

## Workshop „Nachhaltige Mobilität in Fulda – Herausforderungen und Möglichkeiten“

### Ergebnisdokumentation



**29. November 2019**  
**18:00 – 20:15 Uhr**  
**VHS-Forum Kanzlerpalais**



# Einführung

---

Der Mobilitätsbereich steht derzeit vor neuen Herausforderungen. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der erforderlichen Finanzierung der Infrastruktur sowie der erhöhten Mobilitätskosten, der zunehmenden Knappheit fossiler Energie und den erhöhten Anforderungen aus dem Klimaschutz sind Alternativen und eine neue Mobilitätskultur zu entwickeln. Die Stadt Fulda stellt sich diesen Aufgaben und legt mit dem Verkehrsentwicklungsplan, dem Green-City Masterplan, dem Nahverkehrsplan der Stadt Fulda sowie der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes eine Strategie vor, welche den Handlungsrahmen zur Verbesserung der Qualität im Radverkehr und zur Erhöhung des Umweltverbunds im Allgemeinen sowie des Radverkehrsanteils am Modal Split im Besonderen in den kommenden Jahren formuliert. Damit werden Möglichkeiten und zukünftige Projekte der Stadt zur Förderung des Radverkehrs, der Verkehrssicherheit sowie insgesamt zur Förderung nachhaltiger Mobilität aufgezeigt.

Im Rahmen der Fuldaer Energiewochen veranstaltet der „Arbeitskreis Energie“ daher verschiedene Vorträge und Workshops zum Thema Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Hierzu gehört explizit auch das Themenfeld Mobilität. Das Klimaschutzmanagement der Stadt Fulda als Mitglied dieses Arbeitskreises hat daher die Planersocietät zur fachlichen Unterstützung mit der Vorbereitung sowie Durchführung des Workshops beauftragt.

Darüber hinaus war der Workshop als Auftakt der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes angedacht, weshalb das Büro Radverkehr-Konzept, das die Fortschreibung durchführt, den Workshop ebenfalls mitgestaltet hat.

# Ablauf der Veranstaltung

Insgesamt haben rund 30 Personen (plus Verwaltung und Gutachterteam) an der Veranstaltung teilgenommen.

Die Veranstaltung wurde als „Mobilitätscafé“ durchgeführt, wobei die Diskussion an verschiedenen Thementischen durch einen plenaren Teil mit Input-Vortrag eingerahmt wurde. An den Thementischen wurde sowohl explizit zum Themenfeld Radverkehr diskutiert, als auch in einem freieren Rahmen zu den Themen Digitalisierung im Verkehr und Öffentlicher Personenverkehr.

Zeit	Thema	Von
18.00	<b>Begrüßung</b>	Daniel Schreiner Stadtbaurat der Stadt Fulda
18.10	<b>Nachhaltige Mobilität in Fulda</b> Wie kann Mobilität in Zukunft aussehen?	Dennis Stocksmeier Planersocietät
18.30	<b>Mobilitätscafé</b> Diskussion an 3 Thementischen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Digitalisierung im Verkehr – mehr als nur unter Strom?</li> <li>▪ Öffentlicher Personenverkehr – alles onDemand?</li> <li>▪ Radverkehr – Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen oder abseits davon im Schattennetz?</li> </ul>	Moderation: Dennis Stocksmeier  Christof Tielker  Paul Fremer
19.40	<b>Online-Beteiligung Radverkehrskonzept</b> Eröffnung der Meldeplattform	Paul Fremer
20.00	<b>Ausklang und Ende der Veranstaltung</b>	

Nach einer Begrüßung durch Herrn Schreiner, Stadtbaurat der Stadt Fulda, stellen sich zunächst die Anwesenden Büros (Planersocietät und Radverkehr-Konzept) vor. Anschließend zeigt Herr Stocksmeier in einem Input-Vortrag auf, wie sich die Mobilität in Zukunft verändern kann und wird.

Kern der Veranstaltung war dann die Begegnung zwischen den Teilnehmenden und den Moderatoren. Hierzu waren insgesamt drei Thementische aufgebaut, an denen die Teilnehmenden untereinander und mit den Moderatoren diskutieren konnten.

