



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 02 41-7 05 50-0

TELEFAX 02 41-7 05 50-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR.DE 121 688 630

## **Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Fulda**

### **Schlussbericht**

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Walter Braun

Dipl.-Ing. Christoph Hebel

Aachen, im September 2004

N:\2000\_00\00490ful\WPWIN80\BERICHT\Sb-Endfassung.wpd

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise</b>	<b>2</b>
<b>2. Analyse</b>	<b>6</b>
2.1 Strukturdaten und Mobilität	6
2.2 Kraftfahrzeugverkehr	7
2.2.1 Fließender Kraftfahrzeugverkehr	7
2.2.2 Abbildung des derzeitigen Verkehrsgeschehens im Simulationsmodell	11
2.2.3 Parken	15
2.2.4 Güterverkehr	24
2.3 Fahrradverkehr	26
2.4 Fußgängerkehr	29
2.5 Öffentlicher Personennahverkehr	29
2.6 Straßenräumliche Verträglichkeit	30
2.7 Stärken-Schwächen-Analyse	34
2.8 Zusammenfassung	38
<b>3. Ziele des Verkehrsentwicklungsplans</b>	<b>40</b>
<b>4. Verkehrsentwicklung Fulda 2015 (Prognose-Nullfall)</b>	<b>41</b>
4.1 Strukturdaten	41
4.2 Verkehrsverhalten	43
4.3 Netz für den motorisierten Individualverkehr	44
4.4 Ergebnisse	46
<b>5. Untersuchung von Netzvarianten</b>	<b>50</b>
5.1 Prognose 1-Fall	50
5.1.1 Prognose 1-Fall Variante Kohlhäuser Brücke	53
5.1.2 Prognose 1-Fall Variante Netzunterbrechung Friedrichstraße	55
5.1.3 Prognose 1-Fall Variante Osttangente	57
5.4 Prognose 1-Fall Variante Verlängerte Osttangente	59
5.2 Prognose 2-Fall Münsterfeldallee	63
5.3 Zusammenfassung der Ergebnisse der Prognose-Rechenfälle	66
<b>6. Konzepte</b>	<b>69</b>
6.1 Netz für den Kfz-Verkehr	69
6.2 Netz für den Lkw-Verkehr	71
6.3 Netz für den ÖPNV	73
6.4 Netz für den Radverkehr	74
6.5 Innenstadtkonzept	77
6.5.1 Parkkonzept Innenstadt	82
6.5.2 Maßnahmenübersicht Innenstadt	87
6.6 Straßenräumliches Handlungskonzept	89
6.7 Ansatzpunkte für „weiche Maßnahmen“	95

## 1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Der Verkehrsentwicklungsplan soll unter Berücksichtigung der Ziele aus der Stadtentwicklung Maßnahmenprogramme für ein stadtverträgliches Verkehrsmanagement aufzeigen und deren Effekte darstellen.

In der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Fulda werden Fußgänger- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Autoverkehr gleichrangig berücksichtigt. Durch ein Ineinandergreifen der Einzelkonzepte für die verschiedenen Verkehrsarten werden die Abhängigkeiten untereinander deutlich und es entsteht ein in sich geschlossenes Gesamtkonzept.

Im Verkehrsentwicklungsplan werden Maßnahmenprogramme entwickelt, die

- die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten fördern,
- die Stadt in ihrer Funktion als Wohnstandort und Geschäftszentrum stärken,
- zur Aufwertung der Straßenräume und des Stadtbildes beitragen und
- die Umweltbelastungen durch den Verkehr vermindern.

Zusammen mit den städtebaulichen und Stadtentwicklungskonzepten ergibt sich so ein Handlungsleitfaden an dem sich Planer und Entscheidungsträger künftig bei der Planung und Umsetzung von Einzelmaßnahmen orientieren können.

Wegen der vorhandenen Entwicklungspotenziale und -absichten im Stadtgebiet (Konversionsflächen) bzw. in der Region (Interkommunales Gewerbegebiet) und den damit zusammenhängenden Netzergänzungen (z.B. Westumfahrung) wird zur Wirkungsanalyse auf ein qualifiziertes Verkehrssimulationsmodell zurückgegriffen. Bereits vorliegende Daten und Ergebnisse aus der Untersuchung zur Autobahnanschlussstelle Fulda-Mitte bzw. den VDRM-Daten wurden dabei für den Modellaufbau genutzt.

Der Bearbeitungsprozess setzt sich grundsätzlich aus folgenden Phasen zusammen:

Mit der Situationsanalyse des derzeitigen Verkehrsgeschehens werden die notwendigen Grundlagen für

- die Problembewertung auf den Ebenen Netz, Straßenraum und Verhalten für alle Verkehrsarten,
- die Erarbeitung von Konzepten für die zukünftige Abwicklung des Verkehrs
- die wirkungsanalytische Überprüfung dieser Konzepte mit dem Verkehrssimulationsmodell

bereitgestellt.

Dabei wurden in Fulda vorhandene bzw. im Rahmen von anderen Untersuchungen erhobene Daten übernommen und plausibilisiert, um den notwendigen Erhebungsaufwand möglichst gering zu halten.

Ergänzend zu den vorliegenden Verkehrserhebungen der Stadt Fulda und des Straßenbauamts wurden zur Aktualisierung des Mengengerüsts Verkehrszählungen an 20 Knotenpunkten im Bereich der erweiterten Innenstadt durchgeführt. Die Ermittlung der Kfz-Belastungen auf den Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen ist eine Grundlage für die Problembewertung und den Aufbau bzw. die Eichung des Verkehrssimulationsmodells.

Neben Erhebungen im fließenden Verkehr wurde im Zentrum von Fulda eine Parkraumerhebung durchgeführt. Die ermittelten Daten (Lage, Kapazität, Bewirtschaftung, Auslastung im Tagesgang) sind Grundlage für das Parkraumkonzept.

Im Rahmen der Analyse der Straßenräumlichen Verträglichkeit wurde die vorhandene Infrastruktur für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr aufgenommen.

Der ÖPNV wurde aufgrund der parallel laufenden Bearbeitung des Nahverkehrsplan im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan nicht näher betrachtet.

Zur Abbildung des derzeitigen Verkehrsgeschehen wurde ein Verkehrssimulationsmodell aufgebaut, in das als Eingangsgrößen die aktuellen Strukturdaten und Verkehrsnetze, Daten zu Mobilität und Verflechtungen einfließen.

Diese Datengrundlagen wurden für Fulda aus Statistiken und Untersuchungen (VZ/AZ, HGZ, Daten der Arbeitsämter usw.) bzw. aus den vorliegenden VDRM-Daten übernommen. Das Modell wurde im Folgenden an den vorliegenden tatsächlichen Kfz-Belastungen geeicht. Das Ergebnis dieses Arbeitsschrittes ist der sog. "Analyserechenfall", auf dessen Grundlage im Folgenden die Prognosen, Wirkungsanalysen und Netzvariationen durchgeführt wurden.

Die Straßen des Untersuchungsnetzes wurden nach einem einheitlichen Ansatz der Verträglichkeitsanalyse auf systematisch angelegte Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Fußgänger bzw. Radfahrer im Längsverkehr sowie bei der Fahrbahnüberquerung untersucht.

Das Ergebnis ist eine auch zwischen Straßen vergleichbare Problembewertung sowie kennzeichnende Daten des "Problemklimas".

BSV verwendet für die Verträglichkeitsuntersuchung das "Modell

der autonomen und relativen Standards" (M.A.R.S.). Dieses Verfahren hat sich in zahlreichen Untersuchungen bewährt und bietet die Möglichkeit das Problemklima in Fulda innerhalb eines Stadtvergleiches einzuordnen. Außerdem können verschiedene Eingriffsstrategien oder konkrete Maßnahmen hinsichtlich ihrer Effekte auf die straßenräumliche Verträglichkeit überprüft werden.

Im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Fulda wurde zunächst ein Prognose-Nullfall zur Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen nur durch die strukturelle Entwicklung ohne weitere Maßnahmen in den Verkehrsnetzen simuliert. Darauf aufbauend wurden verschiedene Netzvarianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen untersucht.

Aus der Analyse und Diskussion der verschiedenen Prognosefälle wurde ein Konzeptvorschlag formuliert.

Dieser Konzeptvorschlag wurde zu Handlungskonzepten für die einzelnen Verkehrsmittel, für die Innenstadt und straßenräumliche Maßnahmen konkretisiert.

Der Bearbeitungsprozess wurde von einer Arbeitsgruppe begleitet werden, die sich aus Mitgliedern der Verwaltung, Vertretern der Fraktionen und Trägern öffentlicher Belange) zusammensetzte. In dieser projektbegleitenden Arbeitsgruppe wurden in 6 Sitzungen alle Arbeitsschritte vorgestellt und diskutiert.

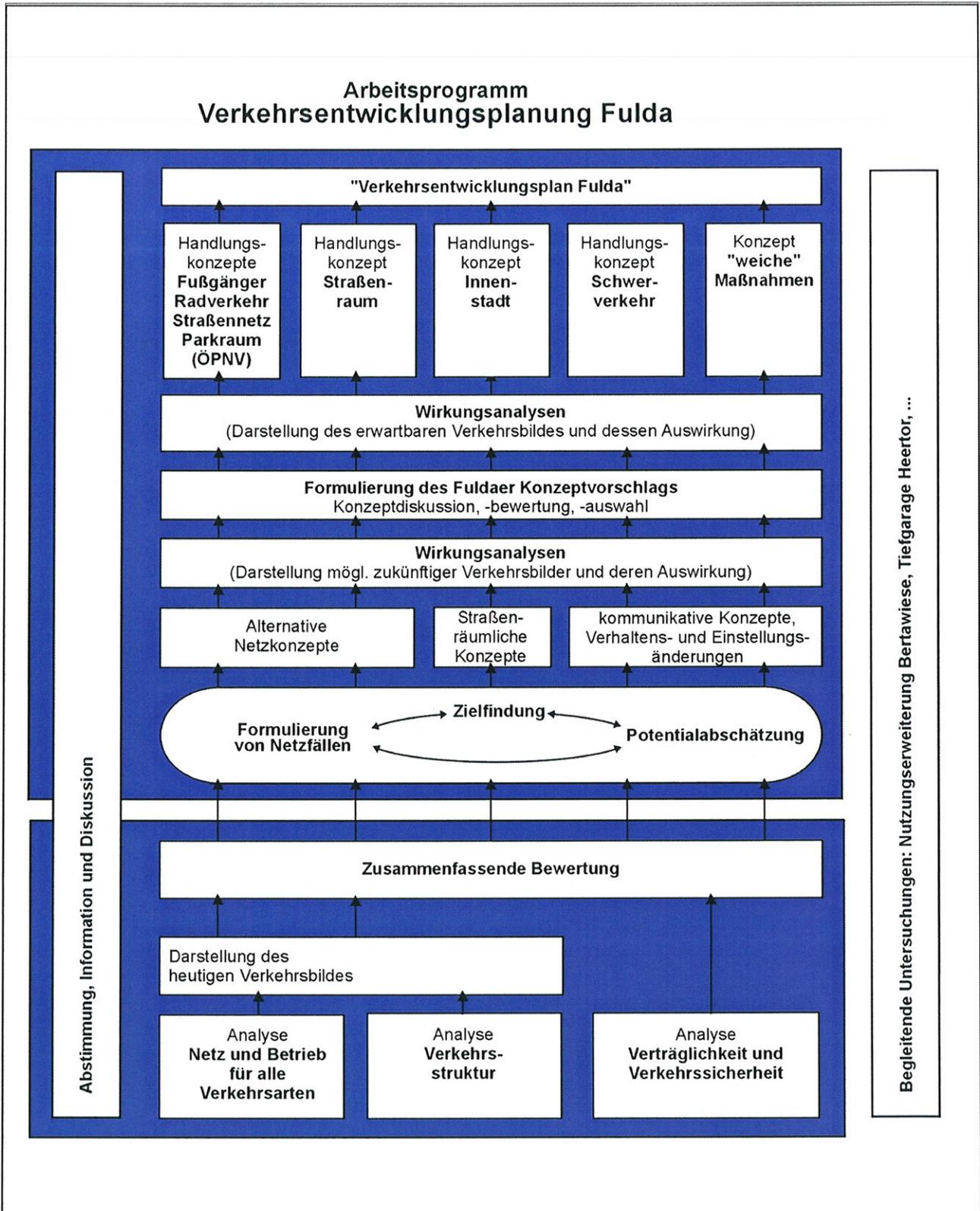


Abbildung 1: Ablauf der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Fulda

## 2. Analyse

Mit der Situationsanalyse des derzeitigen Verkehrsgeschehens werden die notwendigen Grundlagen für

- die Problembewertung auf den Ebenen Netz, Straßenraum und Verhalten für alle Verkehrsarten
- die Erarbeitung von Szenarien der Verkehrsentwicklung und
- die wirkungsanalytische Überprüfung von Szenarien mit dem Verkehrssimulationsmodell

bereit gestellt.

