



Zentrum für  
integrierte Verkehrssysteme

## **Nahverkehrsplan der Stadt Fulda**

### **3. Fortschreibung 2018 - 2022**

## 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

1	<b>VORWORT</b>	1
2	<b>GRUNDLAGEN UND METHODIK</b>	3
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
3	<b>BESTANDSAUFNAHME</b>	13
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	132
10.1.2	Anhörungsverfahren	132
10.1.3	Beteiligung Ortsbeiräte	132
10.1.4	Beteiligung Projektbeirat und	132
10.1.5	Fraktionen (Reihenfolge änderbar);	132
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 Stadtverkehrs Fulda in der Hauptverkehrszeit	26
<b>Tabelle 2</b>	Linien des Stadtverkehrs 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 bedient werden (eigene Zusammenstellung auf Basis einer Internetrecherche; abgestimmt mit der Stadt Fulda)	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 (Zeitangaben beziehen sich auf Ankunft / Abfahrt am Stadtschloss)	84
<b>Tabelle 11</b>	Anpassungsbedarf durch den NVP des Landkreises Fulda	86
<b>Tabelle 12</b>	Stadtgebiete und Stadtteile mit den größten Zuwächsen im Wegeaufkommen	118
<b>Tabelle 13</b>	Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge	122
<b>Tabelle 14</b>	Kostenrahmen für den weiteren barrierefreien Ausbau der Haltestellen (ohne Zuschüsse)	123
<b>Tabelle 15</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	Vetrag 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

## 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 Bus : Pkw
Anlage 5.3	Ausstattungsgrad der Fahrzeuge
Anlage 6.1	Liniensteckbriefe
Anlage 7.1	Strukturdaten der Verkehrszellen 2035
Anlage 7.2	Gesamtwegematrix 2035

## 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 2018 - 2022, definiert mit Hilfe des Anforderungsprofils (Kap. 5) 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 HessÖPNVG (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 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

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 Autobahnen/Bundesstraßen(-abschnitte):

- A 7 Flensburg – Hamburg – Hannover – Kassel – Fulda – Würzburg – Ulm – Füssen mit den Anschlussstellen FD-Nord, FD-Mitte, FD-Süd
- A 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-Sammel-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 Großenlütter)

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.