In kleinen Runden bot sich für die Teilnehmenden an den Tischen die Möglichkeit, direkt an den Diskussionen mitzuwirken. Die Teilnehmenden wurden gebeten zu konkreten Fragen aber auch ganz frei zur Zukunft der Mobilität zu diskutieren. Die Anmerkungen wurden auf den Plakaten sowie auf Moderationskarten festgehalten.

## Diskussion an Thementischen

Die Diskussion an den Themenständen verlief sehr konstruktiv und zeigte ein hohes Maß an Engagement der Teilnehmenden, sich in die Ausgestaltung der Verkehrswende einzubringen und über die Zukunft der Mobilität zu diskutieren. Durch die Aufteilung in drei Gruppen wurden überschaubare Gruppengrößen gebildet und produktive Diskussionen möglich. Aufgrund der Zeitplanung von drei Runden à 25 Minuten hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich an allen Thementischen einzubringen.



Quelle: Planersocietät

Die Ergebnisse der Diskussion an den Thementischen werden im Folgenden dargestellt. Dabei werden die Anregungen der Teilnehmenden, die auf Moderationskarten festgehalten wurden, jeweils als Abschrift bzw. als Foto dokumentiert.

# Digitalisierung im Verkehr – mehr als nur unter Strom?

---

Am Thementisch „Digitalisierung im Verkehr“ wurde sehr konstruktiv, aber auch durchaus kontrovers diskutiert. Wurden in Runde 1 noch viele positive Aspekte, Chancen und Möglichkeiten zu einer nachhaltigeren Abwicklung von Mobilität und Verkehr mit Hilfe der Digitalisierung und diese sogar als „Grundstein“ gesehen, so überwog in den darauffolgenden Diskussionsrunden eine eher skeptische Haltung. Insgesamt wurde klar, dass viele Fragen zu Auswirkungen und Nutzen der Digitalisierung auf die Mobilität und den Verkehr offenbleiben und bisher nicht beantwortet werden können.

In der Diskussion verstanden es die Teilnehmenden sowohl über allgemeine Fragen der Digitalisierung im Verkehr zu diskutieren, als auch spezifische Wünsche und Anregungen zu möglichen Verbesserungen der Mobilität in Fulda mit Hilfe der Digitalisierung zu formulieren.

## Anmerkungen: Digitalisierung im Verkehr

- Ist Digitalisierung Steuerung oder Verheißung?
- Digitalisierung = Vernetzung
- Wissen wann sich wo, wie bewegt wird (Datenverfügbarkeit über alle Verkehrsmittel)
- Digitalisierung muss den Menschen helfen
- Verhältnismäßigkeit
- Viele Fragen bleiben offen
- Privatfirmen sollten keine Kontrolle über Mobilität erlangen (z. B. Google, Uber etc.)
- Straßenraum kann variabler gedacht werden (verschiedene Spuren für verschiedene Verkehrsmittel je Tageszeit, Fahrzeugaufkommen etc.)
- Kollektive Beförderungsmittel müssen bestehen bleiben
- Aktive Mobilität muss weiterhin gefördert werden
- Projekte zur Digitalisierung der Mobilität sollten im städtischen Raum angefangen werden und dann ins Umland ausgerollt werden
- Rein autonome Taxis sind „gruselig“
- Soziale Aspekte sollten nicht vernachlässigt werden
- Mobilität sollte anhand von Beispielen und Pilotprojekten probierbar und erlebbar gemacht werden (z. B. autofreies Quartier für ein Wochenende)
- Autos mit digitaler Unterstützung aus den Städten heraushalten (P+R), die Stadt muss für Autofahrende unattraktiv werden
- Nicht nur über Apps zugänglich machen
- Fahrgäste und Zielgruppen bei App-Entwicklung einbinden
- Digitale Anzeige Stadtschloss und ZOB müssen synchronisiert und an beiden Standorten entsprechende Umsteigemöglichkeiten in Echtzeit angezeigt werden
- Die Anzeigen zwischen Digitaldisplay an einer Haltestelle und einer App sollten nicht voneinander abweichen