Dabei wird neben neuen Erhebungen auch auf in Fulda bereits vorhandene bzw. im Rahmen anderer Untersuchungen erhobene Daten zurückgegriffen.

### 2.1 Strukturdaten und Mobilität

Bei den Strukturdaten wurde auf die Daten der „Verkehrsuntersuchung Fulda“ der Arbeitsgemeinschaft Lomb Consult Suhl Ingenieurgesellschaft mbH, Lomb Ingenieurgesellschaft Fulda und VERKEHR 2000 Ahner + Münch Beratende Ingenieure Weimar aus dem Jahr 2000 zurückgegriffen.

Die Stadt Fulda hat 62.500 Einwohner, davon 25.000 Erwerbstätige. Im Fuldaer Stadtgebiet gibt es rd. 49.000 Arbeitsplätze und fast 4.000 Studienplätze.

Laut der Pendlerstatistik des Hessischen Statistischen Landesamt pendeln täglich rd. 27.000 Personen zum Arbeiten nach Fulda ein, während rd. 6.200 Fuldaer außerhalb arbeiten.

Zur Ermittlung der Mobilität wurden u.a. die Ergebnisse aus dem „ÖPNV-Konzept Fulda Modul Verkehrs- und Marktanalyse“ der TransCare AG aus dem Jahr 2001 herangezogen.

In dieser Untersuchung sind nur die Wege der über 14jährigen berücksichtigt, darüber hinaus werden die Fußwege überhaupt nicht erfasst. Insofern muss hier eine Plausibilisierung in Verbindung mit den allgemeinen Daten der Kontiv erfolgen.

Auf dieser Basis ergibt sich eine Mobilität der Fuldaer Bevölkerung von rd. 3 Wegen pro Tag. Die Einwohner Fuldas legen pro Werktag rd. 190.000 Wege zurück.

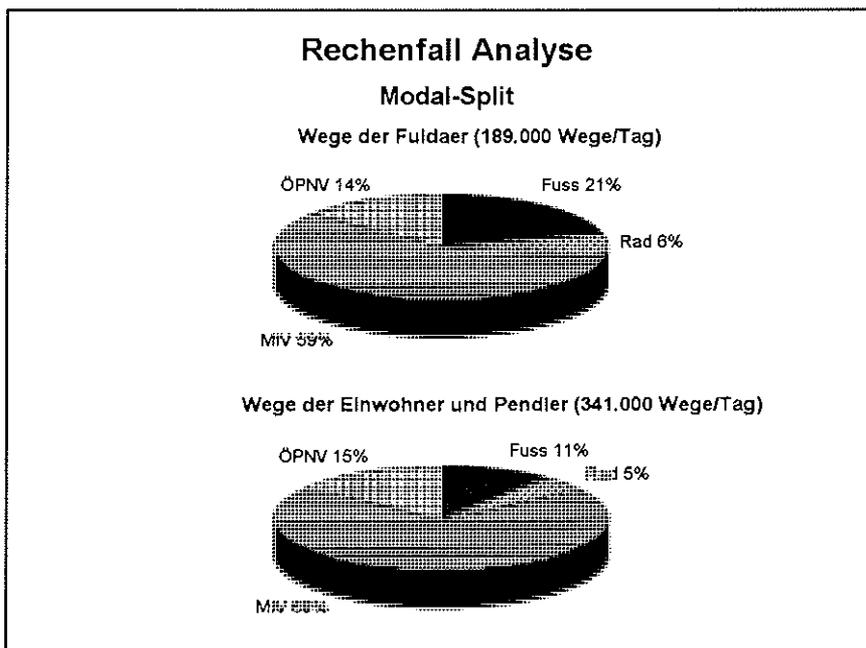
Darüber hinaus werden im Stadtgebiet Fuldas täglich ca. 150.000 Wege von nicht in Fulda Wohnenden unternommen.

Dieser relativ hohe Anteil resultiert aus der hohen Zentralität Fuldas, die sich in einem großen Einpendlerüberschuss ausdrückt, und den engen Verflechtungen zu den Nachbarstädten Petersberg und Künzell, deren Stadtgebiete nahezu nahtlos in das Fuldaer Stadtgebiet übergehen.

Insgesamt werden im Stadtgebiet von Fulda 340.000 Wege pro Tag zurückgelegt.

Die Fuldaer Bevölkerung legt rd. 27 % der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück, 14 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und 59 % mit dem Auto (als Fahrer oder Mitfahrer).

Die in Fulda stattfindenden Gesamtwege verteilen sich zu 17 % auf Fuß/Rad, 14 % ÖV und 69 % motorisierter Individualverkehr (MIV).



**Abbildung 2:** Modal-Split der Fuldaer Bevölkerung und Modal-Split der Einwohner und Pendler

## 2.2 Kraftfahrzeugverkehr

### 2.2.1 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Ergänzend zu den vorliegenden Verkehrserhebungen der Stadt Fulda und der Hessischen Straßenbauverwaltung wurde am 27. März 2001 an 20 Knotenpunkten von 15.00 bis 19.00 Uhr eine Knotenstromzählung durchgeführt.

Parallel dazu erfolgte für den gleichen Tag eine Auswertung der

Induktionsschleifen der an den Verkehrsrechner der Stadt Fulda angeschlossenen Lichtsignalanlagen.

Die Ermittlung der Kfz-Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen ist eine Grundlage für die Problembewertung und den Aufbau bzw. die Eichung des Verkehrssimulationsmodells.

Die Ergebnisse der Knotenstromzählung sind im Anhang als 4-Stundenwerte und für die nachmittägliche Spitzenstunde dargestellt.

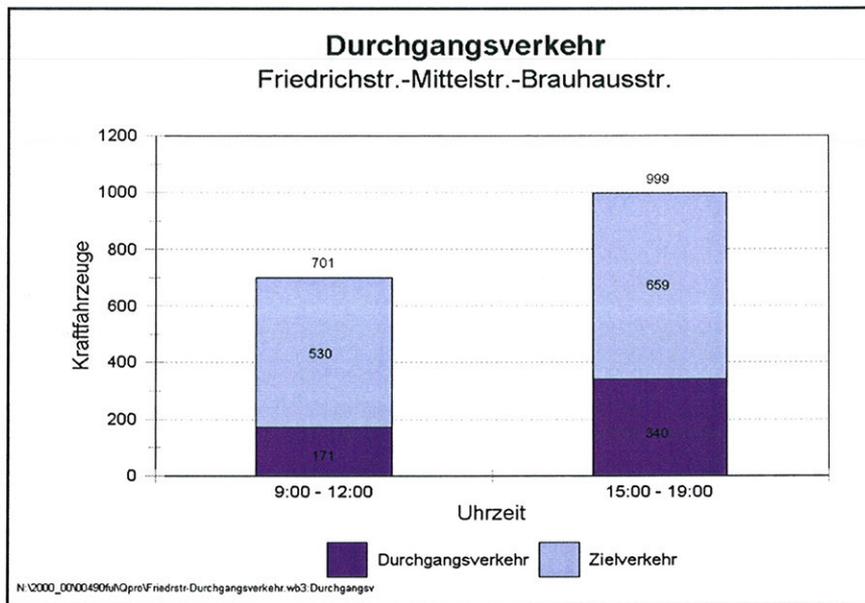
Die Darstellung von Kfz-Belastungen im Netzzusammenhang erfolgt mit dem Analyserechenfall des Verkehrssimulationsmodells (siehe hierzu Kapitel 1.2.2).

#### **Sonderzählungen:**

Um genauere Kenntnisse über die Kfz-Verkehrsströme in der Innenstadt zu erhalten, wurde am 20.03.2001 auf dem Straßenzug Friedrichstraße - Mittelstraße - Brauhausstraße - dieser war zur Zeit der Erhebung durchgängig in Nord-Süd-Richtung befahrbar - und auf der Bahnhofstraße zwischen 9.00 und 12.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 19.00 Uhr eine Kennzeichenerfassung durchgeführt.

#### **Friedrichstraße / Mittelstraße:**

Diese Kennzeichenerfassung ergab, dass von den morgens (9.00 - 12.00 Uhr) rund 700 am Bonifatiusplatz in die Friedrichstraße einfahrenden Kraftfahrzeugen ein Viertel als reiner Durchgangsverkehr zur Rangstraße auftrat. Am Nachmittag (15.00 - 19.00 Uhr) lag der Anteil des Durchgangsverkehr (rd. 1000 einfahrende Kfz) mit einem Drittel noch höher.



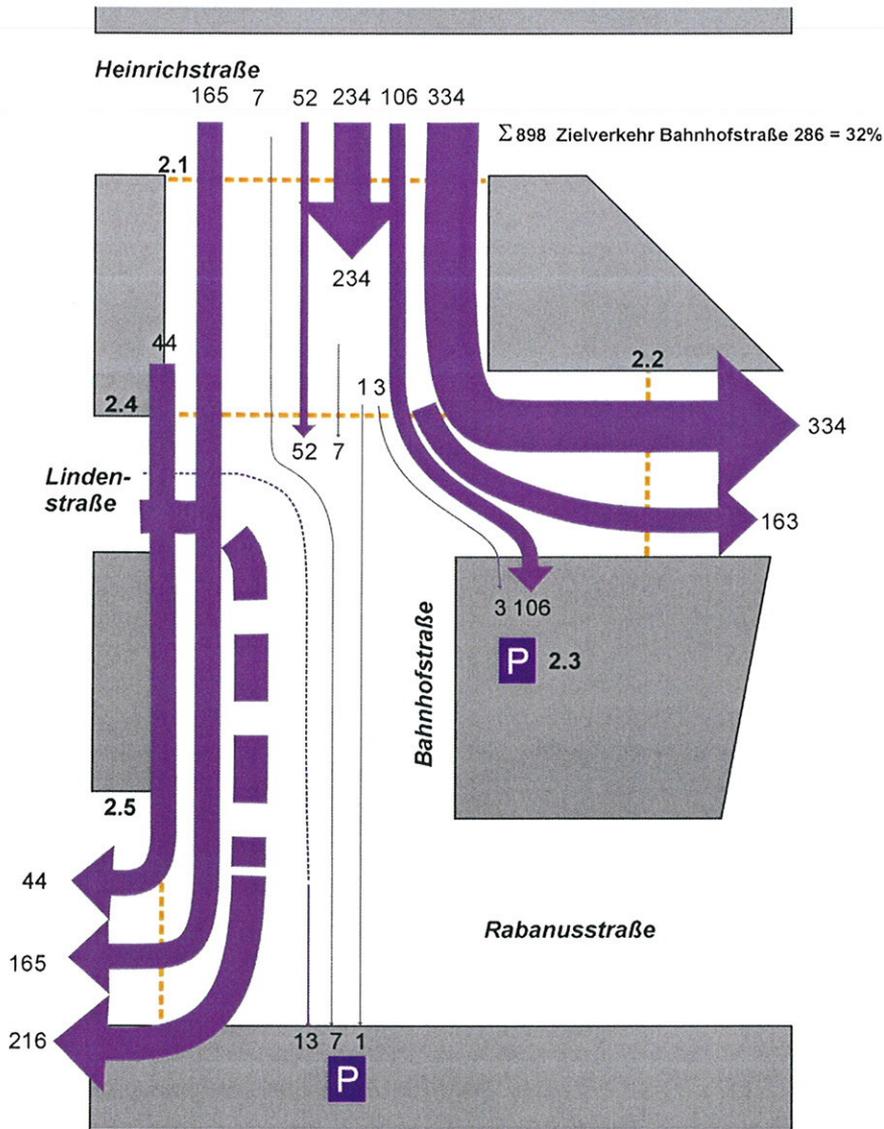
**Abbildung 3:** Durchgangsverkehre auf dem Straßenzug Friedrichstraße - Mittelstraße - Brauhausstraße

### **Bahnhofstraße:**

Von den rund 670 morgens von der Heinrichstraße in die Bahnhofstraße einfahrenden Kraftfahrzeugmengen haben nur ca. 28 % auch ein Ziel in der Bahnhofstraße. Rund ein Drittel ist „Wendeverkehr“ zur Lindenstraße, 23 % suchen das City-Parkhaus auf und 16 % fahren durch auf die Rabanusstraße, weniger als 1 % haben das Karstadt-Parkhaus zum Ziel. Ein Großteil des Verkehrs in der Bahnhofstraße ist folglich durch das Einbahnstraßensystem begründet.