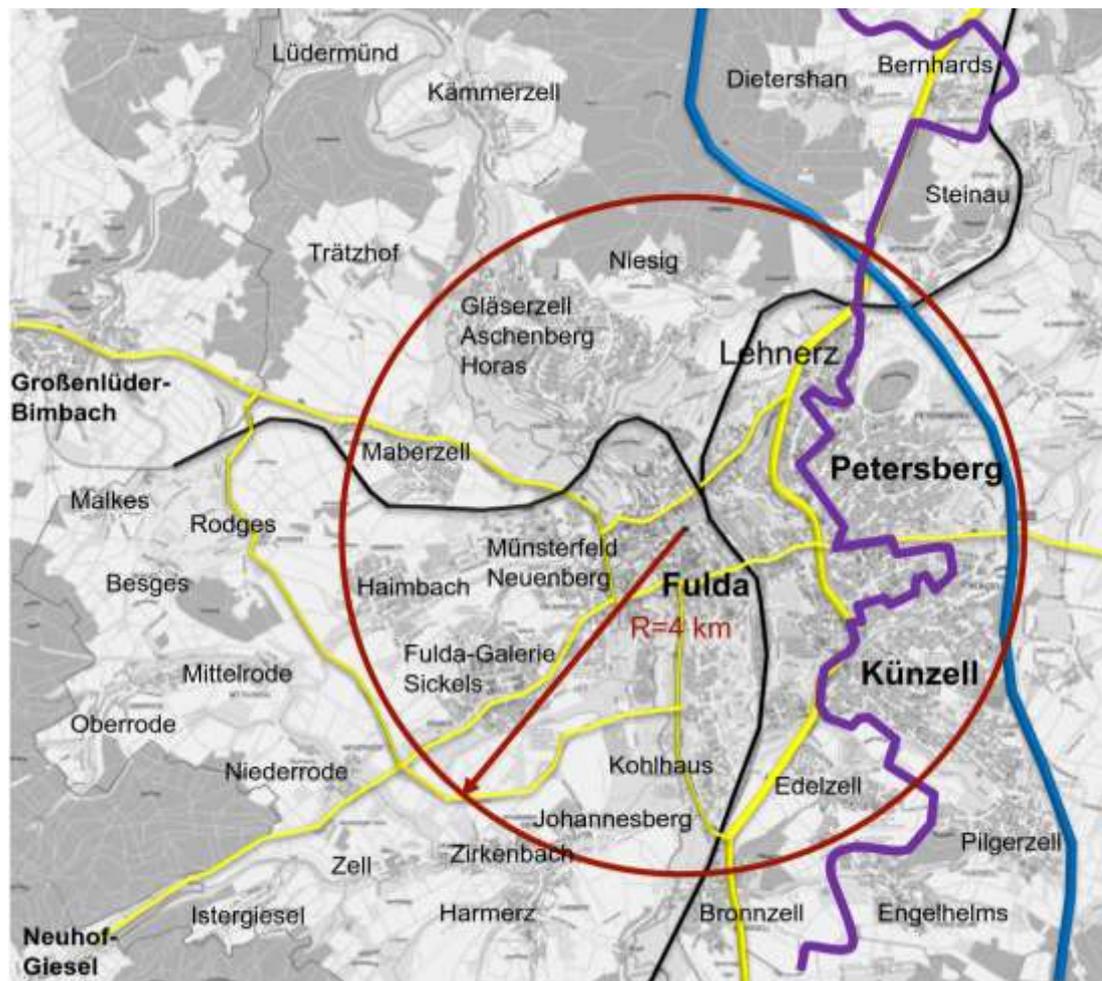


Bild 1 Übersicht Kernraum und Außenbereich im Planungsgebiet

### 3.2.5 Nachfragemodellierung

Im Rahmen des VEP wird das Verkehrsmodell der Region Fulda (VRF) fortgeschrieben. Im vorliegenden Nahverkehrsplan 2018 - 2022 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, Großlöder-Bimbach, Neuho-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 Großlöder-Bimbach (Stand 2015<sup>2</sup>) und rund 1.000 Einwohner in Neuho-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, Südend, Ziehers Nord / Süd und Zirkenbach 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 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 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 Stadtverkehrs 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. Es werden die folgenden Linien betrieben (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 Stadtverkehrs 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 durch zahlreiche ICE-Halte pro Stunde und der Schnittstelle im Regionalverkehr deutlich gemacht.

Es bestehen substantielle, 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 (P+R)-Plätze 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. Auf den Einsatzwagen im Schülerverkehr sind auch ältere Fahrzeuge unterwegs.

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 Elektrobustromobilität untersucht worden.

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

- Unmittelbarer Einstieg in die E-Bustromobilität (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 Strategieanpassung an die technische Entwicklung (erneute Bewertung der dann aktuellen E-Bustromobilität 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), Fahrkartensautomaten (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, das in der Stadtregion Fulda für die Durchführung des ÖPNV verantwortlich ist. An drei Tagen erfahren Senioren aus dem gesamten Stadtgebiet

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 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 von 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 zu 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 bedient werden (eigene Zusammenstellung auf Basis einer Internetrecherche; abgestimmt mit der 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 ZOB 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 ganztägigen 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 starke Hochschulverkehr anderer Städte in Fulda nicht erforderlich 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 u. a. 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 Berücksichtigung der verkehrlichen 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, sollten 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 günstiger Bedingungen für Umsteiger, z. B. günstig gelegene Querungsstellen, Priorisierung der Fußgängerquerung an Signalanlagen.
- Bereitstellung einer verkehrsmittelübergreifenden dynamischen Fahrgastinformation an Schnittstellen zwischen Stadtbus, Regionalbus und SPMV.
- 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 der Anzeige von nächster Haltestelle 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 oder 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. den 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 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 Stadtteile. Hierzu zählen die Hanglagen von Gläserzell (ohne Berücksichtigung der Linie 2A), Teile des nördlichen Aschenbergs, Teile von Haimbach, der Weiler Reinhards des Stadtteils Niederode 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 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 vorgesehen. 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 auf die Künzeller Straße.
- Bardostaße: Reisezeitverluste durch Stauereignisse auf der Bardostaße und beim Einbiegen aus Nebenstraßen auf die Bardostaße
- 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 6.6.).

