie 2
- Linie 3
- Linie 4
- Linie 5
- Linie 6
- Linie 7
- Linie 8
- Linie 9
- RMV-Regionalbuslinien
- LNG-Regionalbuslinien
- Haltestelle
- - - - - Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda



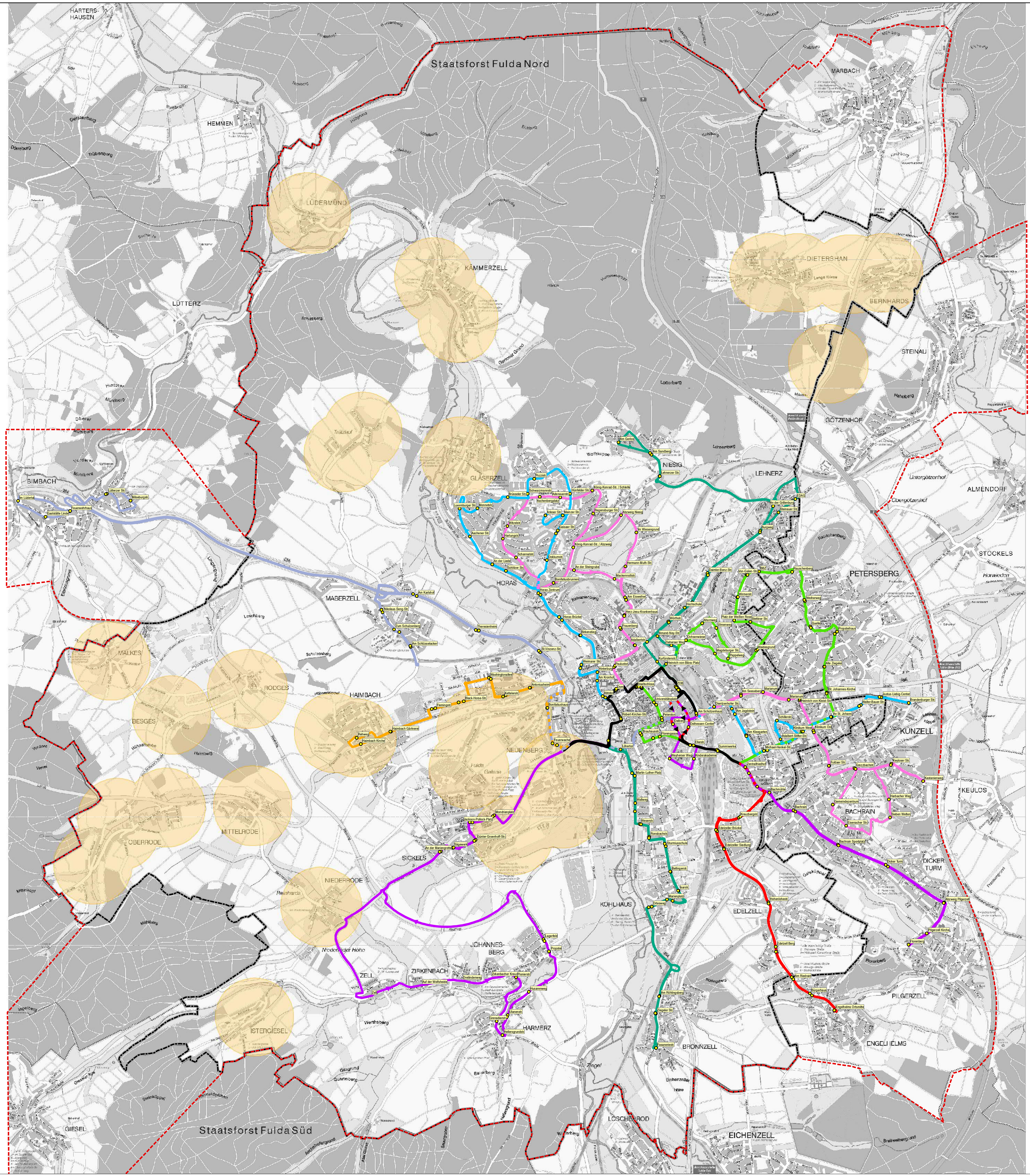




Stand: 31.08.2016

ÖPNV  
Liniennetz Ausschnitt Innenstadt  
Hauptverkehrszeit





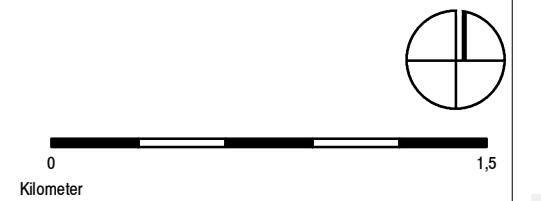
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

3.5

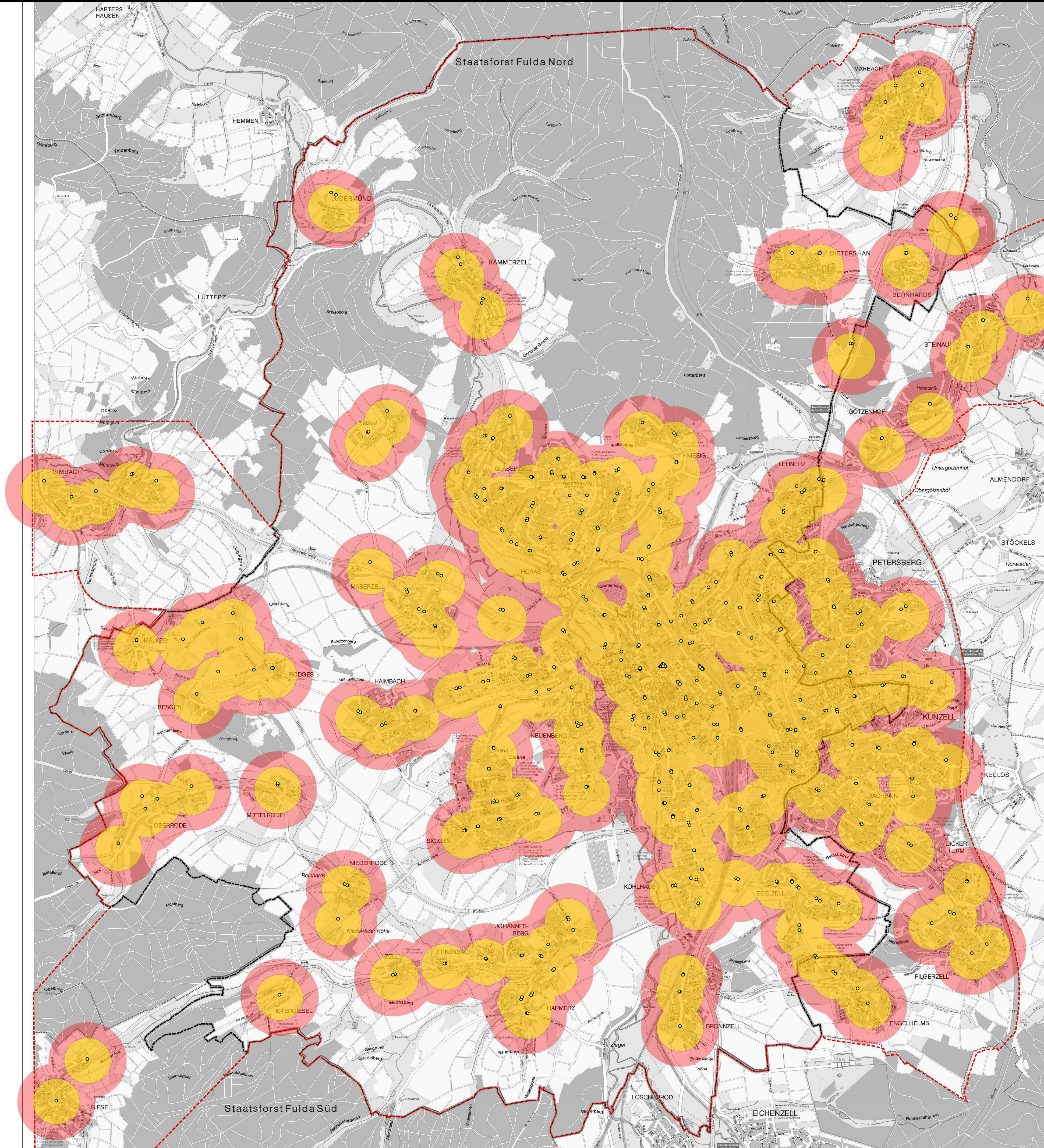
R-T  
Verkehrs-  
planung

Z I V

- mehr als zwei Linien
- Linie 1
- Linie 2
- Linie 3
- Linie 4
- Linie 5
- Linie 6
- Linie 7
- Linie 9
- Haltestelle
- AST Fulda
- Bedienungsgebiet
- Stadtgrenze Fulda



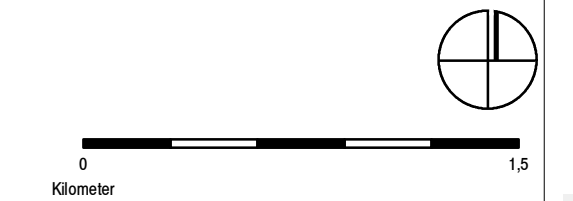




Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

5.1

- Haltestelle
- Radius 300m
- Radius 500m
- ▭ Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda

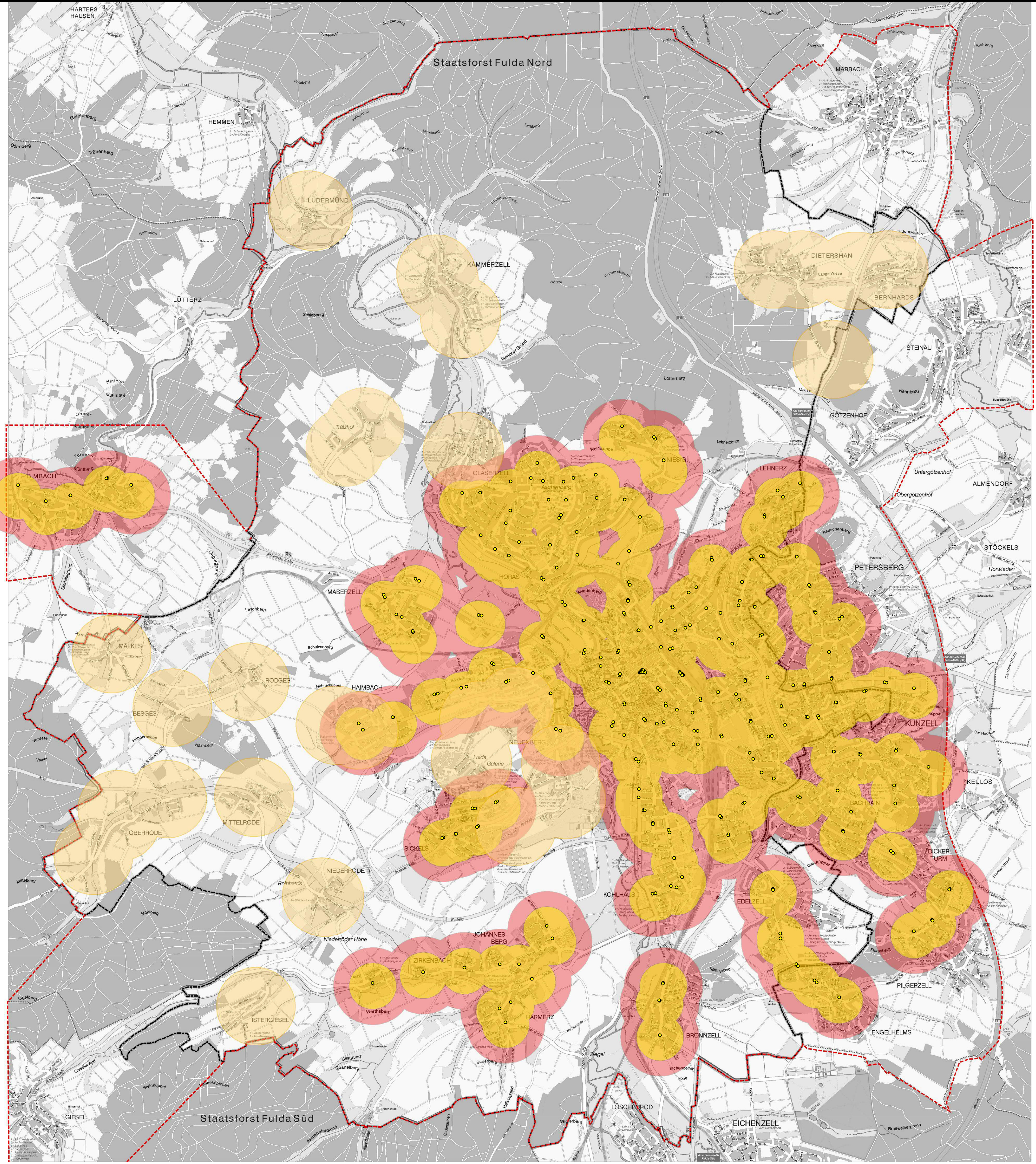


Räumliche Erschließung  
Bestand Hauptverkehrszeit

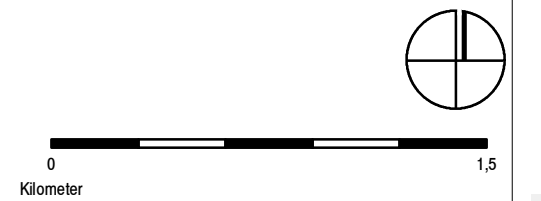


Stand: 28.02.2016

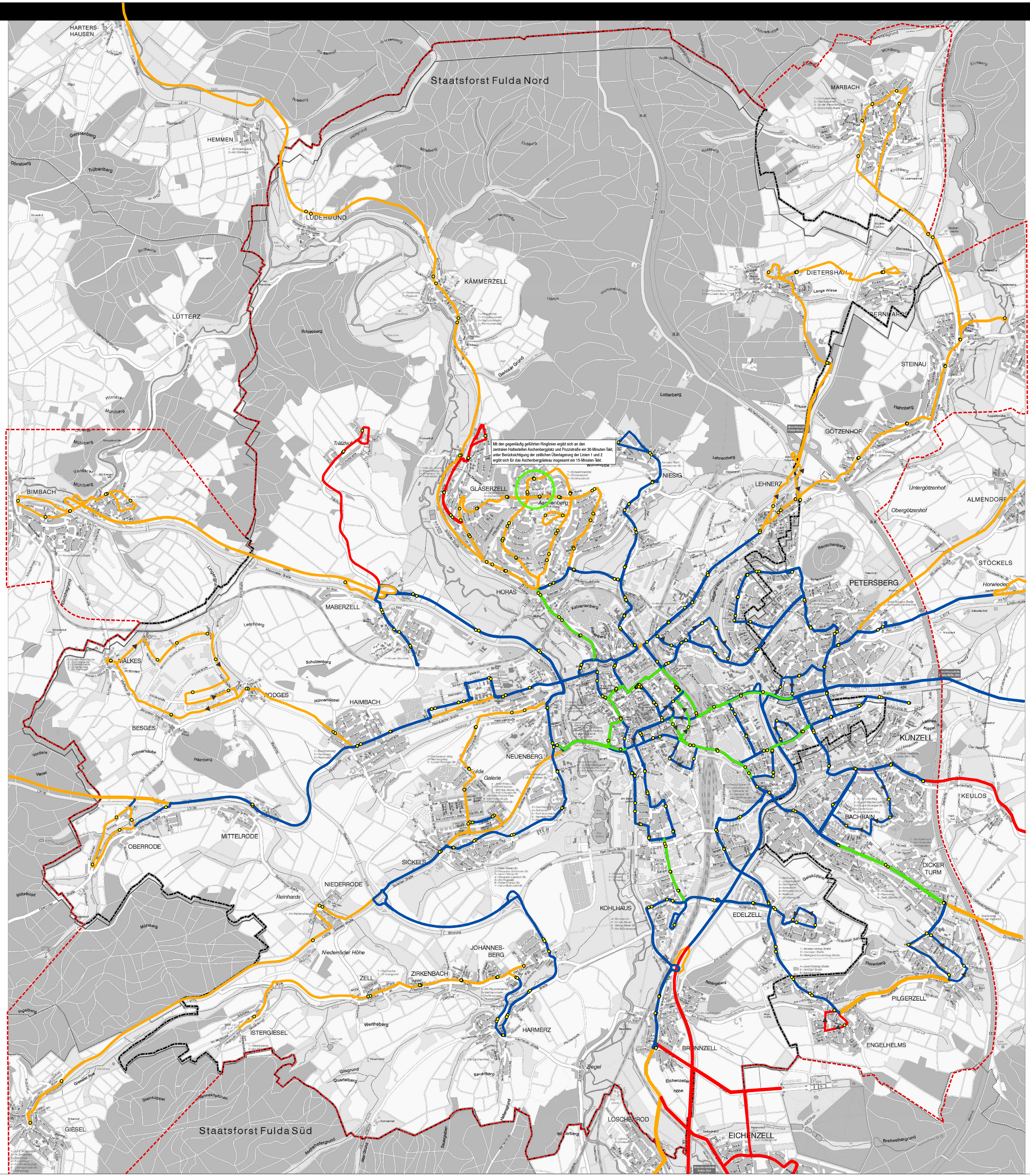




- Haltestelle
- AST Fulda
- Radius 300m
- Radius 500m
- ▭ Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda

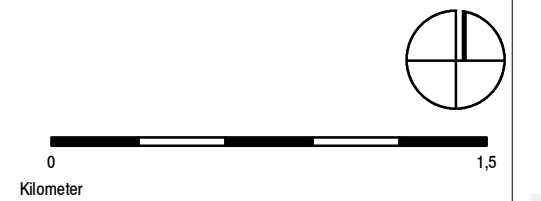




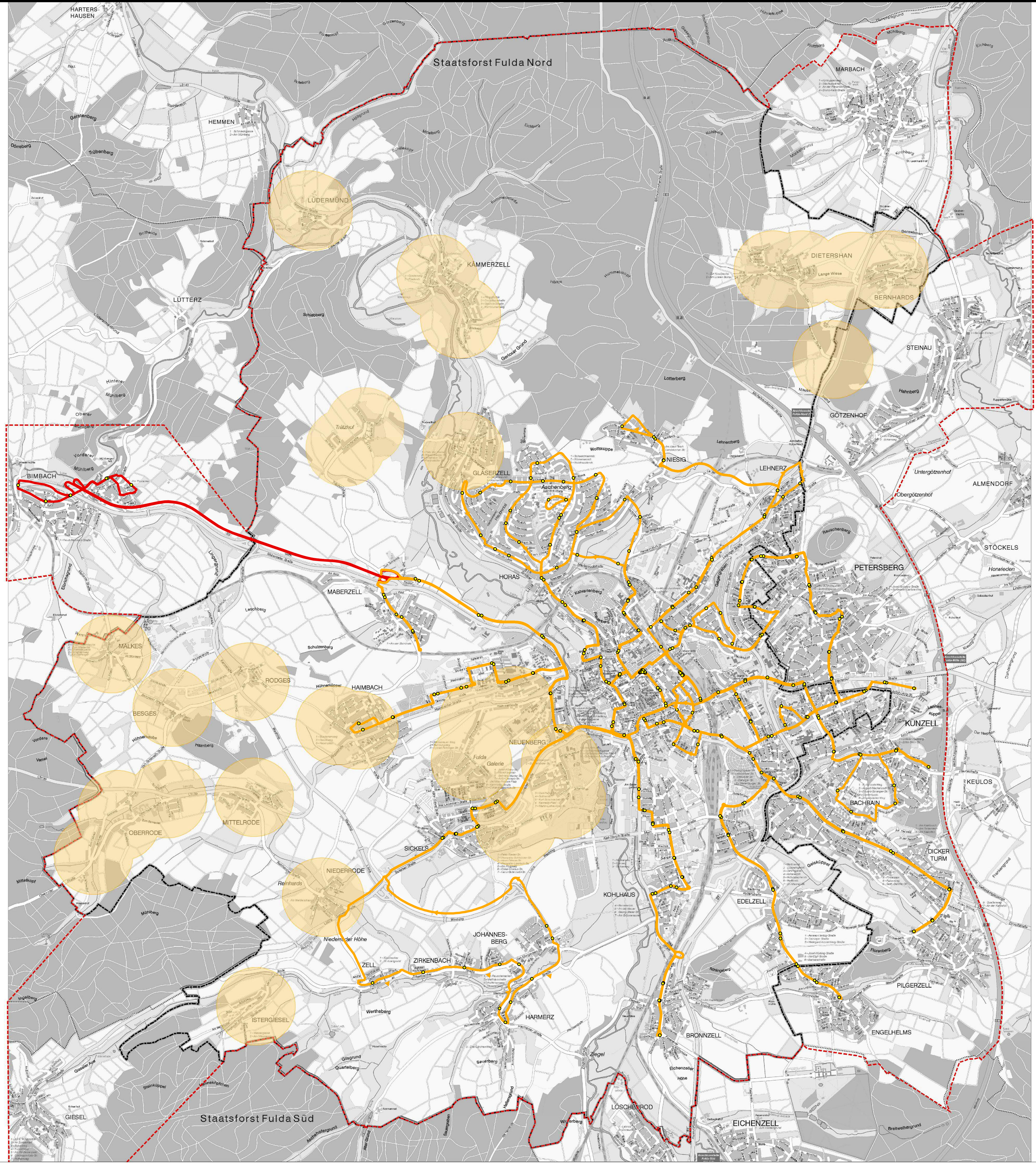


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

- 15 min
- 30 min
- 60 min
- > 60 min
- Haltestelle
- Bedienungsgebiet
- Stadtgrenze Fulda

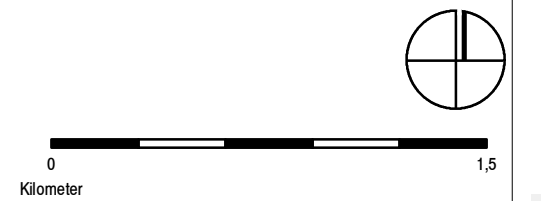




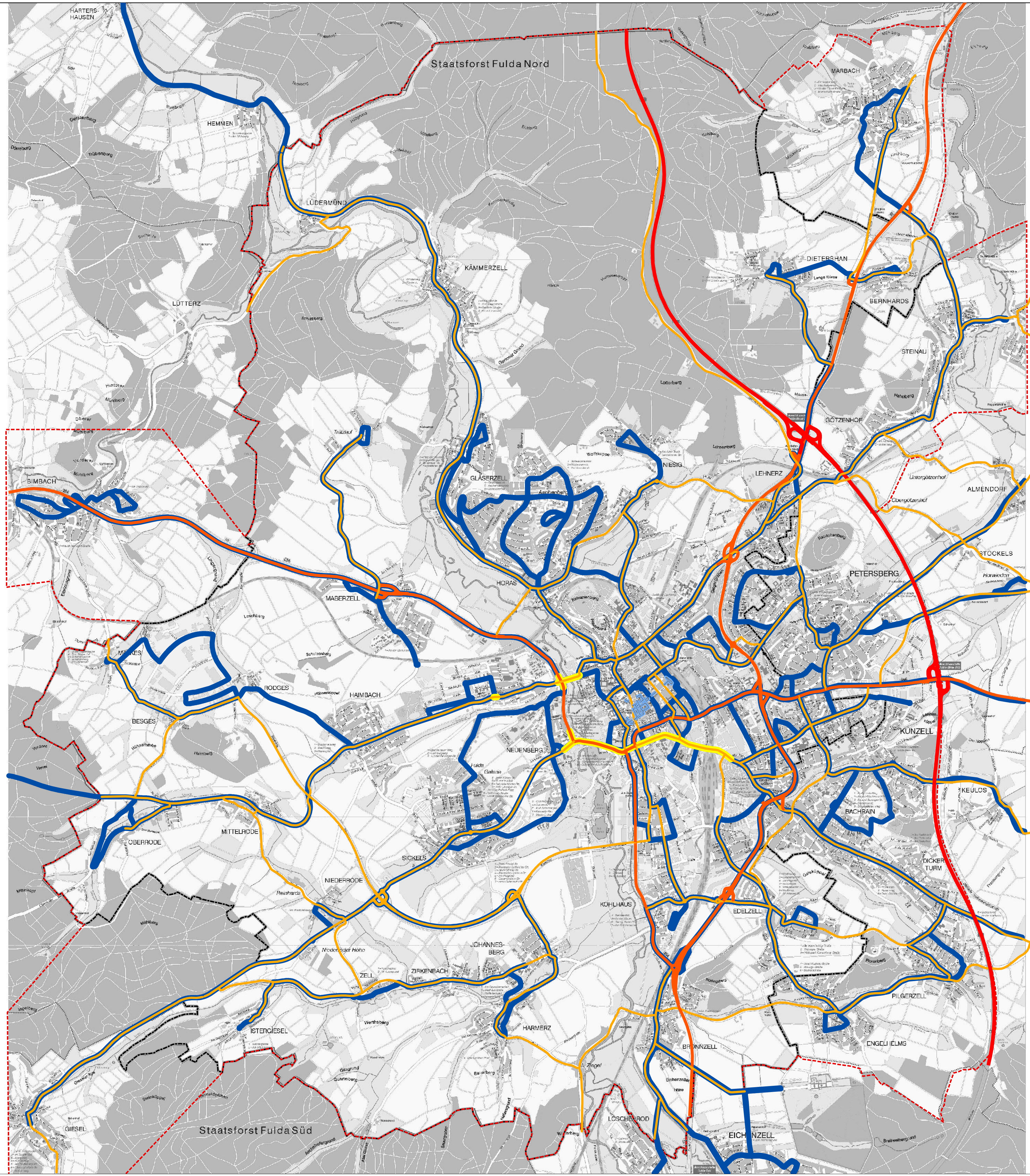


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

- 60 min
- > 60 min
- Haltestelle
- AST Fulda
- ⋯ Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda







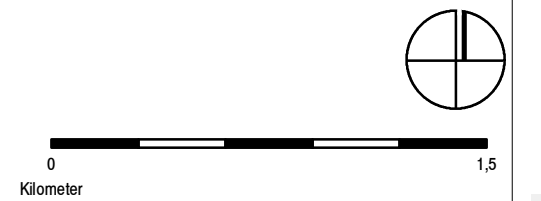
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

5.5

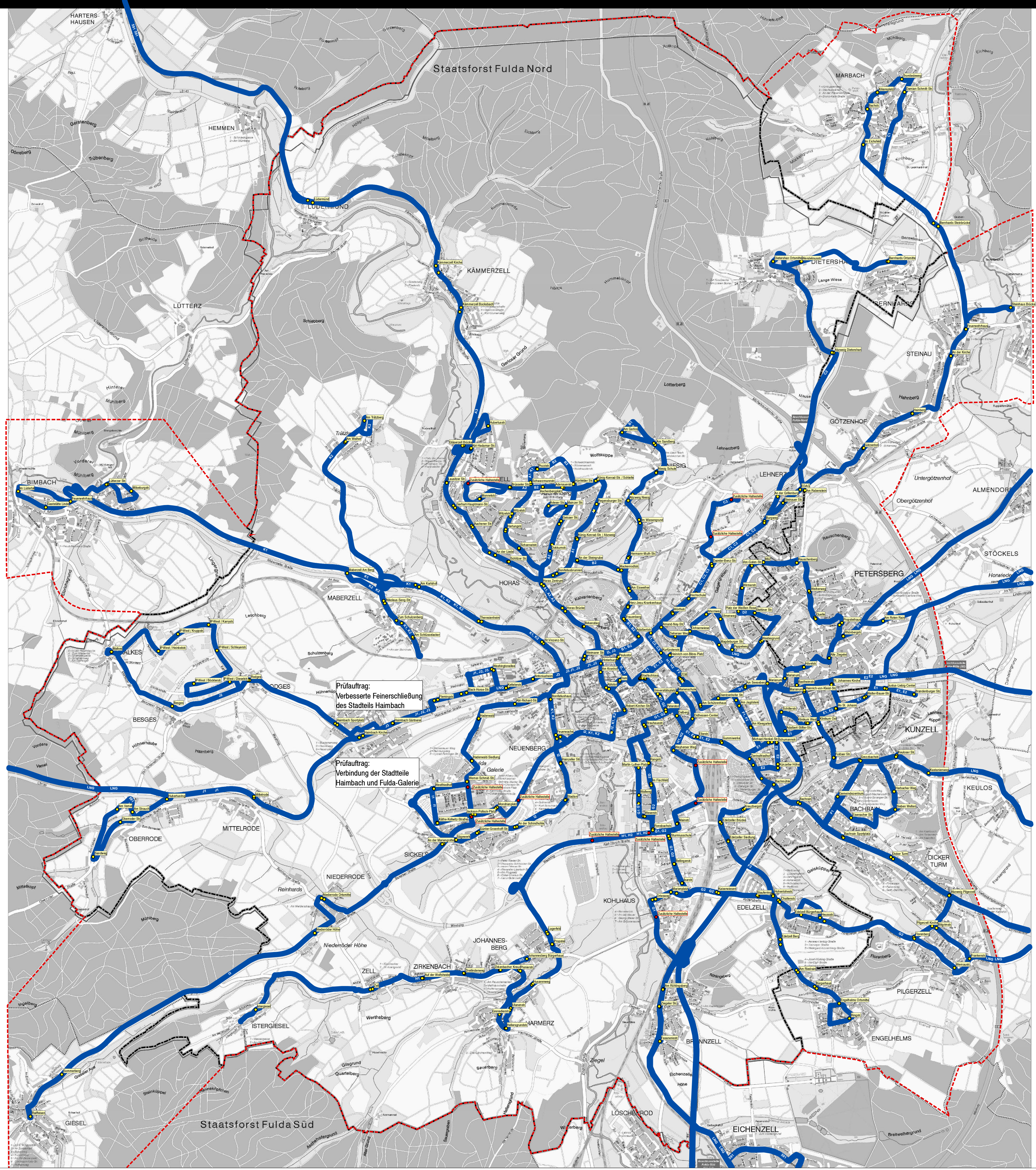
RT  
Verkehrs-  
planung

ZIV

- Autobahn
- Bundesstraße
- sonstige klassifizierte Straßen
- Fußgängerzone
- Streckenabschnitte mit regelmäßigen Reisezeitverlusten
- Buslinien HVZ 2017
- Bedienungsgebiet
- Stadtgrenze Fulda







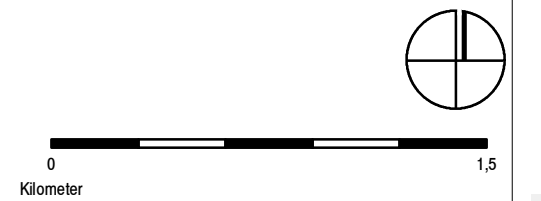
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

6.1

R-T  
Verkehrs-  
planung

Z I V

- Buslinienweg mit Planungslinien-Nr.
- Haltestelle (Bestand)
- Haltestelle (Planung)
- Bedienungsgebiet
- Stadtgrenze Fulda

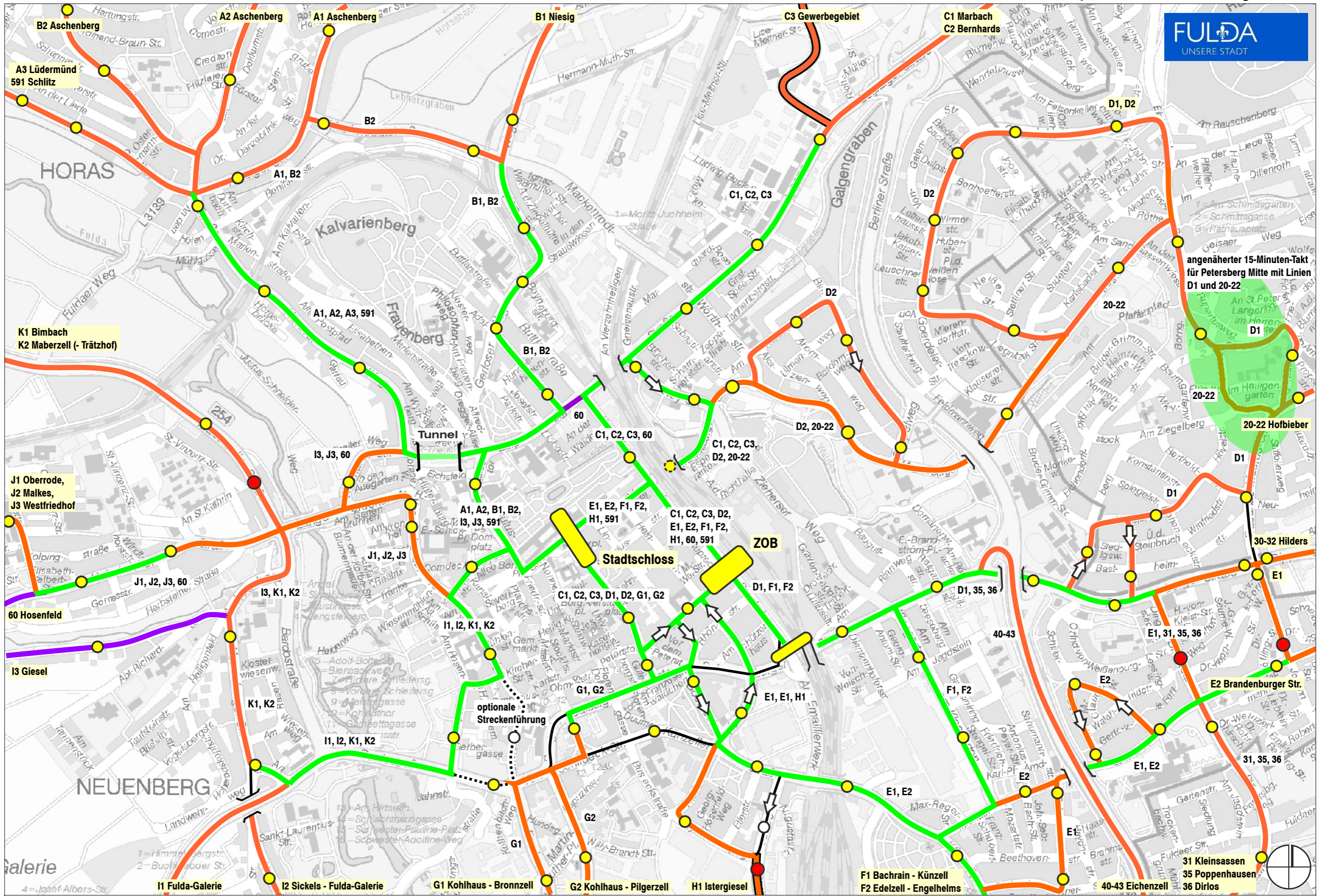


**FULDA**  
UNSERE STADT

Liniennetz  
Zielzustand Hauptverkehrszeit

Stand: 28.02.2016





angenäherter 15-Minuten-Takt für Petersberg Mitte mit Linien D1 und 20-22

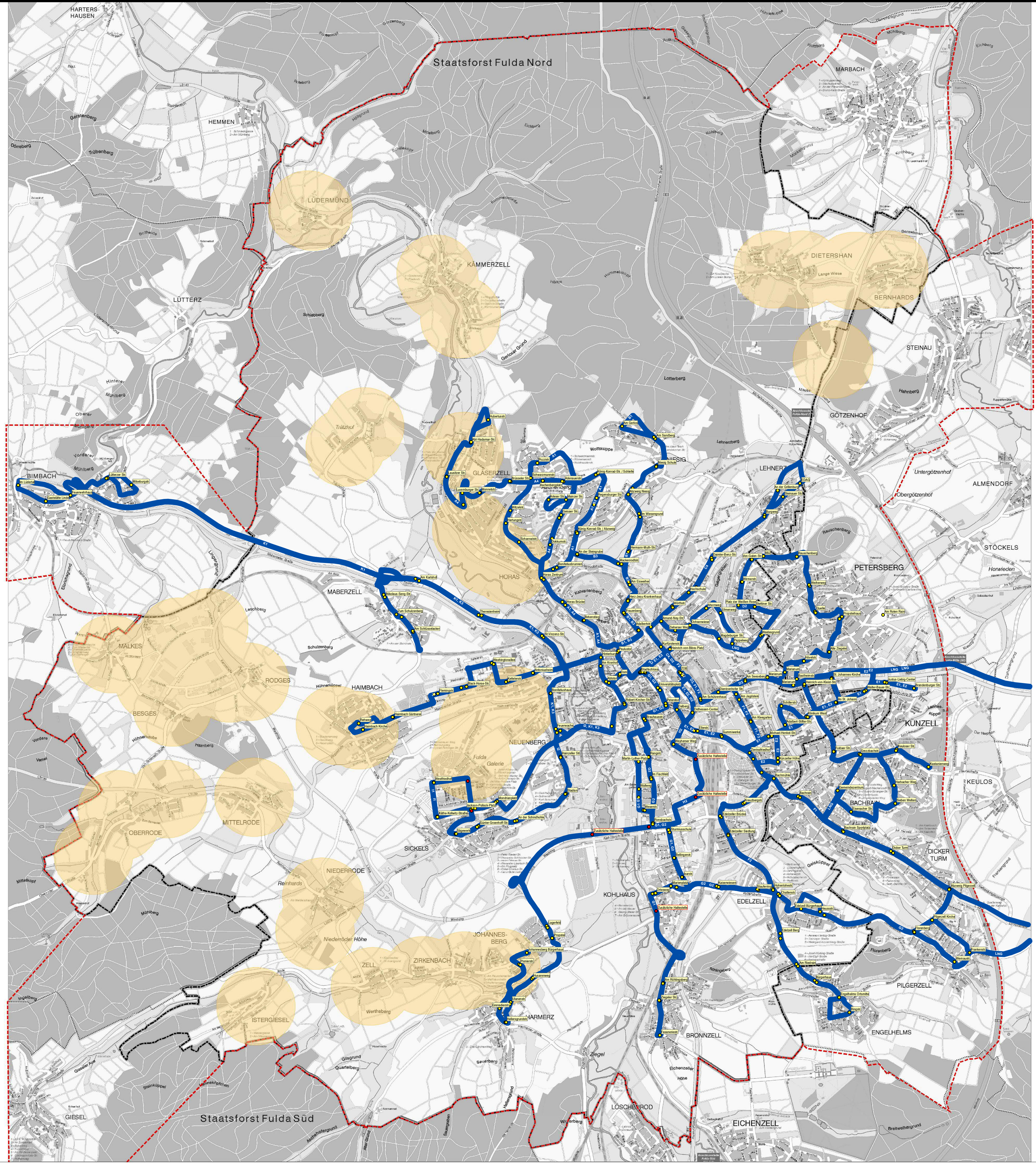


- 15 - Minuten - Takt
- 30 - Minuten - Takt
- 60 - Minuten - Takt
- neue Strecke
- neue Strecke
- evt. entfallende Strecke
- Haltestelle Bestand
- Haltestelle neu
- Haltestelle entfällt

Stand: 08.06.2018

ÖPNV  
Liniennetzkonzept



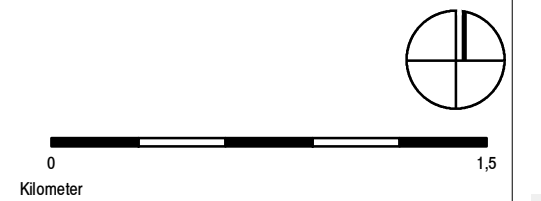


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

6.3

R-T  
Verkehrs-  
planung

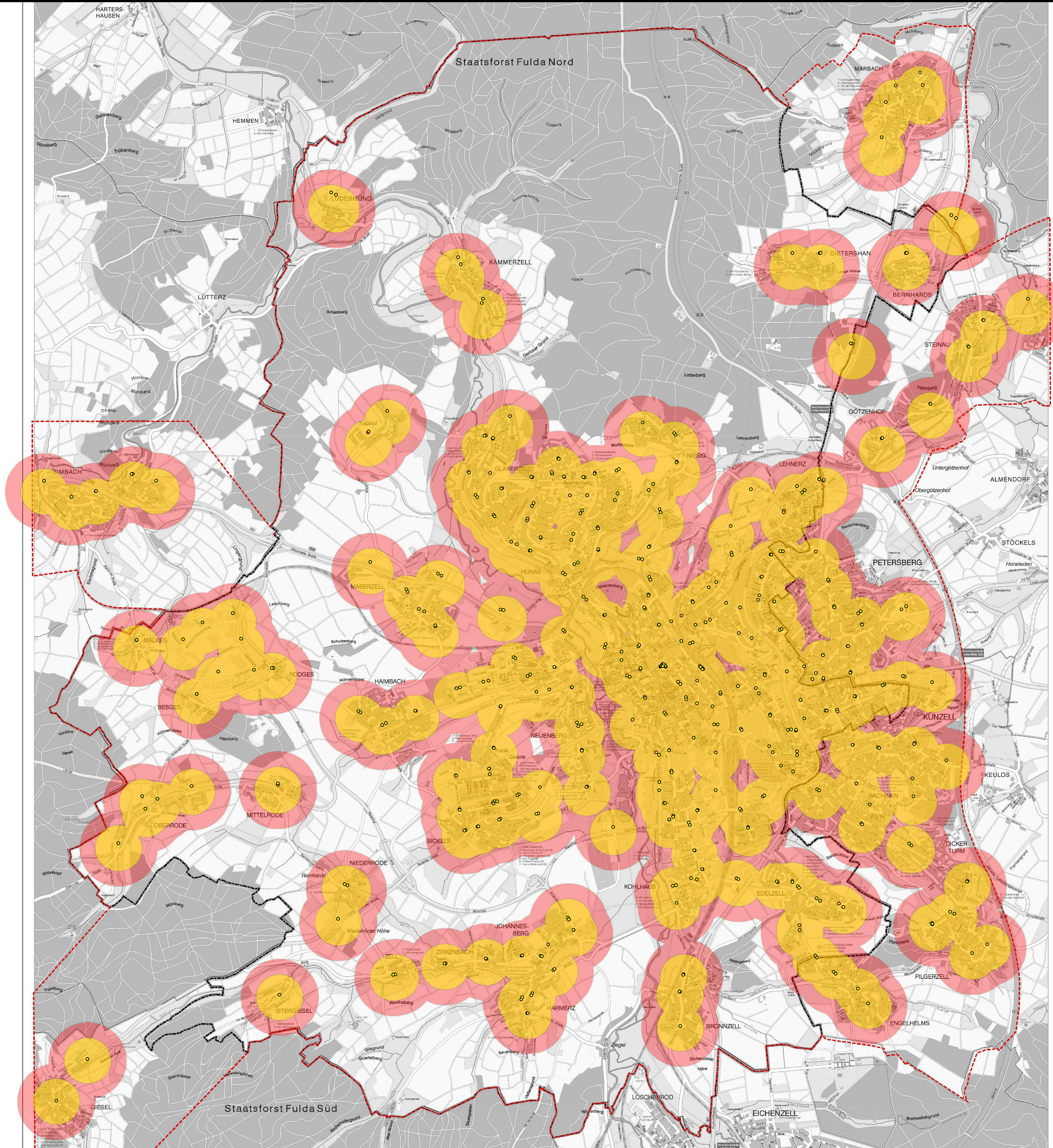
- Haltestelle (Bestand)
- Haltestelle (Planung)
- Buslinienweg mit Planungslinien-Nr.
- AST Fulda
- - - Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda



Liniennetz  
Zielzustand Schwachverkehrszeit

Stand: 29.01.2020

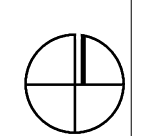




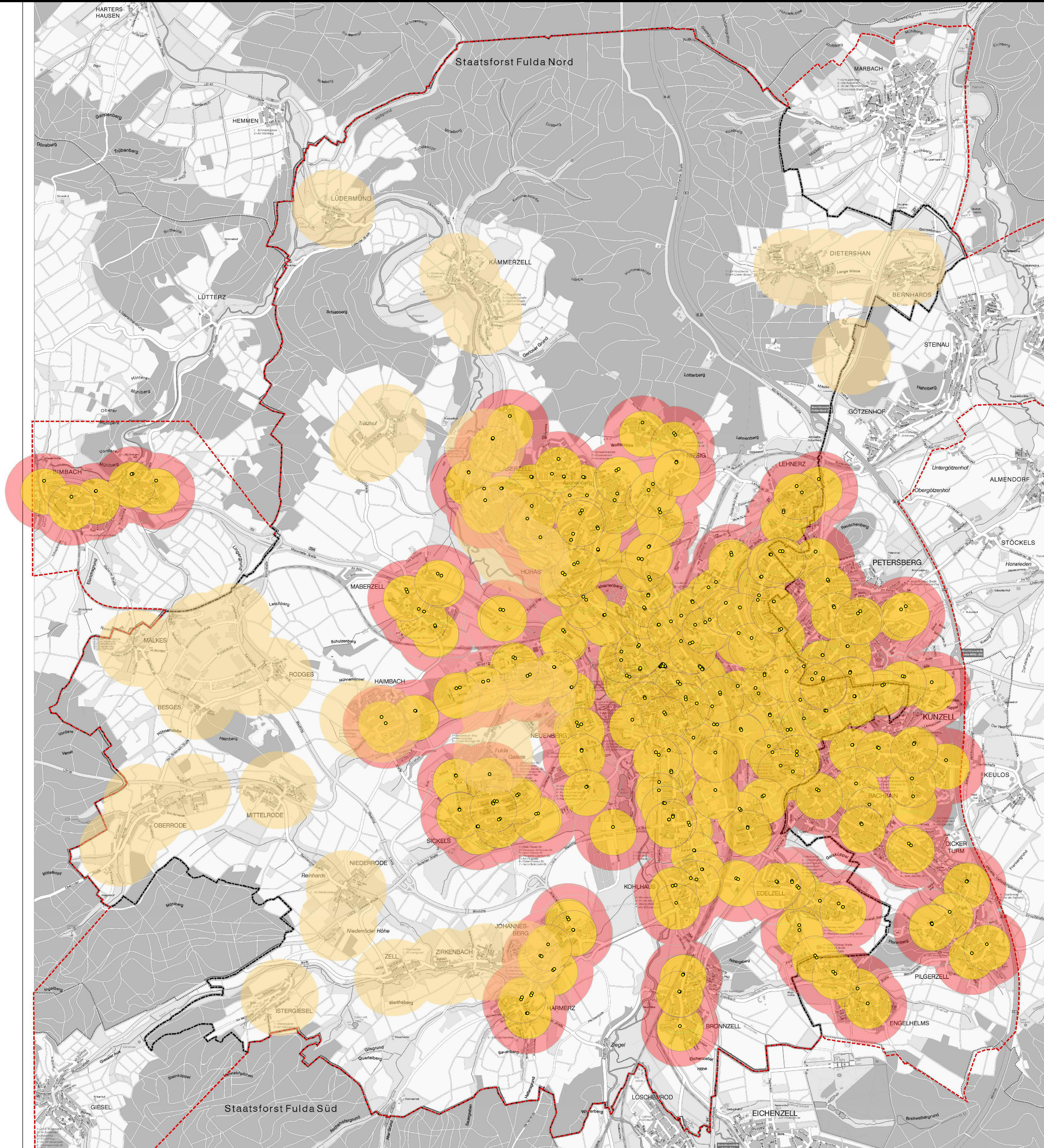
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

6.4

- Haltestelle
- Radius 300m
- Radius 500m
- Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda

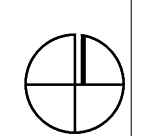




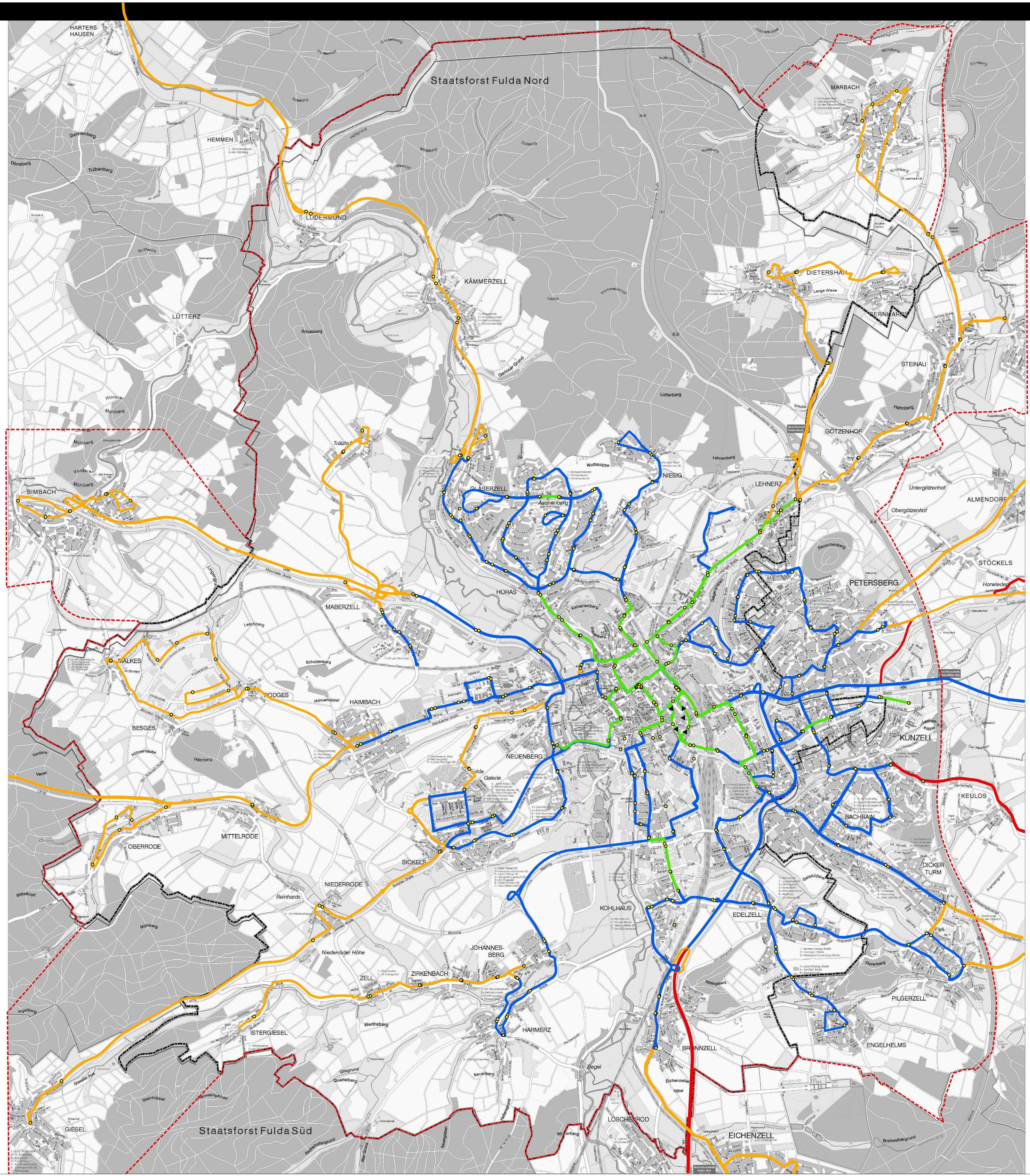


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

- Haltestelle
- AST Fulda
- Radius 300m
- Radius 500m
- Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda

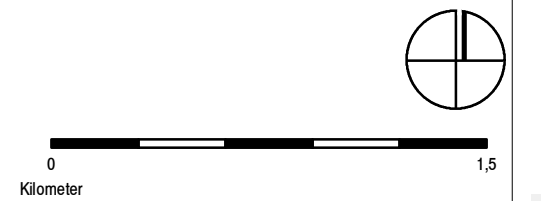






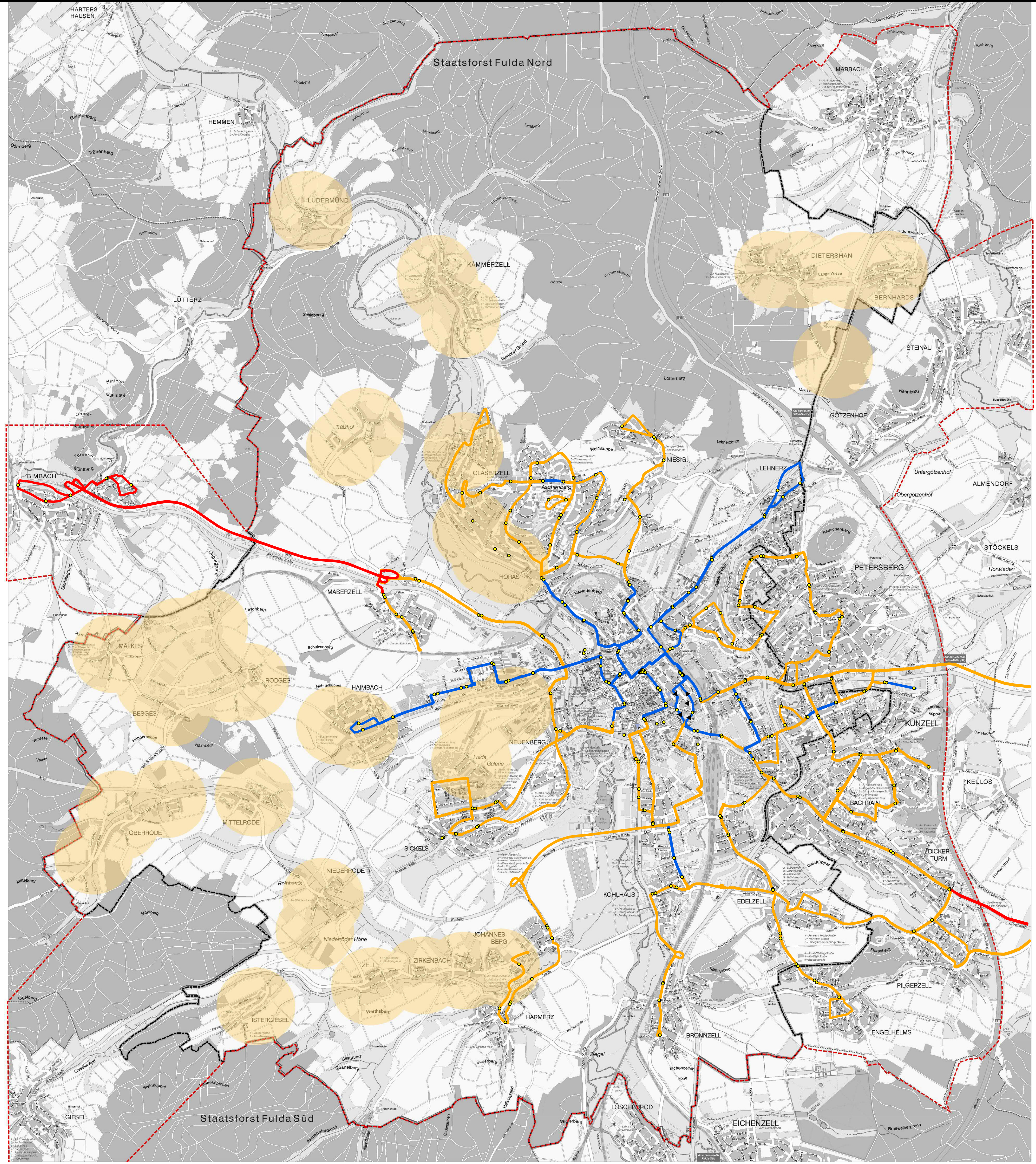
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

- Takt\_HVZ
- 15 min
  - 30 min
  - 60 min
  - > 60 min
  - Haltestelle
  - ▭ Bedienungsbereich
  - ▭ Stadtgrenze Fulda



Bedienungshäufigkeit  
Planung Hauptverkehrszeit



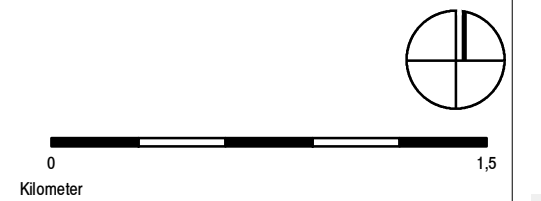


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

6.7

R-T  
Verkehrs-  
planung

- Schwachver**
- Haltestelle
  - 30 min
  - 60 min
  - > 60 min
  - AST Fulda
  - - - Bedierungsgebiet
  - - - Stadtgrenze Fulda