Nachmittags liegt der Zielverkehrsanteil mit einem Drittel etwas höher, ebenso der Verkehr zur Lindenstraße mit 37 %. Der Zielverkehr zum City-Parkhaus macht zwischen 15.00 und 19.00 Uhr nur rund 12 % des in die Bahnhofstraße einfahrenden Verkehrs aus. Der Verkehr zur Rabanusstraße und zum Karstadt-Parkhaus liegt in der gleichen Größenordnung (prozentual) wie vormittags.

Der größte Teil des Kfz-Verkehrs in der Bahnhofstraße (vormittags 72 %, nachmittags 63 %) ist Verkehr ohne Quelle und Ziel in der Bahnhofstraße. Ein wesentlicher Grund die Bahnhofstraße zu benutzen, ist die kurze Verbindung der gegenläufigen Einbahnstraßen Heinrichstraße und Lindenstraße bzw. Lindenstraße und Rabanusstraße.



**Abbildung 4:** Durchgangsverkehre in der Bahnhofstraße 15.00 - 19.00 Uhr

## 2.2.2 Abbildung des derzeitigen Verkehrsgeschehens im Simulationsmodell

Ziel dieses Arbeitsschrittes ist der sogenannte „Analyse-Rechenfall“, auf dessen Grundlage Prognosen, Wirkungsanalysen und Netzvariationen durchgeführt werden können.

BSV verwendet hierzu das Verkehrs-Simulations-System der Firma Harloff Hensel Stadtplanung Ingenieurgesellschaft mbH.

Eingangsgrößen in das Verkehrssimulationsmodell sind

- aktuelle Strukturdaten
- Daten zu Mobilität und Verflechtungen
- Netzbelastungen (MIV, ÖPNV, Radverkehr)

Die Strukturdaten und die Verkehrszelleneinteilung wurden aus dem Gutachten „Verkehrsuntersuchung Fulda“ (s.o.) übernommen.

Die notwendigen Daten zu Mobilität und Verkehrsmittelwahl wurden aus der Befragung zum „ÖPNV-Konzept Fulda“ (s.o.) und allgemeinen Mobilitätsdaten (Kontiv) abgeleitet.

Zur Überprüfung der Verflechtungen wurde auf die Pendlerdaten des Hessischen Statistischen Landesamtes zurückgegriffen.

Bei der Umlegung der Verkehre auf das Straßennetz wurde die Durchgangsverkehrsmatrix (Verkehr, der weder Quelle oder Ziel in Fulda, Petersberg, Künzell oder Eichenzell hat) aus der Verkehrsuntersuchung Fulda übernommen, da dieser Verkehr nicht vom Modell erzeugt werden kann.

Anhand der im März 2001 durchgeführten Zählungen und den Zählungen, die im April 1999 im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung Fulda“ durchgeführt wurden, erfolgte die Eichung des Verkehrsmodells.

Damit ist ein Zusammenhang und eine möglichst hohe Übereinstimmung mit dem Verkehrsmodell Region Fulda gegeben. Während das Verkehrsmodell Region Fulda großflächiger und auf größere Netzstrukturen ausgerichtet ist, eignet sich das vorliegende Modell besser zur Abbildung kleinerer und damit auch innerstädtischer Strukturen. Aus diesem Grunde erfolgt auch die Auswertung unmittelbar für die Spitzenstunden.

Die Tabelle auf der folgenden Seite stellt die gezählten Werte für ausgewählte Straßenabschnitte denen des Analyse-Rechenfalls gegenüber. Zum Vergleich sind die Tageswerte der „Verkehrsuntersuchung Fulda“ ebenfalls dargestellt.

	Zählung Kfz/Spitzenstunde	Rechenfall BSV Kfz/Spitzenstunde	Rechenfall „VU Fulda“ Kfz/24h
Frankfurter Straße südl. Bardostraße	1.716 <sup>1</sup>	1.675	19.700
Fuldaer Weg östl. Maberzeller Straße	879 <sup>1</sup>	1.134	10.900
Goethestraße südl. Petersberger Straße	813 <sup>2</sup>	644	5.700
Haimbacher Straße westl. Bardostraße	966 <sup>1</sup>	1.087	10.900
Heidelsteinstraße südl. Künzeller Straße	845 <sup>1</sup>	828	6.500
Horaser Weg nördl. Leipziger Straße	694 <sup>2</sup>	847	11.000
Leipziger Straße östl. Horaser Weg	1.152 <sup>2</sup>	1.322	13.300
Leipziger Straße westl. Anschluss B 27	1.609 <sup>1</sup>	1.859	13.800
Petersberger Straße östl. Am Kleegarten	2.169 <sup>2</sup>	2.440	30.600
Sickelser Straße östl. W.-Hirth-Straße	492 <sup>1</sup>	574	9.900
Steinauer Straße westl. Eichzagei	885 <sup>1</sup>	705	4.900

---

<sup>1</sup> Zählung vom 24.04.1999

<sup>2</sup> Zählung vom 27.03.2001

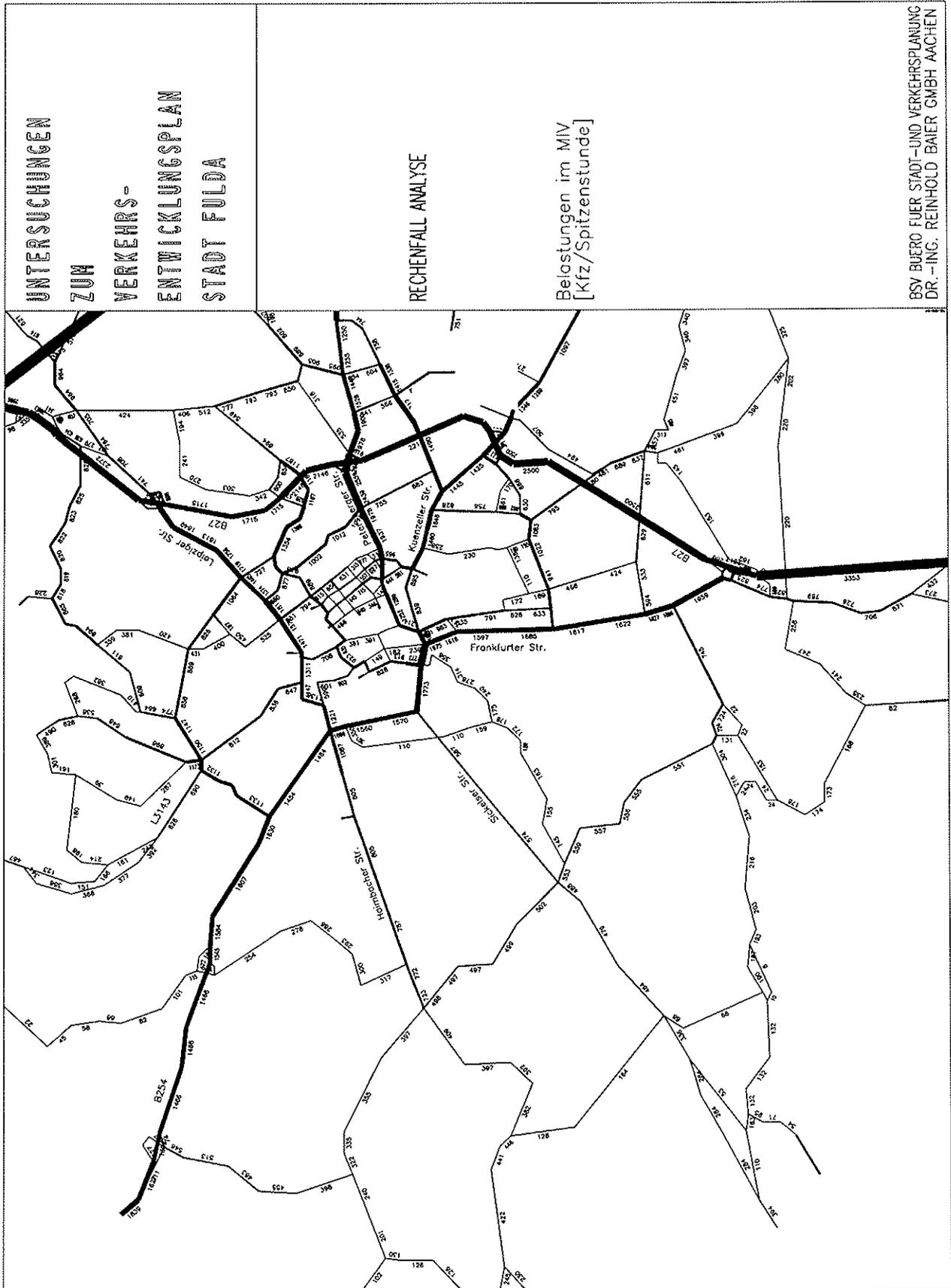


Abbildung 5: Kfz-Belastung Analyse-Rechenfall

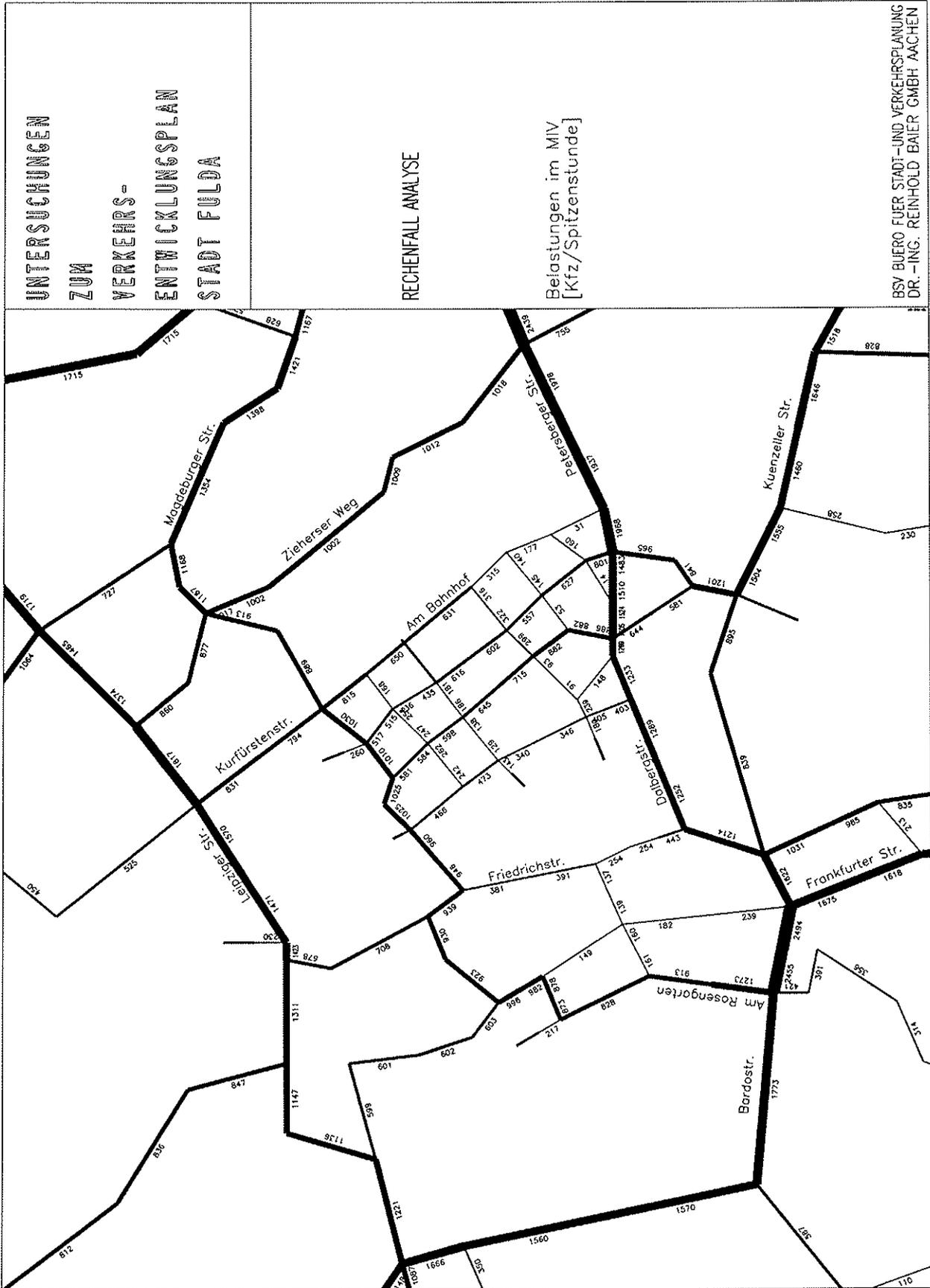


Abbildung 6: Kfz-Belastung Analyse-Rechenfall Innenstadt

### 2.2.3 Parken

Ein wesentlicher Themenbereich der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Fulda stellt der „ruhende Verkehr in der Innenstadt“ dar.