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 Anfahrbarkeit 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-Dieselmotoren 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 ein solches Angebot nicht. Hier sollte geprüft werden ebenfalls eine Mobilitätszentrale vorzuhalten.

## 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. 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 (vgl. Erläuterung in Anlage 5.11) – 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:

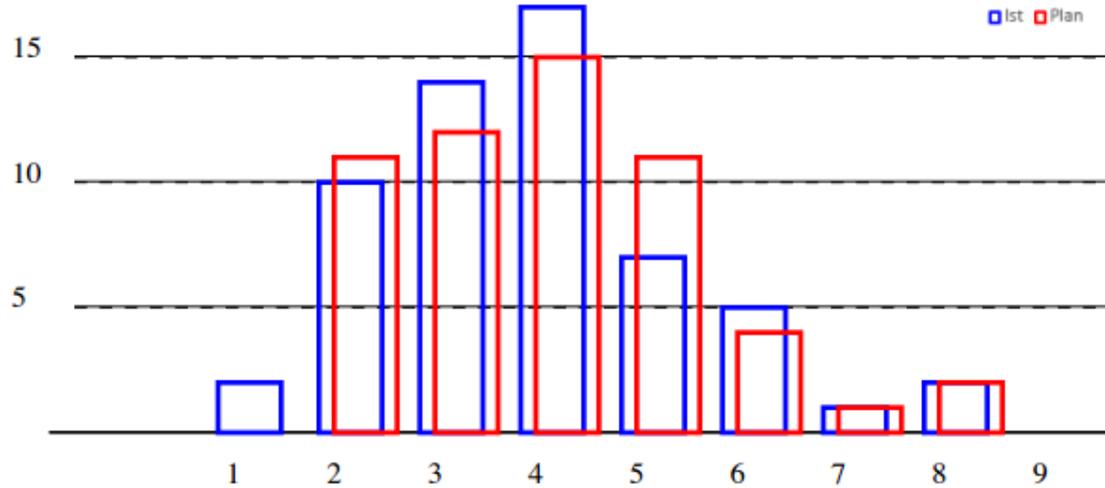


Bild 4 Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 1a

Variante 1b:

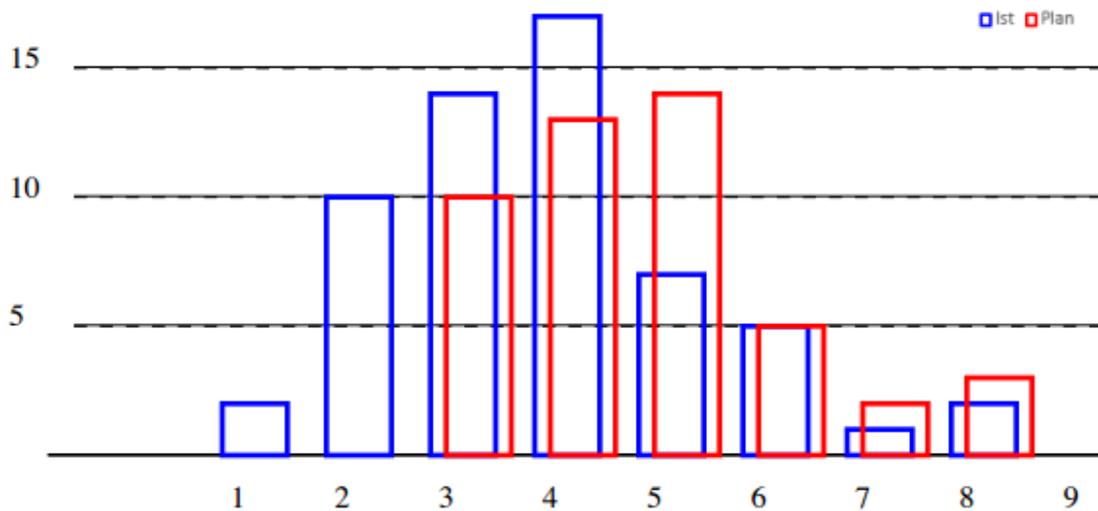


Bild 5 Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 1b

Variante 2a:

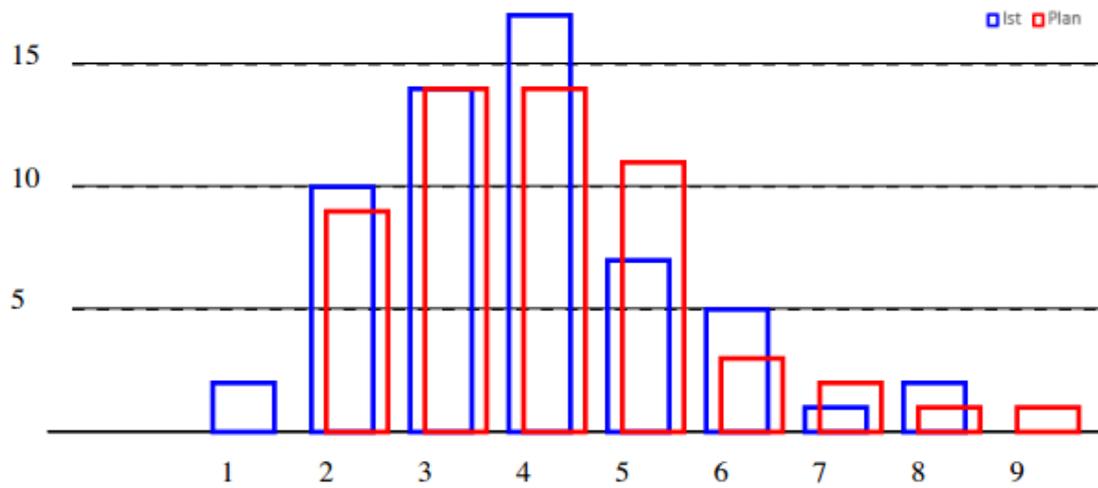


Bild 6 Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 2a

Variante 2b:

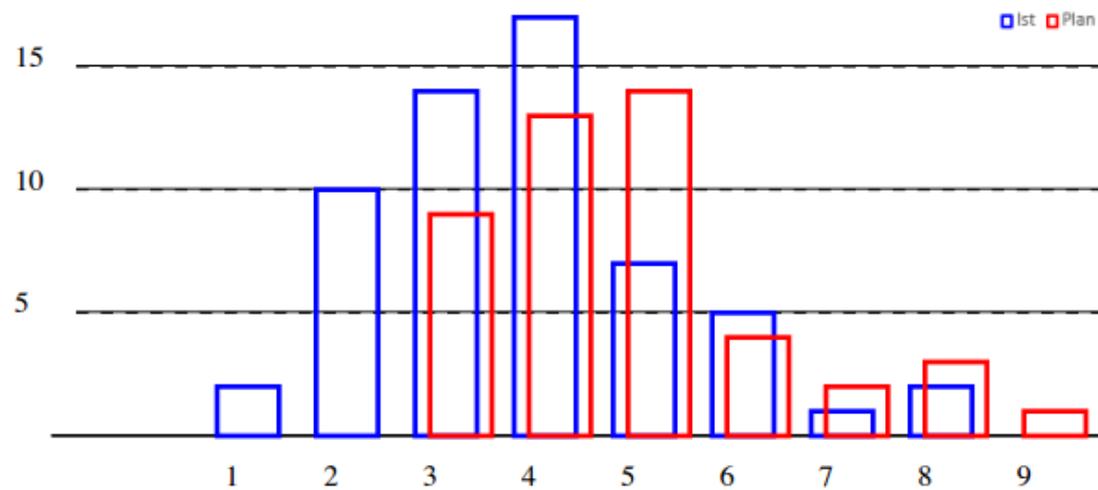


Bild 7 Anzahl der Umläufe mit 1, 2, ..., 9 Fahrten bei Variante 2b

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:

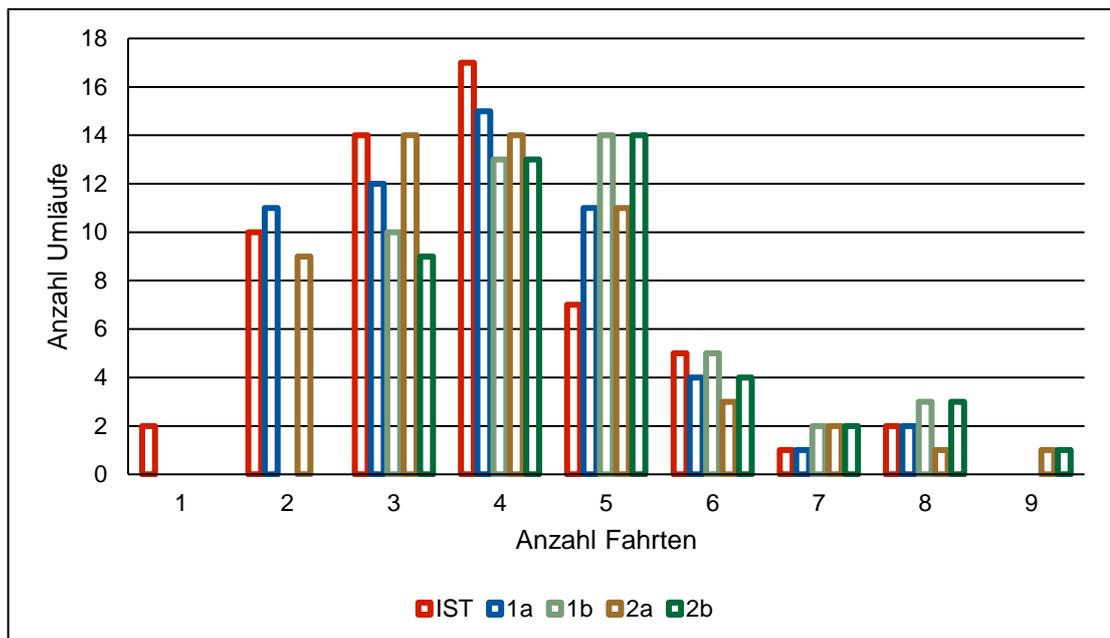


Bild 8 Vergleich der Häufigkeit von x Fahrten pro Umlauf im IST-Zustand und bei den Varianten

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 Beschäftigungs-struktur).

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 Anregungen der an der Aufstellung des NVP Beteiligten (vgl. Kapitel 2.4.3) und Hinweisen von Bürgern ab.

Es werden Maßnahmen und Prüfaufträge unterschieden:

- Die „**Maßnahmen**“ sollen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in der Stadt Fulda und damit zur Verlagerung von Fahrten vom motorisierten Individualverkehr 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 0 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. 0
	Einführung <b>zusätzlicher Busfahrten zu Schichtwechselzeiten</b> (Prüfauftrag)	
	Anpassung der <b>Linienvverläufe und Fahrzeiten</b> (Maßnahme)	
	Umsetzung eines abgestimmten <b>Verkehrsangebots in der Stadtregion</b> (Maßnahme)	
	Einführung von <b>AST-Fahrten in den Nachtstunden</b> (Prüfauftrag)	

	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>Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden</b>

		<b>werden.</b>
<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 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 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 hat 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 werden sowohl von Linien des Stadtverkehrs als auch des Regionalverkehrs 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 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.