Bedienungshäufigkeit  
Planung Schwachverkehrszeit

Stand: 29.01.2020





Zentrum für  
integrierte Verkehrssysteme

## **Nahverkehrsplan der Stadt Fulda**

### **3. Fortschreibung 2019 - 2023**



## IMPRESSUM

### Auftraggeber



Magistrat der Stadt Fulda

Stadtplanungsamt

Schlossstraße 1

36037 Fulda

### Auftragnehmer

### Bearbeitung



R+T Ingenieure für Verkehrsplanung

Julius-Reiber-Straße 17

64293 Darmstadt



Zentrum für  
integrierte Verkehrssysteme

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Robert-Bosch-Straße 7

64293 Darmstadt

## INHALT

<b>1</b>	<b>VORWORT</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>GRUNDLAGEN UND METHODIK</b>	<b>3</b>
2.1	Einführung	3
2.1.1	Ausgangssituation	3
2.1.2	Begriffsdefinition	3
2.2	Gesetzliche Grundlagen	5
2.2.1	Allgemeines	5
2.2.2	Gesetzgebung in der Europäischen Union	5
2.2.3	Gesetzgebung des Bundes	5
2.2.4	Gesetzgebung des Landes Hessen	7
2.3	Aufstellung und Auswirkungen des Nahverkehrsplans	9
2.3.1	Allgemeines	9
2.3.2	Bedeutung für den straßengebundenen ÖPNV	9
2.4	Aufstellungsverfahren für den Nahverkehrsplan	11
2.4.1	Arbeitshilfen	11
2.4.2	Arbeitsschritte	11
2.4.3	Beteiligungs- und Anhörungsverfahren	11
<b>3</b>	<b>BESTANDSAUFNAHME</b>	<b>13</b>
3.1	Rahmenbedingungen	13
3.1.1	Landes- und Regionalplanung	13
3.1.2	Verkehrsentwicklungsplanung	15
3.1.3	Nahverkehrsplanung	16
3.2	Raumstruktur	16
3.2.1	Grundlagen	16
3.2.2	Verkehrsachsen	17
3.2.3	Schnittstellen	18
3.2.4	Abgrenzung des Planungsgebietes	19
3.2.5	Nachfragemodellierung	20
3.3	ÖPNV-Angebot	25
3.3.1	Vorbemerkungen	25
3.3.2	Linienetze Stadtbusverkehr	25
3.3.3	Bedienungsangebot HVZ und SVZ	27
3.3.4	Flexible Bedienungsformen	28
3.3.5	Haltestellen	28
3.3.6	Schnittstellen und intermodale Verknüpfung	29
3.3.7	Fahrzeuge	30
3.3.8	Tarif	31



3.3.9	Vertrieb und Marketing	33
3.3.10	Schülerverkehr	35
3.3.11	Regionalbusverkehr	38
3.3.12	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	39
3.4	ÖPNV-Nachfrage	40
3.5	Investitionen	41
3.6	Umsetzungsstand Nahverkehrsplan 2009 – 2013	42
<b>4</b>	<b>ANFORDERUNGSPROFIL</b>	<b>43</b>
4.1	Allgemeines	43
4.2	Abstimmung mit dem Landkreis Fulda	44
4.3	Barrierefreiheit	45
4.4	Liniennetz	49
4.5	Erschließungsqualität	49
4.6	Verbindungsqualität	50
4.7	Bedienungsqualität	51
4.8	Betriebsablauf	52
4.9	Haltestellen	53
4.10	Schnittstellen und Intermodale Verknüpfung	55
4.11	Fahrzeuge	56
4.12	Tarif	57
4.13	Vertrieb und Marketing	58
4.14	Schülerverkehr	59
4.15	Finanzierung	60
4.16	Gender Mainstreaming	61
<b>5</b>	<b>MÄNGELANALYSE</b>	<b>62</b>
5.1	Liniennetz	62
5.2	Erschließungsqualität	63
5.3	Verbindungsqualität	65
5.4	Bedienungsqualität	67
5.5	Betriebsablauf	68
5.6	Haltestellen	70
5.7	Schnittstellen und Intermodale Verknüpfung	71
5.8	Fahrzeuge	72
5.9	Tarif	72
5.10	Vertrieb und Marketing	73
5.11	Schülerverkehr	74

<b>6</b>	<b>ANGEBOTSKONZEPTION</b>	<b>80</b>
6.1	Allgemeines	80
6.2	Übersicht	80
6.3	Vorgaben für das Bedienungskonzept	83
6.4	Bedienungszeiträume	83
6.5	Rahmenkonzeption Hauptverkehrszeit	84
6.5.1	Rahmenkonzeption Schwachverkehrszeit	88
6.5.2	Planungslinien	89
6.5.3	Umsetzungsstufen	103
6.6	Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung	105
6.7	Betriebsablauf	105
6.8	Haltestellen	107
6.9	Schnittstellen und Intermodalität	111
6.9.1	Park+Ride (P+R)	112
6.9.2	Bike+Ride (B+R)	112
6.9.3	Fahrzeug-Sharing	112
6.10	Fahrzeuge	112
6.11	Tarif	114
6.12	Vertrieb und Marketing	115
6.13	Schülerverkehr	115
<b>7</b>	<b>MAßNAHMENWIRKUNG</b>	<b>117</b>
7.1	Nachfrageprognose	117
7.1.1	Entwicklung des Fahrtenaufkommens	117
7.1.2	Steigerung der Angebotsqualität	118
7.2	Kostenprognose	119
7.3	Erlösprognose	121
7.4	Investitionsplanung	122
<b>8</b>	<b>BEWERTUNG</b>	<b>127</b>
8.1	Bewertung der Angebotskonzeption	127
8.2	Linienbündelung	128
<b>9</b>	<b>ALTERNATIVE FINANZIERUNGSMÖGLICHKEITEN</b>	<b>129</b>
9.1	Drittnutzerfinanzierung	129
9.2	Quersubventionierung	130
9.3	Nutzung von Fördermöglichkeiten	130



<b>10</b>	<b>BETEILIGUNG UND POLITISCHE ENTSCHEIDUNG</b>	<b>132</b>
10.1	Gremien und Beteiligung	132
10.1.1	Öffentlichkeitsbeteiligung I + II + III	132
10.1.2	Anhörungsverfahren gemäß HessÖPNVG	132
10.1.3	Beteiligung Ortsbeiräte	132
10.1.4	Beteiligung Projektbeirat	132
10.1.5	Beteiligung Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung	133
10.2	Beschlussfassung und Rechtsverbindlichkeit	133
	<b>ANLAGEN</b>	<b>134</b>

## BILDER

<b>Bild 1</b>	Übersicht Kernraum und Außenbereich im Planungsgebiet	20
<b>Bild 2</b>	Übersicht Mobilitätseingeschränkte Menschen [FGSV (2011)]	47
<b>Bild 3</b>	Wesentliche Aspekte eines barrierefreien ÖPNV [Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014)]	47
<b>Bild 4</b>	Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 1a	76
<b>Bild 5</b>	Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 1b	76
<b>Bild 6</b>	Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 2a	77
<b>Bild 7</b>	Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 2b	77
<b>Bild 8</b>	Vergleich der Häufigkeit von x Fahrten pro Umlauf im IST-Zustand und bei den Varianten	78
<b>Bild 9</b>	Rahmenkonzeption Hauptverkehrszeit	87
<b>Bild 10</b>	Systematik des RMV zur Kategorisierung von Haltestellen (Quelle: RMV/rms, 2017)	107
<b>Bild 11</b>	Erweiterungskorridore (Quelle: ZIV GmbH)	110



## TABELLEN

<b>Tabelle 1</b>	Linien des Stadtbusverkehrs Fulda in der Hauptverkehrszeit	26
<b>Tabelle 2</b>	Linien des Stadtbusverkehrs Fulda in der Schwachverkehrszeit	27
<b>Tabelle 3</b>	Bestandsaufnahme Realisierungszustand Haltestellen mit Niederflurtechnik	29
<b>Tabelle 4</b>	Schulen in der Stadtregion Fulda, die durch RhönEnergie Fulda bedient werden	36
<b>Tabelle 5</b>	Linien des Einsatzverkehrs (Schülerverkehr)	37
<b>Tabelle 6</b>	Regionalbuslinien	39
<b>Tabelle 7</b>	Verschiebung Schulanfangszeiten	75
<b>Tabelle 8</b>	Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten im IST-Zustand und bei den Varianten	78
<b>Tabelle 9</b>	Benötigte Fahrzeuge im IST-Zustand und bei den Varianten	79
<b>Tabelle 10</b>	Bedienungszeiträume des Linienbusverkehrs	84
<b>Tabelle 11</b>	Anpassungsbedarf durch den NVP des Landkreises Fulda	86
<b>Tabelle 12</b>	Linienübersicht Angebotskonzeption	92
<b>Tabelle 13</b>	Umsetzungsstufen der Planungslinien	105
<b>Tabelle 14</b>	Stadtbereiche und Stadtteile mit den größten Zuwächsen im Wegeaufkommen	118
<b>Tabelle 15</b>	Entwicklung der Betriebsleistung durch die Angebotskonzeption	121
<b>Tabelle 16</b>	Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge	122
<b>Tabelle 17</b>	Kostenrahmen für den weiteren barrierefreien Ausbau der Haltestellen (ohne Zuschüsse)	123
<b>Tabelle 18</b>	Kosten pro DFI-Installation nach Bauform	124

## ABKÜRZUNGEN

AST	Anruf-Sammeltaxi
B	Bundesstraße
B+R	Bike+Ride
BAB	Bundesautobahn
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
EGV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
FGSV	Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HLPG	Hessisches Landesplanungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
IKOSANA	Integrierte Koordinierung von Schulanfangszeiten und des Nahverkehrsangebotes
IKK	Investitionskredit Kommunen
IKU	Investitionskredit Kommunale Unternehmen
IV	Individualverkehr
K	Kreisstraße
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Kfz	Kraftfahrzeug
L	Landesstraße
LEP	Landesentwicklungsplan
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RE	RhönEnergie Fulda GmbH
RE/RB	Regionalexpress / Regionalbahn



RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan (des RMV)
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRF	Verkehrsmodell Region Fulda
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## ÜBERSICHTSPLÄNE

Plan 3.1	Abgrenzung Bedienungsgebiet und Aufgabenträger
Plan 3.2	Verkehrszelleneinteilung Planungsgebiet
Plan 3.3	Liniennetz Bestand HVZ 2017
Plan 3.4	Liniennetz Bestand HVZ 2017 – Ausschnitt Innenstadt
Plan 3.5	Liniennetz Bestand SVZ 2017
Plan 5.1	Räumliche Erschließung Bestand HVZ 2017
Plan 5.2	Räumliche Erschließung Bestand SVZ 2017
Plan 5.3	Bedienungshäufigkeit Bestand HVZ 2017
Plan 5.4	Bedienungshäufigkeit Bestand SVZ 2017
Plan 5.5	Straßennetz und Reisezeitverluste Bestand 2017
Plan 6.1	Liniennetz Zielzustand HVZ
Plan 6.2	Liniennetz und Bedienungshäufigkeit Zielzustand HVZ – Ausschnitt Innenstadt
Plan 6.3	Liniennetz Zielzustand SVZ
Plan 6.4	Räumliche Erschließung Planung HVZ
Plan 6.5	Räumliche Erschließung Planung SVZ
Plan 6.6	Bedienungshäufigkeit Planung HVZ
Plan 6.7	Bedienungshäufigkeit Planung SVZ



## ANLAGEN

Anlage 3.1	Strukturdaten der Verkehrszellen Status Quo
Anlage 3.2	Umsetzungsstand der 2. Fortschreibung
Anlage 4.1	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung
Anlage 5.1	Erschließungsgrad wichtiger Infrastruktureinrichtungen im Planungsgebiet
Anlage 5.2	Reisezeitvergleich Ist-Zustand
Anlage 5.3	Ausstattungsgrad der Fahrzeuge
Anlage 5.11	Ergänzende Erläuterungen zur Analyse des Schülerverkehrs
Anlage 6.1	Liniensteckbriefe
Anlage 7.1	Strukturdaten der Verkehrszellen 2035
Anlage 7.2	Gesamwegematrix 2035
Anlage 10.1.1	Öffentlichkeitsbeteiligung I + II + III
Anlage 10.1.2	Anhörungsverfahren gemäß HessÖPNVG
Anlage 10.1.3	Beteiligung Ortsbeiräte
Anlage 10.1.5	Beteiligung Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung
Anlage 10.2.1	Beschluss des Magistrates
Anlage 10.2.2	Beschlüsse des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr
Anlage 10.2.3	Beschluss der Stadtverordnetenversammlung

## QUELLEN

Bundesministerium für Arbeit und Soziales, BITV 2.0 (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung), 2016

Bundesagentur für Arbeit, Statistik zu Ein- und Auspendlern, Datenstand 30.06.2016

Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“, Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger, ohne Ort, 2014.

DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude, Ausgabe Oktober 2010

DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Ausgabe November 2014

EMCEL GmbH, HA Hessen Agentur GmbH: Bericht eCoach Beratung – Fulda, Köln / Wiesbaden, Stand 09.06.2015

Fahrpläne und Liniennetzpläne Stadt und Landkreis Fulda, Planstände 2016-2018

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): H BVA "Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen". Köln, 2011.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (Hess ÖPNVG) vom 1. Dezember 2005

Hessen Agentur GmbH: Gemeindedatenblätter Fulda, Künzell, Petersberg, Stand November 2016

Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) vom 12. Dezember 2012

Hessisches Statistisches Landesamt, Einwohnerstatistik, Stand 30.6.2016

HMWVL (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen. Wiesbaden, 1995.

HLSV (Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen): Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen. Wiesbaden, 2002.

Landesentwicklungsplan (LEP) Hessen 2000 (Entwurf der 3. Änderung 2017);

LNG Fulda / IGDB GmbH, Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Fulda, Entwurfsstand Mai 2017

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 8. August 1990

Regeldetails/Regelzeichnungen der Stadt Fulda zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen in Fulda

Regionalplan Nordhessen 2009.



RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH): Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV. Hofheim a. Ts., 2014.

RMV/rms (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH / Rhein Main Service GmbH): Kategorisierung und Priorisierung von Haltestellen. Hofheim a. Ts. / Frankfurt am Main, 2017.

Stadt Fulda, Statistikstelle: Datensätze zu Einwohnern, Betrieben und Schulplätzen, Datenstand Oktober 2017

Statistische Veröffentlichungen auf den Homepages der Stadt Fulda und der Gemeinden im Planungsgebiet, Datenstände 2015-2017

TU Dresden: Forschungsprojekt Mobilität in Städten – SrV 2013 in Fulda, Dresden, 2014

ZIV (Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme GmbH): Konzeption zur Erweiterung der dynamischen Fahrgastinformation an Bushaltestellen in Fulda. Darmstadt 2017.

[www.wegweiser-barrierefreiheit.de/personennahverkehr/hessen/hessen.html](http://www.wegweiser-barrierefreiheit.de/personennahverkehr/hessen/hessen.html), abgerufen am 09.09.2016

<https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de>, abgerufen am 16.09.2016

<https://www.kfw.de>, abgerufen am 16.09.2016

# 1 Vorwort

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Fulda beschloss im Januar 1997 den ersten Nahverkehrsplan der Stadt Fulda (im Weiteren „NVP“), welcher für den Zeitraum 2004 – 2008 das erste Mal fortgeschrieben wurde. Als Basis für die erste Fortschreibung diente die Untersuchung zum ÖPNV in der Stadtregion Fulda zur Nutzung von Synergieeffekten zwischen der Stadt Fulda und dem Landkreis Fulda als Aufgabenträger des lokalen ÖPNV im Sinne des § 5 Absatz 1 HessÖPNVG in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen. Ziel der ersten Fortschreibung war die Optimierung des ÖPNV im Hinblick auf ein Gesamtkonzept zur künftigen ÖPNV-Gestaltung in der Stadtregion Fulda sowie die Erarbeitung der grundlegenden Voraussetzungen für einen möglichen Übergang zum Wettbewerb im ÖPNV. Der Nahverkehrsplan 2004 – 2008 (1. Fortschreibung) enthielt aus diesem Grund zusätzlich zur inhaltlichen Aktualisierung/Fortschreibung auch Hinweise zu rechtlichen Grundlagen, Aussagen zur angewandten Methodik und zu den inhaltlichen Anforderungen für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in Hessen sowie eine Darstellung der Arbeits- und Verfahrensschritte für den Nahverkehrsplan der Stadt Fulda. Die definierten Mindeststandards sollten in Folge auch als Basis für mögliche Ausschreibungen und Verkehrs-Service-Verträge dienen.

Die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2009 – 2013 orientierte sich weitestgehend an der Systematik der ersten Fortschreibung. Die Veränderungen der Pendlerströme, der Anzahl der Schul-/Studienplätze sowie neue siedlungsstrukturelle Entwicklungen dienten neben der Aktualisierung der Basisdaten als Grundlagen für die Weiterentwicklung des NVP. Nach einer Untersuchung der Schwachstellen unter Zuhilfenahme der Mängelanalyse (Kapitel III.2), konnten Aussagen zu erforderlichen Anpassungen des Liniennetzes, zur bedarfsorientierten Bedienung (AST-Verkehr) und Optimierung des Schülerverkehrs mit Einsatzwagen getroffen werden.

Nach Ablauf des Geltungszeitraumes der 2. Fortschreibung wurde die erneute Fortschreibung zunächst zurückgestellt, um die damals anstehenden bzw. absehbaren Entwicklungen und Diskussionen abzuwarten. Diese fanden insbesondere in den Bereichen Rechtsgrundlagen des ÖPNV, Regionaler Nahverkehrsplan des RMV, Entwicklungstendenzen bei dem Thema Barrierefreiheit sowie zu städtebaulichen Bauvorhaben in der Stadtregion Fulda statt.



Die vorliegende dritte Fortschreibung, für den Zeitraum 2019 - 2023, definiert mit Hilfe des Anforderungsprofils (Kap. 4) künftige Mindeststandards. Besondere Aufmerksamkeit wird dabei den Themenbereichen Liniennetz, Schnittstellen zu (über-) regionalen/ anderen Verkehrsträgern, Barrierefreiheit, Umweltschutz/ Nachhaltigkeit und der Optimierung des Schülerverkehrs beigemessen. Grundsätzliche Zielrichtung aller Maßnahmenvorschläge ist die Schaffung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebotes bei möglichst geringen bzw. verhältnismäßigen Kosten.

## 2 Grundlagen und Methodik

### 2.1 Einführung

#### 2.1.1 Ausgangssituation

Nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 Absatz 3 bildet der Nahverkehrsplan (NVP) den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Er gibt die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen vor.

In Hessen werden laut landesgesetzlicher Regelung Nahverkehrspläne sowohl auf regionaler Ebene als auch auf lokaler Ebene erstellt. Zuständig für die Aufstellung der Nahverkehrspläne sind die Aufgabenträger. Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV liegt auf lokaler Ebene bei den Landkreisen und kreisfreien Städten bzw. Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern, auf regionaler Ebene beim Verkehrsverbund.

Gemäß den gesetzlichen Vorschriften gilt bzgl. der Nahverkehrspläne Folgendes:

- die Aufgabenträger des ÖPNV beschließen Nahverkehrspläne (§14 Abs. 3, Satz 2 HessÖPNVG),
- die von den Aufgabenträgern des ÖPNV aufgestellten Nahverkehrspläne sind durch die jeweils zuständige Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 2a PBefG),
- die Aufstellung der Nahverkehrspläne unterliegt landesgesetzlicher Regelung (§ 8 Abs. 3 PBefG und § 14 HessÖPNVG).
- Gemäß § 14 Abs. 8 Satz 2 HessÖPNVG ist spätestens alle fünf Jahre darüber zu entscheiden, ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist.

#### 2.1.2 Begriffsdefinition

##### ÖPNV

Das Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz, vgl. Kapitel 2.2.3) enthält eine Begriffsdefinition des ÖPNV, die im Gesetz über den ÖPNV in Hessen (HessÖPNVG) übernommen wird: § 2 (RegG): „ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen im Schienenpersonennahverkehr und mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die



überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“

### Linienverkehr

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG, vgl. Kapitel 2.2.3) enthält in den §§ 42, 43 eine Begriffsdefinition des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen:

- § 42: „Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.“

- § 43 Sonderformen des Linienverkehrs

„Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
4. Theaterbesuchern

dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.“

## 2.2 Gesetzliche Grundlagen

### 2.2.1 Allgemeines

Die rechtliche Neuordnung und die Regionalisierung des ÖPNV basieren auf Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union, auf Bundesgesetzen und landesrechtlichen Regelungen. Die folgende Zusammenstellung soll eine Übersicht der wesentlichen gesetzlichen Grundlagen vermitteln und auf diese Weise die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen aufzeigen.

### 2.2.2 Gesetzgebung in der Europäischen Union

Grundlage des EU-Rechtsrahmens für den ÖPNV ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

### 2.2.3 Gesetzgebung des Bundes

#### Grundgesetz

Das Grundgesetz enthält folgende für den ÖPNV relevante Absätze:

- In Artikel 106a wird vorgegeben, dass den Ländern ab dem 1. Januar 1996 ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes für den öffentlichen Personennahverkehr zusteht.
- In Artikel 143a Absatz 3 wurde dem Bund bis zum 31. Dezember 1995 die Verantwortung für die Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs übertragen.
- Gemäß Artikel 143c Absatz 1 stehen den Ländern ab dem 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2019 u.a. wegen der Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden jährlich Beträge aus dem Haushalt des Bundes zu.

#### Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz – RegG)

Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322) geändert worden ist:

Das Regionalisierungsgesetz regelt die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder. Die Durchführung der Regionalisierung des SPNV erfolgte zum 1.1.1996.



### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist:

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz regelt die Finanzhilfen des Bundes über die Länder an die Kommunen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Das Laufzeitende des Gesetzes wurde im Jahr 2015 von dem Jahr 2019 auf das Jahr 2031 verlängert.

### Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG)

Entflechtungsgesetz vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), das durch Artikel 12 des Gesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist. Es tritt am 31.12.2019 außer Kraft:

Wie bereits oben unter „Grundgesetz“ beschrieben, stehen den Ländern gemäß Artikel 143c Abs. 1 Satz 1 des Grundgesetzes (s.o.) ab dem 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2019 für den durch die Abschaffung der Gemeinschaftsaufgaben "Ausbau und Neubau von Hochschulen einschließlich Hochschulkliniken" und "Bildungsplanung" sowie für den durch die Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und zur sozialen Wohnraumförderung bedingten Wegfall der Finanzierungsanteile des Bundes jährlich Beträge aus dem Haushalt des Bundes zu. Das EntflechtG regelt die Verteilung dieser Beträge auf die einzelnen Bundesländer. Die Mittel müssen für Investitionen genutzt werden.

### Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203) geändert worden ist:

Das PBefG bildet den Ordnungsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahnen und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr) und enthält die zentrale Aussage, dass die entgeltliche oder die geschäftsmäßige Beförderung von Personen der Genehmigung bedarf. Außerdem regelt das PBefG die Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr (§45a-Mittel).

Die letzte Novelle des PBefG trat zum 1.1.2013 in Kraft. U.a. traten folgende Änderungen in Kraft:

- Eigenwirtschaftliche Verkehre haben weiterhin Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen Verkehren; Subventionen (z. B. für die Schülerbeförderung) sind möglich.
- Die Aufgabenträger können Anforderungen an das Verkehrsangebot definieren, wenn sie bereit sind, diese auch zu finanzieren.
- Die Genehmigung alternativer Bedienformen wird erleichtert.
- Die Barrierefreiheit des ÖPNV muss gemäß § 8 Abs. 3 in den Nahverkehrsplänen von 2022 an sichergestellt werden. Ausnahmen können eingeräumt und müssen begründet werden.

#### 2.2.4 Gesetzgebung des Landes Hessen

Alle Bundesländer mussten im Rahmen der Neuordnung des ÖPNV und der Regionalisierung des SPNV zur Ergänzung der EU- und Bundesgesetzgebung ein ÖPNV-Gesetz auf Landesebene erstellen. Dies ist in Hessen ursprünglich das Gesetz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen (HessÖPNVG) vom 21.12.1993 (GVBl. I S.726) in der Fassung vom 19.1.1996 (GVBl. I S.50) gewesen, inzwischen ersetzt durch das Gesetz über den ÖPNV in Hessen (HessÖPNVG) vom 1.12.2005 (GVBl. I S.786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I S. 466):

Gemäß § 1 regelt das Gesetz die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen.

§ 14 trifft konkrete Aussagen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen:

„(1) Zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs werden durch die Verkehrsverbünde verbundweite Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busnahverkehr erstellt. Die verbundweiten Nahverkehrspläne werden von den Aufsichtsgremien der Verkehrsverbünde beschlossen und bedürfen der Zustimmung des zuständigen Ministeriums.“

„(2) Die Aufgabenträger stellen die lokalen Nahverkehrspläne für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr auf, sofern sie die Aufgabe nicht auf eine Nahverkehrsorganisation übertragen. Im Fall von § 7 Abs. 2 Satz 2 werden die jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne abweichend von Satz 1 auch für den regionalen Busnahverkehr erstellt. Die lokalen Nahverkehrspläne werden von den Aufgabenträgern beschlossen.“

„(3) Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele der Raumordnung und die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Die Nahverkehrspläne müssen den Anforderungen der §§ 3



und 4, des Städtebaus und des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen.“

„(4) Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
2. eine Bewertung der Feststellungen nach Nr. 1,
3. das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
4. Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
5. Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes,
6. ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
7. Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
8. ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.“

„(5) Die verbundweiten Nahverkehrspläne können die Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose sowie die Bewertung nach Satz 1 Nr. 1 und 2 für die gesamte Nahverkehrsplanung enthalten.“

„(6) Nach dem Gegenstromprinzip sind lokale Nahverkehrspläne aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.“

„(7) Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind die nach § 8 Abs. 3 Satz 4 und § 14 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten hinzuzuziehen und das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium anzuhören.“

„(8) Die Nahverkehrspläne sind in geeigneter Weise öffentlich bekannt zu machen. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist.“

## 2.3 Aufstellung und Auswirkungen des Nahverkehrsplans

### 2.3.1 Allgemeines

Die Verkehrsverbünde stellen verbundweite Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busnahverkehr gemäß § 14 HessÖPNVG auf. Die lokalen Nahverkehrspläne für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr werden von den lokalen Aufgabenträgern erstellt. Lokale Aufgabenträger sind gemäß § 5 Absatz 1 die Landkreise, kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. In diesem Sinne ist die Stadt Fulda Aufgabenträger. Die Stadt Fulda ist außerdem Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Diese Mitgliedschaft ist im Grundvertrag, im öffentlich-rechtlichen Vertrag, im Gesellschaftsvertrag, im Kooperationsvertrag und im Einnahmenaufteilungsvertrag rechtlich verankert.

Aufstellung und Inhalt des Nahverkehrsplanes richten sich nach den gültigen landesgesetzlichen Regelungen mit den Bestimmungen bzw. Vorgaben aus § 14 Hess-ÖPNVG (vgl. Kapitel 2.2.4). Der Nahverkehrsplan erlangt schließlich eine Bindungswirkung für die jeweils zuständige Genehmigungsbehörde auf der Grundlage von § 8 Absatz 3a PBefG (vgl. Kapitel 2.2.3).

### 2.3.2 Bedeutung für den straßengebundenen ÖPNV

Gemäß § 8 Absatz 3 PBefG „bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.“ Laut Absatz 3a wirkt die Genehmigungsbehörde „im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr durch den Aufgabenträger mit.“ (Absatz 3 Satz 1). Dabei muss sie einen Nahverkehrsplan berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 Satz 6 PBefG (s. Kapitel 2.4.3) zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet. Dies bedeutet, dass

- vorhandene Verkehrsunternehmer frühzeitig zu beteiligen sind,
- Interessen von – soweit vorhanden – Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbänden anzuhören und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen sind.
- der Begriff „berücksichtigen“ bedeutet, dass die Genehmigungsbehörde den Nahverkehrsplan als Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV in ihre Konzessionsentscheidungen im Rahmen von Liniengenehmigungsverfahren einzubeziehen hat. Dabei hat sie sowohl dessen Inhalt als auch gesetzliche Zielsetzungen



und Vorgaben sowie die im Rahmen des PBefG geschützten unternehmerischen Belange nach pflichtgemäßem Ermessen gegeneinander abzuwägen.

Der ÖPNV-Aufgabenträger muss die Vorgaben aus dem NVP bei der Bestellung der Verkehrsleistungen aufgrund der bestehenden Verkehrsverträge sowie beim Abschluss neuer Verkehrsverträge vorrangig berücksichtigen.

Die Ausgestaltung und Finanzierungsverantwortung einer ausreichenden Verkehrsbedienungs obliegt dem Aufgabenträger, sie kann durch die Festlegungen im Nahverkehrsplan definiert werden. Die Einhaltung der definierten Standards für die ausreichende Verkehrsbedienungs durch den Genehmigungssteller hat die Genehmigungsbehörde zu prüfen. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans dienen der Orientierung, sind dabei aber für die Genehmigungsbehörde nicht verbindlich einzuhalten.

Bei Entscheidungen über Anträge von Verkehrsunternehmen auf Genehmigung von Linienverkehren muss im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geprüft werden, ob die öffentlichen Verkehrsinteressen durch den beantragten Verkehr beeinträchtigt werden (zwingender Versagungsgrund nach § 13 Absatz 2a PBefG). Dies gilt auch im Hinblick auf den Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan bildet damit eine vorrangige Entscheidungsgrundlage gegenüber Gesamtverkehrsplänen bzw. Verkehrsentwicklungsplänen.

Zudem hat der Nahverkehrsplan eine Bedeutung bei der Beantragung von Fördermitteln für Investitionen, bei denen aufzuzeigen ist, dass ein konkretes Vorhaben im Nahverkehrsplan enthalten ist bzw. dessen Intentionen entspricht (vgl. z. B. § 3 GVFG).

## 2.4 Aufstellungsverfahren für den Nahverkehrsplan

### 2.4.1 Arbeitshilfen

Als Basis zur Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen in Hessen sind zu nennen:

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen, Wiesbaden Mai 1995
- Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen, Wiesbaden Oktober 2002

### 2.4.2 Arbeitsschritte

Diese Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans umfasst folgende Arbeitsschritte (AS):

- AS 0 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben
- AS 1 Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs
- AS 2 Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele der Verkehrsabwicklung
- AS 3 Schnittstellen zum regionalen Verkehr/zur Stadtregion Fulda
- AS 4 Schnittstellen zum überregionalen Verkehr und anderen Verkehrsträgern
- AS 5 Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
- AS 6 ÖPNV-Entwicklungsprogramm
- AS 7 Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben
- AS 8 Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung

### 2.4.3 Beteiligungs- und Anhörungsverfahren

Gemäß § 14 Absatz 7 HessÖPNVG i.V.m. § 8 Absatz 3 PBefG sind bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen. Außerdem müssen – wenn vorhanden – Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände angehört und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei berücksichtigt werden.

Gemäß § 14 Absatz 7 HessÖPNVG i.V.m. § 14 Absatz 1 und Absatz 2 PBefG müssen außerdem die folgenden Beteiligten hinzugezogen werden:



- lokale Nahverkehrsgesellschaften,
- Gemeinden und Landkreise,
- zuständige Straßenbaulastträger,
- nach Landesrecht zuständige Planungsbehörden,
- Gewerbeaufsichtsbehörden, ggf. andere Behörden,
- Industrie- und Handelskammern,
- betroffene Fachgewerkschaften,
- Fachverbände der Verkehrstreibenden,
- benachbarte Aufgabenträger,
- Verkehrsverbund als regionaler Aufgabenträger,
- Genehmigungsbehörden nach PBefG,
- benachbarte kommunale Gebietskörperschaften und benachbarte regionale Planungsträger.

Gemäß § 14 Absatz 7 HessÖPNVG muss das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung angehört werden.

Die Stellungnahmen der Anhörungsberechtigten müssen im Entwurf für den lokalen Nahverkehrsplan geprüft und abgewogen werden (vgl. Kap. 10.1.2). Nach Herstellung der politischen Konsensfähigkeit erfolgt die Beschlussfassung des lokalen Nahverkehrsplans durch das jeweils zuständige politische Gremium; der lokale Nahverkehrsplan erlangt damit Rechtsverbindlichkeit (vgl. Kap. 10.2).

## 3 Bestandsaufnahme

### 3.1 Rahmenbedingungen

#### 3.1.1 Landes- und Regionalplanung

Die folgenden Planungsinstrumente setzen die landespolitischen Zielvorgaben, Grundsätze und Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des Landes Hessen. Die Vorgaben sind von der kommunalen Ebene im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten.

- Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) vom 12. Dezember 2012 (GVBl. 2012 S. 590);
- Landesentwicklungsplan (LEP) Hessen 2000 (Entwurf der 3. Änderung 2017);
- Regionalplan Nordhessen 2009.

Die Aufgaben des Landesentwicklungsplans für die Raumordnung nennt § 3 Abs. 1 HLPG:

*„Der Landesentwicklungsplan ist der Raumordnungsplan für das Landesgebiet nach § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Raumordnungsgesetzes. Er enthält die Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen und die überregional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen sowie die Begründung.“*

Der Landesentwicklungsplan Hessen (LEP, Entwurf der 3. Änderung 2017) nennt bei den Grundsätzen zum Wohnungsbau eine gute ÖPNV-Anbindung als Merkmal einer zukunftssicheren Erschließung:

*„Im Hinblick auf die demografischen Entwicklungen soll hinreichend Wohnraum für mobilitätseingeschränkte Personengruppen bereitgestellt werden. Zu berücksichtigen sind auch kurze Wege zu Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen und eine gute Anbindung an den ÖPNV.“*

Grundsätze und Ziele für den ÖPNV sind im LEP:

*„Der ÖPNV ist so auszubauen, dass er eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. (...). Der ÖPNV soll landesweit nach dem Prinzip des integrierten Taktfahrplans gestaltet werden (Hessen-Takt). Taktfolge und Betriebszeiten richten*



*sich nach den strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage; ein mindestens stündlicher Grundtakt ist anzustreben.“*

In Ergänzung dazu enthält der Landesentwicklungsplan Hessen (Entwurf der 3. Änderung 2017) folgende Begründung:

*„Der ÖPNV soll zur Verbesserung des Verkehrssystems sowie zur Erreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Hessen beitragen. Der demografische Wandel stellt in diesem Zusammenhang eine große Herausforderung dar, da Teilprozesse wie Abwanderung oder zunehmende Alterung der Bevölkerung regional stark unterschiedlich verlaufen und auch eine Anpassung des ÖPNV bedingen. Gerade für Schulkinder und ältere Menschen stellt der ÖPNV oft die einzige Möglichkeit dar, mobil zu sein und Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen in Anspruch nehmen zu können. Für diese Bevölkerungsgruppen muss die Sicherung der Mobilität oberste Priorität haben und in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger Berücksichtigung finden.*

*Nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz sind die kommunalen Aufgabenträger für die konkrete Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig. Sie haben zur Erfüllung ihrer Aufgaben lokale Nahverkehrsgesellschaften gegründet und sich in Verbänden für den regionalen Verkehr organisiert. Diese haben in regelmäßig fortzuschreibenden Nahverkehrsplänen das lokale und regionale ÖPNV-Angebot festzulegen. Im Rahmen seiner verkehrs- und landesentwicklungspolitischen Verantwortung sowie seiner finanziellen und planungsrechtlichen Instrumente unterstützt das Land Hessen die zuständigen Aufgabenträger.“*

Den am 02.07.2009 von der Regionalversammlung Nordhessen beschlossenen Regionalplan Nordhessen 2009 hat die Landesregierung in ihrer 33. Sitzung des Kabinetts am 11.01.2010 genehmigt. Mit der Bekanntmachung im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 11 vom 15. März 2010 trat der Regionalplan Nordhessen 2009 in Kraft.

Der Regionalplan Nordhessen enthält als formuliertes Ziel in den raumpolitischen Grundsätzen einen sogenannten oberzentralen Siedlungsbereich Fulda im ländlichen Raum:

„Das Oberzentrum Fulda bildet mit den benachbarten Grundzentren Petersberg, Künzell, Eichenzell im ländlichen Raum den oberzentralen Siedlungsbereich Fulda zur Stärkung und Entwicklung der oberzentralen Funktionen. Er hat die Aufgabe, Standorte für die allgemeine Siedlungs- und Gewerbeentwicklung des Oberzentrums sowie für zentrale Infrastruktur- und Dienstleistungseinrichtungen – entsprechend den in Kapitel 3.1.1 und 3.1.2 zugeordneten Funktionen [d. h. Gebiete für

Siedlungszwecke/Städtebauliche Grundsätze/ Wohnungswesen, Gebiete für Industrie und Gewerbe/Regionale Logistikzentren] – zu sichern und umfasst folgende zusammenhängenden Stadt- und Ortsteile:

### **Stadt Fulda**

Stadtteile Besges, Bronnzell, Edelzell, Fulda, Gläserzell, Kohlhaus, Lehnerz, Malles, Niesig, Rodges

### **Gemeinde Eichenzell**

Ortsteile Eichenzell, Kerzell, Löschenrod, Rönshausen, Rothemann, Welkers

### **Gemeinde Künzell**

Ortsteile Dirlos, Engelhelms, Keulos, Künzell, Pilgerzell

### **Gemeinde Petersberg**

Ortsteile Böckels, Marbach, Petersberg, Steinau

Auf der Grundlage einer interkommunalen Zusammenarbeit aller betroffenen Kommunen sind Entwicklungskonzeptionen zur Sicherung von Standorten für die allgemeine Siedlungs- und Gewerbeentwicklung sowie für zentrale Infrastruktur- und Dienstleistungseinrichtungen herzustellen. Einzelmaßnahmen, die oberzentrale Funktionen enthalten, können, wenn sie die Funktion des Oberzentrums nicht beeinträchtigen und/oder aus einer gemeinsamen Konzeption im Einvernehmen mit dem Oberzentrum hervorgehen, im gemeindeübergreifenden oberzentralen Siedlungsbereich entstehen.

Einzelmaßnahmen des Oberzentrums, die gravierende Auswirkungen auf die zentralörtlichen Funktionen der Nachbargemeinden haben, sollen mit diesen abgestimmt werden.“

### 3.1.2 **Verkehrsentwicklungsplanung**

Die dritte Fortschreibung des NVP der Stadt Fulda erfolgt in enger Abstimmung mit der 1. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Fulda. Durch eine zeitlich parallel verlaufende Bearbeitung erfolgt ein Abgleich von Verkehrsentwicklungsplanung und Nahverkehrsplanung insbesondere auf der Ebene der Bestandsanalyse und der Zieldiskussion. Im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsmodells der Region Fulda wurden Strukturdaten und Matrizen abgestimmt. Das NVP-Maßnahmenkonzept wird Bestandteil des VEP-Maßnahmenkonzepts



sein. Der VEP wird darüber hinaus Aussagen zum Zeithorizont ab 2023 und zum Schienenverkehr enthalten.

### 3.1.3 Nahverkehrsplanung

Aus dem Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV (RMV, 2014) ist vor allem das Kapitel 3 „ÖPNV-Standards“ relevant. Auf die Umsetzung dieser Standards im Nahverkehrsplan der Stadt Fulda wird im Anforderungsprofil eingegangen (vgl. Kapitel 4).

Im Landkreis Fulda erfolgt die nächste Ausschreibung des lokalen und regionalen Busverkehrs zum Fahrplanwechsel Ende 2019. Das zukünftige Angebotskonzept definiert der Nahverkehrsplan des Landkreises Fulda (Beschlussfassung im Kreistag am 28. August 2017).

Die planerische Schnittstelle des Busverkehrs im Landkreis Fulda zum Nahverkehrsplan der Stadt Fulda erfolgte durch eine mit der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Fulda abgestimmte Entwicklung einer neuen Angebotskonzeption. Besondere Berücksichtigung fand dabei die Verzahnung der lokalen Buslinien in der Stadtregion Fulda mit den lokalen und regionalen Buslinien des Landkreises Fulda in den Gemeinden Künzell und Petersberg.

## 3.2 Raumstruktur

### 3.2.1 Grundlagen

Die Stadt Fulda besitzt nach den Vorgaben der Landesplanung die zentralörtliche Funktion eines Oberzentrums für den Raum Osthessen. Dieser umfasst vor allem den Landkreis Fulda, aber auch Teilbereiche der benachbarten Landkreise. Der wirtschaftliche Einzugsbereich erstreckt sich bis nach Thüringen. Insgesamt leben in diesem Raum ca. 300.000 Einwohner. Die Stadt Fulda (ca. 67.000 Einwohner im Jahr 2016) bildet mit den Gemeinden Petersberg und Künzell eine siedlungsstrukturelle Einheit für rund 100.000 Einwohner (Stand 2016).

Aufgrund der naturräumlichen Lage im sogenannten „Fuldaer Becken“ mit seinen Übergängen in die Mittelgebirgslandschaften von Rhön und Vogelsberg ist die Topographie teilweise flach, teilweise hügelig und teilweise mit steileren Hängen ausgestattet. Hieraus resultieren im Straßennetz Streckenabschnitte mit Steigungen bis zu 12 %.

Die regionalen Verkehrsströme in Fulda sind geprägt durch eine starke Stadt-Umland-Beziehung aufgrund der zentralörtlichen Funktion eines Oberzentrums für

einen dünner besiedelten, ländlich geprägten Raum. Zudem besitzt die Stadt Fulda auch eine wichtige Verbindungsfunktion für den Raum Osthessen mit dem Rhein-Main-Ballungsgebiet sowie dem Raum Kassel. Aus der speziellen Sicht des ÖPNV ist hier die Lage am östlichen Rand des RMV-Verbundgebiets zu nennen, die vor allem für den Tarif eine Rolle spielt.

### 3.2.2 Verkehrsachsen

#### Straßennetz

Das übergeordnete Straßennetz umfasst folgende Teilabschnitte von Autobahnen/ Bundesstraßen:

- BAB 7 Flensburg – Hamburg – Hannover – Kassel – Fulda – Würzburg – Ulm – Füssen mit den Anschlussstellen FD-Nord, FD-Mitte, FD-Süd
- BAB 66 Wiesbaden – Frankfurt – Hanau – Fulda mit der Anschlussstelle FD-Süd
- B 27 Göttingen – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda – Bad Brückenau – Würzburg
- B 254 Felsberg – Alsfeld – Lauterbach – Fulda
- B 458 Fulda – Dipperz – Hilders.

#### Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Im SPFV ist der ICE-Bahnhof Fulda ein Halt im Taktverkehr der folgenden ICE-Linien und für diese ein wichtiger Umsteige-Halt in der Mitte Deutschlands:

- München – Würzburg – Fulda – Hamburg / Bremen im 1-Stunden-Takt
- (Wiesbaden -) Frankfurt – Fulda – Leipzig (- Dresden) im 1-Stunden-Takt
- Basel / München – Frankfurt – Fulda - Berlin im 1-Stunden-Takt.

#### Fernbus

Die Fernbushaltestellen am ZOB und am Parkplatz „Weimarer Straße“ sind Ausgangspunkte für zahlreiche Fernbusfahrten innerhalb Deutschlands und ins europäische Ausland.

#### Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Als Oberzentrum ist Fulda Verkehrsknoten der Region Osthessen und damit Ausgangs- bzw. Zielort der folgenden Regionalexpress (RE) bzw. Regionalbahn (RB)-Verbindungen im SPNV ab dem ICE-Bahnhof Fulda:

- RB Fulda – Bad Hersfeld – Kassel im 1-Stunden-Takt (RMV-Linie 5);
- RB Fulda – Gießen – Limburg im 1-Stunden-Takt (RMV-Linie 45);



- RE Fulda – Frankfurt im 1-Stunden-Takt (RMV-Linie 50);
- RB Fulda - Gersfeld im 1-Stunden-Takt (RMV-Linie 52).

An Sonn- und Feiertagen wird auf der RB 52 im Winterhalbjahr nur ein 2-Stunden-Takt angeboten.

Das detaillierte SPNV-Angebot enthält der Fahrplan des RMV für die Region Fulda. Auf der Vogelsbergbahn Fulda – Gießen wurde das Angebot seit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch eine Modernisierung und Beschleunigung der Bahnstrecke sowie ein verdichtetes Fahrplanangebot stark verbessert. Die Region Osthessen verfügt somit, trotz der Lage im ländlichen Raum, über ein attraktives Angebot im SPNV in alle Himmelsrichtungen.

### Regionaler Busverkehr

Der östliche Teil des Landkreises Fulda wird von einem dichten Netz regionaler Buslinien erschlossen. Wichtige Achsen verlaufen von Fulda nach Hofbieber-Tann, Hilders-Tann, Poppenhausen-Wasserkuppe und Eichenzell. Das regionale Busangebot beschränkt sich überwiegend auf Fahrten an Werktagen, im Freizeitverkehr an Sonntagen werden einzelne Fahrten im Raum Hofbieber, Hilders, Tann, Wasserkuppe angeboten.

Im westlichen Teil des Landkreises werden Buslinien von Fulda nach Schlitz und in den Raum Hosenfeld angeboten. Das Fahrtenangebot ist auf Werktage beschränkt, zwischen Fulda und Schlitz besteht an Wochenenden ein Verkehrsangebot mit Anruf-Linien-Taxi.

Das nördliche Umland um Hünfeld und der südwestliche Landkreis Fulda (Neuhof, Flieden, Kalbach) sind über Umsteigeverbindungen SPNV-Bus mit der Stadt Fulda verbunden. Die Ortsteile mit Bahnanschluss können täglich erreicht werden, das Angebot der weiterführenden Buslinien ist auf die Werktage beschränkt.

### 3.2.3 Schnittstellen

Zentraler Verknüpfungspunkt zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln im Raum Fulda ist der ICE-Bahnhof Fulda. Der Bahnhof liegt zentral am Rand der Innenstadt. Die Fußgängerzone und wichtige öffentliche Einrichtungen sind fußläufig vom Bahnhof erreichbar. Trotz der vergleichsweise günstigen Streckenführung der Bahntrassen im Stadtgebiet Fulda gibt es weder in der Kernstadt noch in den äußeren Stadtteilen weitere Haltepunkte. Die Bahnhöfe Hünfeld, Neuhof und Flieden bilden Schnittstellen zwischen dem Schienenverkehr und Buslinien im nördlichen und südwestlichen Landkreis Fulda.

### 3.2.4 Abgrenzung des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet für den lokalen Busverkehr der Stadt Fulda orientiert sich an der sog. „Stadtregion Fulda“, die aufgrund der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten nicht nur den politisch-administrativen Grenzen der Stadt Fulda mit ihren einzelnen Stadtteilen entspricht, sondern darüber hinaus auch Teilgebiete der Nachbargemeinden umfasst. Dies betrifft vor allem die siedlungsstrukturelle Verflechtung der Stadt Fulda mit den Gemeinden Petersberg und Künzell im Landkreis Fulda, wo sich günstige Voraussetzungen für betriebliche Synergieeffekte ergeben.

Das Planungsgebiet „Stadtregion Fulda“ umfasst in Abstimmung mit dem Landkreis Fulda folgende Siedlungsgebiete, in denen eine Bedienung mit dem Stadtbusverkehr erfolgen soll:

- Stadtgebiet Fulda
- Ortsteile Petersberg, Götzenhof, Marbach, Steinau, Steinhaus (alle Gemeinde Petersberg)
- Ortsteile Künzell, Bachrain, Dicker Turm, Pilgerzell, Engelhelms (alle Gemeinde Künzell)
- Ortsteil Giesel (Gemeinde Neuhof)
- Ortsteil Bimbach (Gemeinde Großenlüder).

Das Planungsgebiet umfasst somit alle Siedlungsgebiete, die Stand 2016 von den Stadtbuslinien bedient werden, und weicht daher in Teilen vom Umgriff des oberzentralen Siedlungsbereichs Fulda im Regionalplan ab.

Das Planungsgebiet bzw. die Stadtregion Fulda bildet die räumliche Basis für die weiteren Arbeitsschritte und Aussagen im vorliegenden Nahverkehrsplan der Stadt Fulda. Die rechtsverbindliche Wirkung beschränkt sich jedoch auf das Stadtgebiet Fulda; ansonsten ist der Nahverkehrsplan für den Landkreis Fulda maßgebend.

Das Siedlungsgebiet der Stadtregion lässt sich in einen verdichteten Kernraum in einem Radius von ca. 4 km rund um die Fuldaer Innenstadt und einen stärker ländlich geprägten Außenbereich untergliedern. Im Kernraum leben rund drei Viertel der Einwohner des Planungsgebiets, zudem liegen dort mit Ausnahme des Industrieparks West alle Arbeitsplatzschwerpunkte und sonstigen wichtigen Ziele. Durch die höhere Nutzungsdichte im Kernraum und die vergleichsweise kurzen Wege ist dort ein wirtschaftlicheres Busangebot möglich.



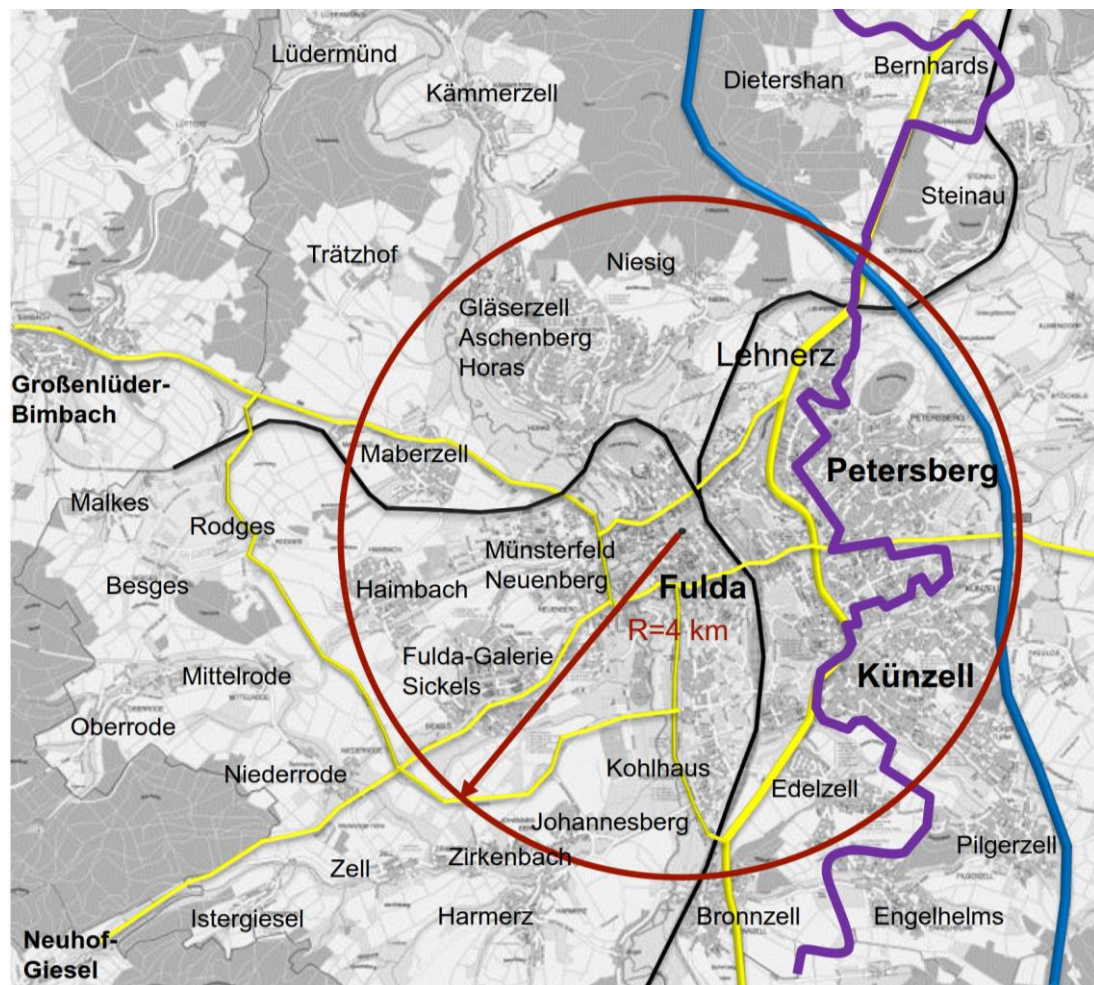


Bild 1 Übersicht Kernraum und Außenbereich im Planungsgebiet

### 3.2.5 Nachfragemodellierung

Im Rahmen des VEP wird das Verkehrsmodell der Region Fulda (VRF) fortgeschrieben. Im vorliegenden Nahverkehrsplan 2019 - 2023 werden die Strukturdatensätze und Matrizen des aktualisierten Verkehrsmodells zum VEP verwendet.

#### Abgrenzung von Verkehrszellen im Planungsgebiet

Das Planungsgebiet umfasst 68 Verkehrszellen (vgl. Plan 3.2). Die Basis dieser Verkehrszellen bilden meist die Abgrenzungen der Gemarkungsflächen und sinnvolle siedlungsstrukturelle Einheiten der Stadt- bzw. Ortsteile. Die Abgrenzungen wurden gegenüber dem Nahverkehrsplan 2009 - 2013 nicht verändert. Die anschließende Erfassung der Strukturdaten entspricht dieser Abgrenzung. Die Verkehrszellen im Planungsgebiet fassen in der Regel mehrere Verkehrszellen im VRF zusammen. Einige Orte am Rand des Planungsgebiets haben im VRF keine eigenen Ver-

kehrszellen erhalten, sondern wurden mit dem übrigen Umland zusammengefasst (Petersberg-Marbach, Großlüder-Bimbach, Neuhof-Giesel). Auf Ebene des NVP erhalten diese Orte eigene Verkehrszellen.

### Strukturdaten der Verkehrszellen

Im Zusammenhang mit der Ermittlung der Verkehrsnachfrage im Verkehrsmodell wurden u. a. folgende Strukturdaten auf Basis der Verkehrszellen verwendet:

- Einwohner
- Arbeitsplätze (Beschäftigte)
- Schul- und Studienplätze

Basis der Strukturdaten sind die Einwohnerzahlen sowie Studien- und Schulplätze aus amtlichen Statistiken. Die Zahl der Arbeitsplätze unterliegt einer Schätzung.

In der Anlage 3.1 sind die jeweiligen Strukturdaten der Verkehrszellen für den Status Quo (überwiegend Stand 2015-2017, je nach Datenquelle) enthalten. Soweit der Datenbestand des Verkehrsmodells der Region Fulda verwendet wurde, entspricht dieser dem Stand des Jahres 2016. Für die nicht im Verkehrsmodell enthaltenen Ortsteile wurden die Werte aus den statistischen Veröffentlichungen der Gemeinden verwendet.

### Einwohner

- Das Planungsgebiet umfasst im Kernraum Fulda / Künzell / Petersberg derzeit rund 99.000 Einwohner (Stand: 2016<sup>1</sup>). Hinzu kommen rund 2.200 Einwohner in Großlüder-Bimbach (Stand 2015<sup>2</sup>) und rund 1.000 Einwohner in Neuhof-Giesel (Stand 2016<sup>3</sup>).
- Die wichtigsten Bereiche in Bezug auf die Anzahl der Einwohner sind die Bereiche Kerngemeinde Petersberg (ca. 9.200 Einwohner<sup>4</sup>), Aschenberg (ca. 8.600 Einwohner<sup>5</sup>), Künzell-Bachrain (ca. 7.800 Einwohner<sup>6</sup>) sowie Innenstadt Fulda (ca. 7.500 Einwohner).

---

<sup>1</sup> Hessisches Statistisches Landesamt, Stand 30.6.2016

<sup>2</sup> <https://www.grossenlueder.de>, Zugriff 20.10.2017

<sup>3</sup> <http://nhf.de>, Zugriff 20.10.2017

<sup>4</sup> <https://www.petersberg.de>, Zugriff 20.10.2017

<sup>5</sup> Stadt Fulda, Statistikstelle, Stand 18.10.2017

<sup>6</sup> <http://www.kuenzell.de>, Zugriff 20.10.2017



- Mit der Einstufung als Oberzentrum hat Fulda vielfältige Funktionen in der Versorgung bzw. Dienstleistung für einen Einzugsbereich mit insgesamt ca. 300.000 Einwohnern zu erfüllen.