Aus diesem Grunde erfolgten dort mehrere unterschiedliche Erhebungen. Zunächst wurde für den gesamten Innenstadtbereich - zwischen Fulda und Bahn, Leipziger Straße und Künzeller Straße - und zusätzlich das Gebiet „Frauenberg“ die Parkraumkapazitäten und Parkregelungen im öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen und - wo möglich - auch im privaten Raum erfasst (Zur Abgrenzung der Gebiete siehe Abbildung 3 auf der folgenden Seite).

Im Innenstadtgebiet zwischen Weimarer Straße / Leipziger Straße im Norden und Bardostaße / von-Schildeck-Straße / Künzeller Straße im Süden wurden am 20.03.2001 von 5.00 bis 19.00 Uhr stündlich Belegungsählungen durchgeführt.

In der Bahnhofstraße und zum Vergleich der Heinrichstraße zwischen Heinrich-von-Bibra-Platz und Bahnhofstraße wurden zwischen 8.30 und 19.00 Uhr sämtliche Parkvorgänge nach Parkdauer und Parkort erfasst.

Im nördlich an die Innenstadt angrenzenden Gebiet „Frauenberg“ wurde von 5.00 bis 19.00 Uhr eine Parkdauererhebung durchgeführt.

Auf dem Parkplatz „Ochsenwiese“ wurde eine Kennzeichenerfassung sämtlicher ein- und ausfahrender Kraftfahrzeuge durchgeführt, so dass sowohl die Belegung des Parkplatzes als auch die Parkdauern ermittelt werden konnten. Der Parkplatz „Bertawiese“ stand am Erhebungstag (20.03.2001) wegen einer Veranstaltung nicht zum Parken zur Verfügung.

Von den Betreibern der Parkhäuser und Tiefgaragen im Innenstadtbereich wurden für den Erhebungstag Daten (in unterschiedlicher Qualität) zur Verfügung gestellt.

#### **Straßenparken:**

Sämtliche Stellplätze im öffentlichen Raum sind in der Fuldaer Innenstadt mit Ausnahme einer zu vernachlässigende geringe Anzahl bewirtschaftet (Parkuhr, Parkschein, Parkscheibe, Anwohnerparkausweis). Von den insgesamt rd. 2650 Stellplätzen im öffentlichen Raum waren am Erhebungstag maximal (11.00 Uhr) rd. 1950 Plätze, d.h. ca. 3/4 belegt.

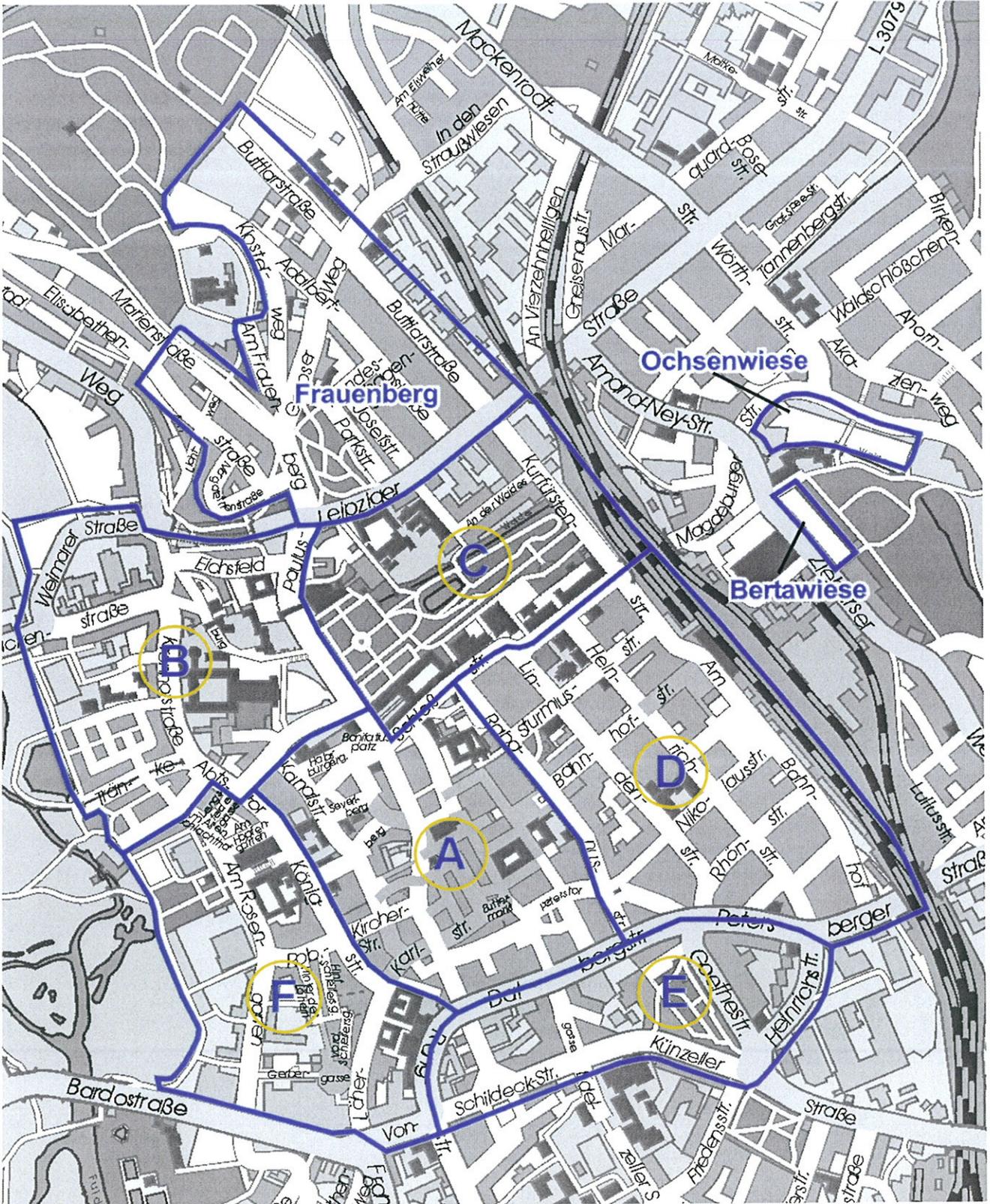
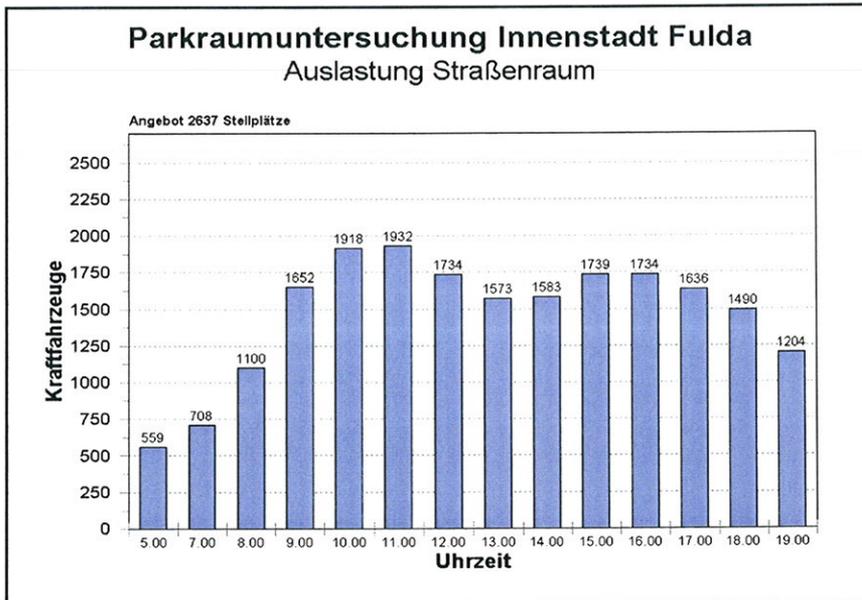


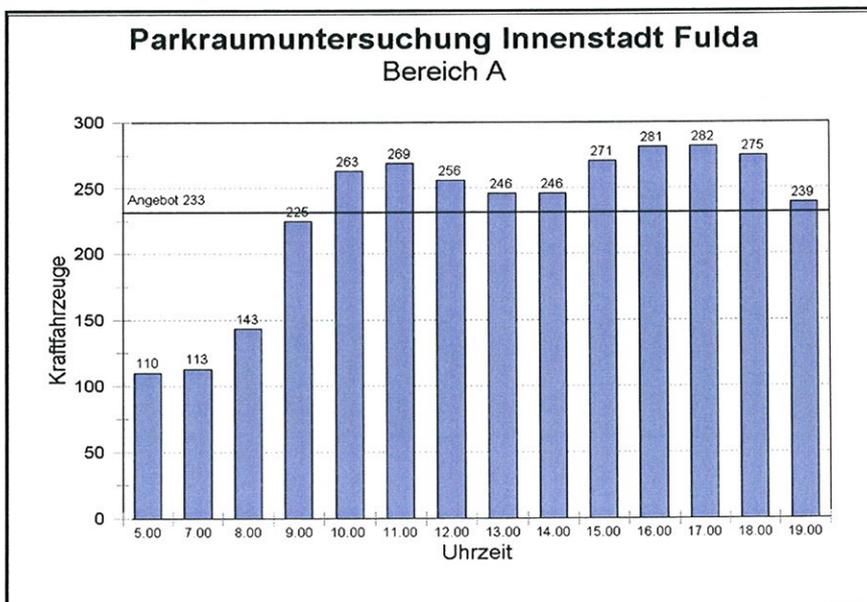
Abbildung 7: Erhebungsbereiche der Parkerhebung



**Abbildung 8:** Tagesganglinie der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum der Innenstadt

Betrachtet man das Innenstadtgebiet in einzelnen Teilbereichen, so zeigen sich deutliche Unterschiede.

Der Parkraum im Innenstadtkern (Bereich A) ist ab 9.00 Uhr deutlich mehr als 100 % ausgelastet. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass in den Bereichen mit niveaugleichem Ausbau überall, und nicht nur auf den markierten Stellplätzen, geparkt wird (z.B. Friedrichstraße). Obwohl in diesem Bereich recht häufig Kontrollen erfolgen, führen die sehr kurzen Parkdauern zu diesem Verhalten.



**Abbildung 9:** Tagesganglinie der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum des Innenstadtkerns (Bereich A)

In den Bereichen F (im Süd-Westen der Innenstadt) und D (im Osten) liegt die maximale Auslastung des Parkraumes im Straßenraum bei 80 % (10.00 bzw. 11.00 Uhr).