## Das Plakat zur Digitalisierung im Verkehr

*Ist das wirklich nachhaltig?*

### DIGITALISIERUNG IM VERKEHR - MEHR ALS NUR UNTER STROM?

NACHHALTIGE MOBILITÄT IN FULDA - HERAUSFORDERUNGEN UND MÖGLICHKEITEN

*Ihre Mitarbeit ist gefragt!*



**WIE MUSS SICH FULDA ANPASSEN?**

*Digitalisierung ist ein Grundstein*

**HILFT DIE DIGITALISIERUNG DIE MOBILITÄT NACHHALTIGER ZU GESTALTEN?**

**WELCHE FELDER DER DIGITALISIERUNG SIND IN FULDA BESONDERS WICHTIG?**

*Autonome (Digitalisierung) auf L. lokalen Teile*

*App-Anwendung*

*Ständige Daten = Optimierung*

*Stadtdaten u. 2018*

*Staten sicherheit Dauerwärtigkeit*

Digitales Baustellen- und Störungsmanagement




Seamless Mobility

Dynamisches Verkehrsleitsystem auf Hauptverkehrsstraßen in / um Fulda

Umweltsensitive Verkehrssteuerung

Intelligente Straßenbeleuchtung

Onlineportal mit Livedaten zu allen Verkehrsmitteln



**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

# Öffentlicher Personennahverkehr – Alles on Demand?

---

Am Thementisch „Öffentlicher Personennahverkehr“ fand eine angeregte, heterogene und kritisch reflektierende Diskussion zum Thema ÖPNV in Fulda und einer möglichen Weiterentwicklung bzw. Ergänzung durch On Demand-Angebote statt. Die Teilnehmenden der drei Diskussionsrunden brachten einerseits ihre Meinung zu bisherigen Planungen und dem aktuellen Status quo im Bereich des ÖPNVs ein und zeichneten andererseits eine Zukunftsvision des öffentlichen Personennahverkehrs für Fulda, die mitunter auch provokante Thesen einbezog.

Grundsätzlicher Tenor war, dass der ÖPNV als grundlegende Mobilitätsmöglichkeit für Alle zu sehen ist und unter diesem Verständnis deutlich positiver vertreten werden sollte. Dazu gehört auch dem ÖPNV zukünftig eine größere Bedeutung im städtischen Haushalt zukommen zu lassen (insbesondere im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr), um seinen Stellenwert hervorzuheben und um darüber hinaus als Stadt Fulda im Bereich des ÖPNVs handlungs- und entwicklungsfähig zu werden.

## Anmerkungen: Öffentlicher Personennahverkehr

- Der ÖPNV und damit in Verbindung stehende Angebote (z.B. On Demand) sollten in öffentlicher Hand belassen werden
- Der ÖPNV und weitere damit in Verbindung stehende Angebote müssen für den gesamten Verkehrsraum Fulda und nicht nur für den Bereich der Stadt entwickelt werden (d.h. Einbezug von Petersberg, Künzell, Eichenzell, etc.)
- Zur Finanzierung des ÖPNVs könnte eine „ÖPNV-Grundgebühr“ beitragen (z.B. 30 € pro Monat)
- Die Fahrpreise in die Region stellen ein großes Problem dar und müssen transparenter sowie günstiger gestaltet werden (Möglichkeit „Luftlinientarif“)
- On Demand-Angebote sollten auch ohne Smartphone nutzbar sein (z.B. telefonisch oder über den Busfahrer/die Busfahrerin als Anschlussangebot)
- Mit dem „Transity“ gab es in der Vergangenheit bereits eine Art On Demand-Angebot, über das man im Zuge veränderter Voraussetzungen (beginnender gesellschaftlicher Mobilitätswandel, erhöhte Bedeutung des Klimaschutzes, Fridays for Future, etc.) neu nachdenken sollte
- Busfahren sollte attraktiver werden; dazu gehört neben einer barrierefreien und intuitiven Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen auch die Philosophie des ÖPNV-Unternehmens mit Blick auf Service, Nutzerfreundlichkeit und angepasstem Fahrstil
- Die Bedienzeiten der Busse sollten verlängert und deren Taktung erhöht werden, um mit dem ÖPNV eine konkurrenzfähige Alternative zum eigenen Pkw darzustellen; dazu gehört auch den Busverkehr gegenüber dem MIV zu beschleunigen (hier sind auch Maßnahmen einzubeziehen, die gegenüber dem MIV restriktiv wirken)