### Arbeitsstätten und Pendler

Das Planungsgebiet umfasst derzeit rund 56.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze<sup>7</sup>. Die wichtigsten Bereiche in Bezug auf die Anzahl der Arbeitsplätze sind die Bereiche Innenstadt Fulda (ca. 13.000 AP), Südend (ca. 6.000 AP) und Nordend (ca. 6.000 AP). Die Gewerbegebiete haben folgende Arbeitsplatzzahlen: Eisweiher: ca. 3.000 AP, Petersberg, Dipperzer Straße: ca. 2.500 AP, Münsterfeld: ca. 2.000 AP, IP-West: ca. 3.000 AP, Keltenstraße: ca. 1.000 AP, GE Lehnerz: ca. 200 AP.

Stadt und Landkreis Fulda haben einen Einpendlerüberschuss zu verzeichnen (d.h. ein Verhältnis der Anzahl Einpendler zur Anzahl Auspendler >1). Im Landkreis Fulda standen 2015 rund 21.000 Einpendler rund 15.200 Auspendlern über die Landkreisgrenze gegenüber<sup>8</sup>. Gegenüber 2006 ist die Zahl der Ein- und Auspendler über die Landkreisgrenze um über 20% gestiegen.

Auf die Grenzen der Stadt Fulda bezogen ist der Einpendlerüberschuss wesentlich höher mit rund 35.200 Einpendlern bzw. 9.000 Auspendlern; Stand: Juni 2016.<sup>9</sup>

Wichtigster Zielbereich der Auspendler aus der Stadt Fulda sind die Städte und Gemeinden im Landkreis Fulda mit rund 4.200 Auspendlern, darunter rund 1.500 Auspendler in die Nachbargemeinden Künzell (ca. 600) und Petersberg (ca. 900) sowie ca. 800 Auspendler nach Eichenzell und ca. 400 Auspendler nach Hünfeld. In das Rhein-Main-Gebiet pendeln aus der Stadt Fulda rund 1.700 Auspendler, davon ca. 800 in die Stadt Frankfurt. In den Raum Gießen, Marburg, Vogelsberg, Wetterau pendeln rund 700 Auspendler, in den Raum Kassel, Bad Hersfeld rund 600 Auspendler.

Wichtigster Herkunftsbereich der Einpendler in die Stadt Fulda ist wieder der Landkreis Fulda mit rund 23.800 Einpendlern, darunter rund 6.800 Einpendler aus den Nachbargemeinden Künzell (ca. 3.500) und Petersberg (ca. 3.300) sowie ca. 2.100 Einpendler aus Eichenzell, ca. 1.900 Einpendler aus Hünfeld, ca. 1.800 Einpendler aus Großenlüder und ca. 1.600 Einpendler aus Neuhof. Weitere Schwerpunkte der

---

<sup>7</sup> Hessen Agentur GmbH: Gemeindedatenblätter Fulda, Künzell, Petersberg, Stand November 2016

<sup>8</sup> Bundesagentur für Arbeit, Statistik, Datenstand 30.06.2015 in LNG Fulda / IGDB GmbH, Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Fulda, Entwurfsstand Mai 2017, S. 62

<sup>9</sup> Bundesagentur für Arbeit, Statistik, Datenstand 30.06.2016

Einpendler sind der Vogelsbergkreis (ca. 2.300 Einpendler), der Main-Kinzig-Kreis (ca. 1.400 Einpendler), der Wartburgkreis (ca. 1.300 Einpendler) und der Landkreis Hersfeld-Rotenburg (ca. 1.100 Einpendler).

Die Zahlen zeigen, dass enge Pendlerverflechtungen innerhalb der Stadtregion Fulda, d. h. innerhalb des Planungsgebiets, bestehen.

### Schul- und Studienplätze

Zur Ermittlung relevanter Schulstandorte für den ÖPNV erfolgte eine Bestandsaufnahme der weiterführenden Schulen, d.h. Haupt-, Realschulen, Gymnasien, berufsbildende Schulen sowie Hochschulen im Planungsgebiet.

In den meisten Landkreisgemeinden gibt es Grund- und Hauptschulen, während sich die weiterführenden Schulen (Realschulen, Gymnasien, Berufsschulen, Hochschule) vor allem in der Stadt Fulda konzentrieren.

Für den ÖPNV ist dabei hervorzuheben, dass zahlreiche Schüler aus dem Landkreis Fulda Schulen im Stadtgebiet Fulda besuchen. Umgekehrt besuchen auch Schüler aus dem Stadtgebiet Fulda weiterführende Schulen in benachbarten Kommunen, z. B. Künzell, Petersberg oder Schlitz.

Als Konsequenz für die Nahverkehrsplanung resultiert daraus ein hohes Schülerverkehrsaufkommen bzw. ein entsprechend hoher Fahrzeugbedarf in den Spitzenzeiten zur Bedienung des Schulviertels sowie eine hohe Auslastung der Verknüpfungs- bzw. Umsteigepunkte „Stadtschloss“ und „ZOB“.

### Öffentliche Infrastruktureinrichtungen

Die Bestandsaufnahme wichtiger öffentlicher Infrastruktureinrichtungen im Planungsgebiet in den Bereichen Verwaltung, Bildung, Kultur bzw. Freizeit enthält die Anlage 5.1 im Zusammenhang mit der Mängelanalyse der Erschließungsqualität.

### Zukünftige Entwicklung im Planungsgebiet

Bis 2035 wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Fulda ein Bevölkerungswachstum von rund 4 % prognostiziert. Zusätzliche Wohnbauflächen werden sowohl durch die Nachverdichtung im Bestand als auch die Ausweisung von Neubaugebieten bereitgestellt. Die Entwicklung des großflächigen Neubaugebietes „Fulda-Galerie“ ist mit rund 2.300 Einwohnern weitgehend abgeschlossen, die zukünftige Ausweisung von Neubaugebieten führt zu einer Erweiterung bestehender Ortslagen:

- Sickels „Im Pröbelsfeld“ (86 Baugrundstücke)



- Haimbach „Zwischen Merkurstraße und Fuchsstraße“ (341 Wohneinheiten)

Weitere kleinere Baugebiete (ca. 20 Baugrundstücke) werden in Maberzell und Edelzell ausgewiesen.

Innerhalb des Stadtgebietes haben die Stadtbereiche und Stadtteile Aschenberg / Horas / Gläserzell, Bronnzell, Harmerz / Zirkenbach, Südend und Ziehers Nord / Süd einen überdurchschnittlich hohen Anteil an älteren Bewohnern. Hier stellt der ÖPNV eine wichtige Voraussetzung für die Mobilität dar. Eine besondere Herausforderung ergibt sich für die ÖPNV-Erschließung insbesondere in den Hanglagen der Stadtbereiche/ Stadtteile Aschenberg, Horas und Gläserzell.

Bei den Gewerbeflächen wird im Wesentlichen die Entwicklung der Gewerbegebiete Münsterfeld, IP-West und Lehnerz fortgesetzt.

Lage und Umfang der Bildungseinrichtungen bleiben im Wesentlichen unverändert. Die Hochschule Fulda ist in den vergangenen Jahren auf rund 8.500 Studierende angewachsen. Für die kommenden Jahre ist weiterhin mindestens von dieser Studierendenzahl auszugehen.

### Straßenbaumaßnahmen

Als größere Straßenbaumaßnahme wurde in den vergangenen Jahren der Westring fertiggestellt. Dieser kann in eine zukünftige Liniennetzkonzeption eingebunden werden. Laufende Straßenbaumaßnahmen umfassen die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B 254 (Bardostraße, Frankfurter Straße). Hiervon ist auch eine Verbesserung der Verkehrsqualität des Busverkehrs in die westlichen Stadtteile zu erwarten.

### 3.3 ÖPNV-Angebot

#### 3.3.1 Vorbemerkungen

Das Angebot für den lokalen Stadtbusverkehr umfasst die Linien gemäß Kapitel 3.3.2; dies entspricht der Aufteilung der Liniennetze in Stadt und Landkreis Fulda als Konsequenz aus dem 2011 durchgeführten europaweiten Ausschreibungsverfahren für das regionale Linienbündel Fulda. Der Stadtbusverkehr wird durch die Rhön-Energie Fulda eigenwirtschaftlich betrieben, eine Veränderung (hin zur Gemeinwirtschaftlichkeit) ist kurz- und mittelfristig nicht absehbar.

Ein Teil des Stadtgebietes wird darüber hinaus von Regionalbuslinien des regionalen Linienbündels Fulda sowie der Linie 591 des Linienbündels Vogelsbergkreis Lauterbach 2 bedient.

Anforderungsprofil, Mängelanalyse und Maßnahmenkonzept werden im Nahverkehrsplan der Stadt Fulda nur für den lokalen Stadtbusverkehr im Stadtgebiet Fulda erarbeitet. Das Angebot der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadtregion wird im Folgenden lediglich hinsichtlich der Wechselwirkungen zum Stadtbusverkehr beschrieben und bewertet.

#### 3.3.2 Liniennetze Stadtbusverkehr

Der Stadtbusverkehr Fulda wird mit zwei Liniennetzen betrieben. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) wird das gesamte Bedienungsgebiet mit Linienbusfahrten erschlossen. Es werden die folgenden Linien angeboten (Tabelle 1):

Linie	Fahrtverlauf
1	Aschenbergplatz – Einhardstraße / König-Konrad-Straße – Frauenberg – Paulustor – Stadtschloss – ZOB – Gummiwerke – Klinikum - Künzell Mitte
2	Aschenberg Pozzistraße – Straßburger Straße / Wiener Straße – Horas Zentrum – Kronhofstraße – Stadtschloss – ZOB – Am Kleegarten – Ziehers Süd – Künzell Brandenburger Straße
2A	Gläserzell – Horas Zentrum – Kronhofstraße – Stadtschloss
3	(Großenlüder-Bimbach / Trätzhof) – Maberzell – Feuerwache – Am Rosengarten – Stadtschloss – ZOB – Feuerwache – Sickels – Johannesberg (- Istergiesel)
4	(Oberrode / Malkes) – Haimbach – Münsterfeld – Feuerwache – Am Rosengarten – Stadtschloss – Universitätsplatz – Rangstraße – Sturmiuschule – Kohlhaus – Kaiserwiesen – Edelzell



5	Stadtschloss – ZOB – Gummiwerke – Künzell-Bachrain – Künzell-Pilgerzell
5A	Neuhof-Giesel – Fulda-Galerie – Am Rosengarten – Stadtschloss – ZOB – Gummiwerke – Künzell-Bachrain – Künzell-Pilgerzell
5B	Fulda-Galerie – Haderwaldsiedlung – Paulustor – Stadtschloss – ZOB – Gummiwerke – Künzell-Bachrain – Künzell-Pilgerzell
6	(Petersberg-Marbach / Bernhards) - Lehnerz – Hochschule – ZOB – Stadtschloss – Am Rosengarten / Löherstraße – Frankfurter Straße - Sturmusschule – Kohlhaus – Bronnzell
7	Stadtschloss – ZOB – Gummiwerke – Kreuzbergstraße – Edelzell – Künzell-Engelhelms
8	Niesig – Horas Zentrum – Paulustor – Stadtschloss – ZOB – Petersberger Straße – Petersberg Ost
9A	Petersberg Rauschenberg – Ziehers Nord – Magdeburger Straße – ZOB – Stadtschloss – Universitätsplatz – Gummiwerke – Klinikum – Petersberg Mitte - Petersberg Rauschenberg (nur diese Richtung)
9B	Petersberg Rauschenberg – Petersberg Mitte – Klinikum – Gummiwerke – Universitätsplatz – Stadtschloss – ZOB – Magdeburger Straße – Ziehers Nord – Petersberg Rauschenberg (nur diese Richtung)

Tabelle 1 Linien des Stadtbusverkehrs Fulda in der Hauptverkehrszeit

In der Schwachverkehrszeit (SVZ) wird im Wesentlichen das Netz der Hauptverkehrszeit beibehalten. Es werden jedoch einzelne Linien und Linienabschnitte nicht bedient bzw. Linienäste zusammengelegt. Folgende Linien werden angeboten (Tabelle 2):

Linie	Fahrtverlauf
1	Aschenbergplatz – Einhardstraße / König-Konrad-Straße – Frauenberg – Paulustor – Stadtschloss – ZOB – Petersberger Straße – Klinikum - Künzell Mitte
2	Aschenberg Pozzistraße – Straßburger Straße / Wiener Straße – Horas Zentrum – Kronhofstraße – Stadtschloss – ZOB – Am Kleegarten – Ziehers Süd – Künzell Brandenburger Straße
3	(Großenlüder-Bimbach) – Maberzell – Feuerwache – Am Rosengarten – Stadtschloss – ZOB

4	Haimbach – Münsterfeld – Feuerwache – Am Rosengarten – Stadtschloss
5A	Zell – Johannesberg – Sickels – Fulda-Galerie – Am Rosengarten – Stadtschloss – ZOB – Gummiwerke – Künzell-Bachrain – Künzell-Pilgerzell
6	Niesig – Lehnerz – Hochschule – ZOB – Stadtschloss – Am Rosengarten – Frankfurter Straße - Sturmusschule – Kohlhaus – Bronnzell
7	Stadtschloss – ZOB – Gummiwerke – Kreuzbergstraße – Edelize – Künzell-Engelhelms
9A	Petersberg Rauschenberg – Ziehers Nord – Magdeburger Straße – ZOB – Stadtschloss – Universitätsplatz – Gummiwerke – Klinikum – Petersberg Mitte - Petersberg Rauschenberg (nur diese Richtung)
9B	Petersberg Rauschenberg – Petersberg Mitte – Klinikum – Gummiwerke – Universitätsplatz – Stadtschloss – ZOB – Magdeburger Straße – Ziehers Nord – Petersberg Rauschenberg (nur diese Richtung)

Tabelle 2 Linien des Stadtbusverkehrs Fulda in der Schwachverkehrszeit

Die Linienverläufe in der HVZ und SVZ sind in den Plänen 3.3 und 3.5 dargestellt, die Linienführung in der Innenstadt in Plan 3.4. Weitere Ausführungen zum Liniennetz und den Bedienungszeiträumen enthalten die Kapitel Anforderungsprofil und Mängelanalyse.

### 3.3.3 Bedienungsangebot HVZ und SVZ

In der HVZ fahren die einzelnen Stadtbuslinien in der Regel alle 30 Minuten. Durch die Überlagerung zweier Linien ergeben sich Abschnitte mit 15-Minuten-Takt, auf Abschnitten mit geringer Nachfrage wird teilweise nur ein 60-Minuten-Takt angeboten. Das geringste Angebot weist der Stadtteil Trätzhof auf, der nur alle 2 Stunden bedient wird.

In der SVZ wird im Kernbereich der Stadtregion ein 60-Minuten-Takt angeboten. Für die kleineren Stadtteile im Norden und Westen wird eine Bedienung mit dem Anruf-Sammel-Taxi angeboten.

Weitere Ausführungen zum Bedienungsangebot enthalten die Kapitel Anforderungsprofil und Mängelanalyse.



### 3.3.4 Flexible Bedienungsformen

Im Stadtgebiet Fulda erfolgt im Anschluss an die Betriebszeiten für das HVZ- bzw. SVZ-Liniennetz eine weitere Bedienung durch ein Anruf-Sammeltaxi (AST):

- Das AST verkehrt nach Fahrplan auf einem festgelegten Linienerlauf entlang der Stadtbuslinien.
- Der Ausstieg kann teils an den genannten Haltestellen, teils auf Wunsch (im Fahrplan angegeben) erfolgen.
- Das AST ergänzt den bestehenden Buslinienverkehr zu den verkehrsschwachen Zeiten (täglich von ca. 23.30 bis 0.30 Uhr, samstags, sonn- und feiertags von ca. 23.30 bis ca. 2.30 Uhr. In Stadtteilen mit geringer Einwohnerzahl ersetzt das AST außerdem den Buslinienverkehr in der SVZ (Montag bis Freitag ab 19.00 Uhr; Samstag von 07.00 bis 09.00 Uhr und ab 15.00 Uhr sowie Sonntag und Feiertag ab 10.30 Uhr).
- Die AST-Fahrt erfolgt bedarfsorientiert bei telefonischer Anmeldung bis 15 Minuten (im Stadtgebiet Fulda) vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit mit Angabe der Personenzahl; für jede AST-Fahrt wird ein Zuschlag erhoben (1,50 € für Erwachsene und 0,65 € für Kinder von 6 bis 14 Jahre, für junge Fahrgäste bis 27 Jahre kann die Ausgabe in Form eines „Disco-Passes“ erfolgen, Blockpreis 13,00 € für 10 Zuschlagsfahrtscheine).

Weitere Ausführungen zum Bedienungsangebot enthalten die Kapitel Anforderungsprofil und Mängelanalyse.

### 3.3.5 Haltestellen

Für die Nutzung des Stadtverkehrs stehen im Stadtgebiet Fulda 379 Haltestellen zur Verfügung. Die Haltestellen „Stadtschloss“ und „ZOB“ haben die Funktion einer Vernetzung des ÖPNV; dabei bildet die Haltestelle „Stadtschloss“ den Verknüpfungspunkt für den Umstieg Bus/Bus im lokalen Verkehr innerhalb der Stadtregion Fulda sowie zur Linie 591, während die Haltestelle „ZOB“ den Verknüpfungspunkt für den Umstieg Bus/Bus zu den regionalen Linien im Landkreis Fulda sowie zwischen Bus und Bahn darstellt.

An den zentralen Umsteigepunkten „Stadtschloss“ und „ZOB“ gibt es seit 2017 Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI).

Tabelle 3 zeigt den Realisierungszustand der Umrüstung von Haltestellen im Stadtgebiet Fulda in Bezug auf die Barrierefreiheit.

Zustand	Anzahl
Fertiggestellt (bis Ende 2017) <sup>10</sup>	188
Wartephase / Umbau noch unbestimmt <sup>11</sup>	191
<b>Haltestellen gesamt</b>	<b>379</b>

Tabelle 3 Bestandsaufnahme Realisierungszustand Haltestellen mit Niederflurtechnik

Der ICE-Bahnhof Fulda ist zentraler Verkehrsknotenpunkt für Osthessen und Eingangsort für die Fuldaer Innenstadt und die nahegelegenen Einrichtungen für Kongresse und Messen. Die verkehrliche Bedeutung wird u.a. durch zahlreiche ICE-Halte pro Stunde und der Funktion als Schnittstelle im Regionalverkehr belegt.

Es bestehen substanzielle, funktionale und gestalterische Schwächen des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes. Angesichts zukünftig anstehender Großveranstaltungen (u.a. Hessentag und Landesgartenschau) erscheint eine zeitnahe Neugestaltung dringend nötig.

Weitere Ausführungen zum Handlungsbedarf enthalten die Kapitel Anforderungsprofil und Mängelanalyse.

### 3.3.6 Schnittstellen und intermodale Verknüpfung

#### ÖPNV / PKW

Für Bahnnutzer stehen Park+Ride-Plätze (P+R) in den Parkieranlagen „Bahnhofsplatz“ und „Esperanto/ Richthalle“ zur Verfügung. Sie sind in der P+R-Auskunft des RMV enthalten. Weitere große Parkieranlagen sind an den ÖPNV angebunden (z.B. Ochsenwiese, Weimarer Straße, Am Rosengarten, Am Dom), für P+R haben sie durch ihre innenstadtnahe Lage aber kaum eine Bedeutung. Der Bahnhof Fulda ist Standort des CarSharing-Angebots „Flinkster“ der Deutschen Bahn AG.

#### ÖPNV / Fahrrad

B+R-Plätze stehen für Bahnnutzer am Bahnhof Fulda zur Verfügung. Die Mitnahme von Fahrrädern in den Stadtbussen ist montags bis freitags von 9 bis 11 und ab 19

<sup>10</sup> 1.-7. Bauabschnitt: 114 Haltestellen; über Straßenbaumaßnahmen 74 Haltestellen, hiervon 6 noch nicht in Betrieb genommen, 3 noch im Bau.

<sup>11</sup> Zur Förderung angemeldet: 8. BA mit 9 Haltestellen in 2018, 9. BA mit 11 Haltestellen in 2018/2019; geplant: 10. BA mit 24 Haltestellen in 2019/2020, über Straßenbaumaßnahmen 6 Haltestellen.



Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen ganztägig möglich. Der Transport von Kinderwagen, Rollstühlen etc. hat immer Vorrang. Falls in einem Bus daher nicht genügend Platz für Fahrräder vorhanden ist, kann der Fahrer die Fahrradmitnahme im Einzelfall untersagen.

Am Bahnhof Fulda gibt es eine Fahrradverleih-Station der Deutschen Bahn AG („Call a Bike“) mit 7 Fahrrädern.

### 3.3.7 Fahrzeuge

Für den Stadtbusverkehr stehen insgesamt 62 Niederflur-Dieselmotoren zur Verfügung. Alle Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen des regionalen Nahverkehrsplans des RMV. Ein barrierefreier Fahrzeugzugang ist sowohl im Regelangebot als auch bei den Einsatzwagen im Schülerverkehr gegeben.

Der Fahrzeugpark wurde von der RhönEnergie Bus GmbH jährlich erneuert. Pro Jahr wurden 3-6 neue Fahrzeuge beschafft, die mit Motoren nach den jeweils aktuellsten Abgasnormen ausgestattet sind. So können für das Regelangebot Busse mit einem Fahrzeugalter von maximal 10 Jahren und mit einer Einhaltung der Abgasnormen Euro 5 und Euro 6 eingesetzt werden. Bei den Einsatzfahrten im Schülerverkehr sind auch ältere Fahrzeuge im Einsatz.

In Fulda ist im Rahmen der eCoach-Beratung durch die Hessen Agentur zusammen mit dem Ingenieurbüro EMCEL GmbH die Strategie zum Einstieg und anschließenden Ausbau der Elektrobushmobilität untersucht worden.

Als wesentliche Schritte zum Einstieg in die E-Mobilität im ÖPNV werden dabei empfohlen:

- Unmittelbarer Einstieg in die E-Bushmobilität (Anschaffung eines Batteriebusse mit Nachladung als Pilotfahrzeug, um den Einstieg in die Batterietechnologie unmittelbar und vergleichsweise kostengünstig zu beginnen).
- Kurzfristiger und umfassender Ausbau der Batteriebusflotte (bis 40 % der Gesamtflotte könnten in den nächsten Jahren die Dieselfahrzeuge ohne wesentliche Streckenumplanung ersetzen).
- Während der Umstellungsphase besteht die Möglichkeit zur Strategieveränderung an die technische Entwicklung (erneute Bewertung der dann aktuellen E-Bushmobilität und auf Basis vorliegender Erfahrungswerte).
- Entsprechend den Ergebnissen der erneuten Bewertung weitere schrittweise Umstellung der verbleibenden ca. 60 % der Flotte auf Elektrobusse.

Ergebnis dieser Beratung ist auch die Erkenntnis, dass Fulda für die Umsetzung dieser Strategie sehr gut aufgestellt ist, da es eine umfassende Anzahl an Fahrzeugen mit unter 200 km Tagesfahrleistung gibt, die auch unter ungünstigen Witterungsbedingungen zu 100 % emissionsfrei (ohne Dieselmotoren) eingesetzt werden können. Außerdem ist die Versorgung der Ladeinfrastruktur (mit bis zu 2 MW für die Busladung) durch das Umspannwerk der OsthessenNetz GmbH auf dem Gelände des Busdepots für die nächsten Jahre sehr gut dimensioniert und gewährleistet.

### 3.3.8 Tarif

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist nach § 7 Absatz 2 HessÖPNVG zuständig für die Festlegung der Tarifsystematik (z. B. Tarifzonen) und Fahrpreise im Verbundgebiet.

Im Verbundgebiet gilt ein Flächenzonentarif. Der jeweilige Fahrpreis richtet sich dann nach der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen.

Im Planungsgebiet der Stadtregion Fulda sind folgende RMV-Tarifzonen gültig:

- Flächenzone 2000      Stadt Fulda, Gemeinde Künzell, Gemeinde Petersberg
- Flächenzone 2100      Ortsteil Bimbach (Gemeinde Großenlüder)
- Flächenzone 1900      Ortsteil Giesel (Gemeinde Neuhof)

Die Flächenzone 2000 ist in die folgenden Tarifeinheiten gegliedert:

- 2001      Stadt Fulda
- 2030      Gemeinde Künzell und Ortsteile, Kerngemeinde Petersberg
- 2065      Ortsteile Götzenhof, Steinau, Steinhaus, Marbach (Gemeinde Petersberg)

Es gelten die RMV-Fahrkartenangebote nach folgender Systematik:

- Einzelfahrkarten
- Zeitkarten:
  - Tageskarte
  - Gruppentageskarte
  - Hessenticket
  - Wochenkarte
  - Monatskarte
  - 65-plus-Monatskarte



- 9-Uhr-Monatskarte
- Jahreskarte
- 65-plus-Jahreskarte
- 9-Uhr-Jahreskarte
- Hessenweites Schülerticket (ab August 2017)

Im Laufe der Jahre hat sich gezeigt, dass eine Weiterentwicklung der Tarifstruktur zunehmend an strukturelle Grenzen stieß. Der Tarif verfügt z.B. nur über sieben Preisstufen, Preissprünge können daher sehr hoch sein. Eine tarifliche Unterscheidung zwischen Ballungsraum und ländlichen Gebieten ist faktisch nicht gegeben. Auch konnte bei der Preisbildung die zurückgelegte Strecke nur unzureichend berücksichtigt werden.

Der RMV-Aufsichtsrat beschloss daher in 2009 die Umsetzung einer Tarifstrukturreform als Grundlage für die Weiterentwicklung des Verbundtarifs:

Phase 1: Abschluss neuer Semesterticket-Verträge ab 2010 zur Stärkung der Hochschulstandorte

Phase 2: Attraktivierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr ab Schuljahr 2011/12 (CleverCard kreisweit)

Anmerkung: Mit der Einführung des Hessenweiten Schülertickets zum 01.08.2017 wurden zeitgleich alle übrigen Zeitkarten im Ausbildungstarif abgeschafft.

Phase 3: Einführung von Stadttarifen (Zwischenpreisstufen) zur Entkoppelung der städtischen Räume (Groß- und Sonderstatusstädte) von der Fläche; Umsetzung in den Sonderstatusstädten zum Tarifwechsel 2013/14.

Anmerkung: Mit der Einführung war gleichzeitig auch eine Absenkung der Nutzenschwelle für Monatskarten gegenüber Einzelkarten von bisher 22 auf 20 Fahrten im Monat verbunden.

Phase 4: Einführung eines stadt- und landkreisübergreifenden, sich stärker an der tatsächlich zurückgelegten Entfernung und der Angebotsqualität orientierenden Regionaltarifs;

Anmerkung: „RMVsmart“, gestartet als dreijähriges Pilotprojekt am 01.04.2017.

### 3.3.9 Vertrieb und Marketing

Die RMV-Standards für Vermarktung und Vertrieb einschließlich der Fahrgastinformationssysteme werden durch den RhönEnergie-Verkehrsbetrieb gemeinsam mit der Stadt Fulda umgesetzt.

Das Vertriebssystem umfasst den Fahrausweisverkauf über das Fahrpersonal (mittels Fahrscheindrucker in den Fahrzeugen), Fahrkartenautomaten (an wichtigen Haltestellen), Verkaufsstellen und das Internet (u. a. Handyticket).

Viele RMV-Zeitkarten werden bereits als eTicket RheinMain ausgegeben (Jahreskarten, Schüler- sowie Monats- und Wochenkarten). Das hessenweite Schülerticket wird ausschließlich als eTicket ausgegeben.

Folgende lokale Maßnahmen werden durch die Stadt Fulda als lokalem Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen organisiert und durchgeführt:

- Schülerverkehr

Durch die Verkehrsbetriebe werden die Schüler im Zuge des Projekts „Busschule“ in die betrieblichen Abläufe des Linienverkehrs unterwiesen. Das praxisnahe Sicherheitstraining im Grundschulalter ist ein Baustein, um die Sicherheit im ÖPNV zu steigern.

- Hochschule Fulda

Im Zuge der regelmäßigen Veranstaltungen der Hochschule Fulda beraten die Verkehrsbetriebe der RhönEnergie Fulda im Rahmen der Begrüßung der Erstsemesterstudenten mit einem Informationsstand. Die Mobilitätsberatung für die Studierenden in Fulda trägt zu einer effizienten Nutzung des ÖPNV und damit zur Reduzierung des Individualverkehrs bei. Regelmäßige Treffen der AG Mobilität an der Hochschule Fulda, an deren Sitzungen neben der Stadt Fulda und dem Verkehrsunternehmen auch der AStA-Vorstand teilnimmt, führen zu einem bedarfsgerechten Einsatz der Buskapazitäten in Anlehnung an die Vorlesungszeiten.

- Senioren

Die Volkshochschule der Stadt Fulda (VHS) coacht Senioren unter dem Motto „Busfahren leicht gemacht“. Wie komme ich am schnellsten von A nach B? Muss ich umsteigen? Und welcher Tarif ist der für mich günstigste? Um Fragen dieser Art geht es bei den Schulungen im Rahmen der Reihe „Aktiv im Alter“ der VHS. Die Kurse werden in enger Kooperation mit dem Verkehrsunternehmen durchgeführt, dass in der Stadtregion Fulda für die Durchführung des ÖPNV verantwortlich ist. An drei Tagen erfahren Senioren aus dem gesamten Stadtge-



bietet alles, was man wissen muss, um das breite Bus-Angebot optimal für sich nutzen zu können.

- Kundenzentrum Busbahnhof „Stadtschloss“

Die RhönEnergie Fulda GmbH betreibt am Busbahnhof eine Mobilitätszentrale. Die Mitarbeiter stehen Montag bis Freitag (5:30 bis 18:30 Uhr), Samstag (7:00 bis 8:00 Uhr und 9:30 bis 14:00 Uhr) und Sonntag (10:00 bis 11:30 Uhr und 13:15 bis 16:15 Uhr) zur persönlichen Beratung und zum Fahrscheinverkauf zur Verfügung. Im Vertrieb befindet sich das komplette Ticket-Angebot des Rhein-Main-Verkehrsverbundes inklusive Abo-System und des Verkaufs von Fahrausweisen über Chipkarte.

- Regelmäßiger Austausch mit den Schulen zum Thema „Schülerbeförderung“.
- Regelmäßige Teilnahme an den Treffen der Behindertenverbände und der Fuldaer Seniorengruppen.
- Informationen zum ÖPNV in den Broschüren „Willkommen in Fulda – Das Magazin für Neubürger“ und „Willkommen in Fulda – Informationen und Tipps für Zuwanderer“.
- Dynamisches Fahrgastinformationssystem in den Bussen und an den beiden zentralen Haltestellen „ZOB“ bzw. „Stadtschloss“ mit Umsteigehinweisen sowie Informationen zu Umleitungen und Baustellenverkehren.

Diese Maßnahmen ergänzen das zentrale Verbundmarketing durch den RMV.

### 3.3.10 Schülerverkehr

#### Schulen in der Stadtregion Fulda

In der Stadtregion Fulda gibt es zahlreiche Schulen. Im Folgenden sind die Schulen aufgeführt, die im Stadtgebiet Fulda oder in Petersberg bzw. Künzell liegen und von der RhönEnergie Fulda bedient werden. Die Trägerschaft liegt bei den meisten Schulen bei der Stadt Fulda, bei mehreren Schulen beim Landkreis Fulda und bei einigen Schulen bei privaten Organisationen.

Schulen	Schulart	Beginn 1. Stunde
ABC-Land-Schule Maberzell	Grundschule	08:05
Adolf-von-Dalberg-Schule	Grundschule	07:55
Astrid-Lindgren-Schule Fulda	Grundschule	08:00
Bildungsunternehmen Dr. Jordan, private Grundschule	Grundschule	08:30
Grundschule Haimbach	Grundschule	08:15
Grundschule Lehnerz	Grundschule	08:00
Katharinenschule Gläserzell	Grundschule	08:05
Landgräfin-Anna-Schule Bronnzell	Grundschule	08:15
Marquardschule	Grundschule	08:00
Otilienschule Niesig	Grundschule	08:00
Probst-Conrad-von-Mengersen-Schule	Grundschule	08:00
Sturmiusschule	Grundschule	08:00
Grundschule Pilgerzell (Florenbergschule)	Grundschule	07:30
Grundschule Steinau (Wendelinusschule)	Grundschule	08:00
Rauschenbergschule Petersberg, Zweigstelle der Johannes-Hack-Schule	Grundschule	08:00
Domschule	Grund- und Hauptschule	08:15
Geschwister-Scholl-Schule	Grund- und Hauptschule	08:10
Don-Bosco-Schule Künzell	Grund- und Hauptschule	08:00
Johannes-Hack-Schule Petersberg	Grund- und Hauptschule	08:00



Bardoschule	Haupt- und Realschule	08:00
Bildungsunternehmen Dr. Jordan, private Realschule	Realschule	07:50
Heinrich-von-Bibra-Schule	Realschule	07:55
Konrad-Adenauer-Schule Petersberg	Realschule	08:00
Marianum	Realschule und gymnasiale Oberstufe	07:55
Freiherr-vom-Stein-Schule	Gymnasium	07:50
Marienschule	Gymnasium	07:45
Rabanus-Maurus-Schule	Gymnasium	07:50
Winfriedschule	Gymnasium	07:50
Private Handelsschule Herrmann	Wirtschaftsgymnasium ab Klasse 10	08:35
Brüder-Grimm-Schule	Sonderschule	08:15
Kompetenzzentrum für Sprache und Erziehung Petersberg (gehört zur Johannes-Hack-Schule)	Sonderschule	08:00
Eduard-Stieler-Schule	Berufs- und Fachschule	08:00
Ferdinand-Braun-Schule	Technisches Berufsschulzentrum	08:00
Richard-Müller-Schule	kaufm. Berufsschulzentrum	08:00
BBZ Mitte	Schulungszentrum	07:30

Tabelle 4 Schulen in der Stadtregion Fulda, die durch RhönEnergie Fulda bedient werden (eigene Zusammenstellung auf Basis einer Internetrecherche; abgestimmt mit Stadt Fulda)

### Busverkehr

Die Stadt Fulda wird von zahlreichen Buslinien bedient. Dies sind Linien im regionalen Verkehr, Linien des Stadtverkehrs Fulda und Einsatzfahrten im Schülerverkehr.

Die Einsatzwagen des Schülerverkehrs bedienen folgende Schulen bzw. Orte:

Einsatzwagen-Nummer	Bediente Schulen / Orte
24, 25, 53, 55	Aschenberg – Schulviertel und zurück
3, 4, 7, 11, 20, 28, 43, 45, 52, 56	Bachrain – Künzell – Pilgerzell – Engelhelms
4, 5, 8, 13, 16, 23, 40, 54	Bardoschule
9, 10, 49	Bimbach
9, 11, 16, 42, 44, 47, 53, 54	Brüder-Grimm-Schule
3, 6, 10, 11, 14, 15, 21, 22, 28	Busbahnhof Stadtschloss/ZOB – Schulviertel
1, 8, 9, 15, 43, 44, 46, 47, 48, 50, 51	Freiherr-vom-Stein-Schule – Marianum
2, 14, 20, 22, 26, 27, 42, 47, 51, 53	Götzenhof – Steinau – Steinhaus – Bernhards – Marbach – Dietershan
4, 12, 13, 48, 54	Istergiesel – Zell – Zirkenbach – Johannesberg – Harmerz – Niederrode
5, 8, 21, 48, 50	Oberrode – Mittelrode – Malkes – Besges – Rodges – Fulda Galerie
41, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 52, 53,	Schulviertel – Busbahnhof
1, 2, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 17, 21, 22, 23, 26, 30, 41, 42, 44, 46, 47, 50, 53	Stadtteile

Tabelle 5 Linien des Einsatzverkehrs (Schülerverkehr)

Es besteht das generelle Problem, dass die Relationen der Verkehrsnachfrage im Schülerverkehr teilweise nicht genau mit denen der allgemeinen Verkehrsnachfrage übereinstimmen und daher nicht in einer gemeinsamen Linienführung sinnvoll abgedeckt werden können. Aus diesem Grund ist das Bedienungsangebot im ÖPNV zunächst an der allgemeinen Verkehrsnachfrage ausgerichtet und nicht abgedeckte Schülerverkehre werden morgens (ca. 6 – 8 Uhr) und mittags (ca. 12 – 14 Uhr) durch Einsatzwagen mit möglichst direkten Verbindungen – sofern das Aufkommen dies rechtfertigt – abweichend von der entsprechenden Linienführung gewährleistet. Der Vorteil liegt vor allem in einer relativ flexiblen Anpassung der Einsatzwagen an die Veränderungen der Verkehrsnachfrage, z. B. zum Schuljahreswechsel (außerhalb des Fahrplanwechsels). Die Planung der Einsatzwagen erfolgt eigenverantwortlich durch das Verkehrsunternehmen auch im Hinblick auf die Nutzung vorhandener Optimierungspotenziale im Personaleinsatz bzw. Fahrzeugumlauf.



Die Linien und Fahrpläne der Einsatzwagen im Schülerverkehr sind demnach auch nicht in den veröffentlichten Fahrplänen aufgeführt, sondern werden stattdessen aktuell im Internet ([www.re-fd.de/nahverkehr/fahrplaene](http://www.re-fd.de/nahverkehr/fahrplaene)) bereitgestellt. Bei Fahrplanänderungen werden die betroffenen Schulen direkt informiert. Des Weiteren werden die Hinweise bedarfsweise auch in den Linienbussen und Einsatzwagen per Aushang, in der örtlichen Presse sowie in den lokalen Aushängen in den betreffenden Stadtteilen veröffentlicht.

An einem Schultag werden bis zu 24 Fahrzeuge als Einsatzwagen eingesetzt.

### 3.3.11 Regionalbusverkehr

Die lokalen Linien des Landkreises Fulda und die regionalen Linien des RMV sind nicht Bestandteil des lokalen Nahverkehrsplanes der Stadt Fulda und werden deshalb nur nachrichtlich aufgeführt. Der zuständige Aufgabenträger ist hier der Landkreis Fulda bzw. die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH sowie der RMV.

Der Regionalbusverkehr wird nur in dem Maße betrachtet, wie dies im Zusammenhang mit den Inhalten des Nahverkehrsplanes und der Ausgestaltung des lokalen Stadtbusverkehrs erforderlich ist. Schwerpunkt ist dabei die Verzahnung der Stadt- und Regionalbuslinien innerhalb der Stadtregion. Die Stadt Fulda setzt sich dafür ein, die Regionalbuslinien in der Stadtregion als gleichwertiges ÖPNV-Angebot neben dem Stadtbus zu stärken und ein abgestimmtes Angebot beider Busnetze anzustreben. Die Erschließungsfunktion des Regionalbusverkehrs soll innerhalb der Stadtregion erhöht werden, solange die eigentliche Aufgabe des Regionalbusverkehrs hierbei nicht unzumutbar beeinträchtigt wird und die priorisierten Anforderungen zur Fahrplan- und Linienweggestaltung gemäß NVP Landkreis Fulda dies zulassen.

Folgende Regionalbuslinien bedienen die Stadtregion:

Linie / Liniengruppe	Fahrtverlauf	Takt der Linie / Liniengruppe
20-22	Fulda ZOB – Magdeburger Straße – Petersberg – Hofbieber	30
30-32	Fulda ZOB – Petersberger Straße – Petersberg / Künzell – Hilders	30
35/36	Fulda ZOB – Petersberger Straße – Künzell – Poppenhausen / Kaiserwiesen	30
40-43	Fulda ZOB – Petersberger Straße – Bronnzell – Eichenzell	30

60	Fulda ZOB – Haimbacher Straße – Oberrode – Hosenfeld	60
591	Fulda ZOB – Schlitzer Straße – Schlitz	60
8054	Fulda ZOB – Motten – Bad Brückenau	einzelne Fahrten

Tabelle 6 Regionalbuslinien

Die Verkehrsleistungen des straßengebundenen ÖPNV im Planungsgebiet werden derzeit von den drei folgenden Verkehrsunternehmen erbracht:

- RhönEnergie Bus GmbH: Linien (-gruppen) 20-22, 30-32, 35/36, 40-43, 60
- Reiseservice Frieda Gass GmbH und Co. KG: Linie 591
- KOB GmbH: Linie 8054

### 3.3.12 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV ist nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplanes der Stadt Fulda, weil der RMV die Rolle des Aufgabenträgers für den SPNV einnimmt (§ 7 Absatz 1 HessÖPNVG). Der SPNV wird deshalb nur in dem Maße betrachtet, wie dies im Zusammenhang mit den Inhalten des Nahverkehrsplanes und der Ausgestaltung des lokalen Busverkehrs erforderlich ist. Die Mängelanalyse enthält deshalb nur eine Untersuchung der Anschlüsse von lokalem Stadtbusverkehr und SPNV am Bahnhof Fulda.

In der Funktion als ÖPNV-Aufgabenträgerin und Gesellschafterin des RMV wird sich die Stadt Fulda weiterhin für die Erhaltung und Fortführung eines attraktiven und kundenfreundlichen SPNV-Angebotes im Verlauf der Schienenstrecken in ihrem Einzugsbereich einsetzen, insbesondere auf den Relationen Fulda – Ballungsraum Rhein-Main und Raum Kassel. Konzeptionelles Planungsinstrument für Maßnahmenvorschläge zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes ist der Verkehrsentwicklungsplan.



### 3.4 ÖPNV-Nachfrage

Zur Ermittlung der Fahrgastnachfrage auf den Stadtbuslinien 1 bis 9 wurde Ende 2016 eine Fahrgastzählung und -befragung durchgeführt. Insgesamt nutzen rund 8,5 Mio. Fahrgäste jährlich die Busse des Stadtverkehrs.

Stärkste Linien im Stadtbusnetz sind die Linien 1, 2, 6 und 9, die den verdichteten Kernbereich der Stadtregion und die einwohnerreichen Stadtgebiete Aschenberg/Horas und Ostend/ Ziehers Süd erschließen. Durch den Hochschulverkehr hat die Linie 6 mit Abstand die höchste Nachfrage. Eine erwartungsgemäß niedrige ÖPNV-Nachfrage haben die kleinen Stadtteile im Westen des Stadtgebiets sowie die kleineren vom Stadtbus erschlossenen Umlandgemeinden Großenlüder-Bimbach und Neuhof-Giesel.

Die wichtigsten Haltestellen im Stadtgebiet Fulda sind das „Stadtschloss“ (ca. 11.000 Ein- und Aussteiger/Tag), der „ZOB“ (ca. 4.500 Ein- und Aussteiger/Tag) sowie die Hochschule und das Klinikum mit über 1.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag<sup>12</sup>. Die stärkste Nachfrage in den Wohngebieten hat die Haltestelle „Aschenbergplatz“.

Durch die gute Erschließung der Innenstadt mit den Stadtbuslinien und die konsequente Bildung von Durchmesserlinien kommen rund 70 % der erfassten Fahrten ohne Umstieg aus. Bei rund 20 % der Fahrten wird am Stadtschloss umgestiegen, bei rund 10 % der Fahrten am ZOB. Die wichtigsten Ziele der Umsteiger am Stadtschloss sind Teile der Innenstadt, die nicht von allen Linien bedient werden (z. B die Unterstadt), das Schulviertel, die Hochschule, das Klinikum und das Münsterfeld. Umsteiger am ZOB nutzen in erster Linie die Bahnstrecken nach Frankfurt und Kassel. Die wichtigsten Herkunftsgebiete der Umsteiger sind der Bereich Aschenberg / Horas, der Kernort von Petersberg und Ostend / Ziehers Süd.

Die Auslastung der Fahrzeuge unterscheidet sich stark zwischen den einzelnen Linien. Auf den Linien im Kernbereich der Stadtregion ist die Auslastung der Fahrzeuge über die einzelnen Stunden betrachtet vergleichsweise gleichmäßig. Die Sitzplätze sind im Schnitt zu rund zwei Drittel bis drei Viertel ausgelastet, in den Spitzen des Ausbildungs- und Berufsverkehrs wird in der jeweiligen Lastrichtung auch ein großer Teil der Stehplätze belegt. Auch in der SVZ haben diese Linien eine ver-

---

<sup>12</sup> Da die Verkehrszählung das Regelangebot ohne Einsatzfahrten im Schülerverkehr umfasste, gelten alle Angaben für das Regelangebot. Nicht berücksichtigt sind außerdem die Fahrgäste der Regionalbuslinien aus dem LK FD sowie die Linien 591 und 8054. Am Bahnhof wurden im Rahmen einer Passantenzählung rund 19.000 Passanten am Ausgang West und rund 12.000 Passanten am Ausgang Ost gezählt.

gleichsweise gute Nachfrage. Auf den Linien in den Außenbereich ist die Nachfrage trotz des ganztägig vertakteten Angebots weitgehend auf die Zeiträume des Ausbildungs- und Berufsverkehrs beschränkt.

Die Nachfrage im Stadtbusnetz ist für eine Stadtregion mit rund 100.000 Einwohnern vergleichsweise gering. Dies zeigt auch der im Rahmen der SrV-Haushaltsbefragung 2013 ermittelte relativ geringe ÖV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 8 %.

Die geringe Nachfrage ist zum einen darauf zurückzuführen, dass innerhalb des verdichteten Kernbereichs der Stadtregion die Entfernungen kurz sind und viele Wege deshalb zu Fuß zurückgelegt werden können. Auch der Campus der Hochschule liegt innenstadtnah, so dass der typisch starke Hochschulverkehr anderer Städte in Fulda nicht so ausgeprägt ist.

Die SrV-Haushaltsbefragung weist demnach auch einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Fußverkehrs von 32 % aus. Die Analyse zum Verkehrsentwicklungsplan zeigt aber auch, dass das Mobilitätsverhalten in der Stadtregion stark Pkw-orientiert ist.

### 3.5 Investitionen

Investitionen wurden seit der 2. Fortschreibung des NVP in den folgenden Bereichen getätigt (2009 bis 2017):

- Umrüstung auf Niederflurtechnik / Verbesserung der Ausstattung von 76 Haltestellen und Wartehallen

Die Maßnahmen wurden in mehreren Bauabschnitten mit finanzieller Förderung durch das Land Hessen und im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen umgesetzt.

- Im Jahr 2017 wurden in einem ersten Bauabschnitt die Haltestellen Stadtschloss und ZOB mit Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet.
- Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV

Das seinerzeitige Konzept zur Busbeschleunigung sah nach der ersten noch eine zweite Stufe von Maßnahmen an weiteren Lichtsignalanlagen (LSA) vor. Das Konzept war Grundlage für den zweiten Zuwendungsantrag, der 2008 gestellt und im Jahr 2012 für die Anlagen der Stadt Fulda aktualisiert wurde. Die Kosten beliefen sich auf rund 1,4 Mio. EUR (einschl. Verkehrsrechner), die Realisierung erfolgte 2014/2015. Der zweite Schritt betrifft die Anlagen des Bundes im Zuge der B458 und B254, dieser Zuwendungsantrag wurde bislang noch nicht gestellt.



### 3.6 Umsetzungsstand Nahverkehrsplan 2009 – 2013

Das Bedienungskonzept der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans beinhaltet im Wesentlichen eine Fortsetzung des Status Quo. Anlage 3.2 enthält die in der 2. Fortschreibung enthaltenen Maßnahmen zur Anpassung des Bedienungskonzepts mit Angabe des Umsetzungsstands.

Insgesamt ist festzustellen, dass die empfohlenen Anpassungen des Liniennetzes nicht umgesetzt wurden. Abweichend von den in der 2. Fortschreibung enthaltenen Maßnahmen wurde dagegen eine Verdichtung der Linie 6 im Hochschulverkehr zwischen „Stadtschloss“, „ZOB“ und „Hochschule“ vorgenommen, da die Nachfrage auf diesem Abschnitt stark zugenommen hat.

Der Fahrzeugpark wurde kontinuierlich modernisiert. Auf der Linie 6 wird als „Verstärkerbus Hochschule“ ein Gelenkbus eingesetzt.

Weiter vorangeschritten ist die Umrüstung der Haltestellen. Hierfür wurden wie in den vorangegangenen Jahren Förderanträge für weitere Bauabschnitte gestellt (vgl. Kapitel 3.5). Eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) wurde 2017 eingeführt.

## 4 Anforderungsprofil

### 4.1 Allgemeines

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Stadtregion Fulda erfolgt in Verzahnung mit der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Fulda und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Landkreis Fulda und dessen Nahverkehrsplan. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein Teilkonzept des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Fulda. Er dient der Stärkung Fuldas als regional und überregional bedeutsamer Wirtschafts-, Einkaufs-, Bildungs- und Kulturstandort und legt Ziele und Strategien für eine nachhaltige, klimafreundliche Entwicklung der Mobilität und Verkehrsinfrastruktur zur Erhöhung der Lebensqualität fest. Der VEP wird derzeit parallel zum NVP überarbeitet.

Dem ÖPNV kommt in diesem Zusammenhang eine wesentliche Bedeutung zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderen Luftschadstoffen zu. Zum einen sollen Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert werden, zum anderen soll der umweltfreundliche ÖPNV unter Nutzung zukunftsfähiger und umweltschonender Fahrzeugtechnologien weiterentwickelt werden und damit eine Vorbildfunktion übernehmen.

Weitere für den Nahverkehrsplan relevante Ziele des Verkehrsentwicklungsplans sind die Stärkung des ÖPNV als Partner im Mobilitätsverbund sowie eine sichere und attraktive Mobilität für alle durch einen Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV.

In der SrV-Haushaltsbefragung 2013 wurde für die Stadt Fulda ein Anteil des ÖPNV am gesamten Wegeaufkommen von 8 % ermittelt. Dies ist für eine Stadt (-region) mit täglich verfügbarem Busangebot, Hochschule und bewegter Topographie auch im ländlichen Raum ein vergleichsweise niedriger Wert. Ziel muss es daher sein, den ÖPNV-Anteil zu erhöhen, ein Wert von 10 -12 % sollte in der Stadtregion mindestens erreichbar sein. Neben dem bislang dominierenden Ausbildungsverkehr sind die anderen Nutzergruppen sowie potentielle Neu-Nutzer verstärkt anzusprechen und für den ÖPNV zu gewinnen.

Der ÖPNV muss daher eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen, um wahlfreie Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen auf den Busverkehr zu bewegen. Zum einen müssen Verfügbarkeit und Reisezeit attraktiv sein, zum anderen müssen Einstiegshürden für die ÖPNV-Nutzung niedrig sein. Führerscheinbesitz und Pkw-Nutzung sind heute bis ins hohe Alter üblich, ein Wiedereinstieg in die ÖPNV-Nutzung ist nach oftmals jahrzehntelanger ausschließlicher Pkw-Nutzung schwierig.



Großes Potenzial für den ÖPNV bieten daher eine frühzeitige Kundenbindung und der Mobilitätsverbund. Insbesondere Großstädte zeigen, dass durch eine Kombination aus Fuß-, Rad und Busverkehr Pkw-Fahrten vermieden und insbesondere junge Erwachsene als ÖPNV-Kunden gehalten werden können. Auch in Fulda bildet der Hochschulverkehr inzwischen eine wichtige Säule des Busverkehrs. Durch einen barrierefreien – und insbesondere stufenfreien – ÖPNV werden zudem die Voraussetzungen für einen echten ÖPNV „für Alle“ geschaffen.

## 4.2 Abstimmung mit dem Landkreis Fulda

Die Stadtregion Fulda wird sowohl von Linien des Stadtbusverkehrs als auch von Linien der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Fulda und des RMV bedient. Hierdurch ergibt sich eine Überlagerung der Liniennetze insbesondere in den Gemeinden Künzell und Petersberg, aber auch im Stadtgebiet Fulda. Zur gemeinsamen Weiterentwicklung der Angebotskonzeption in der Stadtregion werden die folgenden Anforderungen benannt:<sup>13</sup>

- Abstimmung der lokalen Linien der Stadtregion mit den Linien des Landkreises, um parallele Linienführungen durch versetzte Taktlagen zeitlich zu entzerren und somit ein verdichtetes ÖPNV-Angebot in den betreffenden Stadt-/Ortteilen des Planungsgebietes zu schaffen.
- Hierbei sind die lokalen Aufgaben des Stadtbusverkehrs innerhalb der Stadt Fulda, die Abstimmung der Linien innerhalb des Stadtbusverkehrs, die Bildung eines wirtschaftlichen Stadtbusangebots sowie die Anforderungen des Regionalbusverkehrs hinsichtlich Schülerverkehr und Anschlussaufnahme zu beachten.
- Herstellung eines integrierten Liniennetzes aus lokalen Linien der Stadtregion und Landkreislinien mit einheitlichen Standards innerhalb der Stadtregion (u. a. Lage und Ausstattung von Haltestellen, Information).

Die Gestaltung der Angebotskonzeption in den Nachbargemeinden der Stadt Fulda obliegt dem Landkreis Fulda. Der vorliegende Nahverkehrsplan der Stadt Fulda definiert die Anforderungen für das Stadtgebiet Fulda. Diese gelten auch für die Linien des Landkreises Fulda soweit diese vergleichbar einer Stadtbuslinie eine Erschließungsfunktion innerhalb der Stadt Fulda wahrnehmen und damit auf eine parallel verlaufende Stadtbuslinie verzichtet werden kann.

---

<sup>13</sup> Im Folgenden werden die lokalen Linien der Stadtregion als „Stadtbusverkehr“, die lokalen und regionalen Linien im Landkreis Fulda als „Regionalbusverkehr“ bezeichnet.

### 4.3 Barrierefreiheit

Aufgrund des zum 01.01.2013 novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist die Barrierefreiheit im ÖPNV im vorliegenden Nahverkehrsplan von größerer Bedeutung als im bisherigen Nahverkehrsplan. Deshalb werden in diesem Kapitel gesetzliche und fachliche Grundlagen erläutert. In Kapitel 4.9 (Haltestellen) und Kapitel 4.11 (Fahrzeuge) sind dann die konkreten Anforderungen für die Stadt Fulda benannt.

Das Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468) - BGG), in Kraft getreten am 1. Mai 2002 (letzte Änderung am 19. Juli 2016) hat zum Ziel, „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Dabei wird ihren besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen.“ (§ 1 BGG)

Gemäß § 8 BGG soll Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr hergestellt werden. Laut § 8 Abs. 5 BGG sind „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit wird in § 4 BGG wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Laut novellierten PBefG (§ 8 Abs. 3 PBefG) hat der Nahverkehrsplan „die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Diese „Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Außerdem sind „Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“



Gemäß den Hinweisen für die ÖPNV-Aufgabenträger „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ einer Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände vom September 2014 wird davon ausgegangen, dass der Gesetzgeber in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG einen engeren Behinderungsbegriff verwendet als z. B. die UN-Behindertenrechtskommission oder das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG). Demnach sollen Menschen mit seelischen oder geistigen Beeinträchtigungen mit der Formulierung in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG nicht erfasst sein. Da jedoch in verschiedenen landesspezifischen ÖPNV-Gesetzen und in Gleichstellungsgesetzen weiterhin der Ausdruck „behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung“ verwendet wird, „verhält sich ein Aufgabenträger gesetzeskonform, wenn er die Belange von Menschen mit seelischen oder geistigen Beeinträchtigungen in der Umsetzung der gesetzlichen Zielbestimmung mitberücksichtigt.“ [Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014)].

Laut § 4 Abs. 6 HessÖPNVG sind die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformation so zu gestalten, „dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.“

Die folgende Abbildung zeigt die Bandbreite möglicher Einschränkungen menschlicher Mobilität:



Bild 2 Übersicht Mobilitätseingeschränkte Menschen [FGSV (2011)]

Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind in Bild 3 illustriert.



Bild 3 Wesentliche Aspekte eines barrierefreien ÖPNV [Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014)]

Erst das Zusammenspiel dieser Aspekte ermöglicht die barrierefreie Nutzung des ÖPNV.