Die größten freien Stellplatzkapazitäten befinden sich im Bereich B (Nord-Westen). Hier liegt die maximale Belegung bei den rd. 550 Stellplätzen bei 40 %. Dies liegt vor allem daran, dass der 250 Stellplätze fassende Parkplatz an der Weimarer Straße so gut wie überhaupt nicht angenommen wird.

Nachts ist in der gesamten Innenstadt ausreichender Parkraum vorhanden. Insgesamt sind um 5 Uhr morgens, zu einer Zeit, in der im wesentlichen Anwohner dort parken, nur rd. ein fünftel der verfügbaren Stellplätze belegt.

Die Darstellungen der Ganglinien der einzelnen Bereiche befinden sich im Anhang.

#### Parkhäuser:

Für die Parkieranlagen der Fuldaer Parkstätten GmbH liegen detaillierte Daten für den Erhebungstag vor, so dass ebenfalls Ganglinien (siehe Anlage) erstellt werden konnten.

Das **Parkhaus City** (Angebot 310 Plätze) ist während der Geschäftszeiten zu rd. 90 % belegt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Kurzparker. Dadurch bedingt ergibt sich in der Tagesganglinie mittags ein Rückgang.

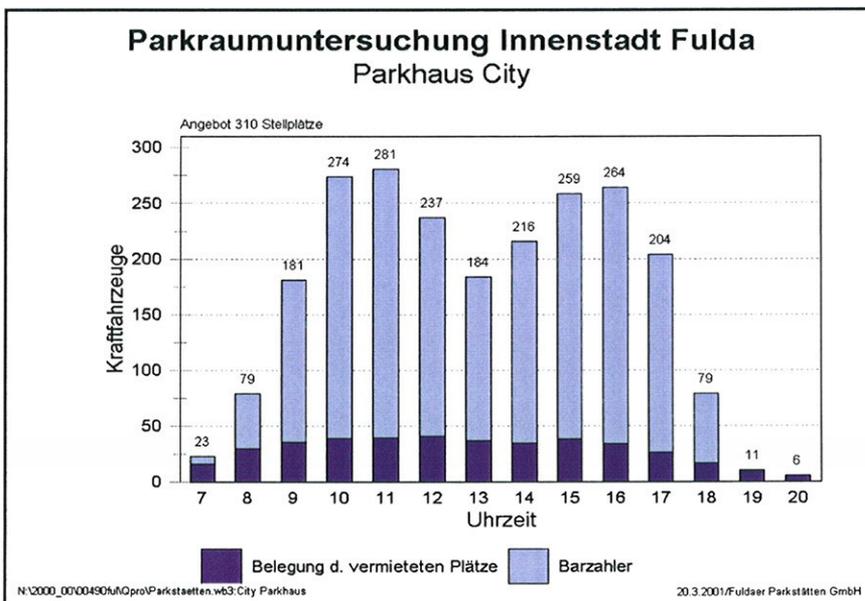


Abbildung 10: Tagesganglinie der Parker im City-Parkhaus

Die **Richthalle** (Angebot 325 Plätze) ist den ganzen Tag über fast vollständig belegt. Hier handelt es sich zum überwiegenden Teil um Langzeitparker, die einen Stellplatz gemietet haben.

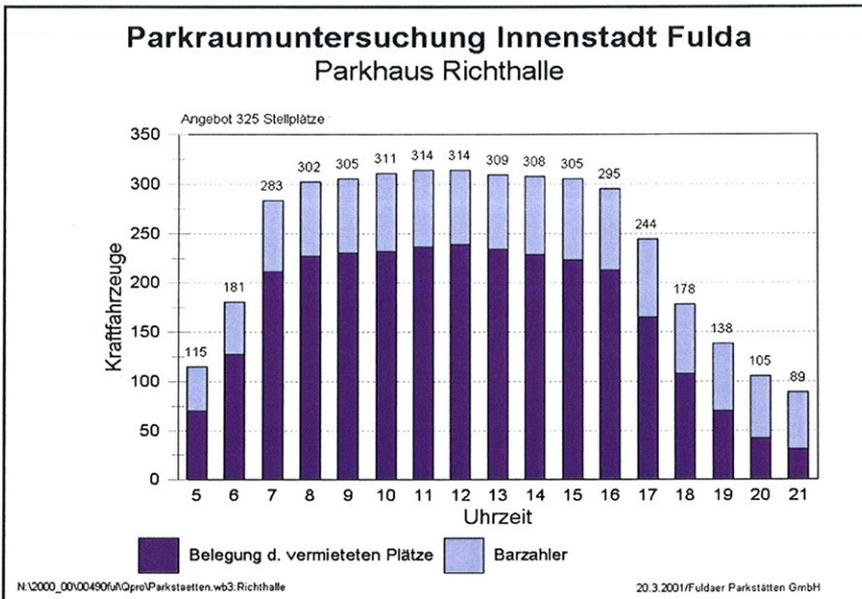


Abbildung 11: Tagesganglinie der Parker im Parkhaus Richthalle

Für den **Parkplatz an der Richthalle** (Angebot 160 Plätze) gilt nach Angaben der Betreiber das gleiche wie für das Parkhaus Richthalle.

In den Parkhäusern **Rosengarten** (Angebot 665 Plätze) und **Bahnhofplatz** (Angebot 60 Plätze) stehen ebenfalls fast ausschließlich Langzeitparker. Die Auslastung liegt bei ca. 2/3 (Bahnhofplatz) bzw. 1/3 (Rosengarten).

Das Parkhaus **Brauhausstraße** war vor dem Umbau fast zu 90 % ausgelastet, wobei es sich je zur Hälfte um Langzeitparker und um Kurzzeitparker handelte. (Die Angaben zum Parkhaus Brauhausstraße stammen aus dem Vormonat, da am Erhebungstag wegen Baumaßnahmen ein Geschoss geschlossen war.).

Für die von privaten Gesellschaften betriebenen Parkhäuser liegen nur gröbere Daten vor.

Die zentrale **Karstadt-Tiefgarage** (Angebot 70 Plätze) ist während der Geschäftszeiten nahezu vollständig mit Kurzparkern ausgelastet.

In der Tiefgarage **Centhof** (Angebot 142 Plätze) sind 108 an Dauermieter (meist Berufspendler) vermietet. Die verbleibenden Plätze sind fast vollständig von Kurzzeitparkern belegt.

Im Parkhaus **Ruprechtstraße** (Angebot 186 Plätze) wird bei einer ca. 70 %igen Auslastung durchschnittlich mit einer Parkdauer von 3,5 Stunden geparkt.

Das Parkhaus **Löhertor** (Angebot 400 Plätze) ist fast zu 100 % ausgelastet, wobei es sich ausschließlich um Kurzzeitparker handelt (die ersten zwei Stunden sind für Kunden kostenfrei).

Im Parkhaus **Lindeneck** (Angebot 412 Plätze) parkten am 20.3. rund 150 Dauerparker und rd. 60 Kurzparker mit Dauern bis zu 3 Stunden.

Für das Parkhaus „**Am Dom**“ (Angebot 220 Stellplätze) wird eine 75 % Belegung mit einer Verteilung auf Dauerparker und Kurzzeitparker von 50/50 abgeschätzt.

Für das Parkhaus **Schildeck-Center** (Angebot 300 Stellplätze) liegen keinerlei Angaben vor.

#### **Bahnhofstraße:**

Die Vollerfassung aller Parkvorgänge in der Bahnhofstraße ergab, dass im Abschnitt zwischen Lindenstraße und Rabanusstraße auf den dortigen 23 Stellplätzen 346 Parkvorgänge, das entspricht 15 Umschlägen pro Stellplatz am Tag, stattfanden. Zwei Drittel aller Parkvorgänge dauerten weniger als 15 Minuten, 93 % weniger als 1 Stunde.

Im Abschnitt zwischen Heinrichstraße und Lindenstraße wurden die dortigen 32 Stellplätze im Schnitt 11 mal umgeschlagen. Hier dauerten 46 % der Parkvorgänge weniger als 15 Minuten und 83 % weniger als 1 Stunde.

Im Abschnitt zwischen Heinrichstraße und Bahnhof wurden die 30 dortigen Stellplätze im Schnitt 4 mal umgeschlagen mit ähnlichen Parkdauern wie im anschließenden Abschnitt.

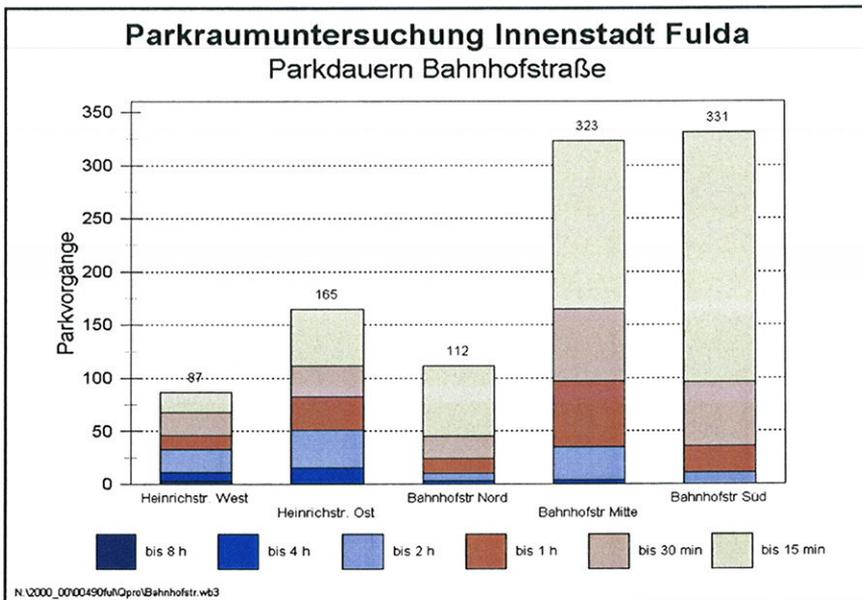


Abbildung 12: Parkdauern im Bereich der Bahnhofstraße

**Ochsenwiese:**

Von den ca. 800 Stellplätzen auf dem Parkplatz „Ochsenwiese“ waren am 20.3. 2001 maximal rund 600 belegt. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass am Erhebungstag wegen einer Ausstellung der Parkplatz „Bertawiese“ (Angebot ca. 300 Stellplätze) nicht zum Parken zur Verfügung stand.

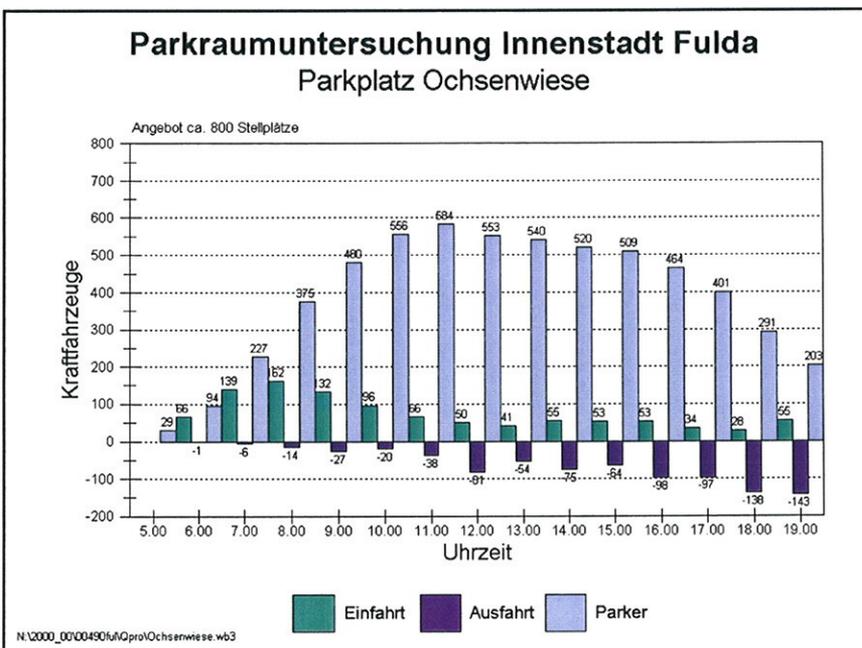


Abbildung 13: Tagesganglinie der Parker auf dem Parkplatz „Ochsenwiese“

Mehr als 30 % aller Parkvorgänge auf der „Ochsenwiese“ dauern länger als 8 Stunden. Auffällig jedoch ist, dass sich 27 % der Kraftfahrzeuge kürzer als 1 Stunde, sehr häufig auch nur für sehr

kurze Zeit - unter 10 Minuten - auf der „Ochsenwiese“ aufhielten.