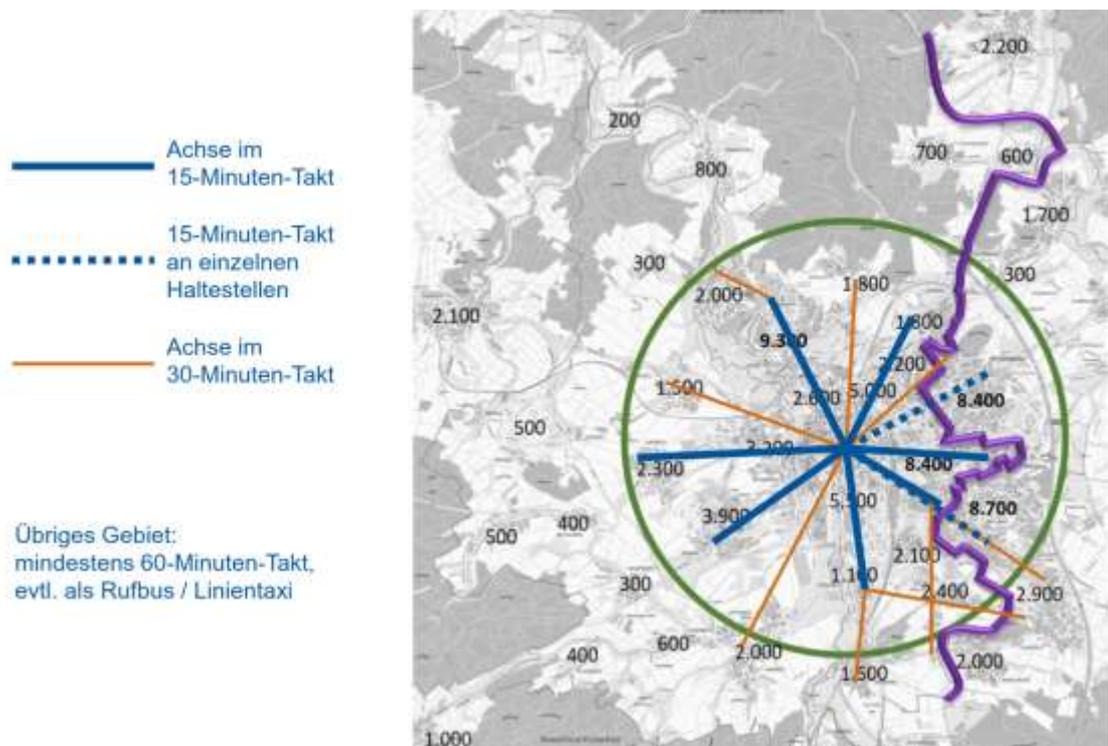


Bild 9 Rahmenkonzeption Hauptverkehrszeit

### Aufweichung des Rendezvous-Systems

Die Anpassung der Stadtbushfahrzeiten an die Fahrzeiten des Regionalbusverkehrs führt zu einer Verschiebung der Abfahrtszeiten aller betroffenen Linien um rund 7 Minuten. Das heutige Anschlusssystem 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 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 - 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
E Ziehers Süd	E1	Brandenburger Straße – 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) großenteils 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 Stadtteile 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 Planungslinien 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 möglich.

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 Stadtteile 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 „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 Regionabuslinie 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 Planungslinie

## 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 machen, 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 (Verkehrsrechner) 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 Lautspre-

cherdurchsagen 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

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- /schiemangebundene 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 • im Stadtteil • in Ortslage sowie 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 Freizeiteinrichtung)	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 barrierefreier Strecken an Land- und Wasserstraßen	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.

#### Ausbauprogramm für den (weiteren) barrierefreien Ausbau der Haltestellen

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, Grunderwerbschwierigkeiten 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 der umzubauenden Haltestellen 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. Krankenhäuser, 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

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 gem. RMV-Ansatz der Kategorien D und H aufgrund Ihrer Verknüpfungsfunktion nicht nur von mittlerer Bedeutung für den barrierefreien Ausbau sein sollten.

**Erweiterung der Haltestellenausstattung mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI).**

In einem 1. Bauabschnitt wurden in 2017 die Haltestellen Stadtschloss und ZOB/Bahnhof mit DFI 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 Stadtteil Horas / Aschenberg.
- sowie im Bereich Klinikum West (jeweils hohe Ticketverkäufe) (siehe violette Fläche in Bild 11).