Relevant für das Erreichen der Barrierefreiheit können außerdem die Aspekte Anschluss- und Übergangssicherheit, Sicherheit, aktuelle Fahrgastinformationen, das Vertriebssystem und ausreichende Fahrzeugkapazitäten sein (vgl. § 4 Abs. 2 ÖPNVG). Zudem ist das Fahrpersonal im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen zu schulen.

Grundlage für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist das Zwei-Sinne-Prinzip. Gemäß diesem Prinzip müssen bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen immer zwei der drei Sinne Sehen, Hören, Tasten angesprochen werden.

Ein barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste, unabhängig von besonderen Bedürfnissen bzw. temporären oder dauerhaften Behinderungen. Dies gilt insbesondere angesichts der demografischen Entwicklung, ältere Menschen profitieren hiervon ebenso wie Personen mit Gehhilfen oder Personen mit Kinderwagen.

Die Vorbereitung und Umsetzung von Neubaumaßnahmen oder ggf. erforderlicher Aus- / Umbaumaßnahmen im Bestand zum Zwecke der Barrierefreiheit erfolgt durch die Stadt Fulda in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat.

Dabei sind die geltenden Normen zu berücksichtigen:

- DIN 18040-3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 1450 Schriften - Leserlichkeit
- DIN 1451-2 Schriften; Serifenlose Linear-Antiqua; Verkehrsschrift
- DIN 32985 Fahrzeuggebundene Rampen für Rollstuhlbenutzer und andere mobilitätsbehinderte Personen - Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfung

Wichtige Hinweise enthält auch die BITV 2.0 (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung).

Folgende relevante Schriften hat außerdem die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) veröffentlicht:

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), 2011
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), 2013



- Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ), 2009
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), 2006

Zudem sind die aktuellen Standards der Förderrichtlinien des Landes Hessen sowie der Planungsempfehlungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes zu beachten.

#### 4.4 Liniennetz

Die Stadtregion Fulda verfügt über ein flächendeckendes Netz an lokalen Buslinien, das sämtliche Stadtteile und Stadtbereiche Fuldas erschließt und über Stadtgrenze hinaus eine hochwertige ÖPNV-Anbindung der Stadtregion herstellt und durch die Linien des Landkreises ergänzt wird. Dieses Liniennetz soll gemäß den nachfolgenden Anforderungen weiterentwickelt werden.

Es sind dabei folgende Qualitäts- bzw. Mindeststandards im Planungsgebiet zu berücksichtigen, soweit dies sinnvoll bzw. attraktivitätssteigernd ist und keine erheblichen verkehrlichen oder betrieblichen Gründe bzw. Nachteile entgegenstehen:

- Möglichst einheitliche Linienführung in der HVZ und SVZ, dies hat den Vorteil einer leichteren Merkbarkeit für den Fahrgast (gleiche Haltestellen, Fahrzeiten) und nicht zuletzt auch einer leichteren Kommunikation (Produkt- bzw. Absatzpolitik) im späteren Marketing-Mix.
- Abweichungen einzelner Fahrten vom regelmäßigen Linienweg der Linie sind als zusätzliche Fahrten z. B. im Schülerverkehr möglich. Das Mindestangebot auf dem Hauptweg der zugehörigen Linie ist lückenlos aufrechtzuerhalten, die zusätzlichen Fahrten mit abweichendem Linienweg sind in geeigneter Weise zu kennzeichnen.
- Klare und leicht verständliche Liniennetzstruktur, mit Direktverbindungen entlang der wichtigen Nachfrageströme innerhalb der Stadtregion, Orientierung der Linienführung an typischen Kfz-Fahrtrouten, Vermeidung von Umwegfahrten und schwer begreifbaren Ring- und Schleifenführungen.
- Ausrichtung des Liniennetzes auf die Fuldaer Innenstadt und angemessene Einbeziehung wichtiger Ziele außerhalb der Innenstadt in das Liniennetz.
- Bildung von bedarfsorientierten Durchmesserlinien zur Reduzierung des Umsteigeaufwands.

#### 4.5 Erschließungsqualität

Die Ziele und Anforderungen an den ÖPNV enthalten §§ 3 und 4 HessÖPNVG. In Ergänzung dazu hat gemäß § 13 HessÖPNVG die kommunale Bauleitplanung die

Erfordernisse der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen. Insofern sollte bei der Ausweisung neuer Baugebiete darauf geachtet werden, dass diese nicht außerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen liegen bzw. leicht und wirtschaftlich erschlossen werden können.

Es sind folgende Anforderungen und Qualitäts- bzw. Mindeststandards im Planungsgebiet zu berücksichtigen, soweit dies sinnvoll bzw. attraktivitätssteigernd ist und keine erheblichen verkehrlichen oder betrieblichen Gründe bzw. Nachteile entgegenstehen:

- Das vorrangige Ziel ist die möglichst attraktive, fußläufige und verkehrssichere Erreichbarkeit der Haltestellen. Zur Erschließung der Siedlungsbereiche und öffentlichen Infrastruktureinrichtungen (insbesondere der Schulen) soll als Richtwert für den Einzugsbereich der Haltestellen ein 300 m-Radius eingehalten werden.
- Reduzierung bzw. Beseitigung vorhandener Mängel in der ÖPNV-Erschließung von Siedlungsbereichen, Schulen, größeren Unternehmen bzw. Arbeitsplatzschwerpunkten sowie öffentlichen Infrastruktureinrichtungen und die Gewährleistung der ÖPNV-Anbindung geplanter Wohn- und Gewerbegebiete gemäß § 1 Absatz 3 HessÖPNVG unter Beachtung der oben festgelegten Mindeststandards für den Einzugsbereich der Haltestellen.

#### 4.6 Verbindungsqualität

Qualitäts- bzw. Mindeststandards für die Verbindungsqualität sind:

- Es soll eine generelle Verkürzung der Fahr- bzw. Reisezeiten angestrebt werden. Die Fahrzeit zwischen „Stadtschloss“ bzw. „ZOB“ zur jeweiligen Endstation der Linie sollte 30 Minuten nicht überschreiten. Innerhalb des in Kapitel 3.2.4 dargestellten Kernbereichs der Stadtregion ist eine maximale Fahrzeit von 15 Minuten zum „Stadtschloss“ bzw. „ZOB“ anzustreben.
- Einrichtung einer möglichst direkten Linienführung aus allen Stadt- bzw. Ortsteilen in die Innenstadt, insbesondere in die Verkehrszelle „Innenstadt Zentrum“, nach Möglichkeit auch in die Verkehrszellen „Innenstadt West“ mit dem Bereich „Am Rosengarten“ und „Innenstadt Süd“. Das Reisezeitverhältnis ÖPNV : Pkw sollte auf Verbindungen in die Innenstadt maximal 1,5:1 betragen.
- Im Sinne einer optimalen Angebotsqualität ist die Integration des Verknüpfungspunkts „ZOB“ in die jeweilige Linienführung anzustreben.

- Zur Verkürzung von Reisezeiten zwischen den Stadtteilen sollen Umsteigemöglichkeiten auch außerhalb der Innenstadt hergestellt werden. Das Reisezeitverhältnis ÖPNV : Pkw sollte auf Verbindungen zu wichtigen Zielen außerhalb der Innenstadt maximal 2:1 betragen.
- Zur Vermeidung von Umsteigevorgängen sollen möglichst nachfrageorientierte Kombinationen von Linienästen zu geeigneten Durchmesserlinien gebildet werden.
- Für den Umstieg bzw. die Übergangszeit bei Anschlüssen sollen als Richtwerte zwischen Stadtbus/Stadtbus 3 Minuten inkl. Fahrplanpufferzeiten eingehalten werden. Anschlüsse auf den Bahnverkehr sollen in angemessener Form hergestellt werden. Hierbei sind insbesondere die Anforderungen von Berufs- und Ausbildungspendlern zu beachten. Eine Anschlusssicherung an den SPNV, insbesondere in bzw. aus Richtung Rhein-Main-Gebiet im Hinblick auf die wichtigsten Pendlerströme ist anzustreben.

#### 4.7 Bedienungsqualität

Qualitäts- bzw. Mindeststandards für die Bedienungsqualität sind:

- Die erste Linienfahrt am Morgen beginnt bei Durchmesserlinien an allen Tagen jeweils an den beiden Endhaltestellen der Linien, bei in die Innenstadt führenden radialen Linien an der außerhalb der Innenstadt liegenden Endhaltestelle. Die letzte Linienfahrt am Abend endet bei Durchmesserlinien an allen Tagen jeweils an den beiden Endstationen der Linien, bei in die Innenstadt führenden radialen Linien an der außerhalb der Innenstadt liegenden Endhaltestelle.
- Die Hauptverkehrszeit (HVZ) im Planungsgebiet soll den Zeitraum des werktäglichen Ausbildungs- und Berufsverkehrs sowie die Ladenöffnungszeiten abdecken. Der Bedienungszeitraum der HVZ soll mindestens die Zeiträume montags - freitags 5:30 – 20:00 Uhr sowie samstags 9:00 – 19:00 Uhr<sup>14</sup> umfassen.
- Die Schwachverkehrszeit (SVZ) im Planungsgebiet soll in Ergänzung zur HVZ mindestens die Zeiträume montags - freitags 20:00 - 0:00 Uhr, samstags 7:00 - 9:00 Uhr bzw. 19:00 - 0:00 Uhr abdecken; zudem soll die SVZ sonn- und feiertags den Zeitraum 8:00 - 0:00 Uhr umfassen. Eine Ausweitung des Angebots am Abend auf die Ankunftszeiten der Spätzüge aus Frankfurt am Main (01:00 Uhr)

---

<sup>14</sup> jeweils bezogen auf die Ankünfte / Abfahrten an der Haltestelle Stadtschloss



ist zumindest an Wochenenden anzustreben. Der Berufsverkehr in der SVZ (z. B. Schichtwechselzeiten) soll angemessen berücksichtigt werden.

- Grundlage der Angebotskonzeption für die Stadtregion Fulda ist eine Taktfolge von 30 bzw. 60 Minuten (je nach Verkehrsnachfrage) im gesamten Planungsgebiet für die HVZ und eine Taktfolge von 60 Minuten in der SVZ. Innerhalb des in Kapitel 3.2.4 dargestellten Kernbereichs der Stadtregion ist durch die Überlagerung von Linien eine Bedienung nachfragestarker Bereiche im 15-Minuten-Takt (HVZ) bzw. 30-Minuten-Takt (SVZ) anzustreben. Als nachfragestarke Bereiche werden insbesondere Stadtbereiche betrachtet, die im Bestand bzw. unter Berücksichtigung von Neubaugebieten mehr als 2.500 Einwohner aufweisen. Hierbei können Linienfahrten des Landkreises Fulda miteinbezogen werden, wenn die Zeitlagen der Fahrten und die Fahrzeugkapazitäten dies zulassen.
- Ein 15-Minuten-Takt soll nach Möglichkeit entlang längerer Streckenabschnitte („Achsen“) bestehen. Er ist aber zumindest für die nachfragestarken Bereiche einzelner Stadtteile zu gewährleisten.
- Ein 30-Minuten-Takt soll in Stadtbereichen bzw. Stadtteilen mit mehr als 1.000 Einwohnern angeboten werden, in den übrigen Stadtbereichen und Stadtteilen bildet der 60-Minuten-Takt das Grundangebot.
- Der Fahrplan soll in der HVZ und SVZ jeweils ein durchgängiges Fahrzeitprofil mit gleich bleibender Taktfolge aufweisen. Die Fahrzeitprofile sind so zu gestalten, dass Anschlüsse zu anderen Buslinien und zum Schienenverkehr bei tageseitüblicher Verkehrslage sicher hergestellt werden können.
- Abweichungen vom Fahrzeitprofil und der Taktfolge sind in den Spitzenzeiten des Ausbildungs- und Berufsverkehrs möglich, wenn mindestens die in der übrigen HVZ gültige Taktfolge angeboten wird und dadurch eine wesentliche Verbesserung der Betriebsabläufe und Anschlüsse erzielt werden kann.

#### 4.8 Betriebsablauf

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV und Vorfahrtsregelungen im Zuge der Linienführungen sind immer notwendiger werdende Bestandteile von Fahrplansicherheit, Anschlusssicherung bzw. Sicherung von Umsteigevorgängen und möglichst kurzen Fahrtzeiten. Sie dienen damit auch der Erhaltung und/oder Steigerung von Attraktivität und Image des ÖPNV allgemein. Dieser Effekt kann zusätzlich noch verstärkt werden, wenn es gelingt, mit Beschleunigungsmaßnahmen das Reisezeitverhältnis ÖPNV : Pkw auf möglichst vielen Relationen zugunsten des ÖPNV zu verändern.

Folgende Anforderungen und Qualitäts- bzw. Mindeststandards für einen möglichst reibungslosen Betriebsablauf sind in der neuen Angebotskonzeption zu gewährleisten. Bei den einzelnen Maßnahmen ist gegebenenfalls frühzeitig eine Abstimmung mit relevanten Fachämtern, dem Baulastträger der Straße, der Straßenverkehrsbehörde oder dem Zuschussgeber erforderlich:

- Beschleunigung des Busverkehrs durch möglichst flächendeckende Busbevorrechtigung an signalisierten Knoten und sonstige Vorrangregelungen. In der Regel sollen Busbuchten und angrenzende Längsparkstreifen zur Vermeidung von Überholvorgängen während des Ein- und Ausstiegs und für eine beschleunigte An- und Abfahrt an den Haltestellen zu Haltestellenkaps umgebaut werden. Hierbei sind die Ansprüche der anderen Verkehrsteilnehmer angemessen zu berücksichtigen.
- Gewährleistung eines störungsfreien Betriebsablaufs und hohen Fahrkomforts während der gesamten Betriebszeit durch eine funktionierende Busbevorrechtigung, Minimierung von vermeidbaren Störungen (z. B. Blockierung von Bussonderflächen, Falschparken), angemessene Berücksichtigung von baustellenbedingten Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan und sachgerechte Schulung des Fahrpersonals.
- Die Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge ist durch den erforderlichen Wartungsaufwand sicherzustellen und Ersatzfahrzeuge sind vorzuhalten.

#### 4.9 Haltestellen

Haltestellen stellen den Zugang zum ÖPNV dar. Ihre barrierefreie Erreichbarkeit und barrierefreie Nutzung müssen gegeben sein, damit Angebote des ÖPNV von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen genutzt werden können.

Bei Neu- oder Umbaumaßnahmen von Haltestellen sowie bei bestehenden Haltestellen (mit Ausnahme von Bedarfshaltestellen und Haltestellen, die nicht im Bestand gesichert sind oder in deren Umfeld keine Barrierefreiheit herstellbar ist) ist grundsätzlich eine barrierefreie Gestaltung mit folgenden Merkmalen umzusetzen:

- Hochbord / Reststufe zwischen Wartebereich und Trittkante Fahrzeugboden (fast) niveaugleich (mindestens aber unter 5 cm).  
Daraus ergibt sich eine notwendige Bordhöhe von 22 cm bis 25 cm, mindestens aber 20 cm. Ggf. differenzierte Haltestelle (im Anfahrtsbereich niedrigere Bordhöhe).  
(In Ausnahmefällen 18 cm, falls eine Anhebung auf 20 cm aufgrund bleibender

ungünstiger Rahmenbedingungen bei Bau und Betrieb noch nicht herstellbar ist.)

- Länge von mindestens 9 m für den Bereich, der eine Höhe von mindestens 20 cm über Fahrbahnniveau aufweist.
- Mindestbreite der Wartefläche 2,50 m (Bordstein bis Geh-/Radweg). (In Ausnahmefällen 1,50 m, bei Bordhöhen von mindestens 22 cm).
- Rangierfläche von mindestens 1,50 m auf 1,50 m vor Einbauten und Fahrzeugrampen.
- Einbau eines taktilen Leitsystems für Blinde- und Sehbehinderte, ggf. markierte Einstiegsstellen (mit optisch kontrastierenden Merkmalen).
- Behindertengerechter Ausbau der Wege (möglichst auch Querungen) im Nahbereich, dabei Ausführung mit einer maximalen Neigung von 6 %.
- Gut lesbare Fahrgastinformationen in den Informationsvitrinen (möglichst große Schrift, kontrastreich, gute Beleuchtung, Anbringung möglichst im Wartehäuschen).
- Indirekte, gleichmäßige und flackerfreie Ausleuchtung der Haltestelle inkl. Bewegungsflächen.
- Kantenfrei gestaltete Haltestellenschilder.

Nachfragestarke bzw. wesentliche Haltestellen sind mit optischer dynamischer Fahrgastinformation (DFI) auszustatten, mit Möglichkeit zur akustischen Wiedergabe der angezeigten Fahrplandaten. Bezüglich der Barrierefreiheit sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Barrierefrei gestaltete Anzeigetafeln gemäß den geltenden Normen.
- Gute Auffindbarkeit der Infosäule / Sprachausgabe (Bodenmarkierung).
- Gute akustische Verständlichkeit der Sprachausgabe, u. a. durch Umgebungsschallanpassung und Ankündigung einer Ansage mit Hinweistönen.

Weitere Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen ergeben sich aus den verbundeinheitlichen Mindestanforderungen und Ausstattungskriterien für Haltestellen des RMV.

Vor allem an den zentralen Umsteigeknoten „Stadtschloss“ und „ZOB/Bahnhof“ sind gesteigerte Anforderungen an das Erscheinungsbild sowie die Erfassbarkeit und Nutzbarkeit einer modernen Verkehrsanlage anzulegen. Diese beinhaltet neben der Berücksichtigung verkehrlicher Aspekte auch ein angenehmes gestalterisches Erscheinungsbild und eine moderne städtebaulich durchdachte Umsetzung.



Darüber hinaus sollen folgende Ausstattungsmerkmale für einen attraktiven ÖPNV umgesetzt werden:

- Haltestellenschild als zeitgemäßes und barrierefreies Fahrgastinformationssystem mit folgender Ausstattung: Liniennummer, Fahrziel bzw. Fahrzielvarianten, wichtige Zwischenhaltestellen bzw. Angabe der Fahrtrichtung (stadteinwärts / stadtauswärts), ausführendes Verkehrsunternehmen, Verbundhinweis und Tarifgebiet. Dieses sollte möglichst als Wechselschild-System, das eine einfache Aktualisierung von Informationen, z. B. bei Linienänderungen gewährleistet, ausgeführt werden.
- Zur dauerhaften Verbesserung des Komforts ist anzustreben, flächendeckend witterungsgeschütztes Warten zu ermöglichen. An Haltestellen, die durch ihr „natürliches Umfeld“ nicht witterungsgeschützt sind, sollte unter Berücksichtigung der örtlichen Platzverhältnisse ein Witterungsschutz bzw. Unterstand (mit Sitzgelegenheit, rollstuhl- / kinderwagengerecht, Innenbeleuchtung, Informationsvitrine) vorgesehen werden.
- Informationsvitrinen mit Aushangfahrplan und Tarifinformation, an nachfragestarken Haltestellen zusätzlich mit Liniennetzplan und Umgebungsplan, optisch ansprechende Präsentation der Aushangmedien.
- Sitzgelegenheiten an Haltestellen im Umfeld von Wohnungen und Zielen älterer und mobilitätseingeschränkter Personen, Herstellung unabhängig von der Verfügbarkeit einer Wartehalle und auch an Haltestellen mit geringer Einsteigerzahl.

Grundlage für eine systematische Weiterentwicklung der Haltestellenausstattung und für die weitere Planung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen ist die Durchführung einer Haltestellenkategorisierung (vgl. Kapitel 6.8).

#### 4.10 Schnittstellen und Intermodale Verknüpfung

Umstiege stellen einen hohen Widerstand bei der ÖPNV-Nutzung dar, es lassen sich systembedingt aber nicht alle Nachfrageströme mit Direktverbindungen herstellen. Zur Erleichterung des Umsteigens, auch bzw. insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen, sind folgende Anforderungen und Qualitäts- bzw. Mindeststandards im Planungsgebiet zu berücksichtigen, soweit dies sinnvoll bzw. attraktivitätssteigernd ist und keine erheblichen verkehrlichen oder betrieblichen Gründe bzw. Nachteile entgegenstehen:

- Übersichtliche Gestaltung von Umsteigehaltestellen durch räumliche Nähe der Teilhaltestellen.

- Einrichtung eines Wegeleitsystems bei großflächigen Umsteigehaltestellen, Schaffung geeigneter Bedingungen für Umsteiger, z. B. günstig gelegene Querungsstellen, Priorisierung der Fußgängerquerung an Signalanlagen.
- Bereitstellung einer verkehrsmittelübergreifenden dynamischen Fahrgastinformation an Schnittstellen zwischen Stadtbus, Regionalbus und SPNV.
- Möglichst weitreichende Ausstattung von Haltestellen mit B+R-Infrastruktur.

Zentral gelegene Haltestellen sollten im Sinne von multimodalen „Mobilitätsstationen“ weiterentwickelt werden. Hierbei sollen die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erarbeiteten Maßnahmen umgesetzt werden.

#### 4.11 Fahrzeuge

Es sind folgende Anforderungen und Qualitäts- bzw. Mindeststandards im Planungsgebiet zu berücksichtigen, soweit dies sinnvoll bzw. attraktivitätssteigernd ist und keine erheblichen verkehrlichen oder betrieblichen Gründe bzw. Nachteile entgegenstehen (vgl. Anlage 4.1):

- Maximales Durchschnittsalter der Fahrzeuge im Regelverkehr: 7 Jahre
- Ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV-Angebot wird fahrzeugseitig durch die Einhaltung der Vorgaben im regionalen Nahverkehrsplan des RMV sichergestellt.<sup>15</sup>
- Ein stufenfreier Einstieg bzw. eine stufenfreie Erreichbarkeit der Haltestellenkante<sup>16</sup> erfolgt primär durch den Einsatz von marktüblichen Niederflurfahrzeugen mit „Kneeling-Technik“ und Einstiegshilfen (Klapprampe). Dies gilt im Stadtbusnetz auch für Fahrzeuge im Verstärker- und Ersatzverkehr. Bei Neubeschaffungen sind Low-Entry-Fahrzeuge auszuschließen, sofern dies einer Beschaffung mit Elektroantrieb nicht entgegensteht.
- Der Fahrzeugeinsatz ist nachfragegerecht in differenzierter Form vorzunehmen. Eine sichere und komfortable Mitfahrt ist auch in den Spitzenzeiten der Fahrgastnachfrage sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere auch die ausreichende

---

<sup>15</sup> RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH): Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV. Hofheim a. Ts., 2014., S. 96ff: „Die Mindeststandards für den Regionalbusverkehr sollen auch im Stadtbusnetz eingehalten werden.“ Die Mindeststandards des regionalen Nahverkehrsplans bilden die wesentliche Grundlage des Anforderungsprofils in Anlage 4.1

<sup>16</sup> Als „stufenfrei“ gilt ein Restspalt bzw. eine Resthöhe von max. 5 cm.

Bereitstellung von Flächen für Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren und E-Scooter.

- Fahrzeugausstattung und Fahrgastinformation entsprechen den Vorgaben im regionalen Nahverkehrsplan des RMV.
- Die eingesetzte Fahrzeugflotte soll im Regelangebot bei Dieselfahrzeugen mindestens der Abgasnorm Euro 5 entsprechen. Im Verstärker- und Ersatzverkehr können vereinzelt auch Fahrzeuge mit älterer Abgasnorm eingesetzt werden. Neuanschaffungen müssen immer der aktuellsten Abgasnorm entsprechen, sofern die Beschaffung von Elektrobussen nicht möglich ist.
- Alternative Antriebsformen sind zukünftig nach dem Stand der Technik vorrangig anzuschaffen. Die Stadt Fulda nimmt deshalb an einem Versuch zur Einführung von Elektrobussen im Stadtbusverkehr teil.
- Das Erscheinungsbild der Fahrzeuge ist wesentliches Aushängeschild des ÖPNV-Angebotes in Fulda. Es ist daher ein hochwertiges Erscheinungsbild sicherzustellen. Die Linienbusse sind mit einem einheitlichen Design zu versehen. Werbung an den Fahrzeugen sollte so gestaltet werden, dass die Fensterflächen, ausgenommen Rückfront und in Höhe des Stehperrons, freigehalten werden. Monitore von Fahrgastinformationssystemen im Fahrzeug können für Werbung genutzt werden, wenn eine lückenlose optische Fahrgastinformation mit Linien- und Zielangabe sowie einer Anzeige der nächsten Haltestellen und Haltewunsch gewährleistet wird.

#### 4.12 Tarif

Nach § 4, Absatz 5 des Hessischen ÖPNVG ist „...das Fahrpreissystem (Beförderungstarife) so zu gestalten, dass innerhalb der Verkehrsverbünde mit einem Fahrschein, auch einem solchen in elektronischer Form, alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind (Verbundtarif). Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Verbundtarif anzuwenden. Die Tarifstruktur soll überschaubar und verständlich sein. An den Grenzen der Verkehrsverbünde sind Übergangstarife oder andere gemeinsame Tarifangebote zu schaffen. Darüber hinaus sind Tarife anzustreben, die landesweit gelten (Hessentarif). Für die Beförderung von bestimmten Personengruppen, insbesondere von Auszubildenden, können Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen angeboten werden.“

Gem. § 7 Absatz 1 HessÖPNVG obliegt es den Verkehrsverbänden, den Verbundtarif, herkömmliche und elektronische Fahrscheine und elektronische Fahrscheinsysteme festzulegen sowie Vereinbarungen über die Anerkennung von Verbundtari-



fen, Übergangstarifen und landesweit gültigen Tarifen abzuschließen. Nach § 7, Absatz 4 beteiligen die Verkehrsverbände die Nahverkehrsorganisationen an der Entscheidungsfindung zu wichtigen tariflichen Vorhaben.

Die vom RMV-Aufsichtsrat in 2009 beschlossene, stufenweise Umsetzung der Tarifstrukturreform ist Grundlage für die Weiterentwicklung des Tarifs.

#### 4.13 Vertrieb und Marketing

Nach § 7 Absatz 1 des HessÖPNVG obliegt es den Verkehrsverbänden, Standards für Vermarktung und Vertrieb unter Beteiligung der Nahverkehrsorganisationen und der Verkehrsunternehmen zu planen und zu organisieren.

Durch ein kundenfreundliches Vertriebssystem und Marketing soll ein Beitrag zur Vergrößerung des Marktanteils des ÖPNV an der Gesamtmobilität geleistet werden.

Das ÖPNV-Angebot ist kontinuierlich durch Marketingmaßnahmen zu bewerben. Ziel des Marketings ist es, Stammkunden zu binden, Neukunden zu gewinnen, Gelegenheitskunden zu Stammkunden zu machen und Nichtkunden vom Nutzen des ÖPNV zu überzeugen. Alle potentiellen Nutzer sind (bei vertretbarem Aufwand) anzusprechen.

Potentielle Neukunden sollen insbesondere in Entscheidungssituationen über ihr Mobilitätsverhalten angesprochen werden (v. a. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler).

Das Image des ÖPNV bei den Bürgern ist zu stärken. Von besonderer Bedeutung für die Attraktivität des ÖPNV ist dabei die rechtzeitige bedarfsgerechte Information. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sollen daher sowohl klassische als auch elektronische Medien konsequent für die Fahrgastinformation und die Kommunikation mit dem Kunden genutzt werden. Darüber hinaus bieten technische Weiterentwicklungen Chancen, den Zugang zum ÖPNV-System für Kunden zu erleichtern.

Durch eine intensive Kundenbindung soll sowohl die Häufigkeit der Nutzung als auch die längerfristige Bindung an den ÖPNV (z. B. bei jungen Menschen) gestärkt werden.

Grundsätzlich sollen dem Kunden möglichst viele Wege offenstehen, problemlos und komfortabel die entsprechende Fahrkarte zu lösen. Hierzu zählt zunehmend der Zugang über digitale Vertriebskanäle wie z.B. der Kauf per App oder über einen Online-Shop (beides wird zentral über den RMV bereitgestellt). Wesentlicher Bestandteil wird auch weiterhin das stationäre Kundencenter bzw. die Mobilitätszentrale „Stadtschloss“ sein. Der RMV realisiert derzeit die Modernisierung der personalbe-

dienten Verkaufsstelle im Bahnhofsgebäude in den Räumlichkeiten der DB. Diese wird zeitnah zur Verfügung stehen und einen positiven Beitrag zum Erscheinungsbild des ÖPNV leisten.

Die verschiedenen Vertriebswege sind kundenorientiert und zeitgemäß weiter zu entwickeln und dabei barrierefrei und leicht begreifbar zu gestalten.

#### 4.14 Schülerverkehr

Die Ziele und Anforderungen an den ÖPNV enthält § 4 Absatz 2 HessÖPNVG.

Zudem sind folgende Anforderungen und Qualitäts- bzw. Mindeststandards im Planungsgebiet zu berücksichtigen, soweit dies sinnvoll bzw. attraktivitätssteigernd ist und keine erheblichen verkehrlichen oder betrieblichen Gründe bzw. Nachteile entgegenstehen:

- Nach Möglichkeit Einsatzwagen im Schülerverkehr mit direkter Verbindung (d. h. ohne Umsteigevorgang) zu den Schulstandorten, ggf. abweichend vom Linienweg.
- Nach Möglichkeit Einrichtung von Haltestellen an Schulstandorten ohne Überquerung von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen.

Ein weiteres wesentliches Problem des ÖPNV im Schülerverkehr bildet die Gestaltung der Schulwegsicherheit. In diesem Zusammenhang erfolgt die Unterstützung von folgenden Maßnahmen durch den Aufgabenträger im Rahmen seiner Möglichkeiten:

- Umsetzung von baulichen Maßnahmen an den Haltestellen der Schulstandorte (z. B. Verlängerung der Haltestelle für die Bereitstellung von mehreren Bussen, Vergrößerung der Warteflächen, Verbesserung der fahrgeometrischen Voraussetzungen an Haltestellen).
- Durchführung von verkehrserzieherischen Maßnahmen (z. B. Busschule beim Übertritt aus der Grundschule auf weiterführende Schulen sowie Aufklärung, Informationen und Hinweise über richtiges Verhalten bzw. Gefahren im Straßen- bzw. Busverkehr).
- Prüfung von verkehrsregelnden Maßnahmen im Umfeld von Haltestellen (z. B. Warnblinken).
- Prüfung von Einsatzmöglichkeiten für Bus- bzw. Schülerlotsen.

Um die benötigten Fahrzeuge in den Spitzenstunden zu reduzieren und die Ausgaben für die Schülerbeförderung zu optimieren ohne die Transportleistungen einzu-

schränken ist, sofern alle sonstigen Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft sind, eine optimierte Umlaufplanung durch eine Koordinierung der Schulanfangszeiten und des Nahverkehrsangebots anzustreben.

#### 4.15 Finanzierung

Nach § 11, Absatz 1 des Hessischen ÖPNVG sichern die Aufgabenträger die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes.

Es gilt grundsätzlich das Prinzip der Nutzerfinanzierung. Heute wird nur der direkte Nutzer zur Finanzierung herangezogen. Vor dem Hintergrund einer kosten- und ertragsseitig begrenzten Nutzerfinanzierung sollte über neue bzw. ergänzende Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. Drittnutzerfinanzierung) diskutiert werden.



#### 4.16 Gender Mainstreaming

Die bzgl. Gender Mainstreaming relevanten gesetzlichen Grundlagen sind im Folgenden dargestellt:

- Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, in Kraft seit 1.12.2009 (Lissaboner Vertrag)
  - Artikel 8  
(ex-Artikel 3 Absatz 2 EGV)  
„Bei allen ihren Tätigkeiten wirkt die Union darauf hin, Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern.“
- Vertrag über die Europäische Union, in Kraft seit 1.12.2009 (Lissaboner Vertrag)
  - Artikel 3  
(ex-Artikel 2 EUV)  
„(3) Die Union errichtet einen Binnenmarkt. (...) Sie bekämpft soziale Ausgrenzung und Diskriminierungen und fördert soziale Gerechtigkeit und sozialen Schutz, die Gleichstellung von Frauen und Männern, die Solidarität zwischen den Generationen und den Schutz der Rechte des Kindes. (...).“
- Grundgesetz (Fassung vom 23.12.2014)
  - Artikel 3, Absatz 2  
„Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin.“

Aufgrund der vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen ergibt sich auch für die Aufgabenträger des ÖPNV die Verpflichtung, für ihren Zuständigkeitsbereich im Rahmen der Festlegung von Qualitäts- bzw. Mindeststandards für die einzelnen Komponenten des ÖPNV im Nahverkehrsplan sowie bei der konkreten Umsetzung des Nahverkehrsplanes die besonderen Belange von Frauen zu berücksichtigen. Im vorliegenden Nahverkehrsplan erfolgt keine explizite Darstellung dieses Themas. Die Umsetzung der im Anforderungsprofil aufgeführten Qualitäts- bzw. Mindeststandards werden allen Fahrgästen, insbesondere aber Frauen, zu Gute kommen. Grundsätzlich sind bei allen künftigen Planungen zur Angebotskonzeption für den ÖPNV die Belange von Frauen zu berücksichtigen, vor allem für Mütter (Eltern) mit Kleinkindern und Seniorinnen.

## 5 Mängelanalyse

### 5.1 Liniennetz

Das bestehende Busangebot in der Stadtregion Fulda entspricht im Wesentlichen dem Anforderungsprofil. Es wird ein sternförmiges Liniennetz befahren, das die Stadtbereiche/Stadtteile entlang der Hauptachsen im Straßennetz mit der Innenstadt verbindet und auf das „Stadtschloss“ als zentraler Haltestelle ausgerichtet ist.

Mit Ausnahme der Linie 7 werden alle Linien als Durchmesserlinien betrieben, so dass insbesondere zum „ZOB“ und zum Klinikum zahlreiche Direktverbindungen bestehen.

Das Liniennetz der Schwachverkehrszeit entspricht dem Netz der Hauptverkehrszeit, allerdings werden einzelne (Teil-) Linien in Stadtteilen mit geringer Nachfrage in der SVZ nicht mit Linienbus- sondern AST-Fahrten bedient (bzw. werden zusammengelegt). Zusätzliche Schüler-Einsatzfahrten mit abweichenden Linienwegen erhalten eigene Nummern.

Einige Stadtteile werden von mehreren Linien mit unterschiedlichem Linienweg an die Innenstadt angebunden. Hierdurch werden zusätzliche Direktverbindungen geschaffen, wodurch das Liniennetz aber eher unübersichtlich wirkt.

Auf einigen Linien werden Schleifenfahrten zur Feinerschließung durchgeführt. Teilweise werden diese Schleifenfahrten nur in einer Fahrtrichtung angeboten, mit dem Ziel, dass in Hanglagen Fußwege von und zur Haltestelle nach Möglichkeit nur bergab zurückzulegen sind. Die Schleifenfahrten führen jedoch dazu, dass das Liniennetz schwer verständlich ist.

Die Linienverläufe der Regionalbuslinien im Stadtgebiet sind nicht im Liniennetzplan der Stadtregion enthalten. Die Nutzung dieses zusätzlichen Angebots erfordert daher die zusätzliche Kenntnis des Regionalbusfahrplans.

## 5.2 Erschließungsqualität

Ein wichtiges Merkmal der Angebotsqualität des ÖPNV ist die Länge der Zu- bzw. Abgangswege zwischen den Haltestellen und den Ausgangs- und Zielorten der Fahrgäste. Dies kann über die graphische Darstellung der Einzugsbereiche der Haltestellen überprüft werden (vgl. Pläne 5.1 und 5.2). Als Qualitäts- bzw. Mindeststandard für die Erschließung von Wohngebieten und anderen wesentlichen Zielen wird im gesamten Planungsgebiet ein 300 m-Radius angesetzt.

### Erschließung der Wohngebiete im Planungsgebiet

Die Wohngebiete im Planungsgebiet liegen fast vollständig im Einzugsbereich von Stadtbushaltestellen. Die Stadtteile Gläserzell, Kämmerzell und Lüdermünd werden von den Haltestellen der Regionalbuslinie 591 erschlossen. Bedienungslücken bestehen nur in wenigen peripheren Bereichen einiger Stadtbereiche/Stadtteile. Hierzu zählen die Hanglagen von Gläserzell (ohne Berücksichtigung der Linie 2A), Teile des nördlichen Aschenbergs, Teile von Haimbach, der Weiler Reinhards des Stadtteils Niederrode und der Weiler Ziegel des Stadtteils Bronnzell. Im Stadtteil Fulda-Galerie entspricht die Führung der Linien 5A und 5B nicht dem aktuellen Entwicklungsstand des Baugebiets, da die im Westen gelegenen Haltestellen noch nicht bedient werden.

In Stadtbereichen in Hanglage ist die Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Wohngebäude und Haltestelle ein weiterer Widerstand bei der Nutzung des Busverkehrs. In vielen Stadtteilen wird daher eine Feinerschließung angeboten, die kürzere Zugangswege ermöglicht, aber eine Fahrzeitverlängerung für durchfahrende Fahrzeuge bewirkt.

### Erschließung der Schulen

Alle Schulen, d.h. Grund-, Haupt-, Realschulen, Gymnasien, berufsbildende Schulen und Privatschulen liegen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen mit Anbindung im Linienverkehr. In den Spitzenzeiten des Schülerverkehrs werden bei einzelnen Schulen (z. B. Bardoschule, Brüder-Grimm-Schule) zusätzliche Haltestellen mit Einsatzwagen bedient.

Die ÖPNV-Anbindung der Hochschule Fulda erfolgt durch Haltestellen in der Leipziger Straße mit kurzen Zugangswegen zum Hochschulcampus.

### Erschließung der Firmenstandorte über 100 Beschäftigte

Die Erschließung der Firmenstandorte mit dem ÖPNV ist gewährleistet. Außerhalb der Einzugsbereiche von Haltestellen (300 m-Radius) liegen nur einzelne Firmenstandorte im Industriegebiet „Eisweiher“, Gewerbegebiet „Lehnerz“ und Gewerbe-



park „Kohlhäuser Feld“. Durch die Größe einzelner Betriebe können zusätzlich zu den Wegen zwischen Haltestelle und Firmentor u. U. längere interne Fußwege hinzukommen.

### Erschließung der öffentlichen Infrastruktureinrichtungen und sonstige Ziele mit hoher Kundennachfrage

Die Erschließung der öffentlichen Infrastruktureinrichtungen mit dem ÖPNV ist gewährleistet. Die tabellarische Darstellung der entsprechenden Daten enthält die Anlage 5.1.

In der Innenstadt liegen die wichtigsten Einkaufsbereiche innerhalb der Einzugsbereiche von Bushaltestellen. Universitätsplatz, Friedrichstraße und Bahnhofstraße liegen im Einzugsbereich der zentralen Haltestellen „Stadtschloss“ und „ZOB“, die südliche Innenstadt liegt im Einzugsbereich von Haltestellen, die von einem Teil der Linien bedient werden. Eine zentrale Haltestelle in der südlichen Innenstadt gibt es jedoch nicht.

Die Stadtteilzentren liegen im Einzugsbereich der zentralen Haltestellen in den Stadtbereichen und Stadtteilen (z. B. Horas, Aschenberg, Haimbach). Das neu erbaute Stadtteilzentrum „Fulda-Galerie“ liegt bislang noch abseits der Bushaltestellen.

Die Einkaufszentren „Emaillierwerk“ und „Kaiserwiesen“ sowie andere Einzelhandelsstandorte außerhalb der Stadtteilzentren liegen ebenfalls im Einzugsbereich von Bushaltestellen. Allerdings sind die Zugangswege von der Haltestelle in den meisten Fällen länger als von den Parkplätzen der Märkte. Insbesondere am „Emaillierwerk“ fehlt eine optimale Zuordnung von Haltestelle und Eingangsbereich des Einkaufszentrums.

### Erschließung von Freizeit- und Tourismuszielen

Innerstädtische Freizeitziele liegen größtenteils im Einzugsbereich der Haltestelle „Stadtschloss“. Weitere Ziele liegen in der Nähe von Buslinien, teilweise ist aber die Lage der Haltestellen ungünstig (z. B. Freibad Rosenau). Eine ÖPNV-Anbindung fehlt u. a. im Bereich Aueweiher.

### Erschließung der geplanten Wohn- und Gewerbegebiete

Die Entwicklungsschwerpunkte im Stadtgebiet bilden weiterhin die Bereiche Müns-terfeld / Haimbach / IP-West, die Fulda-Galerie und Sickels sowie das Gewerbegebiet Lehnerz. Das Maßnahmenkonzept der zweiten Fortschreibung beinhaltet eine verbesserte Bedienung des Westteils der Fulda-Galerie und des Gewerbegebiets Lehnerz, die bislang nicht umgesetzt wurden. Für die verbesserte Anbindung des

IP-West wurde im Dezember 2016 ein neues Fahrplankonzept der Linie 4 probe-weise umgesetzt.

Zukünftige Bauflächen sind in erster Linie Erweiterungen von Stadtteilen. Sie liegen somit in der Nähe bestehender Linien, allerdings liegen einzelne kleinere Teile der Flächen (z. B. der nördliche Teil des Neubaugebiets „Zwischen Merkurstraße und Fuchsstraße“ in Haimbach) außerhalb der Einzugsbereiche bereits vorhandener Haltestellen. Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen soll im Angebotskonzept geprüft werden, eine Anpassung der Linienführung ist in diesen Fällen jedoch nicht sinnvoll, da die relativ geringen Vorteile einer zusätzlichen Erschließungswirkung u. U. durch erhebliche Nachteile für durchfahrende Fahrgäste bzw. durch betriebliche Aspekte (z. B. längere Fahr- und Umlaufzeiten) überkompensiert werden.

Die Siedlungsentwicklung der kommenden Jahre führt zu einer Stärkung der bestehenden Achsen im Liniennetz. Die Neuansbindung bislang unerschlossener Teile des Stadtgebiets ist nur im Bereich des Gewerbegebiets Lehnerz erforderlich.

### 5.3 Verbindungsqualität

Die Innenstadt Fulda (Stadtschloss) ist aus allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar, auf allen Quelle-Ziel-Relationen innerhalb des Stadtbusnetzes ist maximal ein Umstieg erforderlich.

Die Innenstadt Fulda ist mit Ausnahme von Istergiesel auf allen Linien innerhalb von 30 Minuten erreichbar<sup>17</sup>. Das Ziel einer Fahrzeit von max. 15 Minuten innerhalb des Kernbereichs der Stadtregion wird für das Ziel Stadtschloss größtenteils erreicht. Ausnahmen sind innerhalb der Stadt Fulda die Stadtteile Gläserzell, Haimbach, Maberzell und Johannesberg.

Für das Ziel „ZOB“ sind die Fahrzeiten auf Grund der Standzeiten am Stadtschloss in vielen Fällen ungünstiger. Aus folgenden Stadtteilen beträgt die Fahrzeit zum „ZOB“ mehr als 30 Minuten: Besges, Rodges, Malkes, Zell, Zirkenbach, Istergiesel. Aus den Stadtteilen Gläserzell, Mittelrode und Oberrode kann der „ZOB“ mit dem Regionalbus in maximal 30 Minuten erreicht werden. Im Kernbereich der Stadtregion kann der „ZOB“ nur aus den östlich gelegenen Stadtteilen innerhalb von 15 Minuten erreicht werden. Die Nachfrageschwerpunkte Aschenberg, Münsterfeld / Haimbach, Fulda-Galerie und Südend / Kohlhaus haben vergleichsweise lange Fahrzeiten zum Bahnhof.

---

<sup>17</sup> Stadtauswärts haben zusätzlich Bimbach und Trätzhof eine Fahrzeit über 30 Minuten.

Anlage 5.2 zeigt das Reisezeitverhältnis ÖPNV : Pkw für die nachfragestärksten Zielhaltestellen „Stadtschloss“, „ZOB“ und „Klinikum“. Zwischen Stadtschloss und den Stadtteilen wird in der HVZ auf den meisten Verbindungen ein Reisezeitverhältnis zwischen 1,5:1 und 2:1 erzielt. Ein Reisezeitverhältnis  $< 1,5:1$  wird nur auf wenigen Verbindungen erreicht.

Bei der Zielhaltestelle „ZOB“ zeigt sich deutlich der Unterschied zwischen den „direkt“ zum „ZOB“ führenden Teillinien und den Reisezeiten mit Standzeiten am Stadtschloss. Stadtteile mit „direkter“ Verbindung zum „ZOB“ haben in vielen Fällen günstige Reisezeitverhältnisse  $< 1,5:1$ , während die durch das Rendezvous-System verursachten Standzeiten am Stadtschloss zu Reisezeitverhältnissen  $> 2:1$  führen.

In der HVZ besteht am Stadtschloss ein zweigeteiltes Rendezvous-System zeitversetzt um 15 Minuten (max. Kapazität von 13 Busstellplätzen), in der SVZ durch die Bedienung einer geringeren Zahl von Linienästen ein vollständiges Rendezvous-System mit Umstieg in alle Relationen. Die Umsteigezeiten zwischen den jeweiligen Linien innerhalb einer Anschlusszeit des Rendezvous-Systems betragen in der HVZ in der Regel 5 Minuten. Hinzu kommen Pufferzeiten zum Verspätungsausgleich.

Bei zeitversetzten Linien entstehen deutlich längere Umsteigezeiten. Durch die unterschiedlichen Umlaufzeiten der einzelnen Linien kann zudem ein Umstieg in der einen Fahrtrichtung in der gleichen Anschlusszeit liegen, in der Gegenrichtung dagegen zeitversetzt.

Zum Einhalten der Fahrzeiten auf der Linie 1 nach Künzell, auf der Linie 6 nach Marbach und auf der Linie 9A nach Petersberg Nord fahren diese Linien bereits vier bzw. zwei Minuten vor der Anschlusszeit am Stadtschloss ab.

Der „ZOB“ ist mit allen Linien außer der Linie 4 ohne Umstieg erreichbar. Die Abfahrtszeit am Stadtschloss zur vollen Stunde bewirkt, dass ein Teil der Linien kurze Umsteigezeiten auf den RE nach Frankfurt (Abfahrt zur Minute 08) aufweist. In der Gegenrichtung treten jedoch beim Umstieg vom RE aus Frankfurt (Ankunft zur Minute 49) längere Wartezeiten bis zur nächsten Busabfahrt (Minute 05) auf. Durch die unterschiedlichen Umlaufzeiten der Linien, den viertelstündlichen Zeitversatz der Abfahrtszeiten am Stadtschloss und die über die Stunde verteilten Zugabfahrten ist es insgesamt schwierig, im 30-Minuten-Grundtakt eine optimale Abstimmung zwischen Stadtbus und Schienenverkehr zu erreichen. Dies ließe sich nur durch kürzere Taktfolgen auf den Buslinien kompensieren, zumal konzentriertere und abgestimmte An- und Abfahrtszeiten beim Bahnverkehr nicht erreicht werden können.

Bei den Umstiegen auf den Regionalbus werden ebenfalls günstige Übergänge von den Linien mit Anschlusszeit am Stadtschloss zur vollen und halben Stunde auf die Regionalbuslinien (Abfahrt ca. zu den Minuten 10 und 40) hergestellt. In der Gegen-



richtung führen die Regionalbus-Ankünfte ca. zu den Minuten 00 und 30 zu günstigen Übergängen auf Linien mit Anschlusszeit am Stadtschloss zu den Minuten 15 und 45. Auch hier können systembedingt nicht alle denkbaren Umsteigebeziehungen mit optimalen Übergangszeiten hergestellt werden.

#### 5.4 Bedienungsqualität

Die aktuellen Betriebszeiten der Hauptverkehrszeit und Schwachverkehrszeit entsprechen im Wesentlichen den Anforderungen an einen attraktiven Taktverkehr. Das auf dem 30-Minuten-Takt aufbauende Taktsystem begünstigt die Merkbarkeit des Fahrplans und passt zum Taktsystem des Schienenverkehrs („Hessen-Takt“) und des Regionalbusverkehrs.

Die Bedienungszeiträume des Anforderungsprofils werden mit den aktuellen Fahrplänen nicht vollständig abgedeckt. Unter Berücksichtigung der aktuellen Ladenöffnungszeiten ist der Übergang von der Hauptverkehrszeit auf die Schwachverkehrszeit montags bis freitags abends und am Samstagnachmittag zu früh. Der Wechsel von der HVZ zur SVZ führt insbesondere dazu, dass abends rund um den Ladenschluss um 19 Uhr auf vielen Linien eine Bedienungslücke von 45 Minuten entsteht und auf den in der SVZ nicht bedienten Linien (-abschnitten) keine Fahrtmöglichkeit mit Bussen nach 19 Uhr mehr besteht. Hiervon sind insbesondere Beschäftigte und Kunden des Einzelhandels betroffen, aber auch andere Beschäftigte mit Arbeitszeiten bis in den frühen Abend. An Samstagen entspricht das Busangebot nicht den in den Nachmittag verlängerten Öffnungszeiten des Einzelhandels.

Gegenüber dem Anforderungsprofil ist der tägliche Betriebsschluss eine Stunde zu früh. An Sonntagen ist der aktuelle Betriebsbeginn des Busverkehrs rund 2,5 Stunden später als im Anforderungsprofil definiert, zudem beginnen die ersten Linienfahrten am Stadtschloss, statt an den Endhaltestellen.

In Ergänzung zum Busverkehr bieten AST-Fahrten auch nach Betriebsschluss Fahrtmöglichkeiten in alle Stadtteile, so dass innerhalb der Zeiträume des Anforderungsprofils ÖPNV-Fahrten grundsätzlich möglich sind. Durch die flächendeckende Bedienung des Stadtgebiets mit AST-Linien gibt es selbst in kleinen Stadtteilen nur kurze Zeiträume, in denen der ÖPNV-Betrieb vollständig ruht. Mit den AST-Linien sind insbesondere Fahrten am späten Abend möglich. Nachteilig ist dagegen der späte Betriebsbeginn an Sonntagen um 9.20 Uhr, der den späten Betriebsbeginn des Busverkehrs nur teilweise kompensieren kann. Der Anmeldevorlauf ist mit 15 Minuten vergleichsweise kurz, die Anmeldung erfolgt telefonisch.

Das zweigeteilte, zeitversetzte Rendezvous-System ermöglicht abschnittsweise eine Taktverdichtung mit abwechselnder Bedienung durch mehrere Linien. Diese zeitversetzte Überlagerung von Linien wird nur in der HVZ für einen 15-Minuten-Takt genutzt. In der SVZ haben parallel verlaufende Linien gleiche Abfahrtszeiten.

Im aktuellen Liniennetz werden auch innerhalb des Kernbereichs der Stadtregion zur HVZ nur wenige längere Abschnitte im 15-Minuten-Takt bedient (Linie 2/8 Stadtschloss – Horas Zentrum, Linie 2/9 Stadtschloss – Ziehers Süd, Linie 4/6 Stadtschloss-Kohlhaus). Zur besseren Feinerschließung werden auf diesen Verbindungen teilweise unterschiedliche Linienwege befahren, so dass der 15-Minuten-Takt nur für einzelne Haltestellen wirksam ist. Der Aschenberg kann als größtes Wohngebiet ebenfalls alle 15 Minuten vom Stadtschloss aus erreicht werden. Durch die unterschiedlichen Linienwege ist die Bedienungshäufigkeit an den einzelnen Haltestellen des Aschenbergs aber geringer.

Folgende Stadtbereiche werden bisher nicht im 15-Minuten-Takt bedient, und das Anforderungsprofil damit unterschritten:

- Nordend
- Frauenberg
- Münsterfeld / Haimbach
- Fulda-Galerie

Folgende Stadtteile werden bisher nicht im 60-Minuten-Takt bedient, und das Anforderungsprofil damit unterschritten:

- Gläserzell (Hanggebiete)
- Trätzhof.

## 5.5 Betriebsablauf

Das aktuelle Liniennetz besitzt zahlreiche Fahrzeitreserven sowohl am Stadtschloss als auch an den Endhaltestellen, wodurch Störungen im Betriebsablauf in vielen Fällen gut ausgeglichen werden können und eine hohe Anschlusssicherheit am Stadtschloss gegeben ist. Kritisch ist die Schleifenfahrt der Linie 1 in Künzell, die keine Wendezeit aufweist, so dass Verspätungen einer Fahrt auf die Rückfahrt übertragen werden.

Verlustzeiten im Streckenverlauf entstehen insbesondere im hoch belasteten Straßennetz der Innenstadt von Fulda, zumal der Linienverkehr nicht auf eigenen Fahrwegen, sondern im Mischverkehr mit dem MIV geführt wird. Dies gilt auch für die Knotenpunkte mit LSA, an denen die Linienbusse gemeinsam mit dem Individual-

verkehr geführt und signalisiert werden. Des Weiteren wird ein schneller/zügiger Fahrtverlauf und damit die Verkürzung der Reisezeit durch folgende Faktoren beeinträchtigt:

- Fahrzeitverluste an LSA
- Einschränkungen durch Staus in der rush hour
- Verkehrsbündelung durch Fuldabrücken und Bahnunterführungen
- Tempo 30-Zonen, Rechts-vor-Links-Regelungen etc.

Die Fahrzeitreserven werden durch diese Störungen zunehmend reduziert.

Die Stadt Fulda realisiert deshalb seit 1996 Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV an Lichtsignalanlagen (LSA). Die Bevorrechtigung von Linienbussen an Lichtsignalanlagen stellt einen zentralen Baustein zur Beschleunigung des ÖPNV dar.

Bei der Umsetzung des Programms zur Busbeschleunigung hatten in der 1. Umsetzungsstufe zunächst die Lichtsignalanlagen in der Kernstadt entsprechend ihrer Auslastung und der möglichen Zeitgewinne für den ÖPNV höchste Priorität. Auf der Grundlage des bestehenden Liniennetzes wurde das Programm zur Busbeschleunigung im Sinne einer Erweiterung und Ergänzung des vorhandenen Systems fortgesetzt. In einer zweiten Stufe wurden weitere 23 LSA zur Beschleunigung ausgewählt; dabei handelt es sich um LSA, die im Laufe der Jahre als neue LSA hinzugekommen sind, aber auch um ältere LSA, die offenkundig erhöhte Potentiale zum Abbau von Behinderungen im ÖPNV erwarten ließen.

In der 2. Umsetzungsstufe sind auch LSA in der Baulast des Bundes im Zuge der B458 und B254 integriert. 2008 wurde ein Förderantrag für die 2. Umsetzungsstufe beim Land Hessen mit folgenden Inhalten eingereicht:

- Schwachstellenanalyse auf Grundlage von Reisezeit-/Verlustzeitmessungen
- Beschleunigungskonzept (Lichtsignaltechnik und -steuerung)
- Nutzenabschätzung
- Kostenermittlung

Eine umfassende Prüfung der Wirksamkeit bzw. des Anpassungsbedarfs der Beschleunigungsmaßnahmen aus der 1. Umsetzungsstufe wurde seither nicht durchgeführt. Darüber hinaus bestehen weiterhin zahlreiche Reisezeitverluste an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten.



Die größten Verlustzeiten treten nach Angaben des Verkehrsunternehmens in folgenden Teilen des Straßennetzes auf:

- Künzeller Straße: Reisezeitverluste durch Stauereignisse auf der Künzeller Straße und beim Einbiegen aus Nebenstraßen in die Künzeller Straße
- Bardostraße: Reisezeitverluste durch Stauereignisse auf der Bardostraße und beim Einbiegen aus Nebenstraßen in die Bardostraße
- Langebrückenstraße: Reisezeitverluste an Knotenpunkten und durch zusätzliche Stauereignisse
- Haimbacher Straße: Reisezeitverluste beim Linkseinbiegen aus der Kettelerstraße.

## 5.6 Haltestellen

Die Haltestellenausstattung im Stadtgebiet Fulda weist in einigen Fällen Modernisierungsbedarf auf:

- Die unauffälligen Haltestellenschilder entsprechen nicht dem Standard eines zeitgemäßen Fahrgastinformationssystems. Es fehlen insbesondere Informationen zum Fahrtverlauf der Linien und Hinweise zum AST-Angebot.
- Die Ausstattung der Haltestellen wirkt teilweise provisorisch und ungepflegt, z. B. die Anordnung der Fahrplanaushänge in den Vitrinen.
- An den zentralen Umsteigepunkten „Stadtschloss“ und „ZOB“ besteht seit 2017 ein modernes System zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) auf aktuellem technischen Stand. Die bauliche Gestaltung der Verkehrsanlage ZOB/Bahnhof entspricht allerdings nicht den Anforderungen einer modernen Umsteiganlage und sollte dringend einer Sanierung / Modernisierung unterzogen werden.