Bei einer Kontrollzählung eine Woche später parkten um 11 Uhr 455 Fahrzeuge auf der „Ochsenwiese“. Zur gleichen Zeit standen 282 Pkw auf der „Bertawiese“. Dies zeigt, dass nicht alle Nutzer der „Bertawiese“ auf die „Ochsenwiese“ ausgewichen sind, sondern ein Teil dieser sich anderenorts einen Stellplatz gesucht hat.

### Frauenberg:

Im Gebiet Frauenberg erfolgte vor Einführung der Bewirtschaftung eine Parkdauererhebung mit Kennzeichenerfassung in stündlichen Rundgängen zwischen 7 und 19 Uhr. Durch einen zusätzlichen Rundgang um 5 Uhr morgens konnten die Fahrzeuge der Anwohner identifiziert werden.

Ein Fünftel der rund 330 Anwohnerfahrzeuge, die mit dem 5 Uhr-Rundgang bestimmt wurden, wurde den ganzen Tag nicht bewegt. Das Maximum der Parkraumauslastung liegt um 11 Uhr bei 652 Fahrzeugen. Lediglich 161 (= 25 %) davon gehören Anwohnern, dagegen 352 (= 54 %) zu länger als 4 Stunden parkenden Fremdparkern. 74 Fahrzeuge wurden nur bei dem 11 Uhr-Rundgang angetroffen, womit ihre Parkdauern zwischen 1 Minute und 1 Stunde 59 Minuten (mögliche Ankunft 10:01 Uhr, mögliche Abfahrt 11:59 Uhr) liegen.

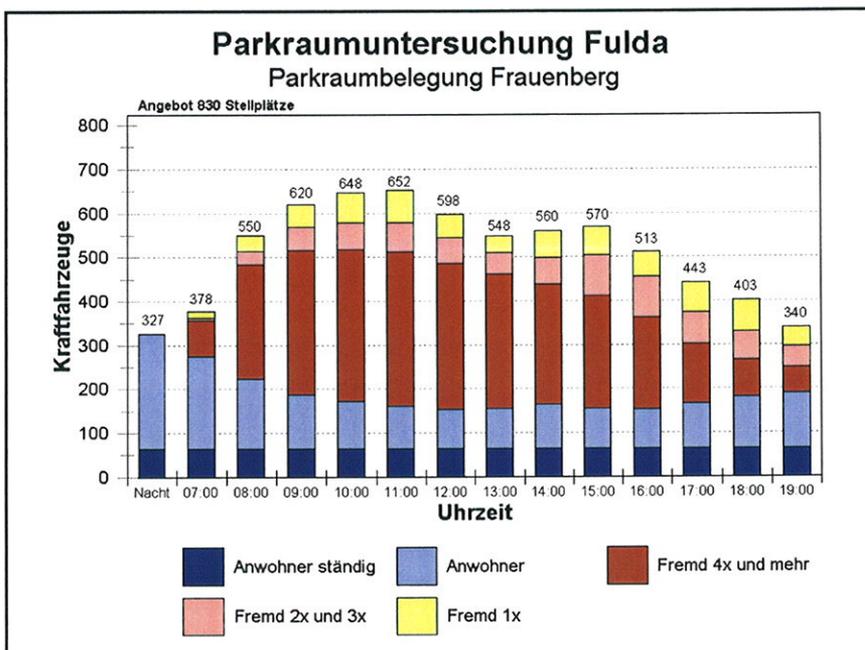


Abbildung 14: Tagesganglinie der Parkraumbelugung im Untersuchungsgebiet Frauenberg

Der hohe Anteil von länger parkenden Fremden in diesem fast reinen Wohngebiet und die Tatsache, dass insbesondere die der Innenstadt zugewandten Abschnitte der Park-, Josef-, Adalbert- und Buttlarstraße tagsüber eine fast 100 prozentige Auslastung aufweisen, zeigen deutlich, dass hier viele Berufspendler parken.

Dabei handelt es sich, neben im Gebiet Tätigen - zum Beispiel an der Winfriedschule -, vor allem um durch die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt verdrängte Berufspendler.

Das Quartier wurde deshalb ausgewählt, um hier beispielhaft die Auswirkungen einer Bewirtschaftung zu beobachten. Das dabei praktizierte schrittweise Vorgehen hat sich bewährt. Es wurden zwar Verdrängungseffekte beobachtet, diese sind jedoch von akzeptablem Ausmaß. Es fand zwar auch eine kleinräumige Verdrängung in die unmittelbare Nachbarschaft statt, jedoch wesentlich geringer als befürchtet. Ein erheblicher Teil der Pendler ist großräumig ausgewichen.

#### Fazit:

Die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt führt dazu, dass Berufspendler und andere Langzeitparker als Dauermieter in Parkierungsanlagen (z. B. Richthalle) oder auf Innenstadt nahe Parkflächen („Ochsenwiese“) oder auch unbewirtschaftete Wohngebiete (Frauenberg) ausweichen. Für die qualifizierte Nachfrage (Kurzzeitparker und Anwohner) besteht insgesamt im Innenstadtbereich ein mehr als ausreichendes Angebot. Das Bedürfnis, möglichst zielnah zu parken, führt bei den relativ kurzen Parkdauern und dem damit geringen Risiko, von den Überwachungskräften erfasst zu werden, im unmittelbaren Kern zu einer Überlastung.

In den Parkhäusern und auf den Innenstadt nahen Parkplätzen (Ochsenwiese, Parkplatz Weimarer Straße) bestehen für Dauerparker noch erhebliche freie Kapazitäten.

## 2.2.4 Güterverkehr

Zur Ermittlung von Routen und Problemen im Güterverkehr wurde zu Beginn des Jahres 2002 in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) eine Befragung der Gewerbetreibenden der Stadt Fulda und des direkten Umlandes durchgeführt.

53 Firmen schickten den Fragebogen zurück. 15 Betriebe gaben an keinen Fuhrpark zu haben bzw. keine Lkw-Anlieferung über das Stadtgebiet Fuldas zu erhalten. 38 Betriebe antworteten teilweise sehr detailliert. Von diesen Betrieben stammen 6 aus dem Industriepark Fulda-West, 5 aus der Hermann-Muth-Straße, 5 aus dem Kohlhäuser Feld, 14 verteilen sich im übrigen Stadtgebiet, je 3 stammen aus Eichenzell bzw. Künzell, 2 aus Petersberg.

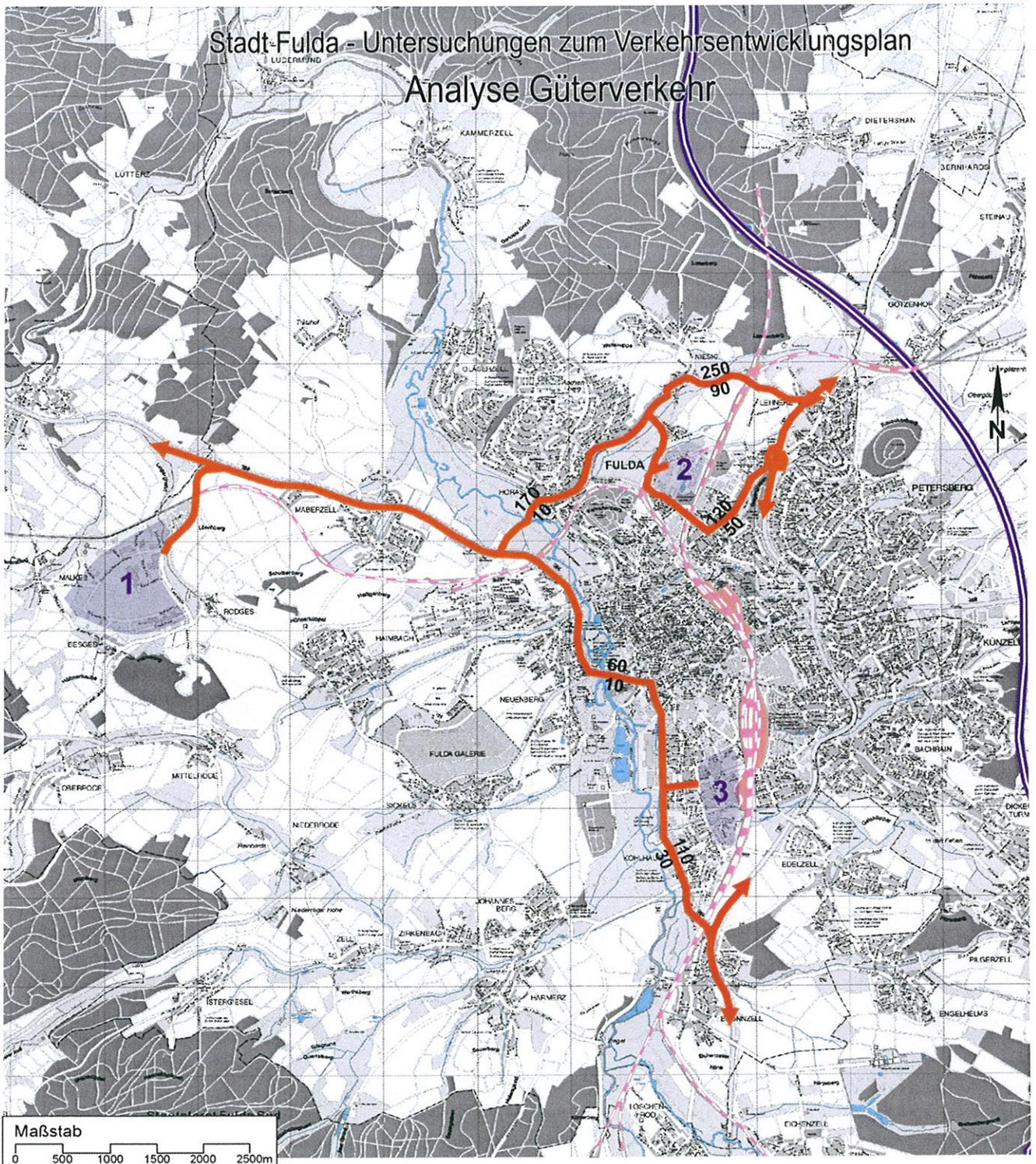
Von und zu diesen 38 Betrieben fahren täglich rund 1.200 Lkw tagsüber und 200 Lkw nachts. Das größte Lkw-Verkehrsaufkommen hat dabei die Hermann-Muth-Straße mit rund 500 Lkw am Tag und 100 Lkw nachts.

Die Routen orientieren sich auf direktem Weg von den Firmenstandorten zu den überregional bedeutenden Straßen A 7, A 66, B 27, B 40, B 254. Dies bedeutet, dass die Lkw aus dem Industriepark Fulda-West zur A 7 über Horas, Niesig und Lehnerz fahren. Die Lkw aus dem Eisweiher fahren zur Autobahn entweder über die Leipziger Straße - hier werden aber über Behinderungen an der Kreuzung Leipziger Straße/Mackenrodtstraße geklagt - oder ebenfalls über Niesig und Lehnerz. Richtung Westen zur B 254 fahren die Lkw in jedem Fall durch Horas.

Um die relativ langen und auf jeden Fall an Wohnbebauung vorbei führenden Lkw-Fahrten vom „Eisweiher“ zur Autobahn zu vermeiden, wird von den in der Hermann-Muth-Straße ansässigen Betrieben eine Anbindung der Hermann-Muth-Straße nach Nordwesten an das neu anzuschließende Industriegebiet Lehnerz vorgeschlagen.

Im Süden der Innenstadt werden Probleme in der „Überlastung“ des Knotenpunktes Frankfurter Straße / Bardostraße gesehen.

Von den 38 antwortenden Betrieben verfügen 13 über einen Gleisanschluss. 16 Betriebe wären grundsätzlich bereit bei Kosten- und Zeitneutralität ihrer Güter auf der Schiene transportieren zu lassen. Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass die Forderung nach Kosten- und Zeitneutralität nur sehr schwierig zu erfüllen ist.