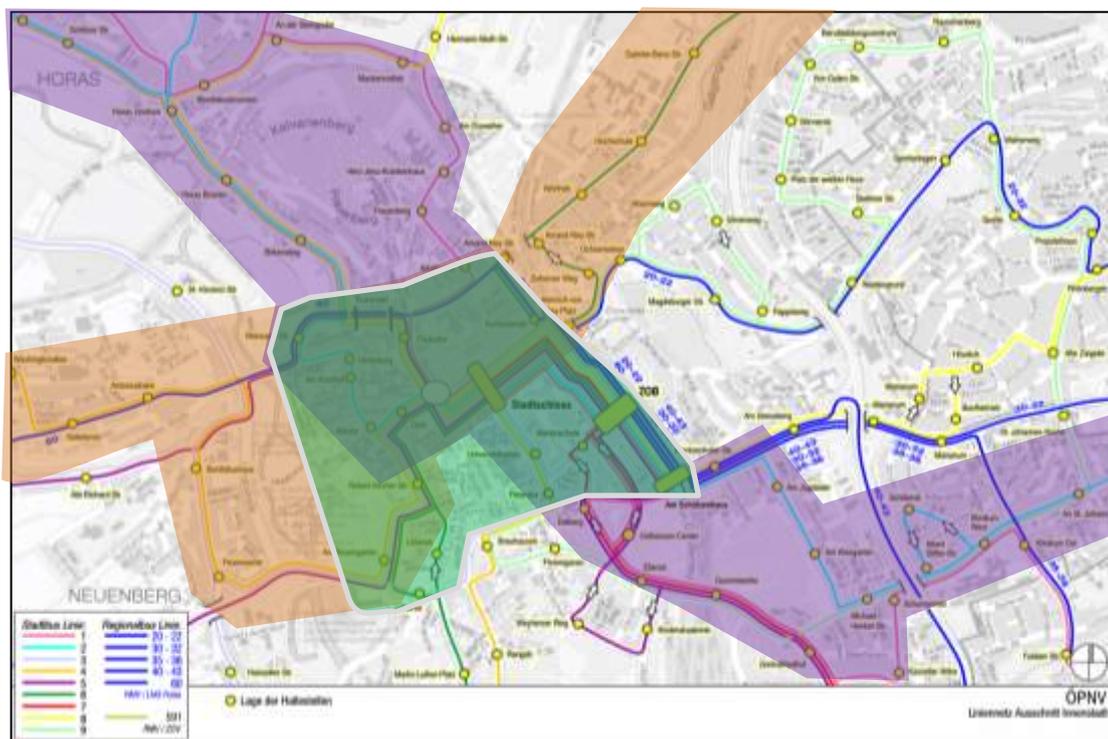


Bild 11 Erweiterungskorridore (Quelle: ZIV GmbH)

### 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.

### 6.9.1 Park+Ride (P+R)

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)

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

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.

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.

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

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 5.8 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 für 2035. Insgesamt wurde bis 2035 innerhalb der Stadtregion eine Zunahme des Gesamtwegeaufkommens um rund 10.000 Wege pro Werktag ermittelt. Entsprechend der geplanten Siedlungsentwicklung treten die größten Zuwächse in folgenden Stadtteilen auf:

Stadtteil	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 Stadtteilen, 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 Stadtteilen 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. In der 2. 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	33	484.146	123	1.574.983
B Frauenberg	59	826.508	49	1.027.334
C Lehnerz	53	1.057.848	64	1.389.214
D Petersberg	88	1.256.619	74	1.152.627
E Ziehers Süd	59	940.485	74	1.085.203
F Künzell	78	1.218.048	98	1.412.523
G Kohlhaus	72	939.420	98	1.396.353
H Johannesberg	49	1.144.650	61	1.287.524
I Fulda-Galerie	33	622.620	74	1.661.492
J Haimbach	39	863.343	64	1.149.160
K Maberzell	49	995.280	61	1.297.986
<b>Summe</b>	<b>610</b>	<b>10.348.966</b>	<b>838</b>	<b>14.434.398</b>

Tabelle 1: 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 15 in einer Übersicht 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</b> (DFI)	<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 15 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. Fahrbahflächen 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 16 (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 16 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 17).