Die Stadt Fulda plant, den ÖPNV-Nutzern zeitnah nicht nur an den beiden höchstfrequentierten Umsteigepunkten Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation in Echtzeit zur Verfügung zu stellen, sondern auch an weiteren Standorten im Stadtgebiet (vgl. Kapitel 6.8.).

Die Haltestellen in den Umlandgemeinden haben einen hohen, einheitlichen Standard. Die verwendeten Haltestellenschilder sind auffällig und geben Informationen zum Fahrtverlauf und AST-Angebot. Bemängelt werden kann die geringe Schriftgröße der Linieninformationen.

Wie in Kapitel 3.3.5 dargestellt sind von den 379 Haltestellen im Stadtgebiet zum Jahresende 2017 bereits 188 Haltestellen (49,6 %) mit Niederflurtechnik ausgestat-

tet. Die restlichen 191 Haltestellen sind in der Wartephase bzw. ist deren Umbau noch unbestimmt.

Die barrierefreie Herrichtung der städtischen Haltestellen ist durch den damit verbundenen Planungs-, Bau- und Finanzierungsaufwand nur Zug um Zug in einem längerfristigen Umbauprogramm umsetzbar. Dies hat zur Folge, dass die bereits umgebauten Haltestellen einen unterschiedlichen Standard und Umfang in puncto Barrierefreiheit aufweisen. Ursächlich hierfür sind sowohl die Verfügbarkeit und zunehmende Auswahl geeigneter Materialien zur Herstellung umfassender barrierefreier Lösungen, als auch die kontinuierliche Weiterentwicklung von Planungsrichtlinien, gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie Anforderungen seitens der Fördergeber. Die bisherigen Umbaumaßnahmen entsprechen dem jeweils aktuellen Erkenntnisstand und dem Abstimmungsprozess mit den Vertretern des Behindertenbeirats bei der Stadt Fulda.

Eine Haltestellenerhebung des RMV im Jahr 2016 hat gezeigt, dass unter Maßgabe der nunmehr aktuellen Normen und Vorgaben von Hessen Mobil die bereits umgebauten Haltestellen nur zum Teil und auch nur bedingt diesen neuen, künftig einzuhaltenden Anforderungen entsprechen. Die Stadt Fulda schneidet im Vergleich zum gesamten RMV-Gebiet aber noch überdurchschnittlich ab.

## 5.7 Schnittstellen und Intermodale Verknüpfung

Schnittstellen sind im bestehenden Liniennetz die Haltestellen „Stadtschloss“ und „ZOB“. Die Umstiege zwischen den Buslinien finden an beiden Umsteigepunkten innerhalb einer Haltestelle statt. Die einzelnen Bussteige sind auffällig beschriftet und damit gut auffindbar.

Der ZOB liegt zwar in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, ist aber vom Hauptaussgang im Untergeschoss des Bahnhofs nicht einsehbar. Ein Zugang zum „ZOB“ ist über die Straßenebene des Bahnhofs oder über einen Treppenaufgang vom Vorplatz am Haupteingang des Bahnhofs möglich. Der „ZOB“ ist für Ortsunkundige schwer zu finden, im Zuge des DFI-Projektes wurde inzwischen das Wegeleitsystem am „ZOB“ vervollständigt und verbessert.

Der ZOB selbst weist zahlreiche Mängel auf. Beispiele sind zu geringe Warteflächen, insbesondere im Schülerverkehr, weite Wege zwischen Bahnsteigen und Bushaltestellen sowie unklare Raum- und Platzstrukturen mit Angsträumen und geringer Aufenthaltsqualität. Aus Sicht der Verkehrsunternehmen sind fehlende Haltepositionen für Gelenkbusse und die schwierige Anfahbarkeit der Haltepositionen am Anfang und Ende der Haltestelleninsel wesentliche Mängel.

Das Angebot an P+R und B+R-Anlagen ist bislang vollständig auf die Nutzer des Schienenverkehrs ausgerichtet. Es steht damit in gewisser Weise in Konkurrenz zum Busverkehr in der Stadtregion. Eine Stärkung des Busverkehrs durch P+R über ein Angebot mit Parkieranlagen am Stadtrand, z. B. an den Endhaltestellen der Buslinien, erfolgt in der Stadtregion Fulda nicht. Auch die Verknüpfung des Busverkehrs mit dem Radverkehr hat im Planungsgebiet bislang keine Bedeutung.

## 5.8 Fahrzeuge

Das Stadtbusnetz wird von der RhönEnergie Bus GmbH mit 62 Niederflur-Dieselnissen betrieben. Entsprechend der Nachfrage auf den einzelnen Linien sind überwiegend Solobusse mit einer Länge von 12 m im Einsatz. Auf die höhere Nachfrage auf einzelnen Linien wird mit vereinzelt 15 m-Solobussen sowie für den Hochschulverkehr auch mit 18 m-Gelenkbussen reagiert.

Die Fahrzeugausstattung erfüllt das Anforderungsprofil vollumfänglich (vgl. Anlage 5.3). Alle Fahrzeuge für den Regel- und Verstärkerverkehr weisen Niederflurtechnik auf und sind mit einer Klapprampe ausgestattet. Der Busbetrieb erfüllt damit fahrzeugseitig die Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Insgesamt ist der Fahrzeugbestand zeitgemäß und in einem guten Pflegezustand. Die Ausstattung entspricht den RMV-Anforderungen. Die Fahrzeuge verfügen außen über gut lesbare Zielanzeigen, im Inneren ist eine optische und akustische Fahrgastinformation vorhanden.

Die Fahrzeuge werden für großflächige Außenwerbung genutzt. Hierbei werden teilweise auch die Fensterflächen beklebt, was zu nachteiligen Effekten wie Abdunkelung, Sichteinschränkung etc. führt. Auch Flächen im Fahrzeuginnenraum werden als Werbeflächen genutzt. Es werden für die Fahrgastinformation zunehmend Monitore eingesetzt, die auch für Werbung genutzt werden können.

## 5.9 Tarif

In der Stadt Fulda bestehen insgesamt positive Rahmenbedingungen zur Nutzung des ÖPNV durch eine einheitliche Tarifzone (Sonderstatusstadt, Preisstufe 1) für das gesamte Stadtgebiet (Tarifeinheit 2001). Eine einfache „Merkbarkeit“ ist aus Kundensicht gegeben.

Das Planungsgebiet mit der Stadtregion Fulda umfasst außerdem noch die Tarifzonen 2030 und 2065 in den Gemeinden Petersberg und Künzell. Für Fahrten



von/nach Fulda gilt hier die Preisstufe 2, so dass diese Fahrten trotz der teilweise geringeren Entfernungen teurer sind als innerhalb des Stadtgebiets Fulda (z. B. Einzelfahrt Erwachsene 2,60 EUR statt 2,15 EUR, Preisstand 2017).

Das Fehlen eines Kurzstreckentarifs wurde in der Bürgerbeteiligung häufig als Mangel genannt. Einen Kurzstreckentarif gibt es im RMV-Gebiet in den Städten Frankfurt am Main, Offenbach, Wiesbaden, Mainz und Hanau. Beispielsweise kostet die Kurzstrecke in Hanau (bis zur 3. Haltestelle bzw. max. 1.500 m) für Erwachsene 1,30 EUR statt 2,15 EUR.

Das RMV-KombiTicket wird bei Veranstaltungen in der Stadt Fulda im Gegensatz zu zahlreichen anderen Städten im RMV-Gebiet nicht angeboten. Grundsätzlich fehlt es auch an Angeboten für bestimmte Kundengruppen.

Die Einführung des hessenweiten Schülertickets, des Semestertickets sowie der 65-Plus-Jahres- und Monatskarten durch den RMV sind positiv zu bewerten, da diese Angebote durch ihren Zuschnitt auf bestimmte Kundengruppen dazu beitragen, die Nutzerzahlen im ÖPNV zu erhöhen.

## 5.10 Vertrieb und Marketing

Die zahlreichen Maßnahmen für ein attraktives Vertriebssystem und zum Marketing leisten bereits sowohl einen Beitrag zur Gewinnung von Neukunden als auch zur Kundenbindung und sind als positiv zu bewerten.

Angesichts der Entwicklungen beim elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) sollte aber das aktuelle Vertriebssystem bestehend aus dem Fahrpersonal (über Fahrscheindrucker), Fahrkartenautomaten, Verkaufsstellen und das Internet (u. a. Handyticket) hinsichtlich einer zeitgemäßen Weiterentwicklung überprüft werden. So wird in den kommenden Jahren nur noch der Bartarif (Einzelfahrkarten und Tageskarten) auf Papier ausgegeben werden, die sonstigen Fahrkarten als eTickets.

Die Broschüren für Neubürger bzw. Zuwanderer enthalten zwar Informationen zum ÖPNV, aber darüber hinaus keine Instrumente, um das Mobilitätsverhalten in dieser entscheidenden Situation eines Zuzugs nach Fulda zu beeinflussen, z. B. durch ein „Schnupperticket“ (beispielsweise Wochenkarte) für den ÖPNV.

Das stationäre Kundencenter bzw. die Mobilitätszentrale am „Stadtschloss“ ist ein wesentlicher Bestandteil des Vertriebssystems. Am zweiten wichtigen zentralen Umsteigepunkt, dem „ZOB“, gibt es in Kürze ein ähnliches Angebot des RMV.

## 5.11 Schülerverkehr

Merkmal des Schülerverkehrs ist eine Konzentration der Nachfrage auf einen sehr kurzen Zeitraum, insbesondere morgens bzw. zu Schulbeginn. Hieraus resultieren folgende Probleme für den ÖPNV-Betrieb:

- In der morgendlichen Verkehrsspitze bestehen am „ZOB“ nennenswerte Kapazitätsengpässe. Gründe sind die hohe Umsteigerzahl zwischen dem Schienenverkehr, den Regionalbussen und den Stadtbussen sowie der verstärkte Einsatz von Gelenkbussen auf den Regionalbuslinien. Dies führt insbesondere zu Einschränkungen in der Sicherheit beim Fahrgastwechsel sowie zu Verspätungen bei der Abfahrt.
- Für die Bewältigung der hohen Fahrgastnachfrage im Schülerverkehr sind kurzzeitig zusätzliche Einsatzfahrzeuge und Fahrpersonal erforderlich, die in den übrigen Zeiträumen nicht benötigt werden.

Die Bedienung der Schülerverkehre morgens (ca. 6 – 8 Uhr) und mittags (ca. 12 – 14 Uhr) durch Einsatzwagen mit möglichst direkten Verbindungen in Ergänzung zum Linienverkehr ist positiv zu bewerten und sollte daher prinzipiell beibehalten werden.

Die Schülerbeförderung wurde im Rahmen dieser Fortschreibung in der Stadtregion Fulda zur Ermittlung von Optimierungspotenzialen grob analysiert. Im Rahmen einer Voruntersuchung unter Einsatz der Software IKOSANA (Integrierte Koordinierung von Schulanfangszeiten und des Nahverkehrsangebotes) in Zusammenarbeit mit dem Entwickler Prof. Dr. Armin Fügenschuh wurde eine erste Abschätzung des möglichen Optimierungspotenziales vorgenommen.

Die Untersuchungsmethodik zur Koordinierung der Schulanfangszeiten mit IKOSANA hat zum Ziel, den Fahrzeug- und Personalbedarf in den Spitzenstunden durch eine optimierte Umlaufplanung der benötigten Fahrzeuge in den Spitzenstunden (mehrfacher Einsatz eines Busses im Rahmen der Schülerbeförderung) zu verringern und so die Kosten für die Schülerbeförderung zu senken. Das Angebot wird aus Nutzersicht dabei nicht reduziert, sondern lediglich die eingesetzten Ressourcen. Ggf. können die eingesparten Mittel sogar für eine Angebotsverbesserung genutzt werden.

Bei der Voruntersuchung zur Optimierung des Schülerverkehrs wurden die in Tabelle 4 (S. 35-36) aufgeführten 35 Schulen im Stadtgebiet Fulda, in Petersberg und in Künzell mit der Anfangszeit ihrer ersten Stunde einbezogen. Basis für die Umlaufoptimierung ist der Fahrplan mit Stand Juni 2016.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Simulation dargestellt. Zunächst werden die Veränderungen bei den Schulanfangszeiten (max. plus / minus 20 Min.) aufge-

zeigt. Danach wird auf Basis der geänderten Schulanfangszeiten ein veränderter Fahrzeugeinsatz in der Morgenspitze dargestellt. Abschließend wird das aus den geänderten Rahmenbedingungen (max. Wartezeit unter 45 Min.) resultierende theoretisch mögliche Einsparpotenzial aufgezeigt.

Die vorläufige Annahme sieht eine Verschiebung der Anfangszeiten von – je nach Variante – keiner bis zu fünf Schulen im Bereich von plus / minus fünf Minuten vor. An den übrigen der insgesamt 35 Schulen müsste der morgendliche Schulbeginn nicht verschoben werden (vgl. Tabelle 7).

Verschiebung	Var. 1a	Var. 1b	Var. 2a	Var. 2b
Keine	35	33	34	30
Um plus / minus 5 Min.	-	2	1	5
Um plus / minus 10 Min.	-	-	-	-
Um plus / minus 15 Min.	-	-	-	-
Um plus / minus 20 Min.	-	-	-	-
Um plus / minus 25 Min.	-	-	-	-
Um plus / minus 30 Min.	-	-	-	-

Tabelle 7 Verschiebung Schulanfangszeiten

Im Rahmen einer detaillierten Folgeuntersuchung müssten bzw. wären die geänderten Anfangszeiten sowohl mit den ÖPNV-Aufgabenträgern Stadt Fulda und Landkreis Fulda als auch mit dem Schulträger bzw. den Schulleitern zu überprüfen und diesbezügliche Rahmenbedingungen festzusetzen.

Unter Annahme der genannten Rahmenbedingungen und der Voraussetzung der Umsetzbarkeit des Ergebnisses besteht ein geringes bis großes Optimierungspotenzial. Schon durch eine verbesserte Verknüpfung der Fahrten kann die Zahl der Umläufe – und damit der benötigten Fahrzeuge - geringfügig verringert werden. Dieses Einsparpotenzial kann durch eine Verschiebung der Schulanfangszeiten und vor allem durch eine Verlängerung der Übergangs- bzw. Wartezeiten für die Schüler noch gesteigert werden. Dadurch kann für die Bewältigung der Verkehre in der Morgenspitze der Fahrzeugeinsatz von 58 auf bis zu 46 Busse reduziert werden, so dass im Planzustand bis zu 12 Busse (- 21 %) eingespart werden können.

Durch die Optimierung wird auch die Anzahl der Umläufe mit einer geringen Fahrtenanzahl reduziert. Dies führt tendenziell zu einem verbesserten Fahrzeugeinsatz. So wird beispielsweise die Zahl der Fahrzeuge, die im Untersuchungszeitraum zur-



zeit nur eine einzige Fahrt in der Morgenbedienug durchführen, fast vollständig beseitigt (vgl. Bild 4 bis Bild 7).

Variante 1a:

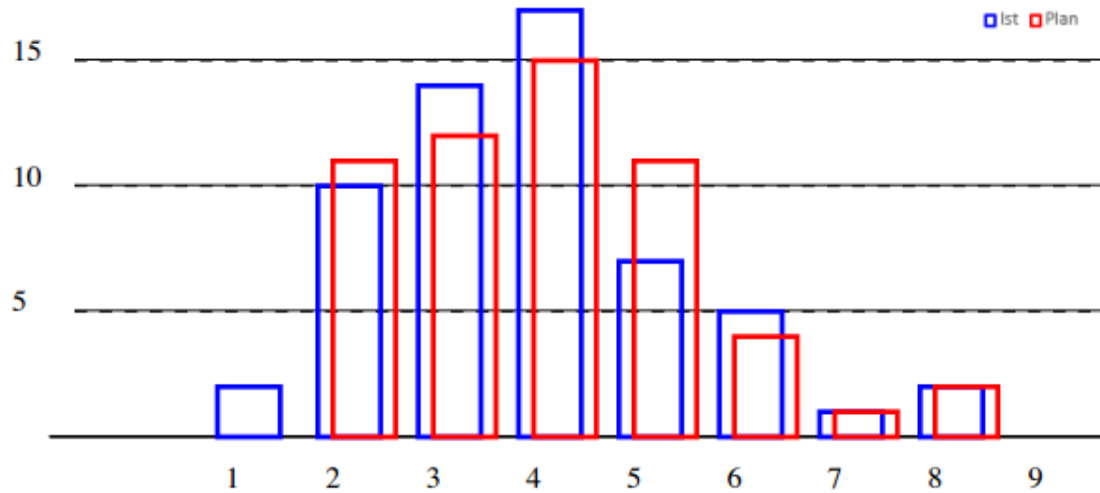


Bild 4 Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 1a

Variante 1b:

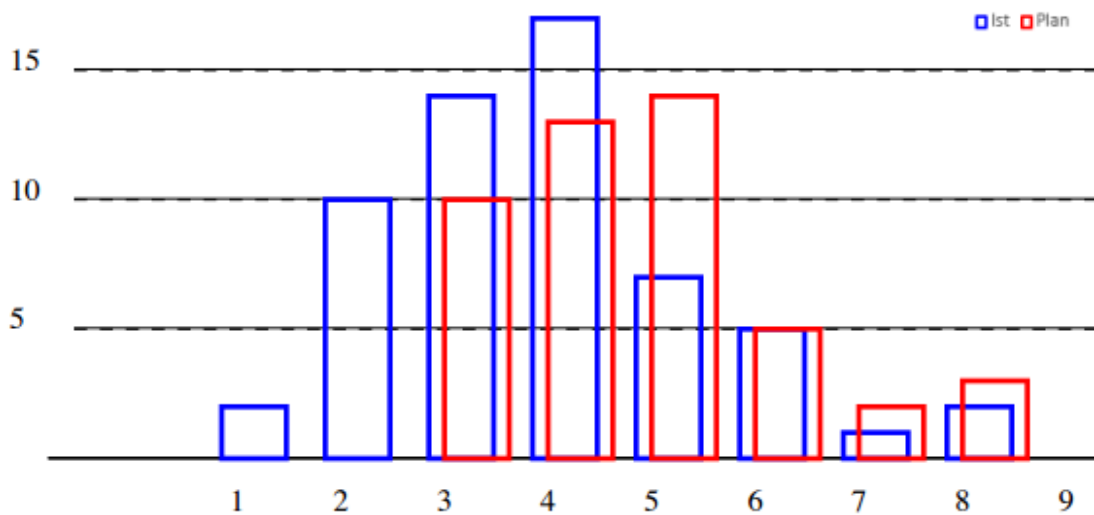


Bild 5 Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 1b

Variante 2a:

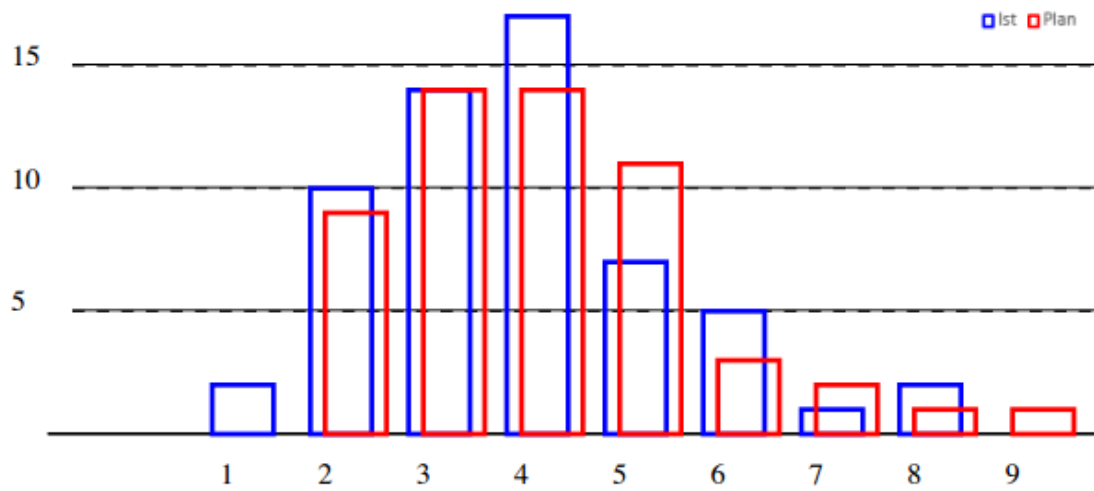


Bild 6 Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 2a

Variante 2b:

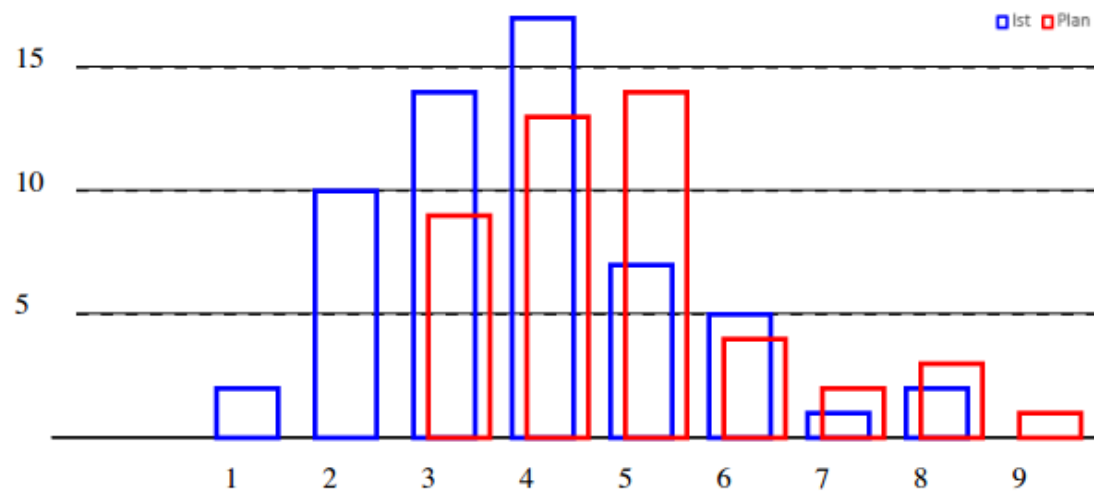


Bild 7 Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 2b

Umläufe	IST	Var. 1a	Var. 1b	Var. 2a	Var. 2b
Umläufe mit 1 Fahrt	2	0	0	0	0
Umläufe mit 2 Fahrten	10	11	0	9	0
Umläufe mit 3 Fahrten	14	12	10	14	9
Umläufe mit 4 Fahrten	17	15	13	14	13
Umläufe mit 5 Fahrten	7	11	14	11	14
Umläufe mit 6 Fahrten	5	4	5	3	4
Umläufe mit 7 Fahrten	1	1	2	2	2
Umläufe mit 8 Fahrten	2	2	3	1	3
Umläufe mit 9 Fahrten	0	0	0	1	1

Tabelle 8 Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten im IST-Zustand und bei den Varianten

Bild 8 veranschaulicht diese Optimierungen:

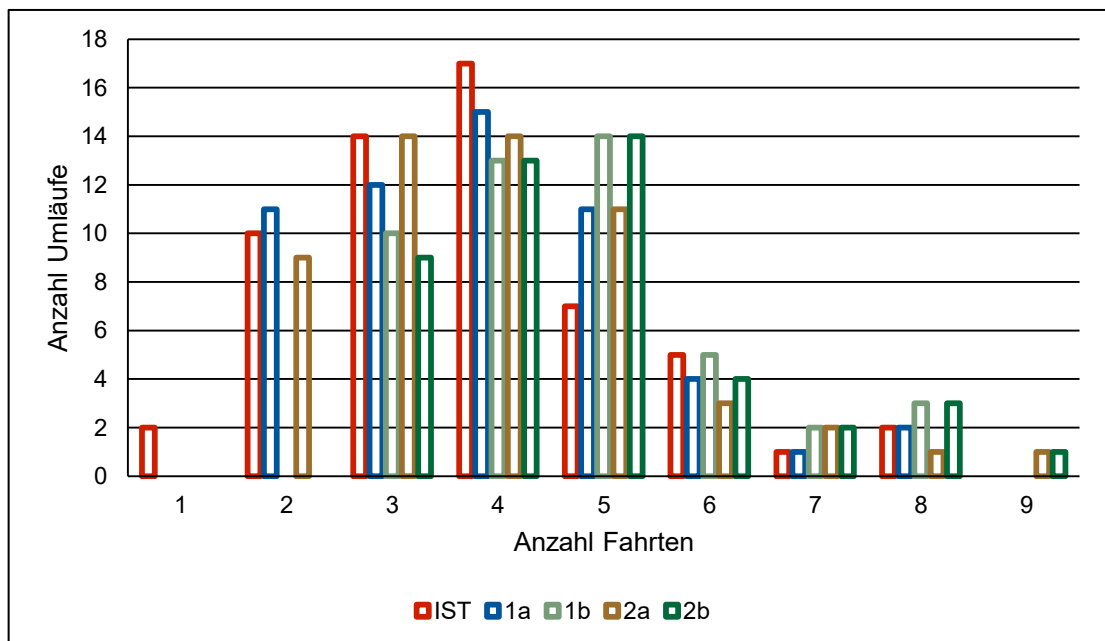


Bild 8 Vergleich der Häufigkeit von x Fahrten pro Umlauf im IST-Zustand und bei den Varianten



Veränderung	IST	Var. 1a	Var. 1b	Var. 2a	Var. 2b
Einsparpotenzial	-	- 2	- 11	- 3	- 12
Benötigte Fahrzeuge	58	56	47	55	46

Tabelle 9 Benötigte Fahrzeuge im IST-Zustand und bei den Varianten

Das Einsparpotenzial ergibt sich unter der Annahme, dass ein Fahrzeug Vorhaltekosten (fixe Fahrzeugkosten) in Höhe von 20.000 bis 30.000 Euro pro Jahr verursacht. Dieser Wert ergibt sich aus dem Anschaffungspreis, der durchschnittlichen Nutzungsdauer und den daraus resultierenden Kosten für Abschreibung sowie den übrigen Fixkosten z. B. für die Versicherung des Fahrzeugs. Nicht eingerechnet sind lauleistungsabhängige Kosten für den Betrieb (Betriebsstoffe und Reparaturkosten) sowie ggf. die betriebsabhängigen Fahrpersonalkosten (abhängig von der Anzahl an eingesparten Umläufen und der Beschäftigungsstruktur).

Bei einem Fahrzeug-Einsparpotenzial von bis zu 12 Bussen (Variante 2b) könnte sich somit ein Kosteneinsparpotenzial in der Größenordnung von bis zu 360.000 Euro pro Jahr ergeben. Es ist allerdings davon auszugehen, dass sich die maximal mögliche Einsparung unter der Berücksichtigung aller tatsächlich getroffenen Rahmenbedingungen und Qualitätsmerkmale für den ÖPNV in der Stadtregion Fulda nicht ausgeschöpft wird.

Die Berechnung wurde auf Grundlage der aktuellen Fahrpläne und des aktuellen Liniennetzes (Stand Juni 2016) durchgeführt und wäre für einen Zustand nach Umsetzung von Maßnahmen dieser NVP-Fortschreibung zu überarbeiten und anschließend zu vertiefen (Stufe B: Variantenuntersuchung, Stufe C: Feinplanung).

Ergänzende Erläuterungen zur Analyse des Schülerverkehrs enthält Anlage 5.11.

## 6 Angebotskonzeption

### 6.1 Allgemeines

Der Handlungsbedarf und damit die in der Angebotskonzeption dargestellten Maßnahmen und Prüfaufträge leiten sich aus den Festlegungen im Anforderungsprofil, der Mängelanalyse sowie den Anregungen der an der Aufstellung des NVP Beteiligten (vgl. Kapitel 2.4.3) und Hinweisen aus der weitergehenden Öffentlichkeitsbeteiligung ab.

Es werden Maßnahmen und Prüfaufträge unterschieden:

- „**Maßnahmen**“ sollen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in der Stadt Fulda und damit zur Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV beitragen und/oder die Wirtschaftlichkeit verbessern und umgesetzt werden. Ihre grundsätzliche Machbarkeit wurde im Rahmen der NVP-Bearbeitung geprüft. Die Maßnahmen sind im Rahmen der konkreten Umsetzung in der Regel weiter auszuarbeiten.
- „**Prüfaufträge**“ sind Handlungsansätze zur Umsetzung des Anforderungsprofils, die vor einer Umsetzung weitere Prüfungen bzw. Untersuchungen zur grundsätzlichen Eignung bzw. Machbarkeit erfordern.

Die Angebotskonzeption ist in Kapitel 6.2 zunächst in einer Übersicht dargestellt und wird in den Kapiteln 6.3 bis 6.13 erläutert.

### 6.2 Übersicht

Handlungsfeld	Maßnahme / Prüfauftrag	Kapitel
<b>Vorgaben für das Bedienungskonzept</b> (Liniennetz / Erschließungsqualität / Verbindungsqualität / Bedienungsqualität)	Anpassung der <b>Bedienungszeiträume</b> (Maßnahme)	Kap. 6.3-6.6
	Einführung <b>zusätzlicher Busfahrten zu Schichtwechselzeiten</b> (Prüfauftrag)	
	Anpassung der <b>Linienverläufe und Fahrzeiten</b> (Maßnahme)	
	Umsetzung eines abgestimmten <b>Verkehrsangebots in der Stadtregion</b> (Maßnahme)	
	Einführung von <b>AST-Fahrten in den</b>	

	<b>Nachtstunden (Prüfauftrag)</b>	
	Optimierung der <b>bedarfsorientierten Bedienung</b> durch softwareunterstützte Buchung, Fahrzeugdisposition und Abrechnung ( <i>Maßnahme</i> )	
<b>Betriebsablauf</b>	Umsetzungskonzept zum weiteren Ausbau der <b>Busbeschleunigung</b> sowie weiterer verkehrsregelnder Bevorrechtigungen ( <i>Maßnahme</i> )	Kap. 6.7
	Umsetzungskonzept zum Rückbau von Busbuchten und Schaffung von Haltestellenkaps ( <i>Maßnahme</i> )	
<b>Haltestellen</b>	Aufbau einer <b>Haltestellenkategorisierung</b> ( <i>Maßnahme</i> )	Kap. 6.8
	Ausbauprogramm für den (weiteren) <b>barrierefreien Ausbau</b> der Haltestellen ( <i>Maßnahme</i> )	
	Umsetzungsprogramm zur <b>Modernisierung der Haltestellenausstattung</b> mit Einführung eines <b>zeitgemäßen und barrierefreien Fahrgastinformationssystems</b> ( <i>Maßnahme</i> )	
	Erweiterung der Haltestellenausstattung mit <b>Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)</b> ( <i>Maßnahme</i> )	
<b>Schnittstellen und Intermodalität</b>	Zusätzliche Bahnhaltepunkte im Stadtgebiet ( <i>Prüfauftrag</i> )	Kap. 6.9
	Perspektivische Einführung von <b>P+R</b> ( <i>Prüfauftrag</i> )	
	Umsetzungskonzept zum Ausbau von <b>B+R</b> ( <i>Maßnahme</i> )	
<b>Fahrzeuge</b>	Mittel- bis langfristige Entwicklung der Busflotte zur <b>Nullemissionsflotte</b> ( <i>Maßnahme</i> )	Kap. 6.10



<b>Tarif</b>	Vermarktung des <b>RMV-KombiTickets</b> bei Veranstaltungen in der Stadt Fulda ( <i>Maßnahme</i> )	Kap. 6.11
	Einführung von <b>Angeboten für bestimmte Personengruppen</b> in der Stadt Fulda, vor allem JobTicket bzw. Firmenrabatt ( <i>Maßnahme</i> )	
	Einführung einer <b>einheitlichen Tarifzone für die Stadtregion Fulda mit angrenzenden Kommunen</b> in Abstimmung mit dem RMV ( <i>Prüfauftrag</i> )	
	Einführung eines <b>Kurzstreckentarifs</b> in Abstimmung mit dem RMV ( <i>Prüfauftrag</i> )	
<b>Vertrieb und Marketing</b>	Einführung einer <b>Software zur Buchung und Abrechnung der AST-Fahrten</b> ( <i>Maßnahme</i> )	Kap. 6.12
	Einführung eines <b>Neubürgerpakets</b> ( <i>Maßnahme</i> )	
	Zeitgemäße Weiterentwicklung des <b>Vertriebssystems</b> ( <i>Prüfauftrag</i> )	
	Vorhalten einer zweiten <b>Mobilitätszentrale am „ZOB“</b> ( <i>Prüfauftrag</i> )	
<b>Schülerverkehr</b>	<b>Effizienzsteigerung im Schülerverkehr</b> durch Schulzeitenstaffelung ( <i>Prüfauftrag</i> )	Kap. 6.13

### 6.3 Vorgaben für das Bedienungskonzept

Das Maßnahmenkonzept der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Fulda gilt für den auf dem Stadtgebiet der Stadt Fulda liegenden Teil des Stadtbusnetzes der Stadtregion Fulda. Basis des Maßnahmenkonzeptes ist das bestehende Liniennetz der Linien 1-9. Für das außerhalb der Stadt Fulda liegende Bedienungsgebiet dieser Linien wurden Vorschläge erarbeitet, die dem Anforderungsprofil des NVP des Landkreises Fulda entsprechen und deren Umsetzung in der Zuständigkeit des Landkreises liegt.

Das bestehende Busangebot weist nachfragegerecht im Kernraum des Planungsgebiets eine höhere Angebotsqualität auf als im Außenbereich. Diese an die Siedlungsstruktur angepasste Abstufung der Bedienung soll auch weiterhin beibehalten werden. Im Außenbereich wird hierbei das bestehende Angebot als Mindestvorgabe beibehalten. Im Kernbereich soll das Angebot zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste verdichtet werden.

### 6.4 Bedienungszeiträume

In der Kombination aus Linienbusverkehr und Anruf-Sammel-Taxi-Bedienung besteht in der Stadt Fulda ein tägliches ÖPNV-Angebot bis in den späten Abend hinein. Lediglich in einigen Nachtstunden ist kein ÖPNV-Angebot vorhanden.

Die Bedienungszeiträume des Busverkehrs sollen so ausgeweitet werden, dass aktuelle Entwicklungen im Mobilitätsverhalten besser berücksichtigt werden. Die Einteilung des Busangebots in eine Hauptverkehrszeit (HVZ) montags bis samstags tagsüber und eine Schwachverkehrszeit (SVZ) abends und an Sonntagen soll beibehalten werden.

Für eine Anpassung der HVZ an die verlängerten Ladenöffnungszeiten soll der Zeitraum der HVZ montags bis freitags bis 20.00 Uhr und samstags bis ca. 19.00 Uhr<sup>18</sup> verlängert werden. In diesen Zeiträumen können dann alle Stadtteile mit Linienbusfahrten erreicht werden.

In der SVZ soll eine stärkere Ausrichtung des Busverkehrs auf das SPNV-Angebot vorgenommen werden. Bis 23 Uhr werden die einzelnen SPNV-Linien bedient, so dass eine tägliche Ausweitung des Linienbusverkehrs in der SVZ bis 23.30 Uhr vorgenommen werden soll. Zur Berücksichtigung des Freizeitverkehrs am Wochenende soll der Linienbusverkehr bis zur letzten Zugankunft aus Frankfurt um derzeit

---

<sup>18</sup> jeweils bezogen auf die Abfahrtszeit an der Haltestelle Stadtschloss

0.49 Uhr ausgeweitet werden. Am Sonntagmorgen sollen die Fuldaer Innenstadt und der Bahnhof ab 8.30 Uhr mit Linienbusfahrten aus den Stadtbereichen und Stadtteilen erreichbar sein. Kleinere Stadtteile werden in der SVZ wie im Bestand mit AST-Fahrten bedient (vgl. Kapitel 6.5.1). Beim Übergang von HVZ zu SVZ sollen generell keine Bedienungslücken größer 30 Minuten entstehen.

Zur Bedienung von Schichtwechselzeiten großer Betriebe oder Gewerbegebiete soll die Durchführung ergänzender Linienbusfahrten außerhalb der genannten Bedienzeiträume geprüft werden.

Außerhalb der genannten Bedienzeiträume des Linienbusverkehrs der HVZ und SVZ soll das bestehende AST-Angebot beibehalten werden. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob ein täglicher Nachtverkehr mit AST-Fahrten im Stadtgebiet angeboten werden kann.

	Hauptverkehrszeit	Schwachverkehrszeit	
Mo-Fr	5.30 - 20.00 Uhr	20.00 - 23.30 Uhr	Fr bis 1.30 Uhr
Sa	9.30 - 19.00 Uhr	7.30 - 9.30 Uhr	19.00 - 1.30 Uhr
So		8.30 - 23.30 Uhr	

Tabelle 10 Bedienzeiträume des Linienbusverkehrs  
(Zeitangaben beziehen sich auf Ankunft / Abfahrt am Stadtschloss)

## 6.5 Rahmenkonzeption Hauptverkehrszeit

Die parallele Fortschreibung des NVP mit der VEP-Bearbeitung sowie die zahlreichen Anforderungen aus dem NVP des Landkreises Fulda geben den Anlass für eine längerfristig wirkende Weiterentwicklung des Busangebots. Die heutige Erschließungsqualität wird vollständig beibehalten. Das Angebot wird gemäß Anforderungsprofil stärker nachfragegerecht strukturiert, so dass in den einwohnerstärkeren Stadtbereichen/Stadtteilen eine Verdichtung vorgenommen wird, und in den kleineren Stadtteilen ein stündliches Angebot die Grundversorgung darstellt.

Für eine wirtschaftliche Gestaltung eines attraktiven Liniennetzes mit einem höheren Anteil an 15-Minuten-Takten nutzt die Rahmenkonzeption folgende Grundlagen:

- Stärkere Verzahnung von Stadt- und Regionalbusverkehr innerhalb der Stadtregion
- Stärkere Nutzung des Potenzials parallel verlaufender Stadtbuslinien



- Verkürzung von Reisezeiten und Umlaufzeiten durch eine prinzipielle Aufgabe des Rendezvous-Systems am Stadtschloss.

### Stärkere Verzahnung von Stadt- und Regionalbusverkehr

Der Kernbereich der Stadtregion, insbesondere die Kernorte der Gemeinden Petersberg und Künzell, wird sowohl von Linien des Stadtbusverkehrs als auch des Regionalbusverkehrs bedient. Das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans für den Landkreis Fulda (ohne Stadt Fulda) verfolgt zwei Ziele:

- In nachfragestarken Teilen der Stadtregion Verdichtung des Busangebots durch zeitliche Abstimmung von Stadtbus- und Regionalbuslinien
- In nachfrageschwächeren Teilen der Stadtregion Einstellung paralleler Angebote von Stadtbus- und Regionalbuslinien.

Der NVP des Landkreises Fulda enthält hierzu folgende Maßnahmen:

- Verdichtung des Busangebots auf einen 15-Minuten-Takt im Kernbereich der Gemeinden Künzell und Petersberg durch zeitliche Abstimmung von Stadtbus- und Regionalbuslinien
- Einstellung des Stadtbusangebots auf den Abschnitten Klinikum – Künzell Mitte (Ausschließliche Bedienung durch den Regionalbus im 30-Minuten-Takt), Künzell-Bachrain – Künzell-Pilgerzell (Ausschließliche Bedienung durch den Regionalbus im 30-60-Minuten-Takt) und Klinikum – Petersberg Mitte (Ersatz durch Umsteigeverbindungen)
- Neueinrichtung einer Stadtbusverbindung zwischen Edelzell und Künzell-Pilgerzell.

Die Verzahnung der Angebote im Stadt- und Regionalbusverkehr führt zu einer weitreichenden Änderung des Liniennetzes im östlichen Teil der Stadtregion. Es entfällt insbesondere ein Teil der bestehenden Nachfrage auf den Linien entlang der Pacelliallee.

Linie	Bestand	Vorschlag LNG	Vorschlag Stadt Fulda
1	Aschenberg - Künzell Mitte	Aschenberg - <b>Stadt-schloss</b>	Aschenberg – <b>Ziehers Süd</b>
2		Keine Änderung	
3		Keine Änderung	
4	Oberrode / Malkes - Kohlhaus - Edelzell	Oberrode / Malkes - <b>Kreuzbergstraße - Edelzell - Pilgerzell</b>	Oberrode / Malkes - Kohlhaus - Edelzell - <b>Pilgerzell</b>
5	Giesel / Fulda-Galerie - Pilgerzell	Giesel / Fulda-Galerie - <b>Künzell Mitte</b>	Giesel / Fulda-Galerie - <b>Künzell Mitte</b>
6		Keine Änderung	
7		Keine Änderung	
8	Niesig - Petersberg Ost	Niesig – <b>Petersberg Mitte – Petersberg Ost (nur HVZ) – Rauschenberg</b>	Niesig – <b>Petersberg Mitte – Petersberg Ost (nur HVZ) – Rauschenberg</b>
9	Rauschenberg - Ziehers Nord - Klinikum - Rauschenberg	Rauschenberg - Ziehers Nord - <b>Stadt-schloss</b>	Rauschenberg - Ziehers Nord - <b>Stadt-schloss</b>

Tabelle 11 Anpassungsbedarf durch den NVP des Landkreises Fulda

### Stärkere Nutzung des Potenzials parallel verlaufender Stadtbuslinien

Für weite Teile des Kernbereichs der Stadtregion wird ein Stadtbusangebot im 15-Minuten-Takt angestrebt. Die Siedlungsstruktur erschwert jedoch auch in den innenstadtnahen Stadtbereichen/Stadtteilen die wirtschaftliche Bedienung längerer Strecken im 15-Minuten-Takt, da die Siedlungsdichte zum Teil gering ist, z. B. in den Hanggebieten des Aschenbergs.

Neben der Neueinrichtung von zusätzlichen Linienfahrten bietet daher eine stärkere Vertaktung der bestehenden Linien ein Potenzial für die Bedienung zusätzlicher Stadtbereiche im 15-Minuten-Takt. Im bestehenden Liniennetz verlaufen oftmals mehrere Linien im 30-Minuten-Takt über längere Strecken parallel, bilden aber nur

teilweise einen echten 15-Minuten-Takt. Abweichungen ergeben sich im Wesentlichen durch unterschiedliche Umlaufzeiten und unterschiedliche Linienwege auf Teilabschnitten.

Um bestehende parallel laufende Linien zu einem durchgängigen 15-Minuten-Takt zu überlagern, stellt sich in vielen Fällen die Frage, ob die Erschließungsqualität zu Gunsten der Taktverdichtung eingeschränkt werden soll, bspw. indem Schleifenfahrten einzelner Linien aufgegeben werden, oder ob die Zielsetzung möglichst durchgängiger Achsen mit 15-Minuten-Takt zu Gunsten einer besseren Erschließungsqualität teilweise aufgegeben werden soll. Die Angebotskonzeption enthält daher neben durchgängigen Achsen im 15-Minuten-Takt Streckenkorridore, auf denen der 15-Minuten-Takt nur für einzelne Haltestellen gilt und Bereiche mit geringerer Nachfrage alle 30-Minuten bedient werden.

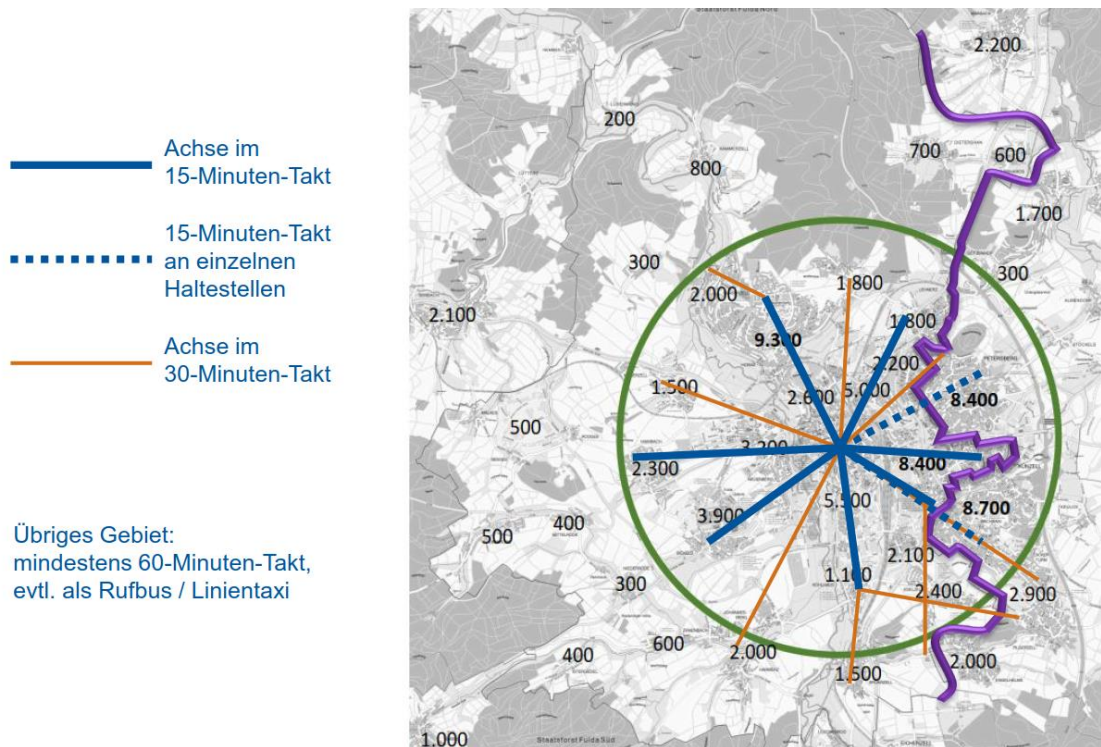


Bild 9 Rahmenkonzeption Hauptverkehrszeit

### Aufweichung des Rendezvous-Systems

Die Anpassung der Stadtbushahrzeiten an die Fahrzeiten des Regionalbusverkehrs führt zu einer Verschiebung der Abfahrtszeiten aller betroffenen Linien um rund 7 Minuten. Das heutige Anschlussystem zu den Minuten 00, 15, 30 und 45 kann dann nicht mehr aufrechterhalten werden. Das Rendezvous-System wird daher auf-



geweicht, um Reisezeiten zu verkürzen und eine flexiblere Gestaltung der Fahrzeiten zu ermöglichen:

- Alle Linien, die am ZOB auf die Regionalbuslinien abgestimmt werden, erreichen das Stadtschloss weiterhin etwa zeitlich, ca. zu den Minuten 07 / 22 / 37 / 52.
- Die übrigen Linien sind an diese Abfahrtszeiten nicht gebunden und können in anderen Zeitlagen abfahren, wenn hierdurch z. B. Anschlüsse an anderen Haltestellen hergestellt werden können oder eine flexiblere Umlaufgestaltung ermöglicht wird.
- Die Standzeiten am Stadtschloss sollen inkl. rechnerischer Pufferzeiten auf maximal drei Minuten beschränkt werden. Knappe Anschlüsse sollen ggf. durch einzelfallbezogene Wartezeitregelungen gesichert werden. Für einzelne Linien mit regelmäßigem und hohem Störungspotenzial, z. B. auf der Künzeller Straße, oder bei Ringlinien können zusätzliche Pufferzeiten am Stadtschloss berücksichtigt werden, wenn eine generelle Berücksichtigung der längeren Fahrzeit im Streckenverlauf nicht zielführend ist. Im Übrigen erfolgt der Ausgleich von Verspätungen über die Wendezeiten an der Endhaltestelle.

Mit der Aufgabe des Rendezvous-Systems soll eine Verkürzung von Reisezeiten durch die Abstimmung der Abfahrtszeiten an weiteren Umsteigepunkten außerhalb der Innenstadt angestrebt werden. Diese sind z. B.:

- ZOB
- Weimarer Straße
- Horas Zentrum
- Zentralfriedhof
- Ronsbachstraße
- Edelzell Mitte (Chattenstraße, Hohenlohestraße)
- Westfriedhof

#### 6.5.1 Rahmenkonzeption Schwachverkehrszeit

Das Angebot in der Schwachverkehrszeit soll weitgehend dem Liniennetz am Tag entsprechen, wird aber nachfragegerecht ausgedünnt. In der Schwachverkehrszeit wird das Rendezvous-System am Stadtschloss beibehalten. Zur Verkürzung der Reisezeiten, insbesondere vom und zum Bahnhof, sollen die Standzeiten am Stadtschloss inkl. rechnerischer Pufferzeiten auf maximal drei Minuten beschränkt werden. Eine zusätzliche Anschlusszeit zur vollen Stunde ermöglicht die Verdichtung

nachfragestarker Achsen auf einen 30-Minuten-Takt sowie eine verbesserte Abstimmung mit dem Schienenverkehr<sup>19</sup>.

Für das Liniennetz in der SVZ gelten folgende Bedingungen:

- Das Liniennetz soll im Wesentlichen dem Liniennetz der HVZ entsprechen, es sind aber Abweichungen gegenüber der Linienführung der Tageslinien in der HVZ möglich. Es ist insbesondere nicht erforderlich, Einzelhandels- und Gewerbestandorte im Taktverkehr zu bedienen.
- Im Bedienungsgebiet außerhalb der Stadtgrenze von Fulda sind gemäß den Vorgaben des NVP des Landkreises Fulda die Linien in den Kernorten von Künzell und Petersberg sowie nach Künzell-Engelhelms im 60-Minuten-Takt zu bedienen. Großenlüder-Bimbach ist gemäß dem aktuellen Angebot zu bedienen.
- Für Stadtteile mit weniger als 1.000 Einwohnern wird die Bedienung im AST-Verkehr beibehalten.
- Ein 30-Minuten-Takt soll mindestens auf den Strecken bzw. den Korridoren Stadtschloss – Horas – Aschenberg, Stadtschloss – Lehnerz, Stadtschloss – Klinikum – Ziehers Süd, Stadtschloss – Ronsbachstraße, Stadtschloss - Fulda-Galerie und Stadtschloss – Haimbach angestrebt werden. Für die Kernbereiche von Künzell-Mitte und Petersberg-Mitte soll analog zur HVZ eine Vertaktung mit den Regionalbuslinien 20 und 35 angestrebt werden. Eine Verdichtung der genannten Strecken bzw. Korridore auf einen 30-Minuten-Takt ist zumindest an Sonntagen von ca. 11 Uhr bis 19 Uhr anzustreben.

### 6.5.2 Planungslinien

Auf der Basis der Rahmenkonzeption wurden Planungslinien entwickelt und ein Rahmenfahrplan erstellt. Alle Planungslinien werden als Radiallinien zwischen Stadtschloss und den jeweiligen Endstationen dargestellt. Sie bestehen in der Regel aus der Kombination mehrerer Einzellinien, die gemeinsam ein vertaktetes Angebot bilden. Zur Reduzierung von Umstiegen und aus betrieblichen Gründen sollen zwei Planungslinien zu Durchmesserlinien verbunden werden. Bei der Bildung der Durchmesserlinien ist zu beachten, dass alle Linien über den ZOB führen sollen.

---

<sup>19</sup> Eine Abfahrtszeit zu den Minuten 00 und 30 am Stadtschloss ist für die meisten fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten am Bahnhof passend. Für die Anschlussaufnahme vom RE aus Frankfurt ist die Übergangszeit in Richtung Stadtschloss knapp, hier ist ggf. eine ergänzende Anschlusssicherung im Verspätungsfall erforderlich.

Wird eine Planungslinie, die nicht über den ZOB verläuft, als Radiallinie beibehalten, ist ihr innerstädtischer Endpunkt an den ZOB zu verlegen.

Die Linienführung in der Innenstadt ist im Rahmen der Liniendurchbindungen zu konkretisieren. Eine verstärkte Bedienung des Universitätsplatzes soll in der HVZ durch eine Linienführung Stadtschloss – Universitätsplatz – Marienschule / Peterstor - ZOB in beiden Richtungen mindestens im 15-Minuten-Takt hergestellt werden.

Für die Nummerierung der Buslinien im Stadtbusnetz stehen die Nummern 1 bis 19 zur Verfügung, die Nummern 20-99 sind dem Regionalbus vorbehalten. Die Nummerierung mit Buchstaben (z. B. 2B, 5A) soll zukünftig nicht mehr verwendet werden. Für Ergänzungslinien sollten die jeweiligen 10er-Nummern verwendet werden, also Ergänzungslinie zur Linie 2 = Linie 12. Beide Fahrtrichtungen einer Linie sollen dieselbe Nummer aufweisen, dies soll auch für Ringlinien gelten, wenn es betrieblich sinnvoll machbar ist.

Die Steckbriefe der einzelnen Planungslinien mit Angaben zur Bedienungshäufigkeit enthält Anlage 6.1. Die Linienwege der Planungslinien mit allen Haltestellen sind in den Plänen 6.1 bis 6.3 dargestellt, die Erschließungsqualität im Zielnetz zeigen die Pläne 6.4 und 6.5, die Bedienungshäufigkeit im Zielnetz zeigen die Pläne 6.6 und 6.7.

Dem Zielnetz liegt die Entwicklung eines konkreten Rahmenfahrplans zu Grunde. Grundsätzlich kann jede Teillinie einer Planungslinie auch einzeln eingeführt werden, allerdings können bei jedem Umsetzungszwischenschritt unterschiedliche Liniendurchbindungen und Fahrplanlagen die Folge sein, deren Fahrpläne für die einzelnen Zwischenstände erstellt werden müssen. Weitergehende Hinweise zur schrittweisen Umsetzung des Zielnetzes werden bei den einzelnen Planungslinien und in Kapitel 6.5.3 dargestellt.



Planungslinie	Teillinie		Takt HVZ	Takt SVZ
A Horas	A1	Aschenberg Nord - Stadtschloss	30	60
	A2	Aschenberg West - Stadtschloss	30	-
	A3	Lüdermünd - Stadtschloss	60	AST
	A4	Gläserzell – Aschenberg West - Stadtschloss	-	60
B Frauenberg	B1	Niesig – Stadtschloss	30	60
	B2	Aschenberg Nord - Stadtschloss	30	-
	B3	Aschenbergplatz - Stadtschloss	-	60
C Lehnerz	C1	Marbach – Stadtschloss	60	AST
	C2	Bernhards – Stadtschloss	60	AST
	C3	Gewerbegebiet Lehnerz – Stadtschloss	30	-
	C4	Lehnerz – Stadtschloss	-	30
D Petersberg	D1	Petersberg Nord – Stadtschloss	30	60
	D2	Ziehers Nord – Stadtschloss	30	60
	D3	Stadtschloss – Petersberg Nord		60
E Ziehers Süd	E1	Ziehers Süd – Stadtschloss	30	60
	E2	St.-Johannes-Kirche – Stadtschloss	30	60
F Künzell	F1	Künzell – Stadtschloss	30	60
	F2	Engelhelms – Stadtschloss	30	60
G Kohlhaus	G1	Bronnzell – Stadtschloss	30	60
	G2	Pilgerzell – Edelize – Stadtschloss	30	60
H Johannesberg	H1	Istergiesel - Stadtschloss	60	AST
	H2	Johannesberg - Stadtschloss	60	60
I Fulda-Galerie	I1	Fulda-Galerie – Stadtschloss	30	60
	I2	Fulda-Galerie – Sickels – Stadtschloss	30	60
	I3	Giesel – Stadtschloss	60	AST

J Haimbach	J1	Oberrode – Stadtschloss	60	AST
	J2	Malkes – Stadtschloss	60	AST
	J3	Haimbach – Stadtschloss	60	30
K Maberzell	K1	Bimbach – Stadtschloss	60	120
	K2	Trätzhof – Stadtschloss	60	AST
	K3	Maberzell – Stadtschloss	-	120

Tabelle 12 Linienübersicht Angebotskonzeption

### Planungslinie A Aschenberg – Stadtschloss, Lüdermünd – Stadtschloss

*Linie A1 Aschenberg Nord – Aschenbergplatz – König-Konrad-Straße – Horaser Weg – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Linie A2 Aschenberg West – Aschenbergplatz – Wiener Straße – Horaser Weg – Stadtschloss (nur HVZ)*

*Linie A3 Lüdermünd – Gläserzell – Gerhart-Hauptmann-Straße – Schlitzer Straße - Horaser Weg – Stadtschloss (nur HVZ)*

*Linie A4 Gläserzell – Aschenberg West – Aschenbergplatz – Wiener Straße – Horaser Weg – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung Lüdermünd – Schlitzer Straße – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Im Einzugsgebiet der Planungsline A leben ca. 20% der Einwohner Fuldas. Aufgaben der Planungsline A sind die Erschließung des großen Wohngebiets Aschenberg / Horas / Gläserzell, das neben dem verdichtet bebauten Aschenbergplateau zahlreiche Hanggebiete mit Einfamilienhausbebauung umfasst. Hinzu kommt die Bedienung der Stadtteile Kämmerzell und Lüdermünd.