- |   |  |   |                         |                          |
|---|--|---|-------------------------|--------------------------|
|  | Schwerpunkte des Güterverkehrsaufkommens |  | bedeutende Lkw - Routen |                          |
| 1   | Industriepark Fulda-West                 | 120   | Lkw tags                | } Ergebnis der Befragung |
| 2   | Eisweiher (Hermann-Muth-Straße)          | 50  | Lkw nachts              |                          |
| 3   | Kohlhäuser Feld                          |   |                         |                          |

Abbildung 15: Bedeutende Lkw-Routen

### 2.3 Fahrradverkehr

Ein Radwegenetz entlang der Hauptverkehrsstraßen ist in Fulda nur sehr lückenhaft vorhanden. Außerorts gibt es nur vereinzelt straßenbegleitende Radwege an einigen Abschnitten der Maberzeller Straße und der Sickelser Straße. Auch innerorts muss der Radfahrer in weiten Teilen des Hauptverkehrsstraßennetzes im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr fahren. Dies ist auch an so stark befahrenen Straßen wie der Petersberger Straße und der Leipziger Straße (im östlichen Teil) der Fall (siehe Abbildung 10).

Ein Teil der vorhandenen Radverkehrsanlagen liegt mit seinen Abmessungen am unteren Rand der in der Verwaltungsvorschrift zur StVO genannten Mindestmaße und damit deutlich unter den Regelmaßen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95). Dies sind unter anderem

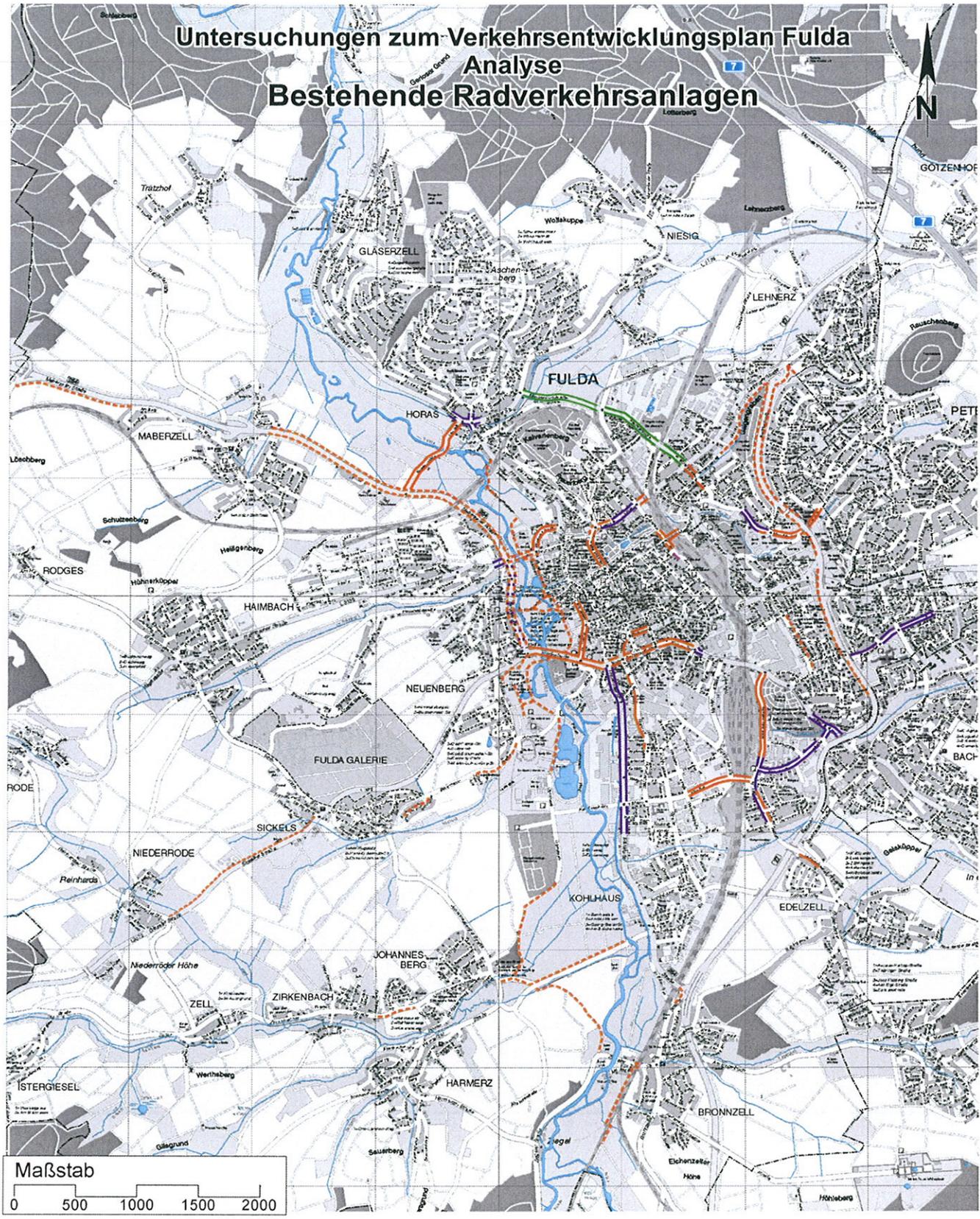
- die Radwege am Rosengarten
- die Radwege an der Heidelsteinstraße
- die Radwege an der Kurfürstenstraße
- die Radwege an der Leipziger Straße (Bahnüberführung)
- die Radfahrstreifen an der Schlitzer Straße (zwischen Fuldaer Weg und Niesiger Straße)

Entlang der Mackenrodstraße sind Mehrzweckstreifen markiert, welche innerhalb des bebauten Teils mit ihrer Breite von ca. 1 Meter für die unproblematische Nutzung durch den Radverkehr zu schmal sind.

Es fällt auf, dass in weiten Teilen eine Beschilderung der Radverkehrsanlagen fehlt. Bis zur Änderung der Straßenverkehrsordnung 1997 konnte auf eine Ausschilderung verzichtet werden, wenn die Zweckbestimmung aus der Gestaltung (z.B. Farbgebung oder Pflasterung) eindeutig hervorging. Mit der Änderung der StVO ist dies nicht mehr gegeben, es handelt sich dann um „andere“ Radwege, die nicht mehr der Benutzungspflicht unterliegen.

Positiv anzumerken ist, dass in der letzten Zeit verstärkt Radfahrstreifen (Frankfurter Straße, Kreuzbergstraße, Pacelliallee) zum Einsatz kommen. Auch entsprechen die Knotenpunktsgestaltungen, wie zum Beispiel an der Bardostraße mit einem Radfahrstreifen für den geradeausfahrenden Radfahrer links neben dem Rechtsabbiegestreifen für den Kraftfahrzeugverkehr, dem neuesten Erkenntnisstand.

Außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes sind mit der weitgehenden flächendeckenden Einrichtung von Tempo 30-Zonen - im ländlichen Bereich sogar unter Einbeziehung von klassifizierten Straßen - fahrradgerechte Bedingungen geschaffen. Durch Einbahnstraßenregelungen in diesen Bereichen wird der Radfahrer zu teilweise unnötigen Umwegen gezwungen oder zu Regelverstößen verleitet.



- Radweg
- Radfahrstreifen
- Fahrbahnseitenstreifen
- - - gem. Rad/Gehweg

Abbildung 16: Bestehende Radverkehrsanlagen

## 2.4 Fußgängerkehr

Im Rahmen der Untersuchungen zur Straßenräumlichen Verträglichkeit (siehe Kapitel 1.6) wurden die Bedingungen für den Fußgängerkehr im Hinblick auf Flächen für den Längsverkehr und Aufenthalt im Straßenraum und die Überquerbarkeit der Fahrbahnen eingehend untersucht.

Zu schmale Gehwege bzw. durch anderweitige Nutzung nicht in ausreichendem Maße für den Fußgänger nutzbare, gibt es zum einen in den hochfrequentierten Bereichen der Innenstadt (z.B. Lindenstraße, Heinrichstraße, Rabanusstraße), aber auch in den Ortsdurchfahrten der ländlichen Stadtteile (z.B. Zell).

Die größten Probleme bei der Fahrbahnüberquerung treten, wie zu erwarten war, bei den hochbelasteten und schnellbefahrenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten der Stadtteile auf.

## 2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes in der Stadtregion Fulda ist ausführlich im ÖPNV-Gutachten und im Nahverkehrsplan der Stadt behandelt. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

## 2.6 Straßenräumliche Verträglichkeit

Die Straßen des Untersuchungsnetzes (siehe Anhang) werden nach einem einheitlichen Ansatz der Verträglichkeitsanalyse auf diejenigen, systematisch angelegten, Konflikte untersucht, die sich aus den „**Verursachern**“

- Kfz-Menge
- Fahrgeschwindigkeiten

in den jeweiligen straßenräumlichen Verhältnissen für die „**Betroffenen**“

- Fußgänger im Längsverkehr und Aufenthalt
- Fahrbahnüberquerungen (für Fußgänger und Radfahrer)
- Radfahrer

ergeben.

BSV verwendet für die Verträglichkeitsanalyse das „Modell der autonomen und relativen Standards“ (M.A.R.S.). Neben einer Analyse der heutigen Situation können damit verschiedene Eingriffsstrategien oder konkrete Maßnahmen hinsichtlich ihrer Effekte auf die straßenräumliche Verträglichkeit überprüft werden (Wirkungsanalyse von Handlungskonzepten).

Durch die Einstufung in eine Skala von 0 bis 12 Punkten (0 Punkte bedeuten keine Probleme, 12 Punkte sind dementsprechend die schlechtestmögliche Bewertung für einen Straßenraum) ist die Möglichkeit zum Vergleich mehrerer Strecken hinsichtlich ihrer Unverträglichkeit zwischen den einzelnen Verkehrsarten gegeben.

Für jede der drei oben genannten Betroffenenengruppen werden maximal 4 Problempunkte vergeben.

Gegenstand der Bewertung sind alle angebauten Straßen des Untersuchungsnetzes mit einer Kfz-Belastung von über 200 Kfz/Sph.

Im folgenden sind zur Veranschaulichung der Bewertung zwei Beispiele dargestellt.

<b>Lindenstraße</b>	
zwischen Schlosstraße und Nikolausstraße	
Kfz-Belastung ca. 700 Kfz/Sph	
Kfz-Geschwindigkeiten 30 - 50 km/h	
Fußgängerlängsverkehr:	Der Gehweg ist einseitig in wesentlichen Abschnitten mit ca. 2,00 m Breite für die hohe Fußgängerfrequenz (innerstädtischer Geschäftsbereich) deutlich zu schmal.
	<b>2 Problempunkte</b>
Fahrbahnüberquerung	Die vorhandene Lichtsignalanlage an der Bahnhofstraße reicht als einzige Überquerungshilfe für diesen Abschnitt nicht aus. Die parkenden Fahrzeuge schränken die Sichtverhältnisse ein. Die Überquerungsbreite von ca. 6,50m führt bei den bestehenden Belastungen und Geschwindigkeiten zu erheblichen Problemen.
	<b>3 Problempunkte</b>
Radverkehr	Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Das Fahren auf der Fahrbahn ist bei den Kfz-Belastungen und Geschwindigkeiten nicht unproblematisch.
	<b>1 Problempunkt</b>
<b>Summe</b>	<b>6 Problempunkte</b>

<b>Petersberger Straße</b>	
zwischen Heinrichstraße und Lindenstraße	
Kfz-Belastung ca. 1600 Kfz/Sph	
Kfz-Geschwindigkeiten 30 - 50 km/h	
Fußgängerlängsverkehr:	Die Gehwege sind für die geringe Fußgängerfrequenz ausreichend breit.
	<b>0 Problempunkte</b>
Fahrbahnüberquerung	An den vorhandenen Lichtsignalanlagen an der Heinrichstraße und der Lindenstraße fehlen in diesem Abschnitt die Furten. Die Überquerung der über 14 m breiten Fahrbahn ist bei den hohen Kfz-Belastungen äußerst problematisch.
	<b>4 Problempunkte</b>
Radverkehr	Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Das Fahren auf der Fahrbahn ist bei den hohen Kfz-Belastungen und den herrschenden Geschwindigkeiten sehr problematisch.
	<b>4 Problempunkt</b>
<b>Summe</b>	<b>8 Problempunkte</b>

Mit 8 Problempunkten gehört die Petersberger Straße zu den unverträglichsten Straßenabschnitten in Fulda. Problematisch ist auch die Wilhelmstraße mit 10 Punkten. Hier kommen zu den sehr problematischen Bedingungen für die Fahrbahnüberquerung und den Radverkehr noch für die dortige Fußgängerfrequenz zu schmale Gehwege.