- P+R-Parkplätze außerhalb der Innenstadt sind mit einer attraktiven Busanbindung auszustatten, um Verkehre aus den innerstädtischen Bereichen herauszuhalten; in diesem Zusammenhang ist eine Verknüpfung zwischen Parkticket und dem ÖPNV sinnvoll; einhellige Meinung ist außerdem, dass zur Wirksamkeit dieser Maßnahme eine restriktive Behandlung des MIV in der Innenstadt erfolgen muss
- In Anbetracht des alten Sternsystems für den Busverkehr wird die Entwicklung eines neuen Bussystems vorgeschlagen, in dem ein „Citybus“ im Rundkurs die neuralgischen Punkte der Innenstadt bedient; an diesen findet die Verknüpfung mit den weiteren Buslinien von außen in enger Taktung statt
- Attraktive Radabstellanlagen müssen im Bereich von Haltestellen/-punkten etabliert werden, um B+R zu fördern
- Die Vertaktung zwischen Bus und Bahn sowie zwischen den Bussen muss verbessert werden
- Die Vermarktung von ÖPNV-Angeboten sowie deren Nutzbarkeit muss verbessert werden (Jobticket, AST-Angebot, zukünftige On Demand-Angebote)
- Die Stadt Fulda sollte die Möglichkeit von ÖPNV-Pilotprojekten nutzen, um Menschen für Neuerungen zu interessieren und dadurch für den ÖPNV zu gewinnen und außerdem wertvolle Erkenntnisse zu generieren
- Die Abwicklung von Schülerverkehren sollte nicht den grundsätzlichen Betriebsablauf belasten
- Die Busflotte sollte sukzessive auf E-Busse umgestellt werden; hier besteht auch die Möglichkeit über Oberleitungsbusse nachzudenken, die nur auf dem Weg zum Betriebshof batterieelektrisch fahren müssen

## Das Plakat zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr

### ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR -(ALLES) ON DEMAND?

NACHHALTIGE MOBILITÄT IN FULDA - HERAUSFORDERUNGEN UND MÖGLICHKEITEN

Ihre Mitarbeit ist gefragt

IN WELCHE RICHTUNG SOLLTE SICH DER ÖPNV IN FULDA ENTWICKELN? → mehr Geldmittel für den ÖPNV (im Vergleich zum MIV)  
↳ als Grundversorgung für Alle positiv vertalen

WIE KÖNNEN ONDEMAND-ANGEBOTE IN FULDA ZU EINEM ATTRAKTIVEN UMWELTVERBUND BEITRAGEN?

WORAUF SOLLTE IM ZUSAMMENHANG MIT ONDEMAND-ANGEBOTEN GEACHTET WERDEN?

**Vermarktung der ÖPNV-Angebote**

- Fahrgeld in die Region verlagern (Luftfrachtkosten?)
- Service und Flexibilität
- Philosophie des Dienstleisters
- einfache Mitbenutzbarkeit

**Grundabgabe für den ÖPNV**

- 365 € Ticket
- Grundabgabe für den ÖPNV (auch Schwachverkehrszeiten berücksichtigen)
- höhere Taktung (insb. Hauptverkehrszeiten)

**Pilotprojekte**

- AST für Kinderwagen u. Gepäck auslegen
- Barrierefrei
- Barrierefrei

**„Mobilitätsapp“ Stadtregion Fulda**

- Raum für den ÖPNV
- Verknüpfung von Parktickets mit dem ÖPNV
- Park + Roll
- E-Bike

**Ergänzung des regulären ÖPNV-Angebots**

- längere Bedienzeiten von Bussen und AST
- Vermeidung OnDemand auch im Bus ohne Handy
- grenzüberschreitender ÖPNV
- Einbezug der gesamten Stadtregion Fulda