Große Teile des Einzugsgebiets der Planungsline haben einen hohen Altersdurchschnitt der Einwohner. Aufgabe ist es daher, eine möglichst hohe Flächenerschließung mit kurzen Zugangswegen zu gewährleisten. Durch die großflächigen Hanggebiete sind bei der Fahrt zum Aschenbergplateau mehrere unterschiedliche Linienwege zu berücksichtigen.

### Angebotskonzeption Aschenbergplateau und östliche Hanggebiete

Eine Verdichtung des Angebots auf den einzelnen Linienwegen über den Aschenberg auf einen echten 30-Minuten-Takt ist nur mit zusätzlichen Fahrten möglich, wenn die bestehende Feinerschließung der Hanggebiete nicht aufgegeben werden soll. In der Angebotskonzeption wird zudem die ringförmige Erschließung des Aschenbergs zumindest in der HVZ aufgegeben.

Nachfrageschwerpunkt im Einzugsgebiet der Planungslinie A ist ein Korridor von Horas Zentrum über die Steingrube und das Umfeld der Wiener Straße zum Aschenbergplateau. In diesem Stadtbereich leben rund 10.000 Einwohner. Für diesen Korridor enthält die Angebotskonzeption eine Bedienung im 15-Minuten-Takt auf direktem Weg zum Stadtschloss.

Für eine gute Flächenerschließung am östlichen Aschenberg verläuft die Linienführung zwischen Horas Zentrum und Adenauerstraße wechselweise über die Wiener Straße und die König-Konrad-Straße. Damit besteht an den Haltestellen in diesen Straßen jeweils eine schnelle Fahrtmöglichkeit zum Stadtschloss im 30-Minuten-Takt. Der zentrale Bereich um die Haltestellen Aschenbergplatz und Adenauerstraße wird im gemeinsamen 15-Minuten-Takt bedient.

Das Wohngebiet an der Pozzistraße wird durch die Linie A1 im 30-Minuten-Takt bedient, hinzu kommt eine ergänzende Bedienung durch die Teillinie B2 der Planungslinie B. Die Angebotskonzeption legt in der HVZ für die Linien A1 und B2 an der Pozzistraße einen Linienwechsel zu Grunde. In der SVZ ist dieser Linienwechsel nach einer ersten Einschätzung auf der Grundlage des Rahmenfahrplans nicht sinnvoll, so dass Linie A1 in der SVZ an der Haltestelle Pozzistraße endet und eine Wendemöglichkeit benötigt.

Die Ausweitung des Angebots zum Aschenbergplateau kann schrittweise erfolgen. In einer ersten Umsetzungsstufe könnte auf die Teillinie A1 verzichtet werden und stattdessen die Linie 1 in ihrer heutigen Form mit Ringführung über Einhardstraße und König-Konrad-Straße – allerdings unter zusätzlicher Einbeziehung der Pozzistraße – beibehalten werden (vgl. Linie B2).



### Angebotskonzeption Hanggebiete Aschenberg West und Gläserzell

Durch die Aufgabe der Ringlinie am Aschenberg entfällt die Linienführung über Straßburger Straße und Brüsseler Straße. Die westlichen Hanggebiete erhalten daher ein verändertes Bedienungskonzept:

- Das Wohngebiet an der Brüsseler Straße wird in der HVZ durch die Linie A2 im 30-Minuten-Takt bedient, in der SVZ durch die Linie A4 im 60-Minuten-Takt. Die Verbindung zum Stadtschloss erfolgt dabei immer über den Aschenbergplatz und die Wiener Straße.
- Der Bereich „An der Liede“ wird mit den Linien A3 und 591 im 30-Minuten-Takt bedient.
- Die Haltestelle „Aachener Straße“ wird von der Linie A3 im 60-Minuten-Takt bedient.

Für die westlichen Hanggebiete entfällt mit dem geänderten Bedienungskonzept die direkte Verbindung von der Brüsseler Straße über die Schlitzer Straße zum Stadtschloss. Die zukünftig im 30-Minuten-Takt bediente Verbindung von der Brüsseler Straße über die Wiener Straße zum Stadtschloss wird in der Angebotskonzeption jedoch so stark beschleunigt, dass sich hierdurch keine Fahrzeitverlängerung gegenüber der bisherigen Direktverbindung über die Schlitzer Straße ergibt.

In der Angebotskonzeption entfällt zudem die direkte Fahrmöglichkeit aus dem Bereich „An der Liede“ und „Aachener Straße“ zum Aschenbergplateau. Es ist zukünftig ein Umstieg an der Haltestelle Horas Zentrum erforderlich. Vor dem Hintergrund der geringen Ein- und Aussteigerzahl an den Haltestellen „Schlitzer Straße“, „An der Liede“ und „Aachener Straße“ ist dies vertretbar.

Für den Stadtteil Gläserzell ist nach dem Anforderungsprofil in der HVZ ein 30-Minuten-Takt vorzusehen. Die Angebotskonzeption enthält daher ergänzend zum 60-Minuten-Takt der Linie 591 eine Bedienung mit der Teillinie A3, einer Verdichtung der bestehenden Linie 2A. Die Hanggebiete an der Gerhart-Hauptmann-Straße und Hubertusstraße werden im 60-Minuten-Takt bedient, im Ortskern von Gläserzell wird die Linie A3 durch die Linie 591 zu einem angenäherten 30-Minuten-Takt ergänzt.

Linie A3 wird in der SVZ durch die Linie A4 über Aschenbergplatz und Brüsseler Straße nach Gläserzell (Hubertusstraße) ersetzt. Die Bereiche „Schlitzer Straße / An der Liede“ und „Aachener Straße“ werden in der SVZ über die Haltestellen „Horas Zentrum“, „Schannatstraße“ und „Luxemburger Straße“ (Linien A1 und A2) größtenteils erschlossen, eine zusätzliche Feinerschließung bieten AST-Fahrten. Optional wäre eine Bedienung auch in der SVZ mit Busfahrten der Teillinie A3 möglich, dies kann als eigenständige Maßnahme zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

### Angebotskonzeption Kämmerzell, Lüdermünd

Die Stadtteile Kämmerzell und Lüdermünd werden montags bis freitags in der HVZ von der Regionalbuslinie 591 bedient. Gemäß dem Anforderungsprofil ist für die beiden Stadtteile eine Bedienung in der HVZ im 60-Minuten-Takt und in der SVZ mit AST-Fahrten ausreichend. Wie im Bestand ist eine ergänzende Busbedienung in der HVZ an Samstagen erforderlich, da die Linie 591 samstags nicht bedient wird. Die Angebotskonzeption enthält eine Verdichtung der Fahrtenhäufigkeit in der HVZ an Samstagen auf einen 60-Minuten-Takt und Führung aller Fahrten über die Gerhart-Hauptmann-Straße und Gläserzell Hubertusstraße. Darüber hinaus enthält das Zielnetz einen zusätzlichen 60-Minuten-Takt der Linie A3 montags bis freitags in der HVZ. In der SVZ werden die Stadtteile Kämmerzell und Lüdermünd mit AST-Fahrten bedient. Optional wäre eine Bedienung auch in der SVZ mit Busfahrten der Teillinie A3 möglich, dies kann als eigenständige Maßnahme zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

Die Linienführung der Planungslinie A verläuft in der Innenstadt über das Paulustor zum Stadtschloss. Optional ist eine Linienführung der Linie A1 und/oder A2 über Weimarer Straße und Abtstor möglich. Hierdurch könnte ein zusätzlicher Anschluss an die Planungslinie J (Haimbach) hergestellt werden.

### Planungslinie B Niesig / Aschenberg – Frauenberg – Stadtschloss

*Linie B1 Niesig – Gerloser Weg – Adalbertstraße – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Linie B2 Aschenberg Nord – Aschenbergplatz – Einhardstraße – Mackenrodtstraße – Adalbertstraße – Stadtschloss (nur HVZ)*

*Linie B3 Aschenbergplatz – Einhardstraße / König-Konrad-Straße – Mackenrodtstraße – Adalbertstraße – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Die Anbindung des Stadtteils Niesig und der Gewerbeflächen am Gerloser Weg an die Innenstadt werden in der Angebotskonzeption mit direkter Verbindung über Frauenberg zum Stadtschloss beschleunigt. Eine Anbindung des Stadtteils Niesig an Horas und den Aschenberg erfolgt mit einem Umstieg am Eisweiher. Der Stadtteil Frauenberg mit dem Herz-Jesu-Krankenhaus wird durch die geänderte Linienführung nach Niesig im 15-Minuten-Takt bedient.

Mit der Linie B2 zum Aschenberg wird ergänzend zur Planungslinie A das Wohngebiet im Umfeld der Einhardstraße erschlossen. Hierdurch kann in der HVZ generell

auf die Schleifenfahrten am Aschenberg verzichtet werden. In einem Zwischenschritt kann auf der Linie B2 die bestehende Schleifenfahrt über Einhardstraße und König-Konrad-Straße – allerdings unter zusätzlicher Einbeziehung der Pozzistraße – beibehalten werden, wenn die Teillinie A1 der Planungslinie A nicht eingerichtet wird.

Die Angebotskonzeption legt in der HVZ für die Linien A1 und B2 einen Linienwechsel an der Pozzistraße zu Grunde. In der SVZ ist dieser Linienwechsel nach einer ersten Einschätzung auf der Grundlage des Rahmenfahrplans nicht sinnvoll, so dass bei der Linie B3 in der SVZ die heutige Schleifenfahrt der Linie 1 beibehalten wird.

Die Linienführung der Planungslinie B in der Innenstadt verläuft über das Paulustor zum Stadtschloss.

### **Planungslinie C (Marbach / Bernhards -) Lehnerz – Stadtschloss**

*Linie C1 Marbach – Lehnerz – Hochschule – ZOB – Stadtschloss (nur HVZ)*

*Linie C2 Bernhards – Lehnerz – Hochschule – ZOB – Stadtschloss (nur HVZ)*

*Linie C3 Gewerbegebiet Lehnerz – Hochschule – ZOB – Stadtschloss (nur HVZ Mo-Fr)*

*Linie C4 Lehnerz – Hochschule – ZOB – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung Bernhards – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Die Planungslinie C entspricht im Wesentlichen dem Nordteil der heutigen Linie 6. Das Angebot auf der Leipziger Straße wird bis zur Daimler-Benz-Straße zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet, hierfür sollen nach Möglichkeit die bestehenden Verstärkerfahrten zur Hochschule einbezogen und in das Gewerbegebiet Lehnerz verlängert werden. Linie C1 soll in Marbach weiterhin den Übergang von und zur Rufbuslinie 74 von / nach Hünfeld herstellen.

Die Linienführung der Planungslinie C verläuft in der Innenstadt vom ZOB über den Universitätsplatz zum Stadtschloss. Alternativ ist die direkte Linienführung zwischen ZOB und Stadtschloss möglich, insbesondere wenn die längere Fahrzeit über Universitätsplatz die Umlaufbildung erschwert.



## **Planungslinie D Ringlinie Petersberg – Ziehers Nord / Petersberg Mitte – Stadtschloss**

*Linie D1 Petersberg Rauschenberg – Petersberg Mitte – Petersberg Ost – Marianum – ZOB – Stadtschloss (nur HVZ)*

*Linie D2 Petersberg Rauschenberg – Goerdelerstraße – Magdeburger Straße – ZOB – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Linie D3 Petersberg Rauschenberg – Petersberg Mitte – Marianum – ZOB – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Planungslinie D umfasst die geplanten Änderungen der Linien 8 und 9 entsprechend der Maßnahmenkonzeption des Landkreises Fulda. Der Linienweg Stadtschloss – Klinikum – Petersberg Mitte entfällt, dafür wird die heutige Linie 8 von Petersberg Ost über Petersberg Mitte nach Petersberg Nord verlängert. Die Linien D1 bzw. D3 und D2 sollen am Rauschenberg nach Möglichkeit miteinander verknüpft werden, so dass beide Linien betrieblich eine Ringlinie ohne längere Standzeiten an der Endstation bilden<sup>20</sup>. Die Fahrzeiten der Planungslinie D werden in der HVZ so gestaltet, dass Linie D1 mit den Regionalbuslinien 20-22 für Petersberg Mitte einen angenäherten 15-Minuten-Takt bildet.

Der Linienweg Stadtschloss – Marianum – Petersberg Mitte wird durch die Linie D3 zukünftig auch in der SVZ bedient.

Die Linienführung der Planungslinie D verläuft in der Innenstadt vom ZOB über den Universitätsplatz zum Stadtschloss. Alternativ ist die direkte Linienführung zwischen ZOB und Stadtschloss möglich, insbesondere wenn die längere Fahrzeit über Universitätsplatz die Umlaufbildung erschwert.

---

<sup>20</sup> Die Machbarkeit einer echten Ringlinie ist im Rahmen des Umsetzungskonzepts auf der Grundlage der möglichen Fahrzeugumläufe und Liniendurchbindungen zu prüfen. Alternativ bildet die Haltestelle Rauschenberg wie im Bestand die Endstation beider Linien.

## **Planungslinie E Ziehers Süd – Stadtschloss**

*Linie E1 Künzell Brandenburger Straße – Klinikum – Künzeller Straße – ZOB – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Linie E2 St.-Johannes-Kirche – Klinikum – Künzeller Höhe – Zentralfriedhof – Künzeller Straße – ZOB – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Mit rund 7.500 Einwohnern ist der Bereich Ostend / Ziehers Süd einer der wichtigsten Siedlungsschwerpunkte in Fulda. Im bestehenden Liniennetz wird die Pacelliallee als zentrale Erschließungsachse von drei Linien bedient, die im Anschluss jeweils das Stadtgebiet verlassen. Nach der Maßnahmenkonzeption des Landkreises Fulda entfallen die Linienführungen vom Klinikum nach Künzell Mitte und Petersberg Nord, so dass die Achse „Pacelliallee“ zukünftig fast vollständig der innerstädtischen Erschließung dienen wird.

Das Busangebot für die Stadtbereiche Ostend und Ziehers Süd wird daher völlig neu konzipiert. Haupterschließung ist die Planungslinie E. Die bisherige Linie 1 wird als Linie E2 ab dem Klinikum zur St.-Johannes-Kirche geführt. Die bisherige Linie 2 wird als Linie E1 ebenfalls über die Künzeller Straße zur St.-Johannes-Kirche geführt. Optional kann die Linie E1 über die Dipperzer Straße ebenfalls zur Brandenburger Straße geführt werden, insbesondere wenn hierdurch betriebliche Vorteile durch Linienwechsel an der Brandenburger Straße erzielt werden können.

Das Angebot im Stadtteil Ostend wird durch die Planungslinie F (Künzell / Engelhelms – Stadtschloss) auf der Straße „Am Kleegarten“ ergänzt.

Die Linienführung der Planungslinie E verläuft in der Innenstadt vom ZOB auf direktem Weg zum Stadtschloss. Zwischen ZOB und Künzeller Straße verläuft der Linienweg über Dalberg/Osthessen-Center. Optional kann Linie E1 über den Linienweg ZOB – Brauhausstraße – Florengasse – Ellerstraße verlaufen. Der bisherige Linienweg Stadtschloss – Universitätsplatz – Brauhausstraße – Florengasse entfällt. Alle bisherigen Schleifenfahrten (Künzeller Höhe und Schillerstraße) werden weiterhin im 30-Minuten-Takt bedient. Die Künzeller Höhe wird zukünftig auch in der SVZ bedient. Die bisherige Verbindung Petersberger Straße – Klinikum der Linie 1 in der SVZ wird zukünftig vom Regionalbus bedient.

### **Planungslinie F Künzell / Engelhelms – Stadtschloss**

*Linie F1 Künzell Mitte – Bachrain – Zentralfriedhof – Am Kleegarten – ZOB – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Linie F2 Engelhelms – Edelzell – Kreuzbergstraße – Zentralfriedhof – Am Kleegarten – ZOB – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Der Verlauf der Linie F1 entspricht im Gemeindegebiet Künzell der Maßnahmenkonzeption des Landkreises Fulda. Die Fahrzeiten der Planungsline G werden so gestaltet, dass die Linie F1 mit den Regionalbuslinien 35 und 36 für Künzell Mitte einen angenäherten 15-Minuten-Takt bildet.

An der Haltestelle „Zentralfriedhof“ ist ein Umstieg zur Planungsline E möglich, an der Haltestelle „Edelzell Hohenlohestraße“ ist ein Umstieg mit kurzen Übergangszeiten (ca. 3 Minuten) zur Planungsline G möglich.

Die Linienführung der Planungsline F verläuft in der Innenstadt vom ZOB auf direktem Weg zum Stadtschloss.

### **Planungslinie G Pilgerzell / Bronnzell – Stadtschloss**

*Linie G1 Bronnzell – Kohlhaus – Frankfurter Straße – Brauhausstraße – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Linie G2 Pilgerzell – Edelzell – Kaiserwiesen – Kohlhaus – Rangstraße – Brauhausstraße – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Die Verlängerung der Linie G2 von Edelzell nach Pilgerzell entspricht der Maßnahmenkonzeption des Landkreises Fulda. Die Fahrzeiten der Planungsline G werden so gestaltet, dass an der Haltestelle „Edelzell Chattenstraße“ ein Umstieg mit kurzen Übergangszeiten (ca. 3 Minuten) zur Planungsline F (Engelhelms – Stadtschloss) möglich ist.

Bei der Anpassung der Planungsline F und G an den Fahrplan der Regionalbuslinien ist die An- und Abfahrt der Linie G2 in Pilgerzell einmal pro Stunde zeitgleich mit der Abfahrt der Regionalbuslinie 36. Es soll daher geprüft werden, ob es ausreichend ist, die Linie G2 nur in der um 30 Minuten versetzten Fahrplanlage bis Pilgerzell zu verlängern und die übrigen Fahrten in Edelzell beginnen und enden zu las-



sen. Auch in der SVZ könnte es ausreichend sein, nur die Fahrten der Linie G2 nach Pilgerzell zu verlängern, die für einen Stundentakt in Pilgerzell erforderlich sind.

### **Planungslinie H Zell – Stadtschloss**

*Linie H1 Istergiesel – Zell – Zirkenbach – Harmerz – Johannesberg – Ronsbachstraße – Mehlerstraße – Weyherer Weg – ZOB – Stadtschloss (nur HVZ)*

*Linie H2 Johannesberg Vereinszentrum – Harmerz – Johannesberg – Ronsbachstraße – Mehlerstraße – Weyherer Weg – ZOB – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung Istergiesel – Zell – Zirkenbach – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Die südwestlichen Stadtteile erhalten eine veränderte Anbindung an das Stadtbusnetz: Istergiesel, Zell, Zirkenbach, Harmerz und Johannesberg werden über den Westring mit der Südstadt verbunden.

In Ergänzung zur Planungsline G (Edelzell / Bronnzell – Stadtschloss) wird eine zusätzliche Verbindung aus der Südstadt über das bisher unerschlossene östliche Gewerbegebiet zum Bahnhof hergestellt. Hierbei wird auch das Gebiet „Weyherer Weg“ angebunden. Im Bereich „Ronsbachstraße“ ist ein Umstieg zur Planungsline G vorzusehen.

Die Linienführung der Planungsline H verläuft in der Innenstadt vom ZOB auf direktem Weg zum Stadtschloss. Zwischen ZOB und Weyherer Weg verläuft der Linienweg über Dalberg/Osthessen-Center. Alternativ wäre auch eine Führung über Brauhausstraße und Florengasse möglich.

## **Planungslinie I (Giesel-) Fulda-Galerie - Stadtschloss**

*Linie I1 Fulda-Galerie – Am Rosengarten – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Linie I2 Fulda-Galerie – Sickels – Stadion – Am Rosengarten – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Linie I3 Giesel – Niederrode – Fulda-Galerie – Haderwaldsiedlung – Weimarer Straße – Stadtschloss (nur HVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung Niederrode – Haderwaldsiedlung – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Die Siedlungsbereiche Fulda-Galerie und Sickels sind auf Grund der Neubaugebiete einer der am stärksten wachsenden Bereiche des Stadtgebiets. Die Angebotskonzeption enthält als vordringliche Maßnahme eine Bedienung der Haltestellen „Westfriedhof“ und „Käthe-Kollwitz-Straße“ durch die heutigen Linien 5A und 5B. Für das Neubaugebiet „Im Pröbelsfeld“ wird eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet.

In Verbindung mit der Umsetzung der Planungslinie H, d. h. der Anbindung des Bereichs Johannesberg / Harmerz über die Südstadt, wird der Bereich Fulda-Galerie / Sickels mit den Linien I1 bis I3 in veränderter Form erschlossen. Die Linien I1 und I2 werden in der Fulda-Galerie miteinander verknüpft, so dass beide Linien betrieblich eine Ringlinie ohne längere Standzeiten an der Endstation bilden. Die Linie nach Giesel nimmt neu den Weg über die Haderwaldsiedlung.

### **Planungslinie J Malkes / Oberrode – Stadtschloss**

*Linie J1 Oberrode – Haimbach – Flemingstraße – Washingtonallee – Kronhofstraße  
Stadtschloss (nur HVZ)*

*Linie J2 Malkes – Haimbach – Flemingstraße – Washingtonallee – Kronhofstraße –  
Stadtschloss – ZOB (nur HVZ)*

*Linie J3 Haimbach – Flemingstraße – Washingtonallee – Kronhofstraße – Stadt-  
schloss (nur HVZ Mo-Fr und SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung Oberrode / Mittelrode / Malkes / Besges / Rodges –  
Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Münsterfeld und Haimbach sind Wachstumsbereiche der Stadt Fulda. Entsprechend dem Anforderungsprofil wird der Stadtteil Haimbach unter Berücksichtigung der zusätzlichen Einwohner durch das Neubaugebiet zukünftig im 15-Minuten-Takt bedient. Hierbei wird die Regionalbuslinie 60 miteinbezogen. Mit der direkten Verbindung über die Langebrückenstraße wird die Verbindung aus den westlichen Stadtteilen zum Stadtschloss beschleunigt.

Linie J3 verstärkt in der HVZ die bisherigen Linien nach Oberrode und Malkes. Es soll geprüft werden, inwieweit diese Linie für eine verbesserte Feinerschließung in Haimbach bzw. für eine Verbindung von Haimbach zur Fulda-Galerie genutzt werden kann.

Die Linienführung in der Innenstadt verläuft über die Kronhofstraße. Optional ist eine Linienführung der Linie J1 bis J3 über Weimarer Straße möglich. Hierdurch könnte ein zusätzlicher Anschluss an die Planungsline A (Horaser Weg) hergestellt werden.



### **Planungslinie K (Bimbach-) Maberzell – Stadtschloss**

*Linie K1 Bimbach – Maberzell – Neuenberg – Am Rosengarten – Stadtschloss (HVZ und SVZ)*

*Linie K2 Trätzhof – Maberzell – Neuenberg – Am Rosengarten – Stadtschloss (nur HVZ)*

*Linie K3 Maberzell – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung Trätzhof – Stadtschloss (nur SVZ)*

*Ergänzende AST-Bedienung im Nachtverkehr an Wochenenden*

Planungslinie K entspricht der bestehenden Linie 3. Entsprechend dem Anforderungsprofil wird der Stadtteil Trätzhof (350 Einwohner) in der HVZ zukünftig im 60-Minuten-Takt bedient.

#### **6.5.3 Umsetzungsstufen**

Auf der Basis des Rahmenfahrplans für das Zielnetz wurde eine schrittweise Vorgehensweise entwickelt (vgl. Tabelle 13).

Die 1. Umsetzungsstufe umfasst Angebotsergänzungen zur Behebung der wichtigsten Mängel bei der Erschließungs- und Bedienungshäufigkeit. In Umsetzungsstufe 1 werden zudem die Betriebszeiten in der HVZ und SVZ ausgeweitet.

Auf den Linien B2 und B3 wird in der 1. Umsetzungsstufe der Linienweg über Pozzistraße in die bestehende Ringlinie 1 integriert. Die Umsetzung der Planungslinie I bedeutet in der 1. Umsetzungsstufe die Bedienung der Haltestellen „Westfriedhof“ und „Käthe-Kollwitz-Straße“ im Westteil der Fulda-Galerie.

Die 2. Umsetzungsstufe enthält die angepassten Linienführungen, die sich auf Grund der Angebotskonzeption im NVP des Landkreises Fulda ergeben und bis Dezember 2019 umzusetzen sind.

Die 3. Umsetzungsstufe umfasst die zusätzlichen Angebote in den Stadtteilen Aschenberg, Fulda-Galerie und Münsterfeld / Haimbach sowie die Umsetzung der Planungslinie H mit einer Anbindung des Bereichs Johannesberg / Harmerz über die Südstadt.

Planungslinie	Teillinie		Ausbaustufe
A Horas	A1	Aschenberg Nord – Stadtschloss	3
	A2	Aschenberg West – Stadtschloss	1
	A3	Lüdermünd – Stadtschloss	1
	A4	Gläserzell – Stadtschloss	1
B Frauenberg	B1	Niesig – Stadtschloss	1
	B2	Aschenberg Nord – Stadtschloss	1 / 3
	B3	Aschenbergplatz – Stadtschloss	1 / 3
C Lehnerz	C1	Marbach – Stadtschloss	1
	C2	Bernhards – Stadtschloss	1
	C3	Gewerbegebiet Lehnerz – Stadtschloss	1
	C4	Lehnerz – Stadtschloss	1
D Petersberg	D1	Petersberg Nord – Stadtschloss	2
	D2	Ziehers Nord – Stadtschloss	2
	D3	Petersberg Nord – Stadtschloss	2
E Ziehers Süd	E1	Brandenburger Straße – Stadtschloss	2
	E2	St.-Johannes-Kirche – Stadtschloss	2
F Künzell	F1	Künzell – Stadtschloss	2
	F2	Engelhelms – Stadtschloss	2
G Kohlhaus	G1	Bronnzell – Stadtschloss	1
	G2	Pilgerzell – Edelize – Stadtschloss	2
H Johannesberg	H1	Istergiesel – Stadtschloss	3
	H2	Johannesberg - Stadtschloss	3
I Fulda-Galerie	I1	Fulda-Galerie – Stadtschloss	1
	I2	Fulda-Galerie – Sickels – Stadtschloss	3
	I3	Giesel – Stadtschloss	3
J Haimbach	J1	Oberrode – Stadtschloss	1
	J2	Malkes – Stadtschloss	1

	J3	Haimbach – Stadtschloss	3
K Maberzell	K1	Bimbach – Stadtschloss	1
	K2	Trätzhof – Stadtschloss	1
	K3	Maberzell – Stadtschloss	1

Tabelle 13 Umsetzungsstufen der Planungslinien

## 6.6 Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung

Die Bedienung kleinerer Stadtteile und nachfrageschwacher Zeiträume mit Anruf-Sammel-Taxis soll auch bei der in Kapitel 6.4 dargestellten Ausweitung der Betriebszeiträume beibehalten werden. Als Einstieg in einen Nachtverkehr für das Stadtgebiet soll die Einführung eines durchgängigen Nachtangebots mit AST-Linien im 60-Minuten-Takt geprüft werden.

Das AST-Angebot soll zukünftig stärker digitalisiert werden. Ziel ist es, auf der Basis einer Software für Buchung, Fahrzeugdisposition und Abrechnung das AST-Angebot für den Fahrgast leichter nutzbar und informativer zu gestalten und dem Verkehrsunternehmen die Abrechnung der Ausgleichszahlungen für die Taxi-Unternehmer zu erleichtern.

In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, ob mit der gewählten Software die Attraktivität des AST-Angebots erhöht werden kann, indem die Linienwege stärker flexibilisiert werden: d. h., dass statt der zahlreichen Einzellinien auf der Grundlage der Voranmeldungen optimierte Routen in größeren Bedienungsgebieten erstellt werden. Hiermit soll der Umsteigebedarf im AST-Netz verringert werden.

## 6.7 Betriebsablauf

Die Umsetzung der in Kapitel 6.5.2 dargestellten Planungslinien erfordert die Erstellung neuer Fahrpläne. Hieraus ergibt sich die Gelegenheit, die Fahrpläne an die aktuelle Verkehrssituation im Straßennetz anzupassen und bei Bedarf geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebsablaufs zu entwickeln.

Durch die Aufgabe des Rendezvous-Systems am Stadtschloss entfallen Standzeiten in der Innenstadt, die bislang zum Abbau von Verspätungen auf der Fahrt in die Innenstadt genutzt werden konnten. Es sind daher insbesondere kompensatorische Maßnahmen auf den Einfallstraßen in die Innenstadt zu prüfen. Zum Ausgleich von entfallenden Pufferzeiten in der Innenstadt sind entsprechende Wendezeiten an den Endhaltestellen vorzusehen.



Die Programme zur flächendeckenden Ausstattung der Lichtsignalanlagen mit Einrichtungen zur Busbeschleunigung sollen fortgesetzt werden. Zudem soll unter Berücksichtigung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans geprüft werden, inwieweit der allgemeine Kfz-Verkehr in Bereichen mit hoher Bedeutung für den Busverkehr reduziert werden kann bzw. Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr durch Sonderinfrastruktur reduziert werden können.

Hierbei ist Folgendes zu beachten:

- Die Beeinflussung der LSA-Programme durch den ÖPNV muss in ein Gesamtkonzept für die Signalsteuerung eingepasst sein, das alle Verkehrsarten umfasst und angemessen berücksichtigt.
- Eine leistungsfähige Abwicklung des MIV ist dabei auch Grundvoraussetzung für eine gute Verkehrsqualität im ÖPNV.
- Vorhandener Straßenraum muss in einem belasteten Straßennetz optimal bewirtschaftet werden, wenn dem ÖPNV zusätzliche Freigabezeiten zur Verfügung gestellt werden sollen. Dazu ist sowohl an den jeweiligen LSA als auch an übergeordneter Steuerungsebene (Verkehrrechner) größtmögliche Flexibilität bei der verkehrsabhängigen Steuerung wie bei der Signalprogrammauswahl erforderlich.

Die Stadt wird zusätzlich in eigener Regie Maßnahmen zur Energieeinsparung (40-V-Technik) und zur weiteren Ausstattung von Fußgängerfurten mit Blindensignalisierung durchführen soweit diese die Voraussetzungen für Fördermittel erfüllen.

Analog zu den bereits ausgeführten Maßnahmen ist eine frühzeitige Abstimmung bei den künftigen Einzelmaßnahmen bzw. noch durchzuführenden Ergänzungsmaßnahmen mit den jeweils betroffenen Straßenbaulastträgern Bund bzw. Land Hessen sowie dem Zuschussgeber erforderlich. Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH als Aufgabenträger für den lokalen Busverkehr im Landkreis Fulda wird in den Abstimmungsprozess miteinbezogen, sofern die Belange ihres Zuständigkeitsbereiches betroffen sind.

An vorfahrtgeregelten Knotenpunkten soll das Einfahren von Bussen aus der Nebenrichtung erleichtert werden. Hierbei soll geprüft werden, ob eine Vollsignalisierung der Knotenpunkte erforderlich oder eine Einfahrt durch Teilsignalisierung („Lückenampel“) möglich ist. Beispielhafter Knotenpunkt ist die Einmündung der Kettelerstraße auf die Haimbacher Straße, an der die bestehende Fußgängersignalanlage als „Lückenampel“ eingesetzt werden könnte.

Störungen im Betriebsablauf sollen – soweit die technische Ausstattung der Haltestellen dies ermöglicht – durch Anzeigetext auf den DFI-Anzeigen und Lautsprecherdurchsagen bekannt gegeben werden. Dies gilt für generelle Störungen, bei

denen mehrere Fahrten betroffen sind (z. B. Unfälle, Streckensperrungen) und hohe Verspätungen oder Fahrtausfälle einzelner Fahrten (z. B. Fahrzeugdefekte).

### 6.8 Haltestellen

Bezüglich der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

#### Aufbau einer Haltestellenkategorisierung (Maßnahme)

Die Haltestellen der Stadt Fulda wurden bisher nicht kategorisiert. Vor allem als Grundlage für eine systematische Weiterentwicklung der Haltestellenausstattung und für die weitere Planung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen soll daher eine Kategorisierung der Haltestellen in Anlehnung an den aktuellen Ansatz des RMV (RMV/rms, 2017) erarbeitet werden (Bild 10).

Lage im Raum	Fahrgast-aufkommen	Verknüpfungsfunktion und bedienende Verkehrsmittel		
		zentrale ÖPNV-Verknüpfungsfunktion (Busbahnhöfe/mind. 3 straßen-/schienengebundene Linien)	Bedienung Schnellbus oder Verknüpfung mit Fern-/Regionalverkehr (Schiene und Bus)	Erschließungsverkehr
Zentrale, nachfragestarke Haltestelle im Stadtgebiet (in OZ, MZ)	hoch	Kategorie A	Kategorie E	
Zentrale Haltestelle <ul style="list-style-type: none"> <li>im Stadtteil</li> <li>in Ortslage sowie</li> </ul> sonstige zentralen Haltestellen	hoch/mittel	Kategorie B	Kategorie F	Kategorie J
Haltestelle mit Sondernutzung außerhalb zentraler Lage (z.B. nahe Krankenhaus, Altenheim, Behinderteneinrichtung, Universität, Schulzentrum, großes Unternehmen, überörtliche Freizeleinrichtung)	hoch/mittel	Kategorie C Unter besonderer Beachtung der relevanten Nutzergruppen	Kategorie G Unter besonderer Beachtung der relevanten Nutzergruppen	Kategorie K Unter besonderer Beachtung der relevanten Nutzergruppen
Streckenhaltestellen innerorts an verkehrswichtigen Straßen, Haupt- bzw. Ausfallstraßen, Sammelstraßen	mittel	Kategorie D	Kategorie H	Kategorie L
Streckenhaltestellen in Wohn- und Erschließungsstraßen	mittel - gering			Kategorie M
Haltestelle außerhalb bebauter Gebiete an Land- und Kreisstraßen	gering/sehr gering		Kategorie I	Kategorie N

Bedeutung für den barrierefreien Ausbau:  hohe Bedeutung  mittlere Bedeutung  geringe Bedeutung

**Bild 10** Systematik des RMV zur Kategorisierung von Haltestellen (Quelle: RMV/rms, 2017)

Wesentliche Kriterien für die Kategorisierung der Haltestellen in Fulda, teilweise konkretisiert zum oben dargestellten RMV-Ansatz, werden somit sein:

- die Lage im Raum / Umfeld (Lage zu ausgewählten Quellen / Zielen: Krankenhaus, Altenheim, Behinderteneinrichtung, Hochschule, Schule, großes Unternehmen, Freizeiteinrichtung, etc.),
- das Fahrgastaufkommen,

- die Verknüpfungsfunktion (Umsteigemöglichkeiten / Anzahl der bedienenden Linien, intermodale Verknüpfung Stadtbus-Bahn, Stadtbus-Regionalbus etc.) sowie
- der Bedienungszeitraum (HVZ und/oder SVZ).

Die weitere Konkretisierung und Priorisierung ist außerhalb dieses NVP zu erarbeiten.

#### Programm für den (weiteren) barrierefreien Ausbau der Haltestellen (Maßnahme)

Es gilt das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit der Haltestellen gemäß der Zielsetzung des § 8 Abs. 3 PBefG zum 01.01.2022 zu erfüllen.

Vor diesem Hintergrund wird die folgende Vorgehensweise verfolgt:

- Ausbau der bis zu 191 (vgl. Tabelle 3, S. 29; abzgl. Ausnahmen, siehe unten) noch umzubauenden Haltestellen bis 2022, soweit im Rahmen der wirtschaftlichen, technischen und personellen Möglichkeiten machbar.<sup>21</sup>
- Herstellung von voraussichtlich 30 zusätzlichen Haltestellen im Rahmen des neuen Liniennetzes
- Ausnahmen (kein Handlungsbedarf):
  - Bedarfshaltestellen,
  - Haltestellen, die nicht im Bestand gesichert sind,
  - Haltestellen, in deren Umfeld keine Barrierefreiheit herstellbar ist
  - und sonstige Haltestellen, die bzw. deren Umfeld derzeit nicht rechtlich veränderbar sind bzw. ist (z.B. auf Grund des Denkmalschutzes, Grunderwerb-schwierigkeiten und Baurechtsverfahren).

Im Zuge von Neubaumaßnahmen oder anstehenden umfassenden Umbaumaßnahmen im Straßenraum sollen grundsätzlich alle Haltestellen, auch bereits barrierefrei hergestellte Haltestellen, unabhängig von Kategorisierung und Priorisierung, ausgebaut bzw. gemäß dem aktuellen Ausbaustandard angepasst bzw. nachgerüstet werden.

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen sind durch die Stadt Fulda konkrete Ausbauprogramme in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat zu erarbeiten bzw. weitere Bauabschnitte zu definieren. Der 8. Bauabschnitt mit neun Haltestellen wird

---

<sup>21</sup> Durch die Umsetzung der in diesem NVP enthaltenen Maßnahmen kann sich die Anzahl der umzubauenden Haltestellen noch ändern; die genaue Anzahl hängt von der weiteren Umsetzungsplanung ab.



in 2018 umgesetzt, der 9. Bauabschnitt mit elf Haltestellen ist zur Förderung in 2018/2019 angemeldet und der 10. Bauabschnitt mit voraussichtlich bis zu 24 Haltestellen ist in Planung für das Jahr 2019/2020. Geplant ist außerdem der Umbau von sechs Haltestellen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen.

Damit verbleiben für die folgenden Bauabschnitte bis zu 141 (abzgl. Ausnahmen) umzubauende Haltestellen ab dem Jahr 2020. Für diese ist eine Priorisierung noch festzulegen, welche sich an der Funktion und Bedeutung der Haltestelle gem. RMV-Ansatz orientiert<sup>22</sup> und außerdem relevante Einrichtungen im Umkreis der Haltestelle (z. B. Krankenhaus, Altenheim, Behinderteneinrichtung etc.) berücksichtigt (Bild 10 sowie Anlage 5.1).

Rückblickend sollte jährlich über den Fortschritt des barrierefreien Ausbaus berichtet werden.

#### Definition der Haltestellenausstattung

Auf der Grundlage der Haltestellenkategorisierung sollen die Ausstattungselemente der einzelnen Haltestellen definiert werden. Hierbei sollen insbesondere die Haltestellen, die überwiegend zum Einstieg genutzt werden, mit Sitzgelegenheiten und Wetterschutz ausgestattet werden. Darüber hinaus sollen Standorte für Bike+Ride-Anlagen definiert werden.

#### Erstellung eines Handlungsprogramms zur Modernisierung der Haltestellenausstattung (Maßnahme)

Es soll ein Umsetzungsprogramm mit Zeitplan erarbeitet werden. Kurzfristig soll hierbei flächendeckend ein zeitgemäßes statisches Fahrgastinformationssystem eingeführt werden. Dieses ist so auszugestalten, dass eine Ergänzung von dynamischer Fahrgastinformation (s. u.) möglich ist. Bei der Modernisierung der übrigen Haltestellenausstattung soll geprüft werden, ob eine Umsetzung im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen sinnvoll ist, oder eine hiervon unabhängige Umsetzung vorgenommen werden soll.

---

<sup>22</sup> Es sollte geprüft werden, ob die Haltestellen der Kategorien D und H gem. RMV-Ansatz aufgrund ihrer Verknüpfungsfunktion nicht nur von mittlerer Bedeutung für den barrierefreien Ausbau sein sollten.

### Erweiterung der Haltestellenausstattung mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI) (Maßnahme)

In einem 1. Bauabschnitt wurden in 2017 die Haltestellen Stadtschloss und ZOB/Bahnhof mit DFI-Anzeigen ausgestattet.

Im Rahmen einer „Konzeption zur Erweiterung der dynamischen Fahrgastinformation an Bushaltestellen in Fulda“ wurde für die Stadt Fulda eine schrittweise Erweiterung der Ausstattung der Haltestellen mit DFI empfohlen und ein Umsetzungskonzept erarbeitet (ZIV, 2017):

- 2. Bauabschnitt: Kernbereich flächendeckend (siehe grüne Fläche in Bild 11).
- 3. Bauabschnitt: Nordost-Südwest-Korridor mit den derzeitigen Linien 4 und 6 (siehe braune Fläche in Bild 11). Unter Berücksichtigung der Fahrgastentwicklungen und der linienbegleitenden Nutzungen stellen sich die heutigen Linien 4 und 6 als klar zu priorisierende Linien heraus. Eine Erweiterung der DFI über den Kernbereich hinaus sollte daher mit den Planungslinien C (Hochschule) und J (Haimbach) beginnen.
- 4. Bauabschnitt: Nordwest-Südost-Korridor mit den derzeitigen Linien 1 und 2 im bevölkerungsreichen Stadtbereich Horas / Aschenberg.
- sowie im Bereich Klinikum West (jeweils hohe Ticketverkäufe) (siehe violette Fläche in Bild 11).

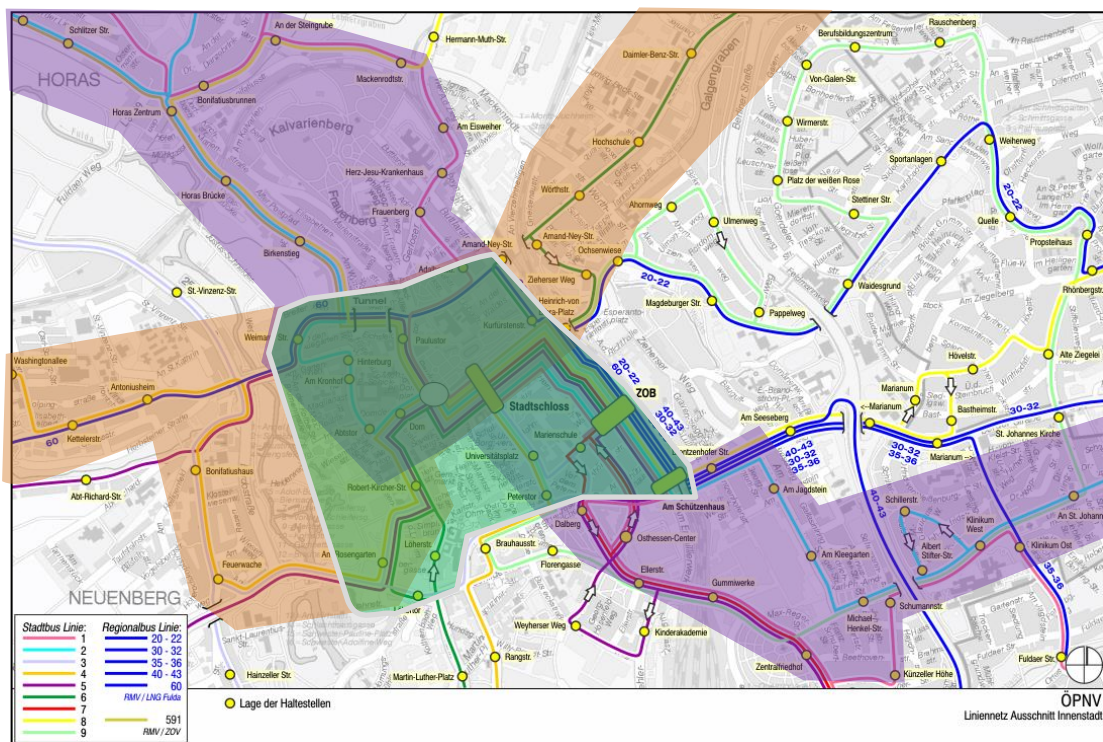


Bild 11 Erweiterungskorridore (Quelle: ZIV GmbH)

### Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes

Angesichts der vorhandenen substanziellen, funktionalen und gestalterischen Schwächen des ICE-Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes sowie einiger zukünftig anstehender Großveranstaltungen (u.a. Hessentag und Landesgartenschau) ist eine zeitnahe Neugestaltung dringend gegeben. Für dieses städtebaulich und verkehrlich sehr bedeutsame Vorhaben wird die Stadt Fulda daher im Jahr 2018 einen Ideenwettbewerb nach der „Richtlinie für Planungswettbewerbe RPW 2013“ ausloben, um konzeptionelle Lösungen für die sehr komplexe Aufgabenstellung erarbeiten zu lassen, um dadurch unterschiedliche Lösungsansätze und -alternativen ausloten zu können.

Mit Hilfe des Ideenwettbewerbs sollen sowohl kurz- und langfristige Lösungen für die Nutzung und Gestaltung des Wettbewerbsgebiets als auch dessen Vernetzung mit den angrenzenden Stadträumen entwickelt werden. Die Bedürfnisse der ÖPNV-Anlagen sind bei der Konzeption unbedingt zu berücksichtigen und einer Optimierung zuzuführen. Die erst kürzlich realisierten Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation sollten bei etwaiger Umgestaltung der Überdachung des ZOB berücksichtigt und ggfls. neu positioniert werden.

## 6.9 Schnittstellen und Intermodalität

Mittelfristig wird der ICE-Bahnhof Fulda die wesentliche Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern in Fulda bilden. Der anstehende Wettbewerb zur Aufwertung des Bahnhofsumfelds trägt dazu bei, diese Funktion zu sichern und auszubauen.

Im Rahmen der Beteiligung zum Nahverkehrsplan wurde der Wunsch nach zusätzlichen Haltepunkten an den Bahnstrecken im Stadtgebiet geäußert. Auch wenn der Schienenverkehr nicht Teil des NVP ist und innerhalb seines Planungszeitraums keine zusätzlichen Haltepunkte zu erwarten sind, sei darauf hingewiesen, dass zusätzliche Zugangsstellen zum Schienenverkehr Reisezeiten verkürzen und das Angebot im öffentlichen Verkehr deutlich verbessern können. Zusätzliche Haltepunkte, z. B. im Bereich Hochschule, Münsterfeld oder Kaiserwiesen wären insbesondere für Einpendler aus dem Umland attraktiv und könnten zusätzliche Schnittstellen zum Busverkehr bilden. Das Potenzial und die Machbarkeit zusätzlicher Haltepunkte soll daher geprüft werden. (Prüfauftrag)



### 6.9.1 Park+Ride (P+R) (Prüfauftrag)

Im Zusammenhang mit der Überschreitung von Grenzwerten beim Schadstoffausstoß kann P+R mit Nutzung des Stadtbusverkehrs ein Instrument sein, die Mobilität im ländlichen Raum zu sichern. Fulda zählt Stand Februar 2018 nicht zu den Städten, in denen Fahrverbote zu erwarten sind, trotzdem soll geprüft werden, inwieweit ein P+R-Angebot geeignet sein kann, den Schadstoffausstoß im Stadtgebiet zu reduzieren, und welche Maßnahmen hierfür erforderlich sind.

### 6.9.2 Bike+Ride (B+R) (Prüfauftrag)

Mit der Herstellung von B+R kann der Einzugsbereich der Bushaltestellen erhöht werden. Im Rahmen der Haltestellenkategorisierung (vgl. Kapitel 6.8) soll geprüft werden, an welchen Haltestellen zusätzlich zum Bahnhof B+R-Anlagen hergestellt werden sollen.

Größere überdachte Radabstellanlagen sollen Standard an wichtigen Bushaltestellen sein, v. a. bei zentralen Haltestellen in Stadtbereichen und Stadtteilen, in denen eine optimale Flächenerschließung mit dem ÖPNV nicht oder nur zeitweise angeboten werden kann. Aber auch an den übrigen Haltestellen können einzelne Abstellbügel ein einfaches B+R-Angebot ermöglichen.

### 6.9.3 Fahrzeug-Sharing

Im Mobilitätsverbund aus ÖPNV, (Miet-) Fahrrad und Car-Sharing kann in vielen Fällen auf einen eigenen Pkw verzichtet werden. Eine Stärkung des Mobilitätsverbunds insgesamt führt daher auch zu einer Stärkung des Stadtbusverkehrs in Fulda. Es soll eine möglichst umfassende Vernetzung von ÖPNV und Fahrzeug-Sharing-Anbietern vorgenommen werden. Nutzungstarife sollten so gestaltet sein, dass Preisreduzierungen bei der gemeinsamen Nutzung von ÖPNV und Fahrzeug-Sharing-Angeboten gewährt werden. Die Neueinführung von Fahrzeug-Sharing-Angeboten sollte in Kooperation mit den ÖPNV-Unternehmen erfolgen.

## 6.10 Fahrzeuge

Der Fahrzeugpark ist auch in den kommenden Jahren gemäß dem Anforderungsprofil (Anlage 4.1) kontinuierlich zu erneuern.

### Umrüstung der Busflotte zur Nullemissionsflotte (Maßnahme)

Als innovatives Antriebskonzept ist in Bezug auf ein Bussystem aktuell und zukünftig vor allem der Einsatz von Elektrobussen von Bedeutung. Der Markt bietet derzeit verschiedene Systeme an, die sich nach Batteriebussen, Hybridbussen, Brennstoffzellenbussen und Oberleitungs-Bussen unterscheiden lassen. Diese Systeme benötigen jeweils eine unterschiedliche Infrastruktur, auch unterscheiden sich die Investitions- und Betriebskosten.

Die Stadt Fulda und die RhönEnergie Bus GmbH haben die Absicht, die Busflotte in der Stadtregion Fulda zur Nullemissionsflotte umzurüsten. Hierzu gibt es bereits Überlegungen, die in einer Projektskizze im Sommer 2016 dargestellt wurden und im Folgenden zusammengefasst werden:

- Den Einstieg soll die Anschaffung eines ersten batterieelektrischen Gelenkbusses als Verstärkerbus auf der Linie 6 sein. Dieser soll auf der Teilstrecke „ZOB – Hochschule“ eingesetzt werden. Die Erprobungsphase mit einem Pilotfahrzeug ist für einen Zeitraum von 1 bis max. 2 Jahren vorgesehen. Favorisiert wird der Einsatz eines 18 m-Gelenkbusses. Idealerweise soll dieser ganzjährig mit täglich einer Nachtladung auskommen. Um auch während der kalten Jahreszeit die daraus maximal resultierende Fahrleistung sicherstellen zu können, ist zunächst eine gesondert betriebene Zusatzheizung oder die Installation einer Wärmepumpe vorgesehen. Die Batterie des Busses soll über Nacht im Depot geladen werden. Für die Ladung stehen ca. 8 Stunden Nettoladezeit zur Verfügung. Die benötigte Infrastruktur ist bereits weitestgehend vorhanden.
- In einem nächsten Schritt ist der umfassende Ausbau der Batteriebusflotte vorgesehen. Diese zweite Phase soll nach spätestens 3 Jahren beginnen. Nach 4 bis 6 Jahren könnte die Umstellung aller Linien, die mit einer Nachtladung je Bus bedient werden können (ca. 40 % der Busse), beendet sein. In einem letzten Schritt folgt die endgültige Aufgabe dieselbetriebener Fahrzeuge.

Nach aktuellem Stand der Technik ist die Ladekapazität am Umspannwerk der OsthessenNetz GmbH erschöpft, wenn 23 Busse jeweils über Nacht 4,5 Stunden pro Tag geladen werden müssen. Demnach müsste an dieser Stelle in den Ausbau des Stromnetzes / Anschlussnetzes investiert werden.

Aufgrund des großen finanziellen Risikos durch zahlreiche Unsicherheitsfaktoren, momentan noch hohe Anschaffungskosten für Elektrobusse und den Umfang der sonstigen initial vorzunehmenden Investitionen hat die RhönEnergie Bus GmbH im Sommer 2016 einen Antrag auf Förderung über das Land Hessen gestellt. Der Förderbescheid ist mittlerweile erteilt worden. Das erste Fahrzeug soll im Juni 2018 in Betrieb gehen.

## Fahrgastinformation und Werbung in den Fahrzeugen

Die Fahrgastinformation im Fahrzeug soll nach dem Stand der Technik zu einem umfassenden Informationssystem ausgebaut werden. Bestandteile sind die optische Darstellung der nächsten Haltestellen, Hinweise zu Echtzeitfahrzeiten und Anschlussverbindungen sowie die Möglichkeit von Eigen- und Fremdwerbung.

### 6.11 Tarif

In Bezug auf den Tarif sind folgende Maßnahmen und Prüfaufträge vorgesehen:

- Vermarktung des **RMV-KombiTickets** bei Veranstaltungen in der Stadt Fulda. (Maßnahme)

Um die ÖPNV-Nutzung der Besucher von Veranstaltungen zu erhöhen wirkt die Stadt Fulda im Rahmen Ihrer Möglichkeiten auf eine möglichst weitgehende Vermarktung des RMV-KombiTickets bei Veranstaltungen hin.

- Einführung von **Angeboten für bestimmte Personengruppen** in der Stadt Fulda. (Maßnahme)

Um die (regelmäßige) ÖPNV-Nutzung zu erhöhen wirkt die Stadt Fulda im Rahmen Ihrer Möglichkeiten auf eine stärkere Vermarktung des JobTickets (alternativ Firmenrabatt) hin. Weitere Zielgruppen für spezifische Angebote können Hotelgäste, Kongressteilnehmer oder Touristen sein.

- Einführung einer einheitlichen Tarifzone für das Stadtgebiet Fulda mit angrenzenden Kommunen („Stadtregion“) in Abstimmung mit dem RMV und der LNG Fulda GmbH. (Prüfauftrag)

Die Stadt Fulda nimmt Kontakt zum RMV und der LNG Fulda GmbH auf mit dem Ziel, eine einheitliche Tarifzone für die Stadtregion Fulda mit angrenzenden Kommunen einzuführen.

- Einführung eines **Kurzstreckentarifs** in Abstimmung mit dem RMV. (Prüfauftrag)

Die Stadt Fulda nimmt Kontakt zum RMV auf mit dem Ziel, einen Kurzstreckentarif für das Stadtgebiet Fulda einzuführen, wie es ihn im RMV-Gebiet in mehreren Städten gibt. Vorbild könnte die Stadt Hanau sein. Dort kostet die Kurzstrecke (bis zur 3. Haltestelle bzw. max. 1.500 m) für Erwachsene derzeit 1,30 EUR (statt 2,15 EUR für die Einzelfahrt).



## 6.12 Vertrieb und Marketing

In Bezug auf Vertrieb und Marketing sind folgende Maßnahmen und Prüfaufträge vorgesehen:

### Einführung eines Neubürgerpakets (Maßnahme)

Um Neubürger, die sich gegebenenfalls in Ihrem Mobilitätsverhalten neu orientieren müssen, über das bestehende Mobilitätsangebot - insbesondere über das ÖPNV-Angebot - zu informieren, wird ein sogenanntes Neubürgerpaket eingeführt. Das Neubürgerpaket sollte ein kostenloses „Schnupperticket“ (z. B. Wochenkarte) und auch gezielte Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen enthalten.

### Zeitgemäße Weiterentwicklung des Vertriebssystems (Prüfauftrag)

Es werden Möglichkeiten zur zeitgemäßen Weiterentwicklung des Vertriebssystems, vor allem unter Nutzung des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) geprüft, um das Vertriebssystem aus Kundensicht attraktiver und für den Aufgabenträger wirtschaftlicher zu gestalten. Konkret wäre zu prüfen, inwieweit es dem Kunden noch mehr als bisher ermöglicht werden kann, selbständig Serviceprozesse auszuführen und Informationen einzuholen, vor allem über die internetbasierten Vertriebskanäle. Auf diese Weise kann der personenbediente Vertrieb, insbesondere durch das Fahrpersonal, entlastet werden.