Nr.	DFI Bauform	Grobkosten pro Anzeige	Mast und Fundament	Montage und Inbetriebnahm	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 17 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 140 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 bei. 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 gelegene Wohn- und Gewerbegebiete 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 gemäß Kapitel 3.3.2 ohne Aufspaltung in weitere Teilbündel - lässt sich durch folgende Aspekte belegen:

- 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 barrierereduzierende 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

### ZIV: inhaltliche Bearbeitung der Stellungnahmen zu ZIV-Maßnahmen, redaktionelle Bearbeitung ###

### R+T: inhaltliche Bearbeitung der Stellungnahmen zu R+T-Maßnahmen ###

### 10.1 Gremien und Beteiligung

#### 10.1.1 Öffentlichkeitsbeteiligung I + II

#### 10.1.2 Anhörungsverfahren

#### 10.1.3 Beteiligung Ortsbeiräte

#### 10.1.4 Beteiligung Projektbeirat und

#### 10.1.5 Fraktionen (Reihenfolge änderbar);

Als projektbegleitender Arbeitskreis wurde der „Projektbeirat NVP“ gegründet. Dieser setzte sich wie folgt zusammen:

- Stadtverwaltung: Herr Stadtbaurat Schreiner, Klimaschutzmanagerin Frau Heinen bis 31.03.2017 (vertretungsweise Herr Horst bis 30.06.2017) bzw. Frau Hergott seit 01.07.2017 Frau Axt-Müller (Geschäftsstelle Nahverkehr), Herr Thaler (Verkehrsplanung)
- Politik: Vorsitzender des zuständigen Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr (kurz: AWW) sowie ein(e) Stadtverordnete(r) aus jeder Fraktion
- Externe: RhönEnergie Bus GmbH, Behindertenbeauftragter bzw. Vertreterin Behindertenbeirat, Fahrgastverband Pro Bahn&Bus.

Die Sitzungen des Projektbeirats haben stattgefunden am:

- 1. Sitzung Projektbeirat: 08.09.2016 (Auftakttermin, Vorgehensweise, Bestandsaufnahme I, Anforderungsprofil I)
- 2. Sitzung Projektbeirat: 03.03.2017 (Bestandsaufnahme II, Mängel-/Chancenanalyse, Anforderungsprofil II, Maßnahmenkonzept I)
- 3. Sitzung Projektbeirat: 22.06.2017 (Anforderungsprofil III, Zielsetzungen des NVP, Maßnahmenkonzept II)
- 4. Sitzung Projektbeirat: 12.09.2017 (Maßnahmenkonzept III)

Außerdem wurde die Öffentlichkeit an der Erstellung dieses NVP beteiligt. Die Veranstaltungen wurden gemeinsam für den VEP und den NVP durchgeführt.

Die Veranstaltungen haben stattgefunden am:

- 1. Öffentlichkeitsbeteiligung - Bürgerforum: 07.10.2016
- 2. Öffentlichkeitsbeteiligung - Online-Befragung: 10/2016

Im Anhörungsverfahren gemäß § 14 Absatz 7 HessÖPNVG i.V.m. § 8 Absatz 3 PBefG wurden die Anhörungsberechtigten durch den Aufgabenträger zur schriftlichen Stellungnahme bis ##.##.201# aufgefordert (vgl. Kapitel 2.4.3). Die Stellungnahmen wurden geprüft und deren Berücksichtigung im NVP-Entwurf abgewogen (### Anlage ###).

## 10.2 Beschlussfassung und Rechtsverbindlichkeit

Die Beschlüsse der städtischen Gremien im Zusammenhang mit der Aufstellung und Beschlussfassung der 3. Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes der Stadt Fulda sind in den folgenden Anlagen enthalten:

Die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Fulda tritt damit am XX.XX.2018 in Kraft.

## Anlagen