**„Mobilitätsapp“ Stadtregion Fulda**

- gesamtgesellschaftlichen Blick betrachten
- Busbeschleunigung (auch zur schichtübergreifenden Maßnahmen)
- von außen zu neuartigen Punkten und von dort zum „fiktiven“ im Parkhaus
- von außen zu neuartigen Punkten und von dort zum „fiktiven“ im Parkhaus
- von außen zu neuartigen Punkten und von dort zum „fiktiven“ im Parkhaus

**Einbezug der gesamten Stadtregion Fulda**

- Petrusberg u. Künzell + ggf. Eichenzell einbeziehen
- Schülerverkehr

**Verknüpfung von Mobilitätsformen**

- Anbindung der Industriegebiete von Bahnhof aus
- D+R Parkplätze (Einbezug B+R) außerhalb der Innenstadt mit attraktiver Busanbindung

**emissionsfreier ÖPNV**

- veraltetes Sternensystem für Busse

**Schülerverkehr**

Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

# Radverkehr – Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen oder abseits davon im Schattennetz?

---

Am Thementisch „Führungsformen des Radverkehrs“ wurde ebenfalls sehr engagiert und durchaus sehr kontrovers diskutiert. Nachdem in jeder Runde zuerst die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs vorgestellt wurden, konnten die Teilnehmenden über die Vor- und Nachteile derselben diskutieren. Hierbei favorisierte jede Gruppe jedoch verschiedene Führungsformen, weshalb sich auch in der anschließenden individuellen Abstimmung kein klares Bild ergab. Die Führungsform des Schutzstreifens wurde allerdings über alle Runden hinweg als wenig attraktiv angesehen, was sich auch in der Abstimmung zeigte.

In den Diskussionen brachten die Teilnehmenden ihre Ansichten zu den unterschiedlichen Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs zum Ausdruck, wobei sie auch persönliche Erfahrungen mit einflochten. Darüber hinaus formulierten sie auch Anregungen über mögliche Verbesserungen in Bezug auf die Qualität des Radfahrens in verschiedenen Fuldaer Straßen.

## Anmerkungen: Führungsformen des Radverkehrs

- Bauliche Radwege werden als adäquat betrachtet solange sie großzügig dimensioniert sind und vom MIV gut eingesehen werden können, Konflikte mit Fußgängern wurden allerdings als Negativpunkt angeführt
- Schutzstreifen werden als unsicher empfunden
- Radfahrstreifen werden als unzureichend empfunden aufgrund der Überfahrbarkeit durch Kfz sowie der Gefahr durch Autotüren
- Eigenständige Radwege, Geschützte Radfahrstreifen sowie Fahrradstraßen werden als optimale Führungsformen angesehen, wobei dies nicht nur für „unsichere“ Radfahrende gilt
- Eigenständige Radwege werden insbesondere von unsicheren Radfahrenden präferiert, auch wenn dadurch Umwege entstehen können, wobei auch sichere Radfahrende diese bevorzugen (Radschnellweg)
- Geschützte Radfahrstreifen werden als besonders attraktiv wahrgenommen, da sie die Vorteile eines baulichen Radwegs, mit denen des Radfahrstreifens verbinden, d.h. Sichtbarkeit, Schutz vor dem MIV und komfortables umwegefreies Fahren
- Fahrradstraßen werden ebenfalls positiv bewertet aufgrund der klaren Bevorrechtigung des Radfahrenden und des größeren Platzangebots im Vergleich zu Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder baulichen Radwegen
- Die vorhandenen Radverkehrsanlagen in Fulda werden als unzureichend empfunden
- Die Anlage von Schutzstreifen wird einerseits nur als Notlösung betrachtet, andererseits als adäquate Führungsform für sichere, umwegeempfindliche Radfahrende
- Vielfach wurde die ungenügende Konsequenz der Radwegführung bemängelt, beispielsweise abruptes Enden des Radwegs

## Das Plakat zum Thema Radverkehr





**Stadt Fulda:**

Magistrat der Stadt Fulda

Stadtplanungsamt

Schlossstraße 1

36037 Fulda

Ansprechpartner:

Martin Thaler, Telefon: 0661 102-1634



**Gutachterliche Betreuung:**

Planersocietät

- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation -

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Dennis Stocksmeier, Christof Tielker

Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund



Radverkehr-Konzept

Paul Fremer

Franziusstraße 8-14, 60314 Frankfurt am Main