### Einrichtung einer zweiten Mobilitätszentrale im Bereich Bahnhof (Prüfauftrag)

Es wird geprüft, ob die Möglichkeit zur Einrichtung einer weiteren Mobilitätszentrale im Bereich Bahnhof besteht. Aufgrund der unmittelbaren Kundennähe und der vielfältigen Kontakte mit den Fahrgästen ist der Betrieb der Mobilitätszentralen durch Verkehrsunternehmen sinnvoll. Die Serviceleistungen sollten prinzipiell mit der Mobilitätszentrale am „Stadtschloss“ identisch sein und gemeinsam zwischen den Aufgabenträgern sowie dem Verkehrsunternehmen (weiter-) entwickelt und umgesetzt werden.

## 6.13 Schülerverkehr

### Effizienzsteigerung im Schülerverkehr durch Schulzeitenstaffelung (Prüfauftrag)

Die Stadt Fulda beabsichtigt, die Untersuchungen zur Koordinierung von Schulanfangszeiten und dem Nahverkehrsangebot fortzusetzen, um eine Effizienzsteigerung im Schülerverkehr zu erreichen.

Die überschlägige Ermittlung des Optimierungspotenzials im Rahmen dieses NVP hat ergeben, dass bis zu 12 Fahrzeuge eingespart werden können.

Bisher durchgeführte IKOSANA-Projekte zeigen, dass, in Abhängigkeit einschränkender Wirkungen / der Flexibilität der konkret gewählten Randbedingungen, mindestens 50 % des ermittelten Einsparpotentials erreicht werden können. Folglich ist zu erwarten, dass eine Einsparung bei der Schülerbeförderung in relevantem Maße zu erzielen ist und sich eine weitere Untersuchung der Optimierung durch eine Variantenuntersuchung und eine Feinplanung der Vorzugsvariante rentiert.

Da die in Kapitel 5.811 dargestellte Berechnung auf Grundlage der aktuellen Fahrpläne und des aktuellen Liniennetzes (Stand Juni 2016) durchgeführt wurde, wäre die überschlägige Ermittlung des Optimierungspotenzials für einen Zustand nach Umsetzung von Maßnahmen dieser NVP-Fortschreibung zunächst zu überarbeiten (IKOSANA Stufe A) und anschließend zu vertiefen (Stufe B: Variantenuntersuchung, Stufe C: Feinplanung).

## 7 Maßnahmenwirkung

### 7.1 Nachfrageprognose

Die Entwicklung eines abgestimmten Liniennetzes in der Stadtregion wird zu einer geänderten Nachfragestruktur führen. Die Aufgabe einzelner Streckenführungen in den Nachbargemeinden Künzell und Petersberg wird für den Stadtbus zunächst einen Nachfragerückgang auf diesen Relationen bewirken. Durch die Abstimmung der Netze von Stadt- und Regionalbus wird die Angebotsqualität in den Nachbargemeinden aber insgesamt erhöht, so dass hiervon letztendlich auch Stadtbuslinien profitieren werden, die weiterhin die Nachbargemeinden bedienen.

Für die Stadt Fulda wird aktuell ein moderates und stetiges Einwohnerwachstum prognostiziert. Es ist daher auch bei gleichbleibendem Anteil des Busverkehrs am Gesamtverkehr von steigenden Fahrgastzahlen auszugehen. Die Angebotskonzeption strebt darüber hinaus eine deutliche Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Wegeaufkommen an.

#### 7.1.1 Entwicklung des Fahrtenaufkommens

Für den Verkehrsentwicklungsplan wurde eine Strukturdatenprognose für das Jahr 2035 vorgenommen. Dieser Prognosehorizont liegt über dem Prognosezeitraum des NVP. Die Angebotskonzeption enthält jedoch zahlreiche Änderungen im Liniennetz, die auch langfristig angemessen sein sollen. Im Folgenden wird daher die Entwicklung bis 2035 als Grundlage der Nachfrageprognose verwendet.

Anlage 7.1 enthält die prognostizierten Strukturdaten für 2035, Anlage 7.2 die Gesamtwegematrix aus dem Verkehrsmodell Region Fulda für 2035. Insgesamt wurde bis 2035 innerhalb der Stadtregion eine Zunahme des Gesamtwegaufkommens um rund 10.000 Wege pro Werktag ermittelt. Entsprechend der geplanten Siedlungsentwicklung treten die größten Zuwächse in folgenden Stadtbereichen/Stadtteilen auf:



Stadtbereich/Stadteil	Wege / 24 h
Nordend Süd	+ 2.100
Innenstadt Zentrum	+ 2.000
Innenstadt West	+ 2.000
Haimbach	+ 2.000
Fulda-Galerie	+ 1.000
Petersberg Ost	+ 800
Nordend Nord	+ 700
Innenstadt Süd	+ 700
Edelzell	+ 600
Neuenberg	+ 600
Aschenberg Mitte	+ 500
Münsterfeld	+ 500

Tabelle 14 Stadtbereiche und Stadtteile mit den größten Zuwächsen im Wegeaufkommen

### 7.1.2 Steigerung der Angebotsqualität

Innerhalb der Stadt Fulda ist eine Nachfragesteigerung durch die Verdichtung und Beschleunigung des Busangebots zu erwarten. Wesentliche Bausteine sind die Ausweitung der Betriebszeiten, die Verkürzung von Fahrzeiten zur Innenstadt, die bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs aus nachfragestarken Stadtteilen und Stadt- bzw. Wohnbereichen wie dem Aschenberg oder dem Münsterfeld sowie die verbesserte Anbindung der Neubaugebiete. Hinzu kommen Tarifangebote, die die Hürden der ÖPNV-Nutzung senken (vgl. Kapitel 7.2)

Zusätzliche Busangebote in den Gewerbegebieten schaffen die Voraussetzung für eine stärkere Verbreitung von Jobtickets und eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Berufsverkehr.

Der Schwerpunkt der Angebotskonzeption liegt im Kernbereich der Stadtregion. Hier besteht das größte Potenzial für eine zusätzliche Fahrgastnachfrage, zudem kann der ÖPNV hier besondere Aufgaben erfüllen:

- Gute ÖPNV-Erschließung der Neubaugebiete: Die Auswertung der Fahrgastzählung zeigt, dass der weitere Ausbau der Fulda-Galerie zu keiner nennens-

werten Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Linie 5 geführt hat. Die neuen Baugebiete liegen teilweise abseits der Linienführung, zudem ist die Bedienungsqualität im nördlichen Teil der Fulda-Galerie gering. Die Angebotskonzeption verdichtet das Angebot in diesem Bereich und auch das benachbarte Neubaugebiet „Im Pröbelsfeld“ wird eine attraktive ÖPNV-Erschließung erhalten. Ebenso wird durch eine Beschleunigung und Verdichtung des Angebots nach Haimbach das Neubaugebiet zwischen Merkurstraße und Fuchsstraße attraktiv bedient. Neubürger der Stadt Fulda werden somit von Anfang an eine attraktive ÖPNV-Verbindung vorfinden und ihr Mobilitätsverhalten darauf ausrichten können.

- Zahlreiche Quartiere im Kernbereich weisen einen hohen Altersdurchschnitt der Bevölkerung auf. Mit einer Verdichtung des Angebots in diesen Stadtbereichen, dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen und der Verbesserung der Fahrgastinformation kann älteren Bürgern, die u. U. seit der Schulzeit keine öffentlichen Verkehrsmittel mehr genutzt haben, ein Umstieg auf die ÖPNV-Nutzung erleichtert werden. Das Angebotskonzept setzt zudem in diesen Stadtbereichen weiterhin auf eine hohe Flächenerschließung, so dass die Erreichbarkeit der Haltestellen auch bei eingeschränkter Mobilität gegeben ist. Neu hinzu ziehende Familien finden in diesen Quartieren wie auch in den Neubaugebieten von Anfang an eine attraktive ÖPNV-Verbindung vor.
- In den innerstädtischen Quartieren ist der Parkdruck bei den Bewohnern hoch. Mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot, insbesondere auch im Freizeitverkehr, werden die Voraussetzungen verbessert, um den privaten Pkw-Besitz reduzieren zu können.

Die Angebotskonzeption wird als Maßnahmenkonzept ÖPNV in den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Fulda übernommen. Dort wird das Busnetz gemeinsam mit den Maßnahmen anderer Verkehrsmittel einer weitergehenden Bewertung unterzogen.

## 7.2 Kostenprognose

Bei der Umsetzung des vollständigen Zielnetzes mit Ausweitung der Betriebszeiten und zusätzlichen Linienführungen wird sich die Betriebsleistung gegenüber dem Bestand um rund 25 % erhöhen. Die Erhöhung ergibt sich dabei jeweils etwa zur Hälfte durch die Änderungen im Liniennetz und durch die Ausweitung der Betriebsstunden in der HVZ und SVZ.

Die Änderung der Betriebsleistung auf den einzelnen Planungslinien führt – ohne Berücksichtigung der Ausweitung der Betriebsstunden – je nach Maßnahme zu einer Erhöhung oder Verringerung der Kosten. Durch direktere Linienführungen können auf einzelnen Linien Fahrplankilometer reduziert werden, in geringem Umfang wird auch die Anzahl der Fahrplanstunden reduziert, z. B. durch den Entfall der Linie 9 Stadtschloss – Klinikum – Petersberg Nord. Zusätzliche Linienführungen bzw. neue Linien führen dagegen zu einer Erhöhung der Fahrplankilometer und Fahrplanstunden.

Der stärkste Zuwachs tritt auf der Planungslinie A (Horas) auf, da hier gegenüber der bestehenden Linie 2 und den Einzelfahrten nach Gläserzell zwei vollständig neue Linien (A1 Aschenberg Nord und A3 Lüdermünd) enthalten sind. Ebenso führt die Einführung zusätzlicher Linien auf der Planungslinie I (Fulda-Galerie / Sickels) zu einer deutlichen Erhöhung des Betriebsaufwands.

In der 1. Umsetzungsstufe (vgl. Kapitel 6.5.3) sind die Anpassungsmaßnahmen im Liniennetz weitgehend kostenneutral, da im Wesentlichen bestehende Linien veränderte Linienführungen erhalten. Eine Steigerung des Betriebsaufwands ergibt sich in der 1. Umsetzungsstufe jedoch durch die Ausweitung der Betriebsstunden. Die in der 2. Umsetzungsstufe vorgesehenen Anpassungen an das veränderte Liniennetz des Landkreises Fulda sind im Wesentlichen kostenneutral. In der 3. Umsetzungsstufe erhöht sich der Betriebsaufwand zusätzlich durch die Verdichtung des Angebots auf den Planungslinien A, I und J.

Insgesamt ergeben sich durch die Angebotskonzeption mit Änderungen im Liniennetz und Ausweitung der Betriebsstunden folgende Änderungen der Betriebsleistung<sup>23</sup>:

---

<sup>23</sup> Auf Grund der zahlreichen Änderungen im Liniennetz ist der Abgleich zwischen Bestandsnetz und Planungslinien näherungsweise zu verstehen. So ist z. B. die heutige Linie 8 über Horas nach Niesig in den Zahlen für die Planungslinie B (neue Linie B1 über Frauenberg nach Niesig) enthalten. Die bestehende Anbindung für Sickels mit der Linie 3 ist in den Zahlen der Planungslinie H (Johannesberg) enthalten, hierdurch sind die Bestandszahlen für die Planungslinie I niedrig. Auf der Planungslinie D (Ringlinie Petersberg) sind in den Bestandszahlen zusätzlich die Werte der entfallenden Linie 9 über Klinikum nach Petersberg Nord enthalten, wodurch sich ein Rückgang der Betriebsleistung auf dieser Planungslinie ergibt.



Planungslinie	Fahrplan-h pro Jahr Bestand	Fahrplan-km pro Jahr Bestand	Fahrplan-h pro Jahr Planung	Fahrplan-km pro Jahr Planung
A Horas	14.300.	206.500	25.400	326.000
B Frauenberg	7.900	95.900	12.600	213.700
C Lehnerz	13.100	245.900	14.200	277.200
D Petersberg	21.300	292.100	17.100	243.700
E Ziehers Süd	15.700	229.600	17.100	235.000
F Künzell	19.400	299.700	21.200	308.100
G Kohlhaus	16.800	218.900	21.200	302.400
H Johannesberg	9.200	216.400	12.700	269.000
I Fulda-Galerie	9.400	173.300	17.100	330.400
J Haimbach	9.700	194.000	14.200	235.100
K Maberzell	11.600	234.900	12.700	264.200
<b>Summe</b>	<b>148.000</b>	<b>2.407.200</b>	<b>185.500</b>	<b>3.004.800</b>

Tabelle 15: Entwicklung der Betriebsleistung durch die Angebotskonzeption

Die genauen Kosten für die Ausweitung des Liniennetzes und eine Taktverdichtung unter Berücksichtigung der Sprungkosten durch die erforderliche Anzahl an zusätzlichen Fahrzeugen werden im Rahmen des Umsetzungskonzepts ermittelt.

### 7.3 Erlösprognose

Die Erlössituation befindet sich aktuell im Umbruch. Neue Tarifangebote wie das Schülerticket Hessen oder die kostenlose ÖPNV-Nutzung für Landesbedienstete tendieren zu weiteren „Flatrates“ bei der ÖPNV-Nutzung und einem Rückgang des klassischen Bartarifs. Eine veränderte Erlössituation ergibt sich auch durch die entfernungsstarke Abrechnung bei „RMVsmart“. Im Februar 2018 wurde zudem seitens der Bundesregierung die kostenlose ÖPNV-Nutzung als Lösungsvorschlag zur Vermeidung von Pkw-Fahrverboten eingebracht.

Alle neuen Tarifangebote führen dazu, dass die Einstiegshürden für den ÖPNV sowohl für häufige als auch gelegentliche Nutzung gesenkt werden und somit bei at-

traktiven ÖPNV-Angeboten von steigenden Nutzerzahlen und damit (je nach Kostendeckungsgrad) zusätzlichen Erlösen auszugehen ist. Allerdings ist noch nicht absehbar, in welcher Höhe diese Erlöse zu verbuchen sind, da eine weitere Verlagerung von direkten Fahrscheinverkäufen bei den Verkehrsunternehmen zu anteiliger Beteiligung an überörtlich gültigen Fahrscheinen erfolgt.

#### 7.4 Investitionsplanung

Die Umsetzung mehrerer Maßnahmen ist mit Investitionskosten in die Infrastruktur und Fahrzeuge verbunden, v. a. für die Busbeschleunigung, den barrierefreien Ausbau der Haltestellen, die Haltestellenausstattung mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI) sowie die Umrüstung der Busflotte zur Nullemissionsflotte. Diese Kosten sind in Tabelle 16 dargestellt.

Maßnahme	Kosten
Weiterer Ausbau der <b>Busbeschleunigung</b> sowie weiterer verkehrsregelnder Bevorrechtigungen ( <i>Prüfauftrag</i> )	Ermittlung der Kosten für die Überprüfung, Erneuerung und Ergänzung der Signaltechnik im Rahmen des Beschleunigungskonzepts
Ausbauprogramm für den (weiteren) <b>barrierefreien Ausbau</b> der Haltestellen	<i>in der Summe für (bis zu) 191 bestehende und ca. 30 neue Haltestellen:</i> <b>7.640.000 – 9.550.000 EUR</b>
Kosten für die Modernisierung der Haltestellenausstattung	Ermittlung der Kosten im Rahmen des Umsetzungskonzepts
Erweiterung der Haltestellenausstattung mit <b>Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)</b>	<i>nach Bauabschnitten (BA):</i> <b>1. BA: 294.000 EUR</b> <b>2. BA: 396.000 EUR</b> <b>3. BA: 743.000 EUR</b>
Langfristige Entwicklung der Busflotte zur <b>Nullemissionsflotte</b>	<i>Mehrkosten je Fahrzeug:</i> <b>Gelenkbus: ca. 400.000 EUR</b> (Stand 2017), mittelfristige Preisentwicklung nicht absehbar

Tabelle 16 Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge

Im Folgenden werden die Kosten jeweils für die Maßnahmen erläutert:

### Weiterer Ausbau der Busbeschleunigung sowie weiterer verkehrsregelnder Bevorrechtigungen

Der Ausbau der Busbeschleunigung erfolgt über die Anpassung und ggf. Neueinrichtung von Signalanlagen an Knotenpunkten auf der Basis des bestehenden Betriebsleitsystems. Der Bau zusätzlicher Infrastrukturanlagen (z. B. Busspuren) ist nicht zu erwarten. Im VEP wird eine Änderung der Verkehrsführung in der Innenstadt geprüft. Hierdurch werden u. U. Fahrbahnflächen aufgegeben, die kostengünstig zu Busspuren umgewidmet werden können.

### Ausbauprogramm für den (weiteren) barrierefreien Ausbau der Haltestellen

Die Kosten für Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen können noch nicht endgültig abgeschätzt werden, da dies nur auf Basis einer Detailplanung der einzelnen Haltestellen möglich ist. Die Abschätzung erfolgt daher nur überschlägig anhand von Durchschnittswerten der bislang durchgeführten Baumaßnahmen.

Nach den bisherigen Erfahrungen fallen für die Herstellung der Barrierefreiheit einer Haltestelle im Durchschnitt rund 30 - 35.000 EUR je Haltepunkt an (Erfahrungswerte 5. und 6. Bauabschnitt). Angesichts der allgemeinen Preissteigerung und der zukünftig höheren Anforderungen ist für den weiteren Ausbau von 40 - 50.000 EUR je Haltepunkt auszugehen. Zuschüsse durch das Land Hessen reduzieren diese Kosten.<sup>24</sup>

Der Kostenrahmen für den weiteren barrierefreien Ausbau zeigt Tabelle 17 (ohne Zuschüsse).

	Anzahl	Kosten je Bussteig	Summe
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	(bis zu) 191	40.000 – 50.000 EUR	(bis zu) <b>7.640.000 – 9.550.000 EUR</b>

Tabelle 17 Kostenrahmen für den weiteren barrierefreien Ausbau der Haltestellen (ohne Zuschüsse)

<sup>24</sup> Die Förderquote beträgt ca. 80 % der förderfähigen Kosten, der tatsächliche Anteil an den Gesamtkosten inkl. nicht förderfähiger Kosten (z. B. Planungskosten) liegt bei ca. 60 %.



Gegenüber der Anzahl der bisher jährlich umgebauten Haltestellen (2013: 19, 2014: 2, 2015: 16, 2016: 7) ist der Einsatz finanzieller Mittel angesichts des Umbaubedarfs von bis zu 191 noch umzubauenden Haltestellen deutlich zu erhöhen, um dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit der Haltestellen gemäß der Zielsetzung des § 8 Abs. 3 PBefG zum 01.01.2022 möglichst gerecht zu werden. Sofern dies nicht im Rahmen der wirtschaftlichen, technischen und personellen Möglichkeiten bis 2022 machbar ist, muss der Ausbau auch über das Jahr 2022 hinaus erfolgen.

### Erweiterung der Haltestellenausstattung mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)

Grundlage der groben Kostenschätzung sind die Kosten für die gewählte DFI-Bauform „An Haltestellenmast“ (siehe Tabelle 18).

Nr.	DFI Bauform	Grobkosten pro Anzeige	Mast und Fundament	Montage / Inbetriebnahme	Stromanschluss an Stadtnetz	Kosten pro Installation
1	An H-Mast, 6-zeilig	8.000 €	2.000 €	800 €	1.200 €	12.000 €
2	An H-Mast, 4-zeilig	6.000 €	2.000 €	800 €	1.200 €	10.000 €
3	An H-Mast, 2-zeilig	5.000 €	2.000 €	800 €	1.200 €	9.000 €

Tabelle 18 Kosten pro DFI-Installation nach Bauform

Für den **2. Bauabschnitt** „Kernzone“ errechnen sich die Investitionskosten überschlägig auf Basis von Erfahrungswerten anderer vergleichbarer Projekte wie folgt:

Im Kernbereich sind an den 14 Haltestellen ca. 23 Haltepunkte auszustatten. Bei einer Annahme von 10-mal Nr. 1, 8-mal Nr. 2 und 5-mal Nr. 3 ergeben sich für die Hardwarebeschaffung 245.000 EUR. Zuzüglich 20 % sonstiger Projektkosten<sup>25</sup> und Unwägbarkeiten wird sich der 2. Bauabschnitt bei ca. **294.000 EUR** bewegen. Eine detaillierte Planung, welche Zeilenanzahl an welchem Haltepunkt zum Einsatz kommen soll, ist in der nächsten Stufe der Realisierung durchzuführen. Die Realisierung soll in 2018 erfolgen.

Für den **3. Bauabschnitt** (bei Wahl der Linien 4 und 6) werden die Grobkosten folgendermaßen abgeschätzt:

<sup>25</sup> Die Datenversorgung kann über die im Rahmen des Projektes ZOB und Stadtschloss realisierte IVU-Schnittstelle erfolgen. Der Stadt Fulda entstehen dabei aller Voraussicht nach keine weiteren Kosten. Tiefbaukosten und unvorhergesehene Aufwände bleiben davon unberührt.

Im Korridor Nordost-Süd/West sind an den 28 Haltestellen ca. 35 Haltepunkte auszustatten. Bei einer Annahme von 15-mal Nr. 2 und 20-mal Nr. 3 ergeben sich für die Hardwarebeschaffung 330.000 EUR. Zuzüglich 20 % sonstiger Projektkosten und Unwägbarkeiten würde sich der 3. Bauabschnitt bei ca. **396.000 EUR** bewegen. Die Realisierung wird für das Jahr 2019 angestrebt.

Für den **4. Bauabschnitt** (bei Wahl der Linien 1 und 2) werden die Kosten folgendermaßen abgeschätzt:

Im Korridor Nordwest – Südost sind an den 51 Haltestellen 63 Haltepunkte auszustatten. Bei einer Annahme von 12-mal Typ 1, 16-mal Nr. 2 und 35-mal Nr. 3 ergeben sich für die Hardwarebeschaffung 619.000 EUR. Zuzüglich 20 % sonstiger Projektkosten und Unwägbarkeiten würde sich der 4. Bauabschnitt bei ca. **743.000 EUR** bewegen. Angesichts dieses hohen Gesamtbetrages müsste die Vorgehensweise dann noch weiter verfeinert und die Realisierung ggf. über mehrere Haushaltsjahre (ab 2020) verteilt umgesetzt werden.

Diese Kostenschätzungen sind als Orientierungswerte zu verstehen. Im Rahmen einer Detailplanung ist damit zu rechnen, dass sich an einigen Haltestellen die Installation von DFI-Anzeigern mit einer anderen Zeilenanzahl als hier veranschlagt, ergeben wird. Des Weiteren hängt der tatsächliche Investitionsbedarf insbesondere von dem jeweiligen tiefbautechnischen Aufwand für den Strom- und Datenkabelanschluss ab.

Die Linien 1 und 2 verfügen beide über im Ringverkehr verlaufende Linienbereiche. Hier werden jeweils beide Haltepunkte einer Haltestelle stadtein- wie stadtauswärts bedient. Aus diesem Grund lässt sich kein eindeutig in Fahrtrichtung stadteinwärts liegender Haltepunkt feststellen. Um dem Prinzip „eine DFI pro Haltestelle“ gerecht zu werden, wird empfohlen und wurde bei der hier vorliegenden Konzeption für die Kostenermittlung davon ausgegangen, jeweils nur einen Haltepunkt einer solchen Haltestelle mit einem DFI auszustatten. Diese DFI zeigt dann jedoch Abfahrten beider Fahrtrichtungen. Die Anzeige der Fahrtrichtung ist in den Anzeigetext zu integrieren und kann mittels Lauftext oder Anzeigenwechsel realisiert werden. Vor Ort sind im Einzelfall je Haltestelle der auszustattende Bussteig festzulegen. Diese Auswahl ist in Abhängigkeit von der Gesamtsituation zu treffen (Laufwege der ankommenden Fahrgäste, ggf. richtungsbezogene Unterschiede in der Fahrgastauslastung und Platzverhältnisse). Eine Ergänzung der DFI ist zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

### Umrüstung der Busflotte zur Nullemissionsflotte

Die RhönEnergie Bus GmbH hat Ende Januar 2016 bei der HessenAgentur GmbH über das Hessen Modellprojekt E-Busförderung einen Förderantrag gestellt und im April 2017 die Zusage für eine Zuwendung in Höhe von 228.000 Euro erhalten. Ausgeschrieben wurde ein Niederflur-E-Gelenkbus mit ca. 55 Sitzplätzen und 85 Stehplätzen. Ein vergleichbarer konventioneller Dieselbus kostet rund 300.000 Euro, ein Niederflur-E-Gelenkbus über 700.000 Euro.

Generell schwanken die Preise für E-Busse abhängig vom gewünschten Einsatzprofil stark. Weiterhin haben die führenden Hersteller von Omnibussen angekündigt ab 2018 auch E-Busse anzubieten, sodass auch von der Lieferantenseite her noch starke Veränderungen im E-Bus-Markt zu erwarten sind. Verlässliche Preisprognosen für die Zukunft sind derzeit nicht möglich.

Ausgehend davon, dass Solobusse rund 150.000 € günstiger als Gelenkbusse sind, wäre bei einem Solo-E-Bus von Anschaffungskosten in der Größenordnung von 550.000 € auszugehen. Ein vergleichbarer Dieselbus liegt bei ca. 230.000 €. Bei den derzeitigen Fördermodalitäten läge eine mögliche Förderquote in einer Größenordnung von 130.000 €.

Die Förderung mindert bislang nur die Mehrkosten, die beim Einsatz von E-Bussen gegenüber vergleichbaren Dieselbussen entstehen, kann sie aber nicht kompensieren.

Nach der Erprobungsphase von 2 bis 3 Jahren plant die RhönEnergie Bus GmbH - vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses und der Finanzierbarkeit - weitere E-Busse anzuschaffen und sukzessive eine E-Bus-Flotte aufzubauen.



## 8 Bewertung

### 8.1 Bewertung der Angebotskonzeption

Im Anforderungsprofil sind die Ziele formuliert, die für den ÖPNV der Stadt Fulda erreicht werden sollen. Gemäß den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans soll der ÖPNV in den kommenden Jahren gestärkt werden.

Die im Rahmen der Angebotskonzeption entwickelten Maßnahmen tragen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in der Stadt Fulda bei und bewirken damit auch eine Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV. In Kombination mit der Einführung von Elektrobussen führt dies zu einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Nicht zuletzt wird auch das städtische Straßennetz v. a. in den Hauptverkehrszeiten entlastet. Die Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV schaffen zudem die Voraussetzungen für einen echten ÖPNV „für alle“. Mit einem Ausbau des ÖPNV-Angebots werden auch die Voraussetzungen für weitergehende Maßnahmen der Umweltplanung, z. B. im Rahmen des Masterplans Green City, geschaffen.

Der Bereitstellung eines attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV-Angebots werden bei einer Einwohnerzahl von rund 100.000 Einwohnern in der Stadtregion und dem bisherigen Mobilitätsverhalten Grenzen gesetzt. Ein Ausbau muss sich zunächst auf nachfragestarke Achsen konzentrieren, wünschenswerten Tangentialverbindungen oder einer Verdichtung des Angebots in peripher gelegenen Wohn- und Gewerbegebieten steht ein vergleichsweise geringes Nachfragepotenzial gegenüber. Den Schwerpunkt der Angebotskonzeption bildet daher eine Ausweitung des Angebots im verdichteten Kernbereich der Stadtregion, insbesondere auch im Freizeitverkehr. In Verbindung mit dem im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und einer Etablierung von Fahrzeug-Sharing-Angeboten können in diesem verdichteten und durch Kfz-Emissionen stärker belasteten Teil der Stadtregion zahlreiche Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden.

## 8.2 Linienbündelung

Der Begriff der Linienbündelung kennzeichnet die Option, eine Liniengenehmigung gemäß § 9 (2) PBefG für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Die Bildung von Linienbündeln ist ein wichtiges gestalterisches Element der Aufgabenträger.

Der Vorschlag für ein Linienbündel Stadtregion Fulda - bestehend aus den Buslinien 1 – 9 der RhönEnergie Fulda gemäß Kapitel 3.3.2 ohne Aufspaltung in weitere Teilbündel - lässt sich durch folgende Aspekte begründen:

- Durch die Bildung von geeigneten Durchmesserlinien werden im Vergleich zu den radialen Linienästen Einsparungen im Fahrzeugbedarf durch optimierte Umlaufzeiten erreicht.
- Im Betriebskonzept bzw. im Vorschlag für einen Rahmenfahrplan erfolgt eine Taktverdichtung auf parallelen Linienabschnitten durch zeitlich versetzte Taktlagen der jeweiligen Linien mit Rückwirkungen auf die Bildung von Durchmesserlinien, wobei die Schaffung einer Schnittstelle zwischen mehreren Verkehrsunternehmen nicht sinnvoll wäre.
- Ein einheitlicher Marktauftritt im gesamten Liniennetz mit entsprechender Außenwirkung bzw. Wahrnehmung des ÖPNV in der Stadtregion Fulda dient zur Förderung der Akzeptanz durch die Kunden; die Voraussetzung dafür ist ein Linienbündel Stadtregion Fulda.
- Das Linienbündel Stadtregion Fulda ist aus den Erfahrungen seit Umsetzung der neuen Angebotskonzeption im Dezember 2004 heraus eine sinnvolle betriebliche Einheit mit einheitlicher Verbindungs- und Bedienungsqualität (vgl. Anforderungsprofil, Kapitel 4); eine zukünftige Bildung von Teilbündeln lässt im Hinblick auf verkehrsplanerische und wirtschaftliche Anforderungen keine Vorteile erwarten; insbesondere keine geringstmöglichen Regiekosten für den Aufgabenträger Stadt Fulda bei einem dann erhöhten Abstimmungsbedarf mit mehreren Verkehrsunternehmen.

## 9 Alternative Finanzierungsmöglichkeiten

### 9.1 Drittnutzerfinanzierung

Eine der zentralen aktuellen Herausforderungen des ÖPNV ist die Frage nach der langfristigen Sicherung einer hinreichenden Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur und des Betriebs. Während wichtige bisherige Einnahmequellen wegbrechen und knappe öffentliche Haushalte kaum zusätzlichen Finanzierungsspielraum bieten, werden gleichzeitig hohe Anforderungen an den ÖPNV als Mittel der Daseinsvorsorge, Standortfaktor und Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung formuliert.

Diese Aspekte bieten genug Anlässe, Möglichkeiten zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV zu prüfen.

Eine Möglichkeit ist die Einbeziehung von Drittnutzern (oder Nutznießern), die sogenannte Drittnutzerfinanzierung.

Die Einbeziehung von Drittnutzern bei einer Erschließung mit dem ÖPNV lässt sich zum Beispiel begründen durch:

- Kosteneinsparungen bei Arbeitgebern aufgrund einer geringeren Anzahl von Stellplätzen für die Mitarbeiter,
- das Interesse von Arbeitgebern an der Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität für Mitarbeiter, Kunden und Besucher,
- Wertsteigerungen bei Grundstücken und Immobilien bzw. besser vermietbare Wohnungen und Büroflächen,
- höhere Umsätze beim Handel und nicht zuletzt
- die Entlastung des Straßennetzes.

Die Drittnutzerfinanzierung kann sich bestehender Instrumente bedienen bzw. auf diesen aufbauen, die im Folgenden benannt werden:

- Erschließungsbeitrag: Erweiterung des Erschließungsbegriffs in der Erschließungssatzung der Stadt Fulda auf die ÖPNV-Erschließung.
- Straßenbeitrag: Erweiterung des beitragsfähigen Aufwands gemäß Straßenbeitragsatzung der Stadt Fulda um Anlagen des straßengebundenen ÖPNV.
- Städtebaulicher Vertrag: ÖPNV-Maßnahmen als Bestandteil von städtebaulichen Verträgen.



- Grundsteuer: Reform der Grundsteuer dahingehend, dass der Boden- und der Verkehrswert angemessener berücksichtigt werden, um die finanzielle Situation der Stadt Fulda insgesamt und damit auch für den ÖPNV zu verbessern.

Für die genannten Instrumente wären bestehende rechtliche Regelungen anzupassen oder neue rechtliche Regelungen zu schaffen.

Zu denken ist aber auch an gänzlich neue Finanzierungswege. Ein neues Finanzierungsinstrument für den ÖPNV könnte ein sogenannter Nahverkehrsbeitrag sein. Es handelt sich dabei - wie beim Rundfunkbeitrag oder dem Semesterticket - um ein Solidarmodell. Beitragspflichtig wären Haushalte und / oder Arbeitgeber in Fulda. Die Gegenleistung für den Beitrag wäre ein ermäßigter oder freier Zugang zum ÖPNV (z. B. Bürgerticket) im Stadtgebiet oder der Stadtregion Fulda. Für die Umsetzung eines Nahverkehrsbeitrags besteht aber noch keine rechtliche Grundlage.

## 9.2 Quersubventionierung

Zur Quersubventionierung des ÖPNV bestehen folgende Möglichkeiten:

- Parkraumbewirtschaftung: Verwendung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung für den ÖPNV.
- Stellplatzablöse: Nach §7 der Stellplatzsatzung der Stadt Fulda kann „die Herstellungspflicht der Stellplätze für PKW ... auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden, wenn die Herstellung der Garage oder des Stellplatzes aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich ist.“ Diese Geldbeträge können ganz oder teilweise für den ÖPNV verwendet werden.

## 9.3 Nutzung von Fördermöglichkeiten

Das Land Hessen fördert im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturförderung den Neu- und Umbau von Haltestellen und die Verbesserung der Haltestellenausstattung. Die für die Verkehrsinfrastrukturförderung zuständige Stelle ist Hessen Mobil [<https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de>].

Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (kurz: KfW) bietet für die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV verschiedene Förderprogramme an [<https://www.kfw.de>]:

- IKU Barrierearme Stadt (Programme 233 / 234)

Mit diesem Programm werden barrierenreduzierende Maßnahmen im Bereich der kommunalen und sozialen Infrastruktur gefördert, die zur Herstellung von Barrierefreiheit gemäß DIN 18040-1 oder DIN 18040-3 dienen. Dies sind u. a.:

- U-Bahn-, S-Bahn- und Straßenbahn-Stationen erschließen

- Über- und Unterführungen barrierearm umbauen
- Haltestellen anpassen
- elektronische, internetbasierte Informationssysteme aufbauen (z. B. Internetplattformen zur Information über barrierefreie Reiseketten, Störungsmeldungen in Echtzeit oder mobile Kommunikationssysteme zwischen Fahrzeug und Fahrgast für sehbehinderte Menschen)

Die Förderung besteht in der vorhabenbezogenen Vergabe von zinsgünstigen Darlehen.

- IKU – Investitionskredit Kommunale Unternehmen (Programm 148)

Mit diesem Programm werden Investitionen kommunaler Unternehmen in die kommunale und soziale Infrastruktur – auch im Bereich kommunaler Verkehrsinfrastruktur inklusive dem ÖPNV - mit zinsgünstigen Darlehen gefördert.

- IKK – Investitionskredit Kommunen (Programm 208)

Im Rahmen dieses Programms können Kommunen zinsgünstige Darlehen für Verkehrsinfrastruktur und Abfallwirtschaft bekommen.

## 10 Beteiligung und politische Entscheidung

### 10.1 Gremien und Beteiligung

#### 10.1.1 Öffentlichkeitsbeteiligung I + II + III

Die Öffentlichkeit wurde an der Erstellung dieses NVP in drei informellen Verfahrensschritten beteiligt. Die ersten beiden Beteiligungsrunden wurden davon in Kombination mit der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 1. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2035 der Stadt Fulda durchgeführt.

Die Veranstaltungen haben stattgefunden am:

1. Öffentlichkeitsbeteiligung - Bürgerforum: 07.10.2016 (s. Anlage 10.1.1.1)
2. Öffentlichkeitsbeteiligung - Online-Befragung: 10/2016 (s. Anlage 10.1.1.2)

Parallel zum Anhörungsverfahren gemäß dem HessÖPNVG hatten Interessierte ebenfalls Gelegenheit, Stellungnahmen zum NVP-Entwurf abzugeben. Die abgegebenen Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger sowie deren fachliche Bewertung sind in der Übersicht der Anlage 10.1.1.3 aufgeführt.

#### 10.1.2 Anhörungsverfahren gemäß HessÖPNVG

Im Anhörungsverfahren gemäß § 14 Absatz 7 HessÖPNVG i.V.m. § 8 Absatz 3 PBefG wurden die Anhörungsberechtigten durch den Aufgabenträger zur schriftlichen Stellungnahme bis zum 15.07.2018 aufgefordert (vgl. Kapitel 2.4.3). Die Stellungnahmen und deren Abwägung sind in der Übersicht der Anlage 10.1.2 dargestellt.

#### 10.1.3 Beteiligung Ortsbeiräte

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde den Ortsbeiräten der Fuldaer Stadtteile der Entwurf zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Fulda vorgelegt. Die abgegebenen Stellungnahmen der Ortsbeiräte sowie deren fachliche Bewertung sind in der Übersicht der Anlage 10.1.3 aufgeführt.

#### 10.1.4 Beteiligung Projektbeirat

Als projektbegleitender Arbeitskreis wurde der „Projektbeirat NVP“ gegründet. Dieser setzte sich wie folgt zusammen:

- Stadtverwaltung: Stadtbaurat, Klimaschutzmanagerin, Geschäftsstelle Nahverkehr, Stadtplanungsamt/Verkehrsplanung



- Politik: Vorsitzender des zuständigen Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr (kurz: AWV) sowie ein(e) Stadtverordnete(r) aus jeder Fraktion der Stadtverordnetenversammlung
- Externe: RhönEnergie Bus GmbH, Behindertenbeauftragter bzw. Vertreterin Behindertenbeirat, Fahrgastverband Pro Bahn&Bus.

Die Sitzungen des Projektbeirats haben stattgefunden am:

- 1. Sitzung am 08.09.2016 (Auftakttermin, Vorgehensweise, Bestandsaufnahme I, Anforderungsprofil I)
- 2. Sitzung am 03.03.2017 (Bestandsaufnahme II, Mängel-/Chancen-Analyse, Anforderungsprofil II, Maßnahmenkonzept I)
- 3. Sitzung am 22.06.2017 (Anforderungsprofil III, Zielsetzungen des NVP, Maßnahmenkonzept II)
- 4. Sitzung am 12.09.2017 (Maßnahmenkonzept III)

#### 10.1.5 Beteiligung Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung

Im Rahmen der informellen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde den Fraktionen der Fuldaer Stadtverordnetenversammlung über deren Einbindung im Projektbeirat hinaus der Entwurf zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Fulda vorgelegt und um Stellungnahme gebeten. Das Ergebnis dieses Beteiligungsschrittes sowie die fachliche Bewertung ist in der Übersicht der Anlage 10.1.5 dargestellt.

## 10.2 Beschlussfassung und Rechtsverbindlichkeit

Der Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Fulda, 3. Fortschreibung 2019-2023 wurde im April 2019 unter der Nr. 124/2019 in den Gremiendurchlauf eingespeist und den zuständigen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Die Beschlussfassung erfolgte in folgenden Sitzungen:

Magistrat der Stadt Fulda: 15.04.2019 (Beratung + Beschluss, s. Anlage 10.2.1)

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr: 02.05.2019 (Beratung, s. Anlage 10.2.2)

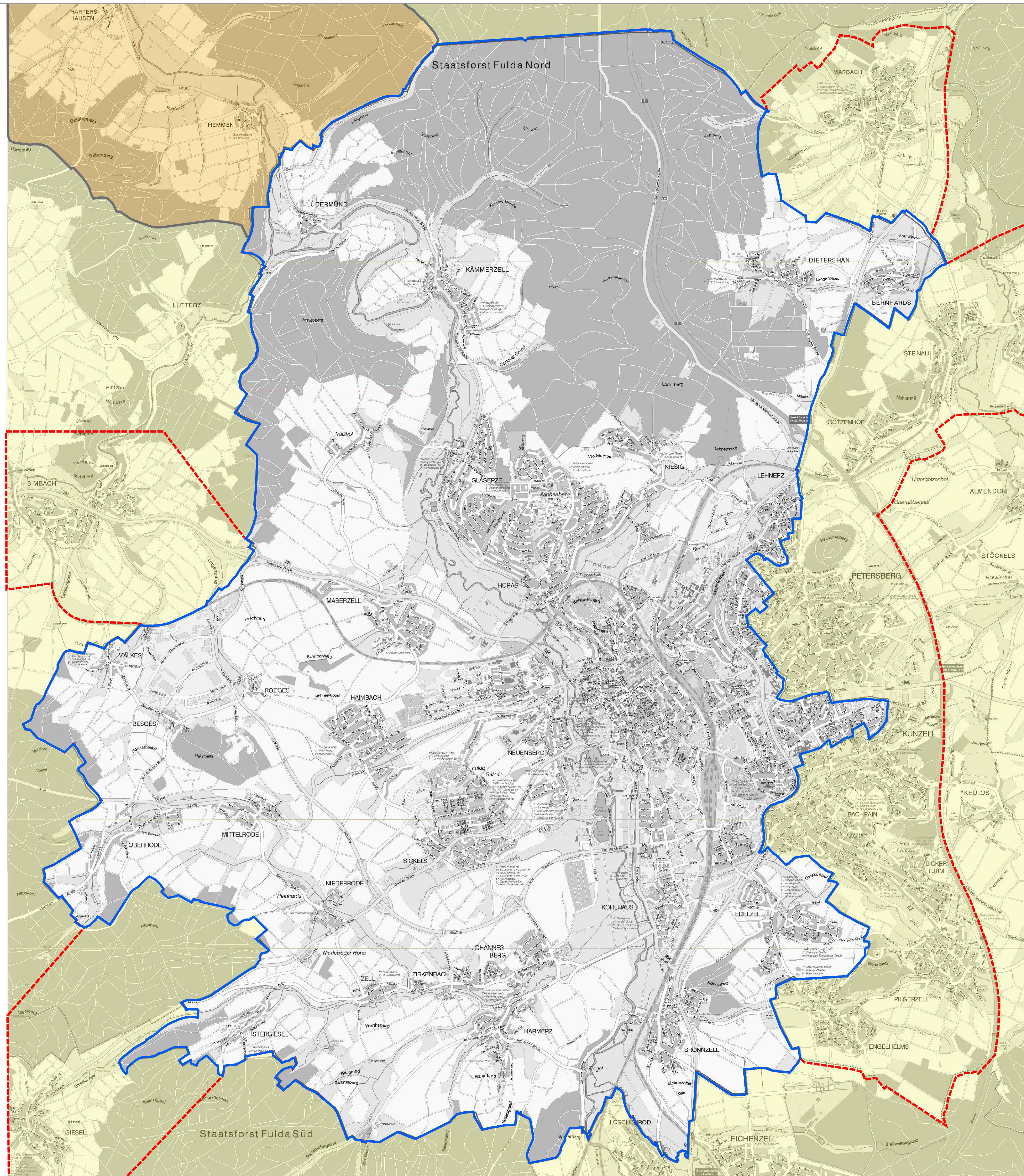
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr: 13.06.2019 (Beschluss, s. Anlage 10.2.2)

Stadtverordnetenversammlung: 24.06.2019 (Beschluss, s. Anlage 10.2.3)

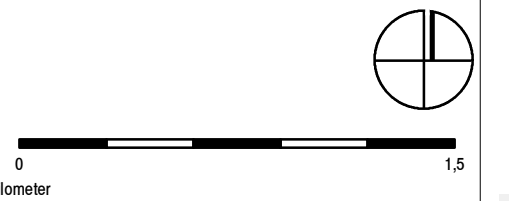
Die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Fulda tritt damit am 25.06.2019 in Kraft.

## Anlagen

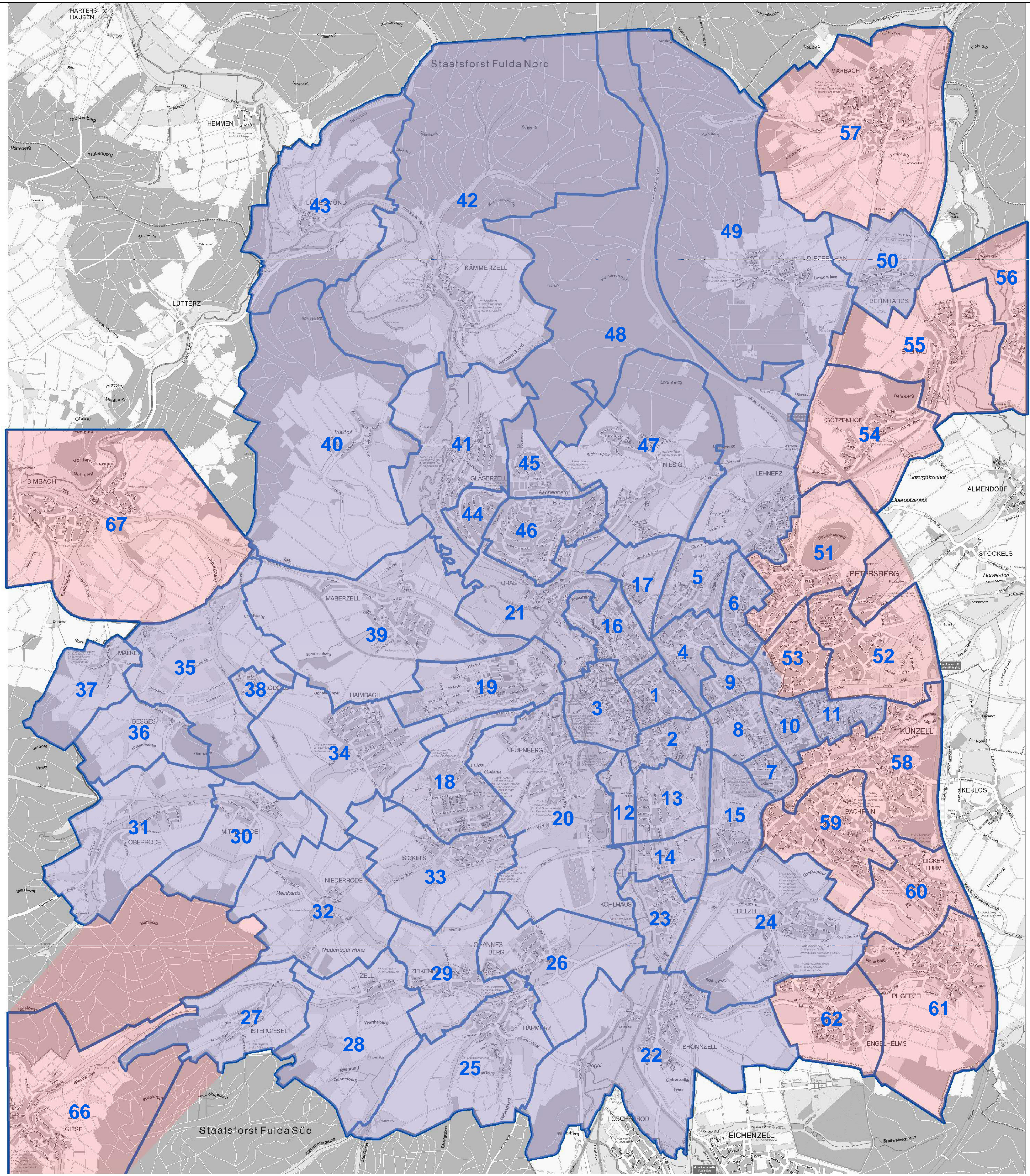




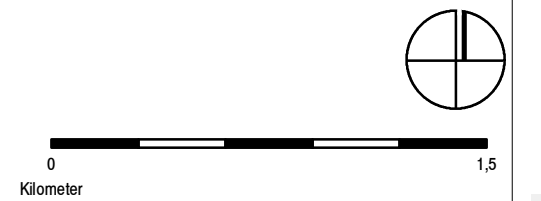
-  Stadtgrenze Fulda
-  Abgrenzung LK Fulda / Vogelsbergkreis
-  Bedienungsgebiet Stadtregion
-  Aufgabenträger Stadt Fulda
-  Aufgabenträger Landkreis Fulda
-  Aufgabenträger Vogelsbergkreis



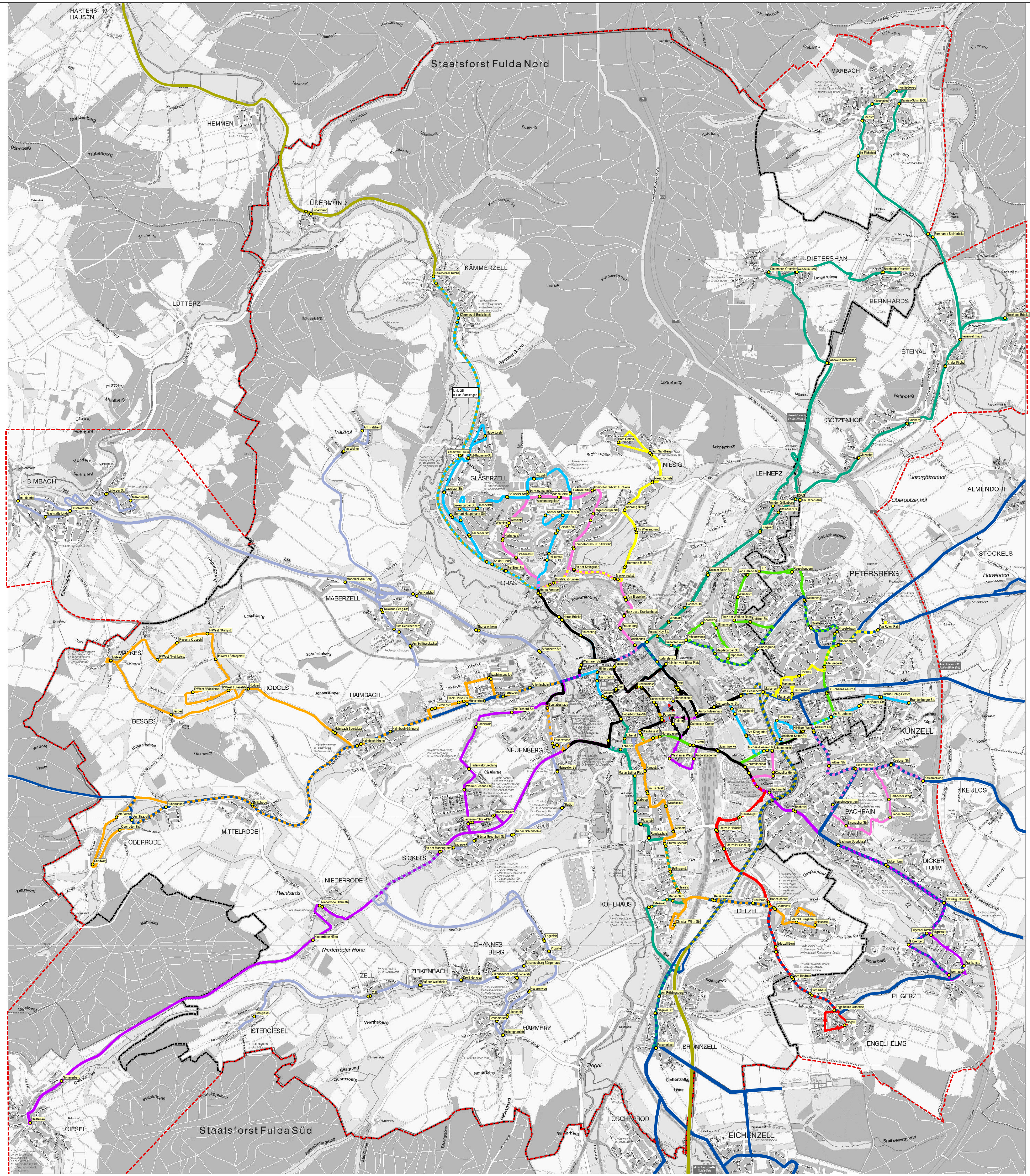




- Gemarkung Fulda
- Zusätzliches Bedienungsgebiet
- Verkehrszelle







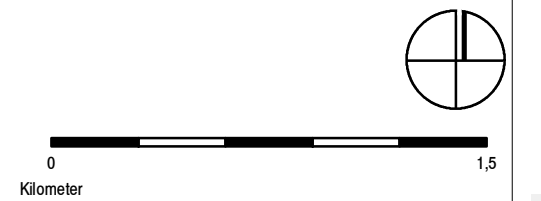
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

3.3

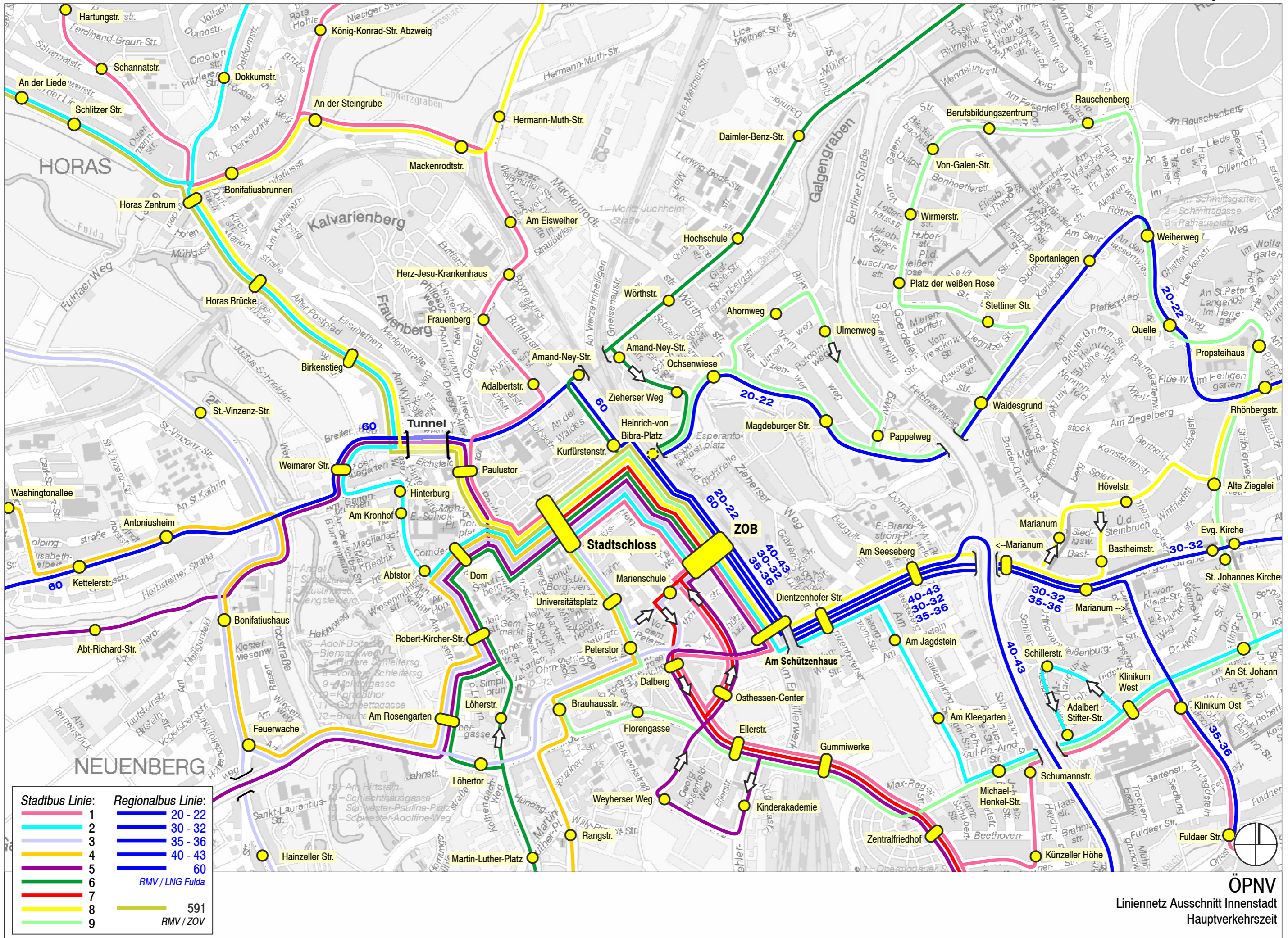
R-T  
Verkehrs-  
planung

Z I V

- mehr als zwei Linien
- Linie 1
- Linie 2
- Linie 3
- Linie 4
- Linie 5
- Linie 6
- Linie 7
- Linie 8
- Linie 9
- RMV-Regionalbuslinien
- LNG-Regionalbuslinien
- Haltestelle
- - - - - Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda



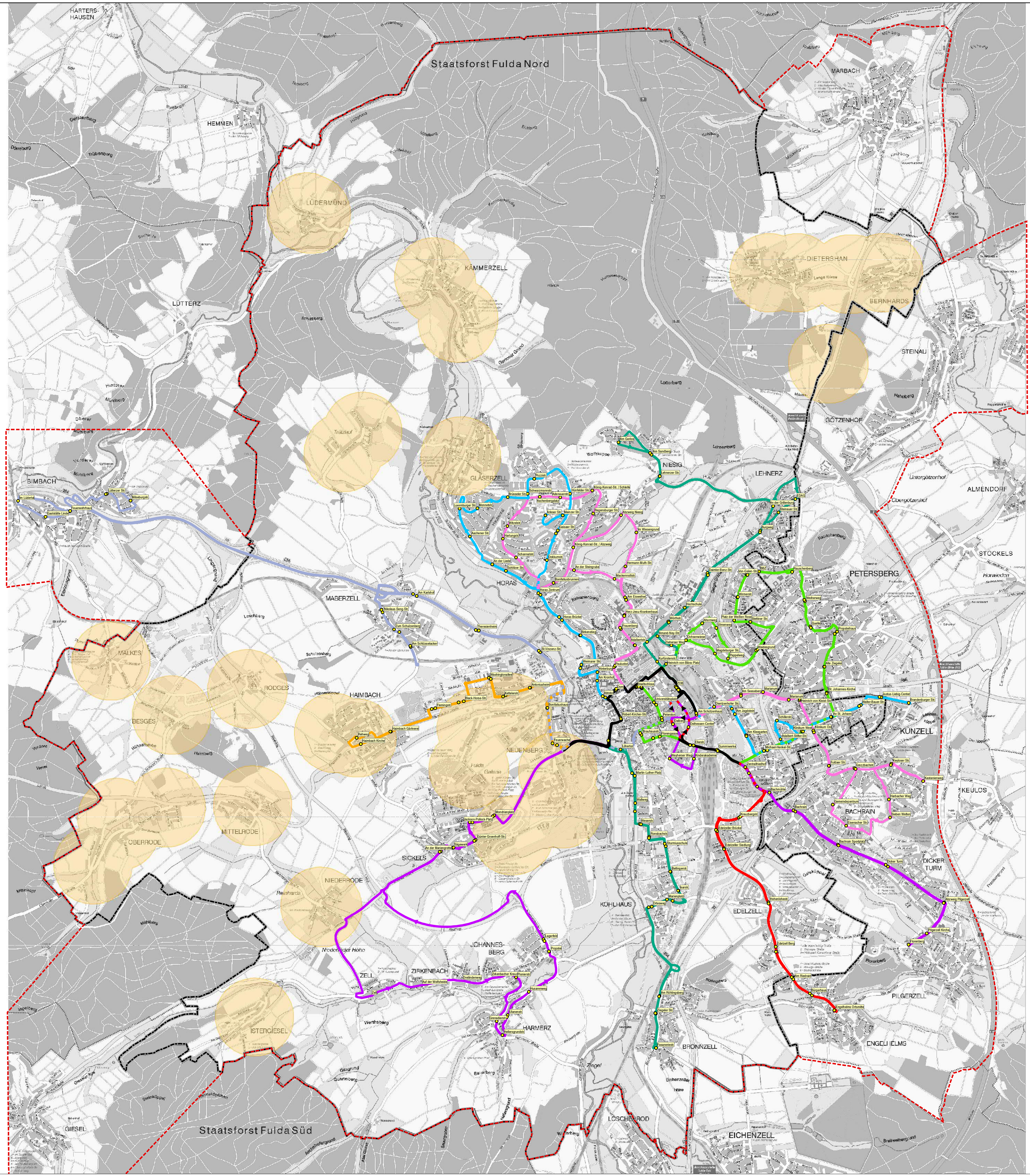




Stand: 31.08.2016

ÖPNV  
Liniennetz Ausschnitt Innenstadt  
Hauptverkehrszeit



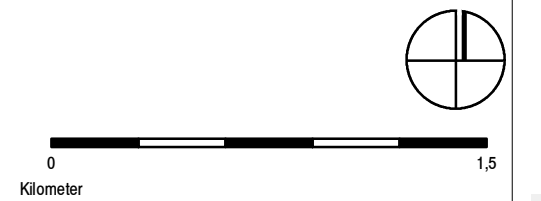


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

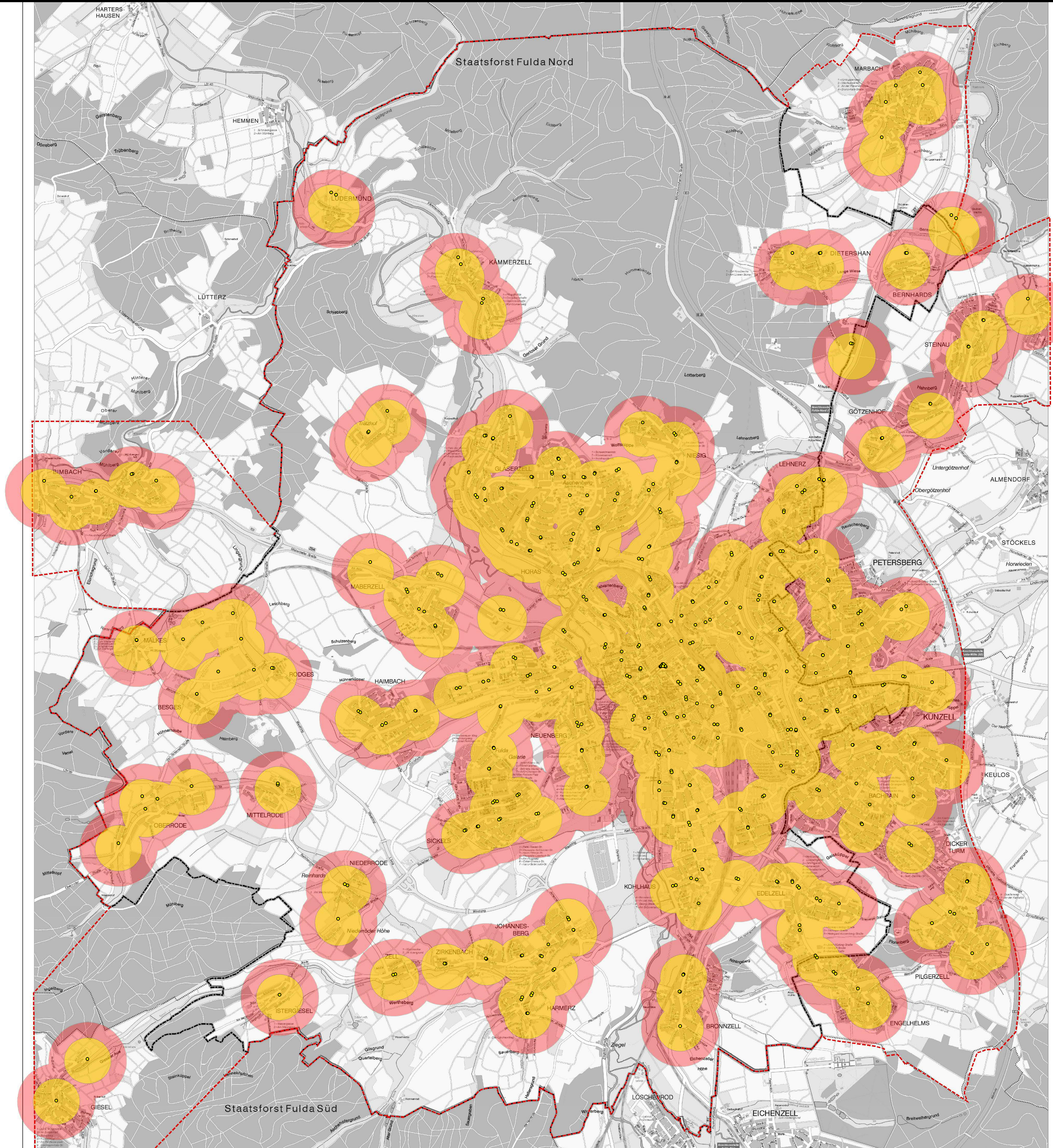
3.5



- mehr als zwei Linien
- Linie 1
- Linie 2
- Linie 3
- Linie 4
- Linie 5
- Linie 6
- Linie 7
- Linie 9
- Haltestelle
- AST Fulda
- Bedienungsgebiet
- Stadtgrenze Fulda







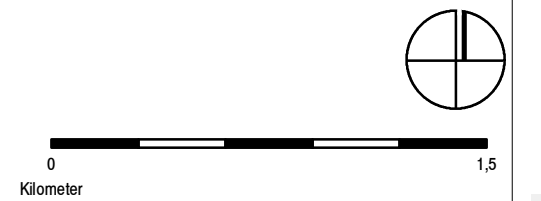
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

5.1

RT  
Verkehrs-  
planung

ZIV

- Haltestelle
- Radius 300m
- Radius 500m
- ▭ Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda

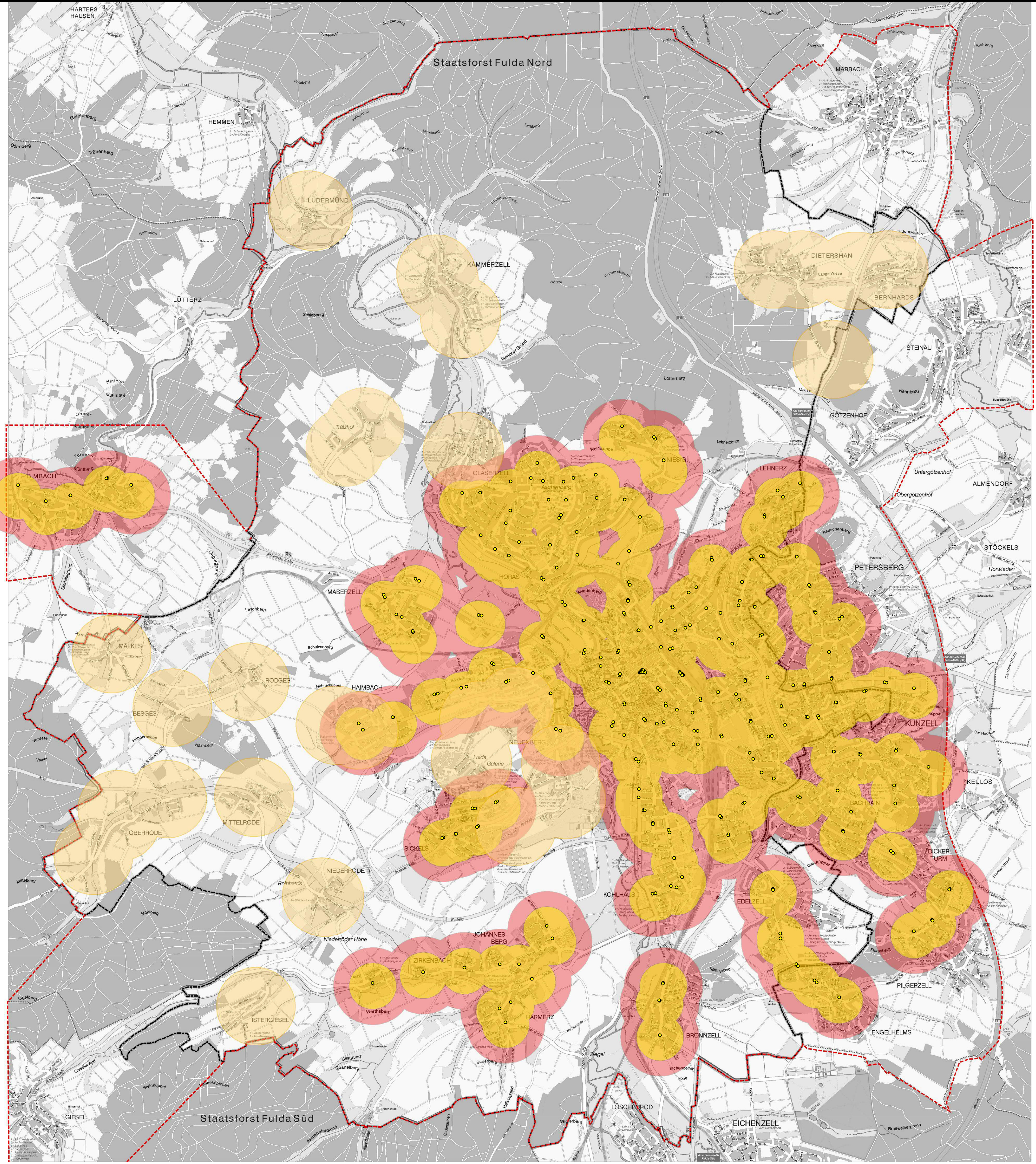


FULDA  
UNSERE STADT

Räumliche Erschließung  
Bestand Hauptverkehrszeit

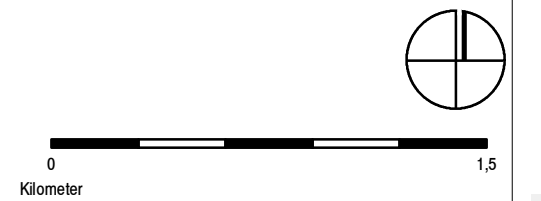
Stand: 28.02.2016



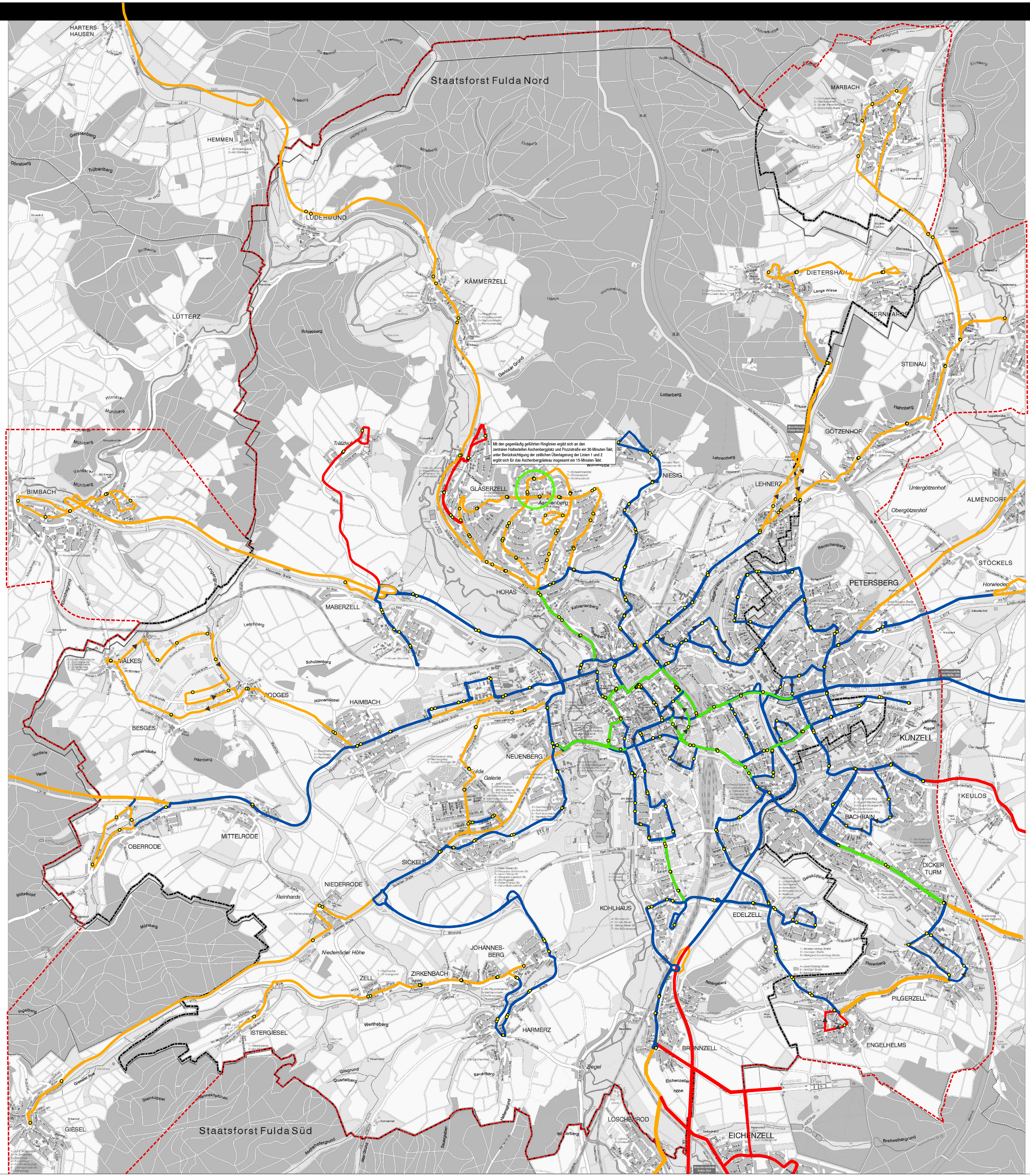


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

- Haltestelle
- AST Fulda
- Radius 300m
- Radius 500m
- ▭ Bedienungsgebiet
- ▭ Stadtgrenze Fulda

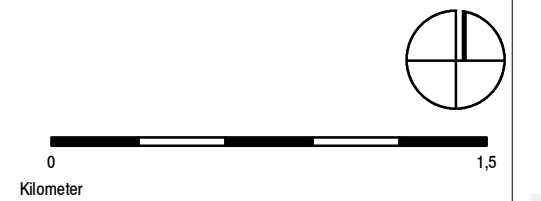




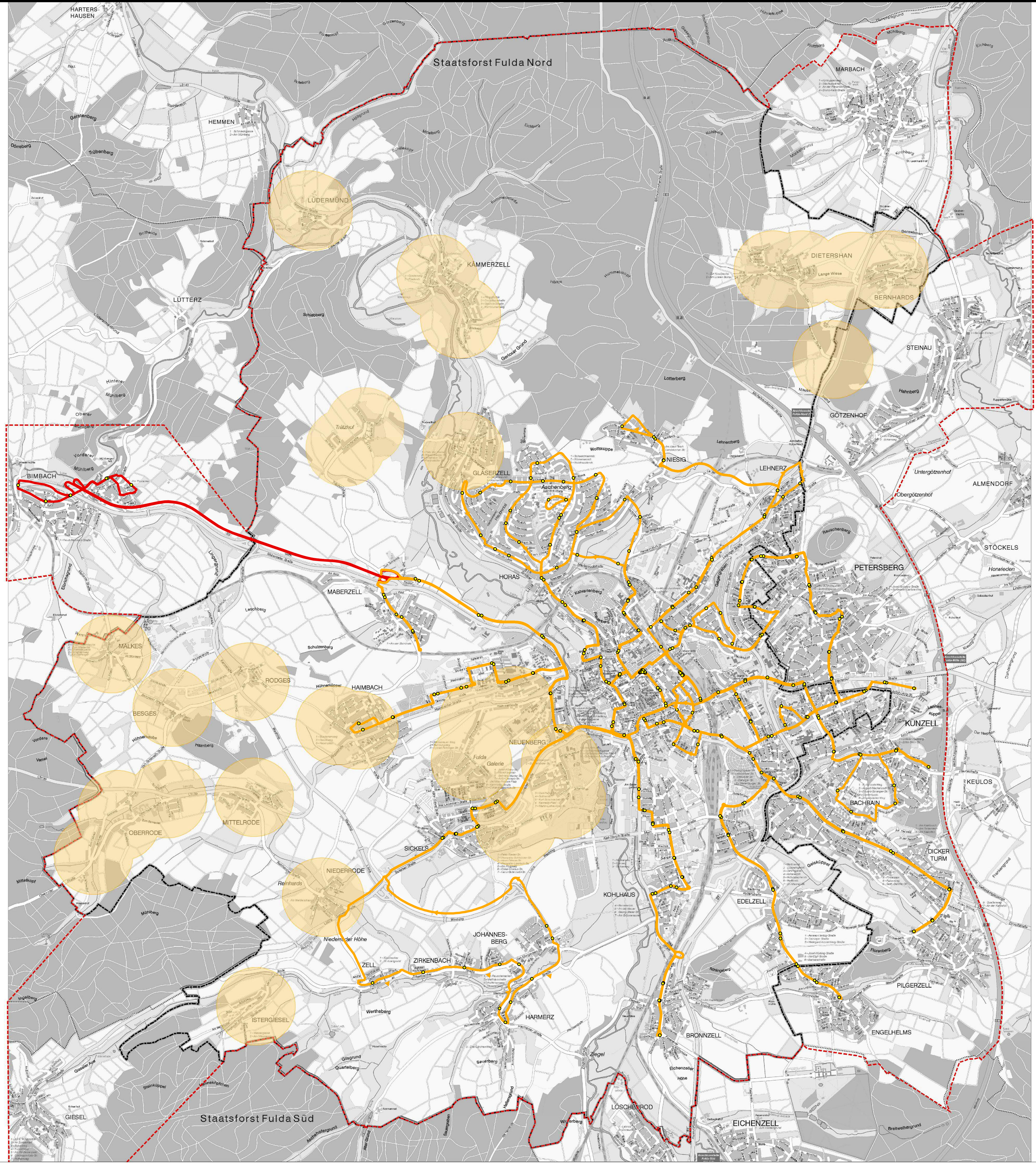


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

- 15 min
- 30 min
- 60 min
- > 60 min
- Haltestelle
- Bedienungsgebiet
- Stadtgrenze Fulda

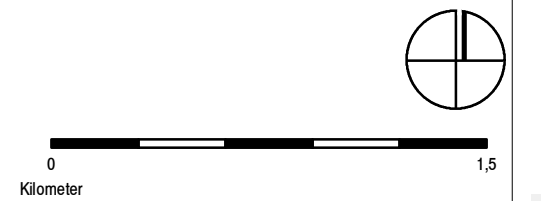




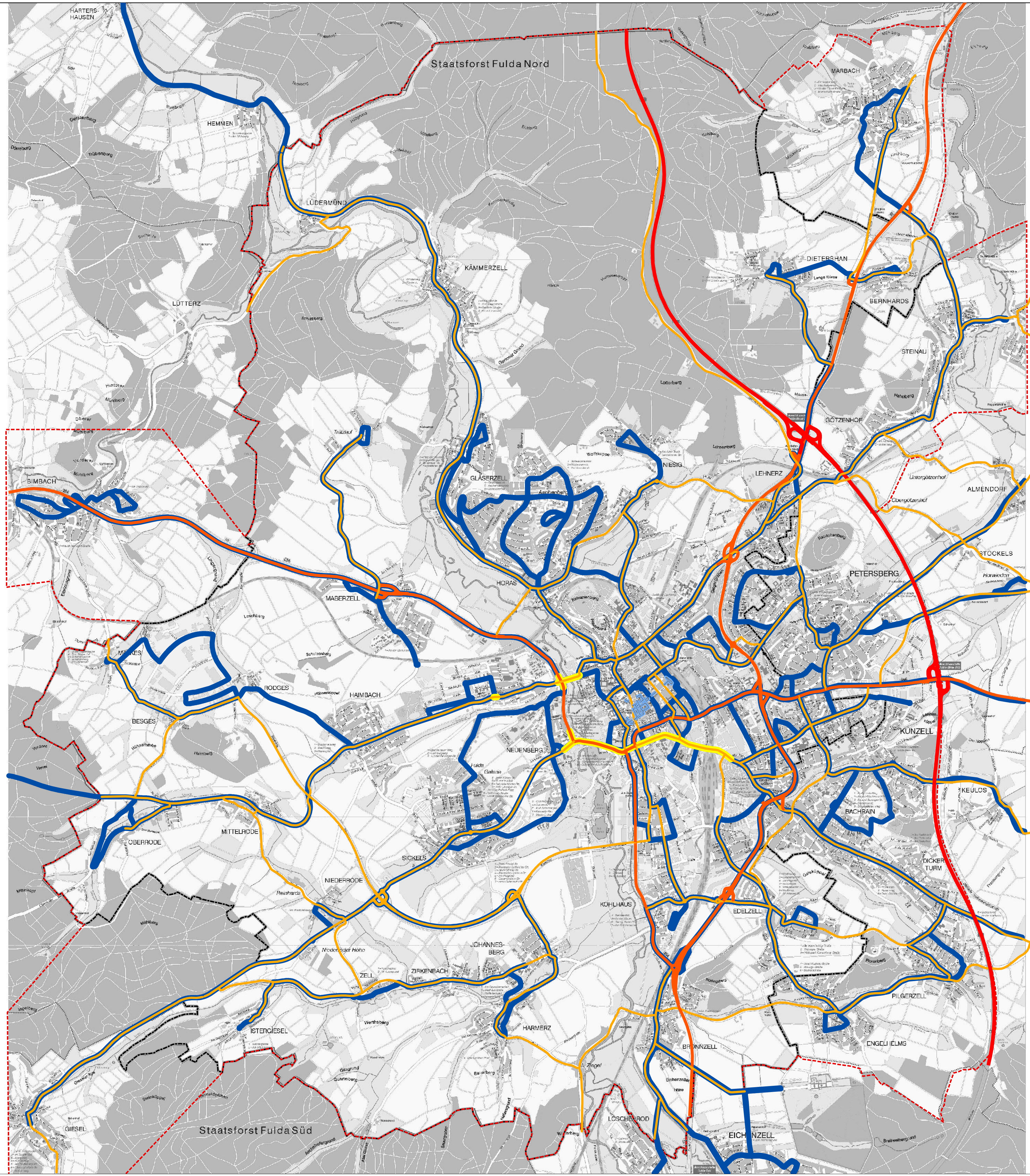


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

- 60 min
- > 60 min
- Haltestelle
- AST Fulda
- Bedienungsbereich
- Stadtgrenze Fulda







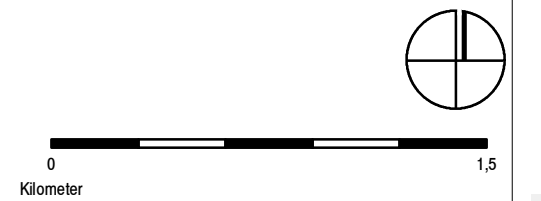
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

5.5

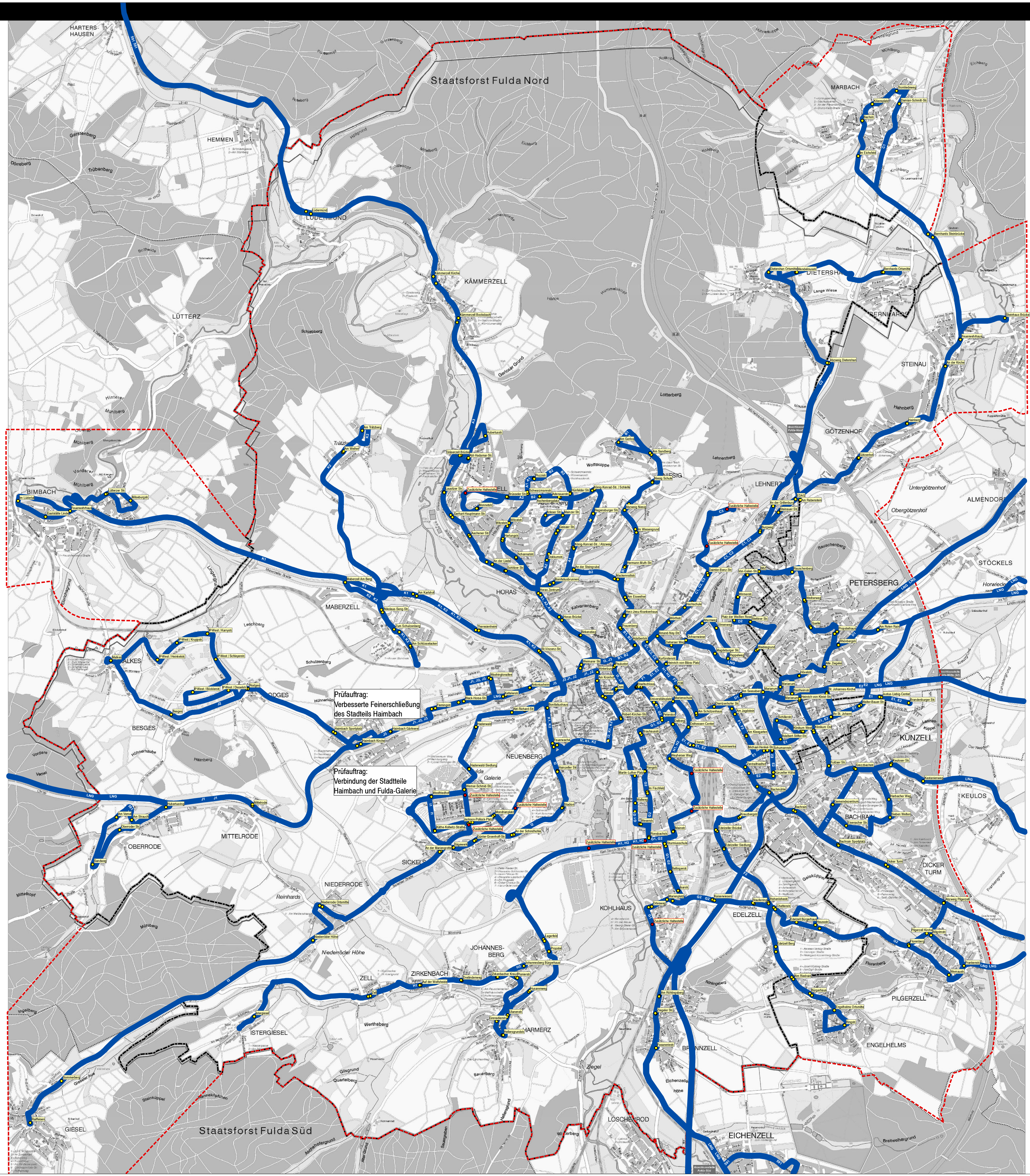
RT  
Verkehrs-  
planung

ZIV

- Autobahn
- Bundesstraße
- sonstige klassifizierte Straßen
- Fußgängerzone
- Streckenabschnitte mit regelmäßigen Reisezeitverlusten
- Buslinien HVZ 2017
- Bedienungsgebiet
- Stadtgrenze Fulda




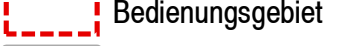



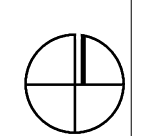




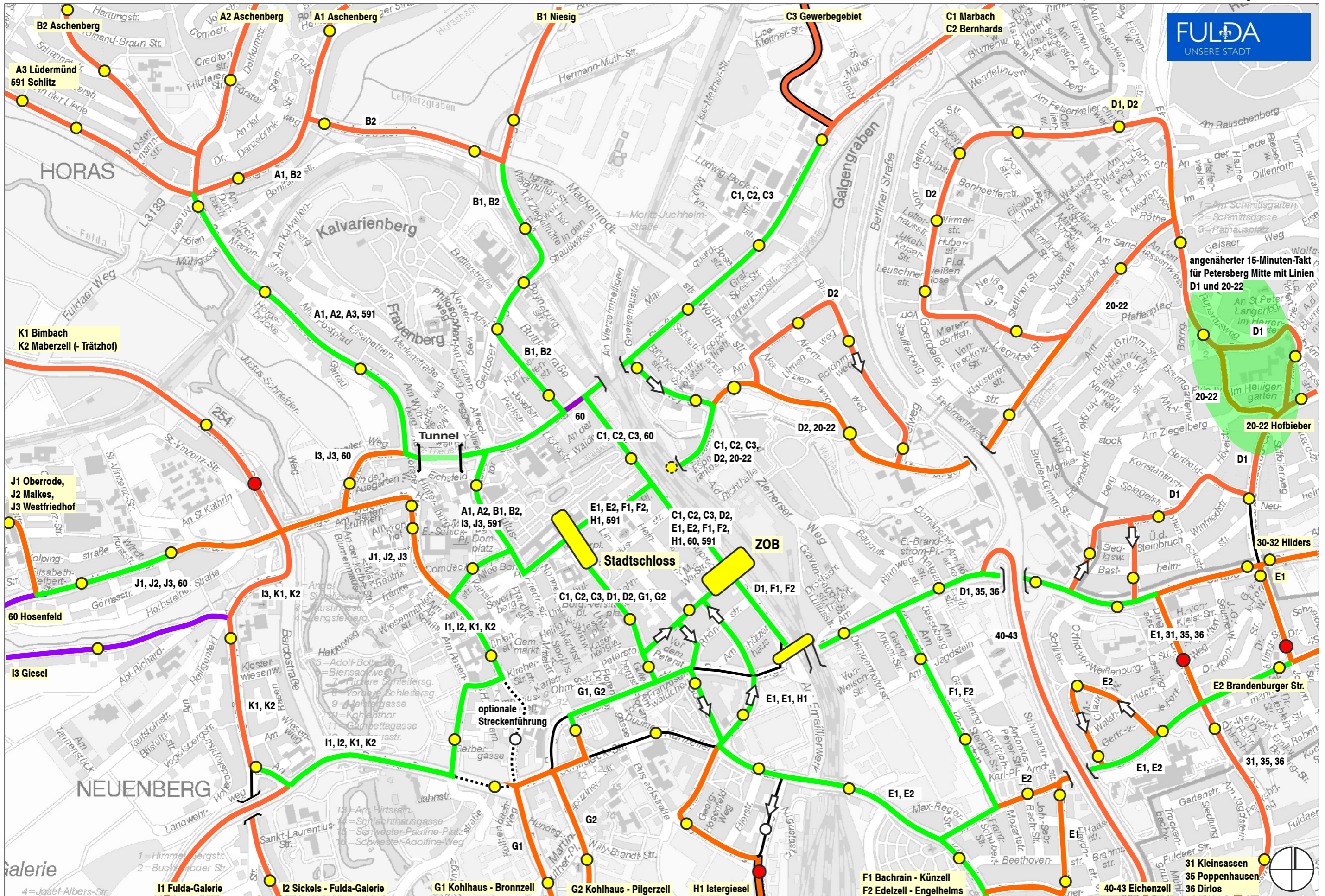
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

6.1

-  Buslinienweg mit Planungslinien-Nr.
-  Haltestelle (Bestand)
-  Haltestelle (Planung)
-  Bedienungsgebiet
-  Stadtgrenze Fulda







angenäherter 15-Minuten-Takt für Petersberg Mitte mit Linien D1 und 20-22

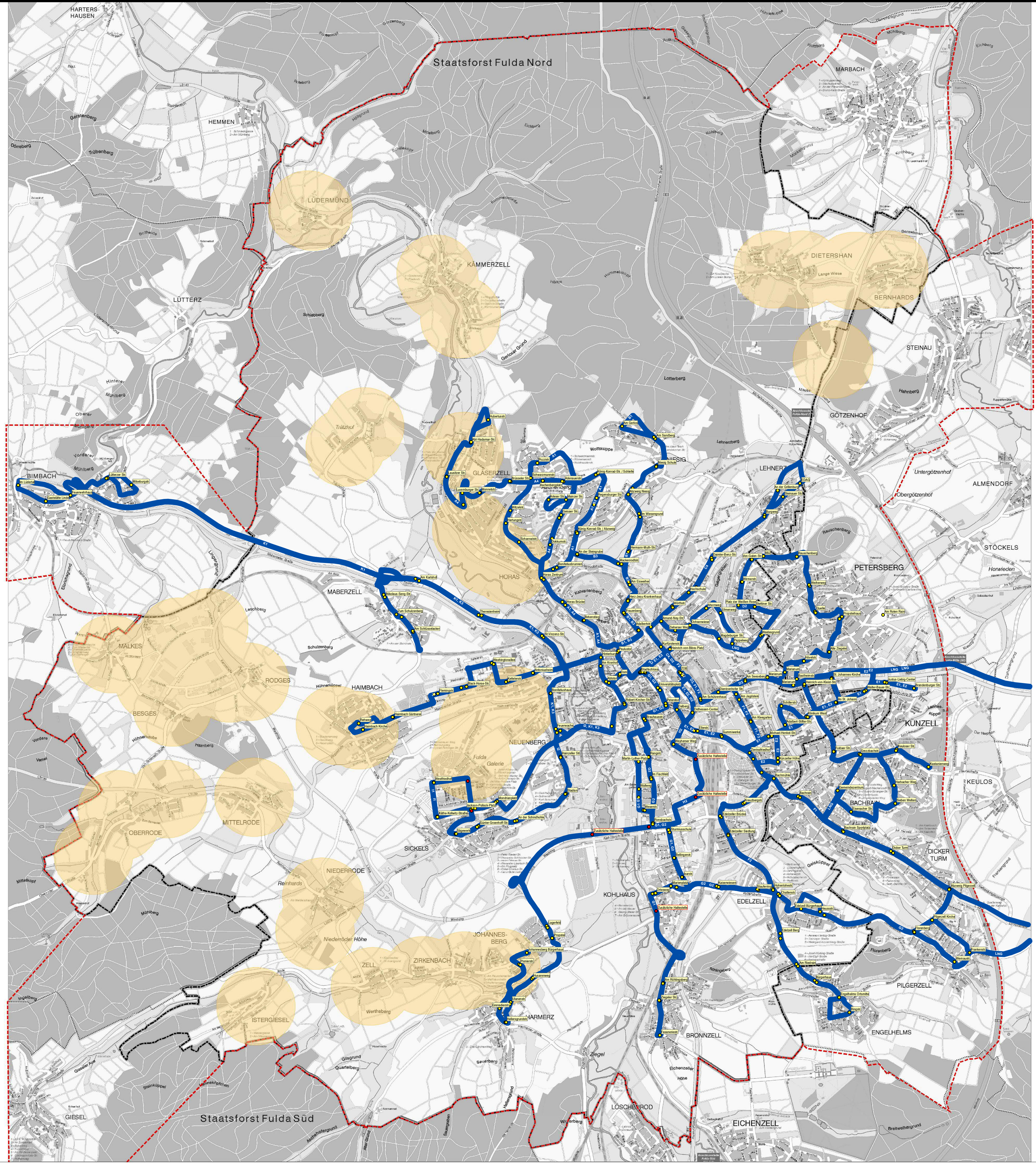


15 - Minuten - Takt	neue Strecke	Haltestelle Bestand
30 - Minuten - Takt	neue Strecke	Haltestelle neu
60 - Minuten - Takt	evt. entfallende Strecke	Haltestelle entfällt

Stand: 08.06.2018

ÖPNV  
Liniennetzkonzept



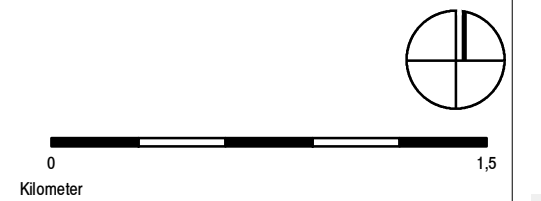


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

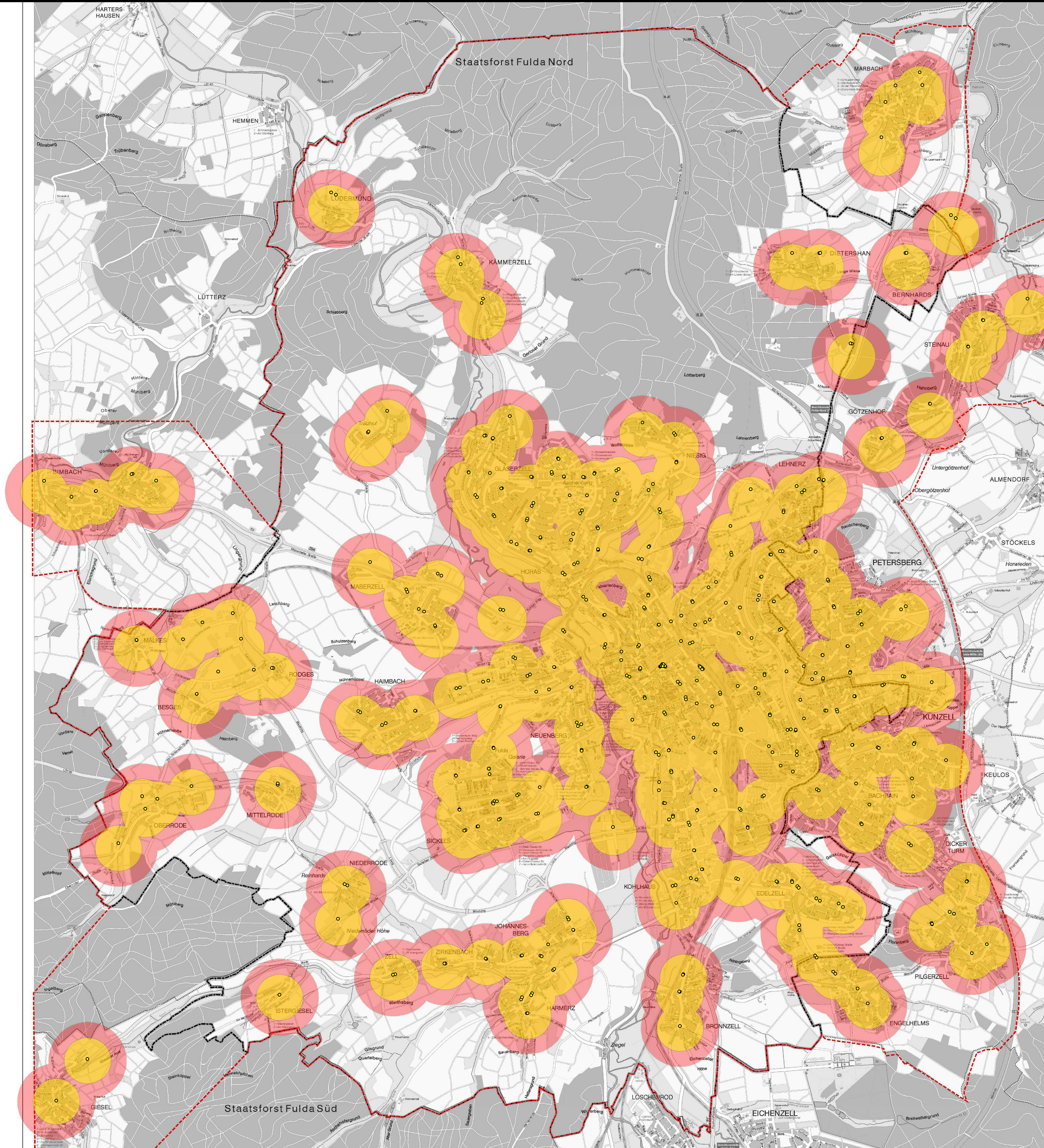
6.3



- Haltestelle (Bestand)
- Haltestelle (Planung)
- Buslinienweg mit Planungslinien-Nr.
- AST Fulda
- - - Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda

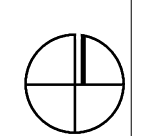




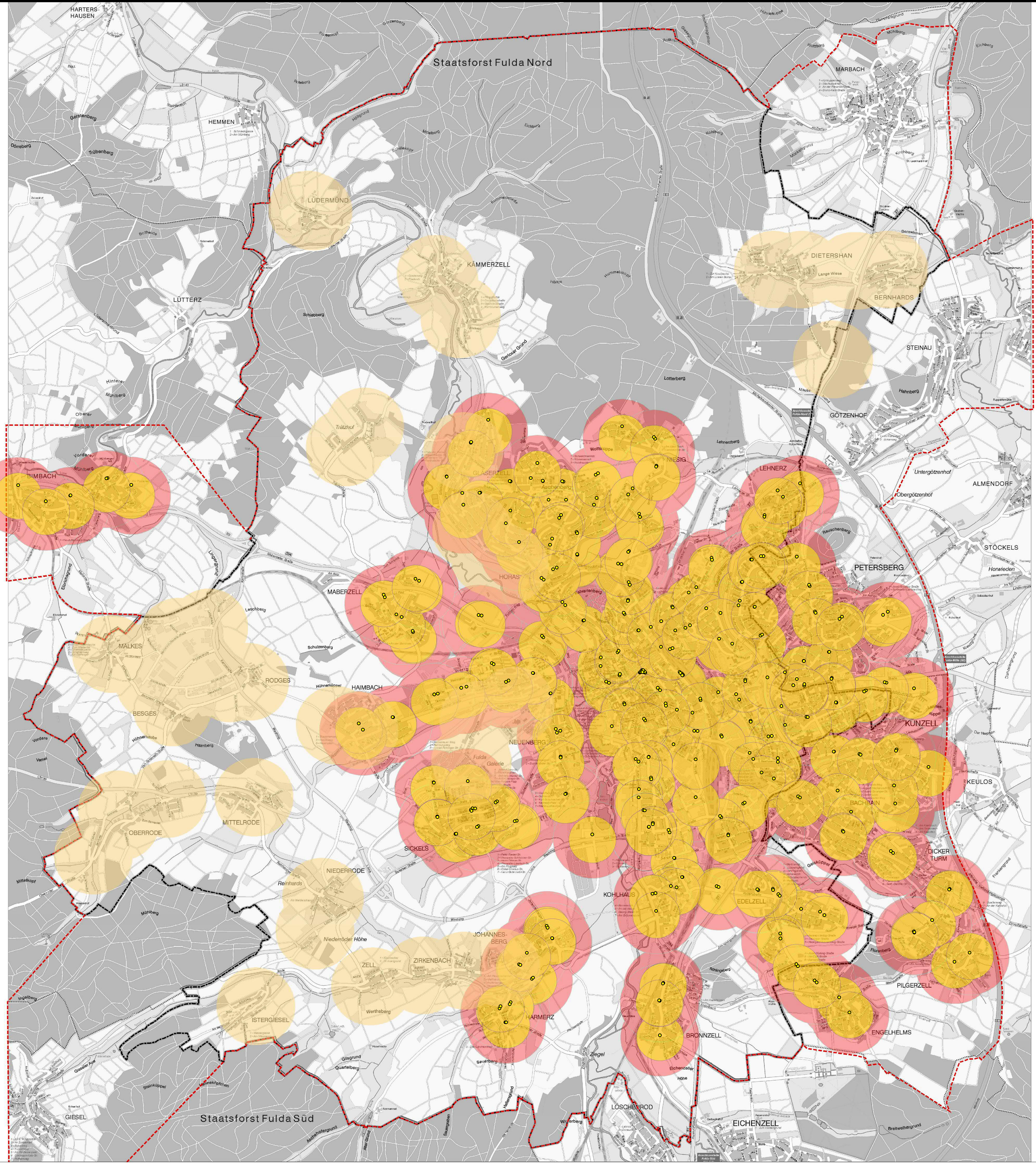


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

- Haltestelle
- Radius 300m
- Radius 500m
- Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda



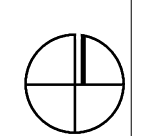




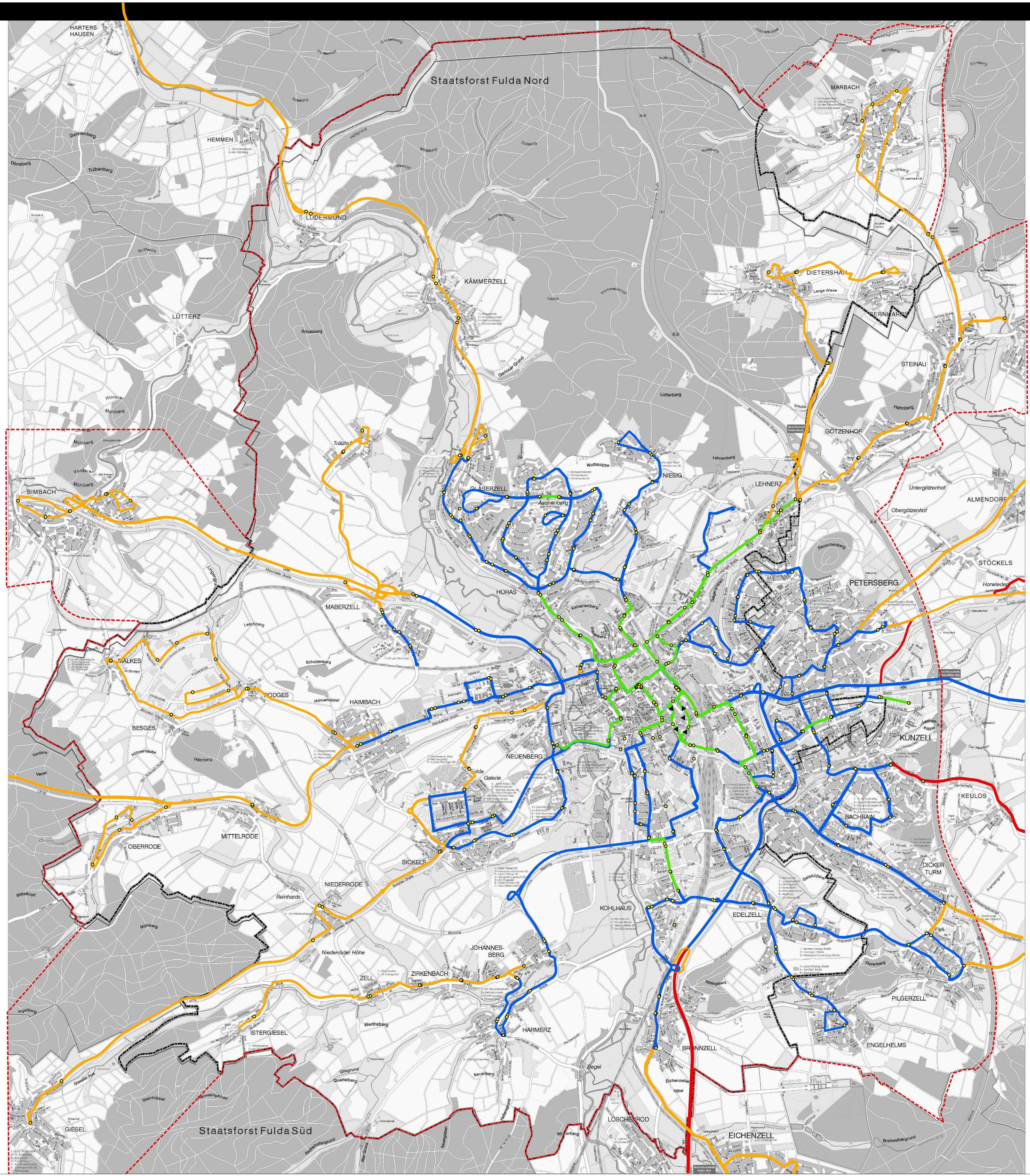
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

6.5

- Haltestelle
- AST Fulda
- Radius 300m
- Radius 500m
- Bedienungsbereich
- ▭ Stadtgrenze Fulda

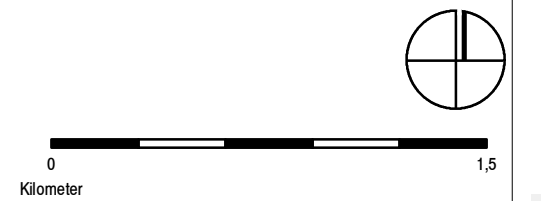






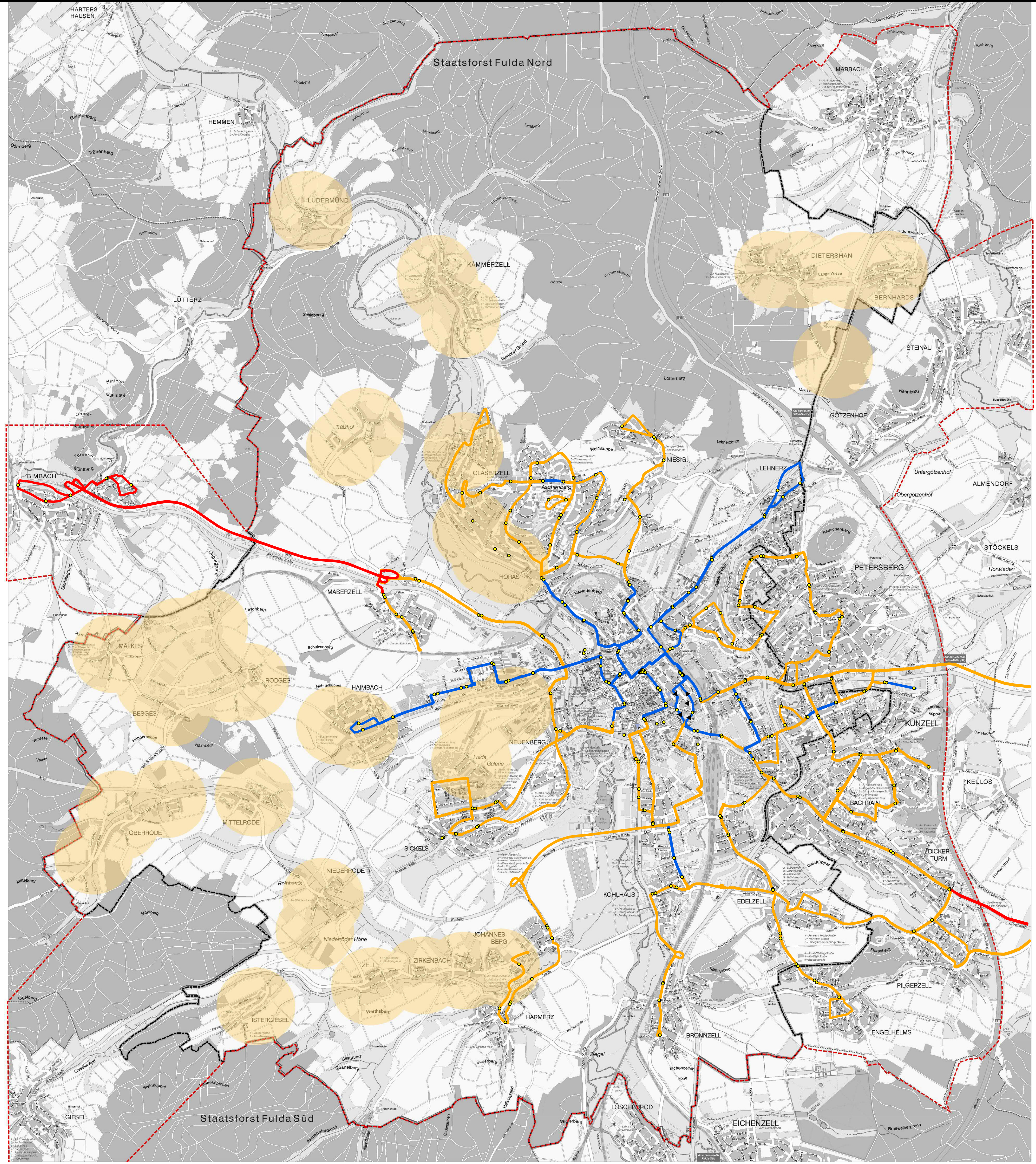
Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

- Takt\_HVZ
- 15 min
  - 30 min
  - 60 min
  - > 60 min
  - Haltestelle
  - Bedienungsgebiet
  - Stadtgrenze Fulda



Bedienungshäufigkeit  
Planung Hauptverkehrszeit



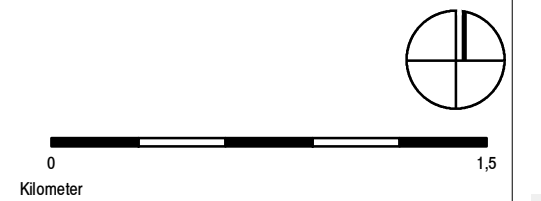


Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda -  
3. Fortschreibung

6.7

R-T  
Verkehrs-  
planung

- Schwachver**
- Haltestelle
  - 30 min
  - 60 min
  - > 60 min
  - AST Fulda
  - - - Bedienungsbereich
  - - - Stadtgrenze Fulda



Bedienungshäufigkeit  
Planung Schwachverkehrszeit

Stand: 29.01.2020