Die Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse sind auf dem folgenden Plan dargestellt. Die Einzelbefunde finden sich in Tabellenform im Anhang.

Es zeigt sich, dass neben den Ausfallstraßen (Leipziger Straße, Petersberger Straße, Künzeller Straße u.a.) vor allem die West-Ost-Innenstadtdurchfahrt (Wilhelmstraße - Johannes-Dyba-Allee - Schlossstraße - Heinrich-von-Bibra-Platz) sehr hohe Unverträglichkeiten aufweist.



Abbildung 17: Straßenräumliche Verträglichkeit - Problempunkte

## 2.7 Stärken-Schwächen-Analyse

Bei der Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 25. Oktober 2001 waren die Mitglieder aufgefordert, im Rahmen einer Stärken-Schwäche-Analyse alle diejenigen Punkte zu nennen, die sie in bezug auf den Verkehr in Fulda positiv oder negativ bewerten. Im folgenden sind die einzelnen Anmerkungen, in Themenbereichen geordnet, in der Form wiedergegeben, wie sie während der Sitzung von den jeweiligen Personen auf Karteikarten niedergeschrieben wurden.

### ÖPNV

positiv:

- Bedienungsqualität
- Busspur vorhanden
- flächenhaftes ÖPNV-Angebot
- ICE-Anschluss

negativ:

- unattraktiver ÖPNV
- ÖPNV nicht attraktiv genug
- fehlende Haltebuchten und Verkehrsinseln ⇔ Behinderung des MIV

### Radverkehr

positiv:

- beginnendes Radwegenetz

negativ:

- fehlende Radwegeverknüpfungen
- fehlender Radweg (Zieherseer Weg)
- Zusammenhang des Radwegenetzes
- Wegweisung
- Tauglichkeit für Alltagsradler

### Innenstadt

positiv:

- Friedrichstraße gut gelöst (keine Sperrung, wenig Verkehr)
- gute Erreichbarkeit der Innenstadt
- Fußgängerzone (verschiedene Nutzeransprüche im Straßenraum zufriedenstellend gelöst, Aufenthaltsqualität hoch)
- Anbindung der Innenstadt durch den MIV möglich ⇔ Attrakti-

vität

- Gestaltung der Bahnhofstraße

negativ:

- keine „echte“ Fußgängerzone
- Vergrößerung der Fußgängerzone
- Nutzerkonflikte in der Innenstadt (Lieferverkehr / Handel / Gastronomie)
- Konfliktpunkte in der Kernstadt: bauliche Standards, Regeln, Nutzungsdichte
- Buttermarkt durch Verkehrsberuhigung/Frequenz fehlt
- Überregulierung

## Parken

positiv:

- es gibt Möglichkeiten für Parkhausbauten sehr nahe dem Zentrum (Problemlösung hat begonnen)
- Parkverbot im Barockviertel
- genügend Parkraum am Rande der Innenstadt
- genügend Parkraum vorhanden
- gute Parkplatzbedingungen für Bahnpendler
- Parkraum für Kurzzeitparker (Bereich D)
- Stellplatzangebot nahezu ausreichend

negativ:

- kein Verkehrsleitsystem/Parkleitsystem  $\Leftrightarrow$  unnötiger Parksuchverkehr
- kein Konzept des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt
- Nutzungskonkurrenz in der Innenstadt: Anwohner / Kunden / Berufstätige
- hoher Parksuchverkehr in der Kernstadt (Bahnhofstraße, Friedrichstraße)
- unflexible Parkgebührenordnung
- Nichtannahme von P+R (Transity)
- Parkraumkosten
- zu viel Parksuchverkehr aufgrund begrenztem Angebot (eben-erdig)
- Parkplatzsituation Gebiet A, Langzeitparker und Kurzzeitparker
- abgestimmtes Parkraumkonzept in der Innenstadt fehlt
- zentrales innerstädtisches Parkhaus fehlt
- Anliegerparken mangelhaft gelöst

## Straßennetz

positiv:

- günstige überörtliche Verkehrsanbindung (BAB, ICE, Bundesstraßen)
- Anbindung Bundesverkehrsnetz
- Ableitung von konkreten Baumaßnahmen zur Ertüchtigung von klassifizierten Straßen in Zusammenarbeit mit ASV, Stadt und Interessengruppen
- insgesamt noch ausreichende Leistungsfähigkeit für den MIV
- Realisierung einer Ost-West-Achse (Petersberger Straße,...)
- funktionierende Kreisverkehre
- verkehrslenkende Kreisverkehre (Kohlhaus, Niesig, Ford Sorg)
- attraktive Ortsdurchfahrten

negativ:

- mangelhafte Ausschilderung
- klare Verkehrsführung fehlt
- keine Hauptachse von Nordwest (Maberzell) nach Ost
- Schleichwege durch die Stadt
- Leistungsfähigkeitsprobleme (Bardostraße/Frankfurter Straße, von Schildeck-Straße)
- Stau in Bardostraße und Frankfurter Straße
- Frankfurter Straße: Anfang von Bardostraße 100 Meter zweistreifig, dann einspurig, dann überbreite rote Pflasterung als befahrbare Mischfläche
- überlastete Strecken Richtung Westen (Frankfurter Straße, Bardostraße)
- Frankfurter Straße: Überlastung des Knotenpunktes
- kein Innenstadtring vorhanden
- Leistungsfähigkeitsprobleme (MIV) an zahlreichen Knotenpunkten im Westen Fuldas
- fehlende Umfahrung im Nordwesten
- Anbindung der Leipziger Straße über die Weimarer Straße an die Bundesstraße Richtung Ailsfeld
- Weimarer Straße/Leipziger Straße: morgens Stau
- schlechte Anbindung von gewerblichen Flächen
- keine durchgängigen, leistungsfähigen Innerortsringe/-konzepte
- Ampelschaltungen: grüne Welle fehlt
- Ampelphasen zu kurz
- fehlendes Verknüpfungssystem von LSA auf parallelverlaufenden und sich kreuzenden Hauptstraßen
- fehlende grüne Welle auf Ausfallstraßen

## Verhalten

negativ:

- Verkehrsdisziplin (Parken, Geschwindigkeiten, Lärmentwicklung)
- eigenartiges Verhalten der Verkehrsteilnehmer (z. B. Reißverschlussystem)

## Stadtstruktur

positiv:

- Stadt der kurzen Wege
- kurze Wege für alle Verkehrsteilnehmer trotz vielfältiger Stadtstruktur (städtisch-ländlich)
- Tempo 30- Zonen

negativ:

- Trennung des Straßenraumes bezüglich Bau und Betrieb
- Konflikt zwischen Zentralität und Durchquerungsqualität (Umfahrungsfrage)
- planerische Vorgaben, die mit den Regeln der StVO nicht in Einklang zu bringen sind bzw. nur sehr schwer und zu Missverständnissen führen (Unfallgefahr)

## Schwerverkehr

negativ:

- LKW-Verkehr West-Ost
- Schwerlastverkehr durch Wohngebiete

In Anbetracht der breit gefächerten Zusammensetzung des Arbeitskreises ist es nicht verwunderlich, dass manche Sachverhalte (zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Parken in der Innenstadt) von manchen Personen positiv und von anderen negativ bewertet werden.

## 2.8 Zusammenfassung

Die höchsten Belastungen im Kraftfahrzeugverkehr treten auf den Ausfallstraßen nach Osten, die gleichzeitig auch die Verbindungen zur B 27 und damit zur Autobahn A 7 sind (Petersberger Straße, Leipziger Straße), den aus Süden (Frankfurter Straße) und Nordwesten (Mabertzeller Straße) zuführenden Straßen sowie der Bardostraße, als Spange zwischen den letzteren, auf.

Im Bereich der Innenstadt sind die südlich tangierende Verlängerung der Petersberger Straße (Dalbergstraße, Rangstraße, Von-Schildeck-Straße) und die Ost-West-Innenstadtdurchführung Schlossstraße/Wilhelmstraße die höchstbelasteten Straßenzüge.

Der Knotenpunkt Frankfurter Straße/Bardostraße/Von-Schildeck-Straße ist der höchstbelastete im Stadtgebiet. Hier kommt es zeitweilig zu Störungen im Verkehrsfluss.

Die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt führt dazu, dass Berufspendler und andere Langzeitparker als Dauermieter in Parkieranlagen (z. B. Richthalle) oder auf Innenstadt nahe Parkflächen („Ochsenwiese“) oder auch unbewirtschaftete Wohngebiete (Frauenberg) ausweichen. Für die qualifizierte Nachfrage (Kurzzeitparker und Anwohner) besteht insgesamt im Innenstadtbereich ein ausreichendes Angebot. Das Bedürfnis, möglichst zielnah zu parken, führt bei den relativ kurzen Parkdauern und dem damit geringen Risiko, von den Überwachungskräften erfasst zu werden, im unmittelbaren Kern zu einer Überlastung.

In den Parkhäusern und auf den Innenstadt nahen Parkplätzen (Ochsenwiese, Parkplatz Weimarer Straße) bestehen für Dauerparker noch erhebliche freie Kapazitäten.

Die Stadtteile Lehnerz, Niesig und Horas sind durch Güterverkehr von und zur Autobahn A 7 bzw. der B 254 stark betroffen.

Ein geschlossenes Radverkehrsnetz existiert derzeit nicht. In der letzten Zeit sind aber verstärkt Anstrengungen erfolgt, einige Lücken zu schließen.

Im Fußgängerverkehr liegen die größten Probleme bei der Überquerung der hochbelasteten Straßen. In einigen hochfrequentierten Bereichen der Innenstadt und an einigen Ortsdurchfahrten der ländlichen Stadtteile entsprechen die Gehwegbreiten nicht den erforderlichen Standards.

Diese Ergebnisse spiegeln sich auch in der Verträglichkeitsanalyse wieder: Am problemträchtigsten stellen sich die Ausfallstraßen und wegen den hohen Nutzungsansprüchen die Ost-West-Innenstadtdurchführung (Schlossstraße, Wilhelmstraße) dar.

Die im Arbeitskreis durchgeführte Stärken-Schwächen-Analyse bestätigt zu einem Großteil diese Ergebnisse. Die Beurteilung in den Themenfeldern Innenstadt und Parken fällt zum Teil je nach Sichtweise des Betroffenen konträr aus.

### 3. Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Die Erkenntnisse aus der Analyse werden dem Gesamtverkehrskonzept zugrunde gelegt. Planungsziele sind:

- die Umweltbelastungen und Unverträglichkeiten durch den Autoverkehr soweit als möglich zu vermindern,
- die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt und der Ortsteilzentren für alle Verkehrsarten zu fördern,
- die Innenstadt und die Ortsteile in ihren Funktionen als Wohnstandorte und Geschäftszentren zu stärken,
- zur Aufwertung des Straßen- und Stadtbildes beizutragen und
- die Qualität der Verkehrssysteme ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu steigern



Abbildung 18: Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

An diesen Zielsetzungen orientieren sich die entwickelten Konzepte und Maßnahmenvorschläge.

#### 4. Verkehrsentwicklung Fulda 2015 (Prognose-Nullfall)

Der Zielhorizont für den Verkehrsentwicklungsplan ist das Jahr 2015. Die Kenntnis des heutigen Verkehrsgeschehen ist die Basis für die Entwicklung der Konzepte. Daneben müssen aber gleichermaßen absehbare Entwicklungen in der Stadt Fulda, der Umgebung und auch in der Gesellschaft, die sich auf das Verkehrsgeschehen auswirken, berücksichtigt werden.

Fundierte und mit der Stadt Fulda abgestimmte Annahmen zur Strukturentwicklung in Fulda und Umgebung sowie zur Veränderung des Verkehrsverhaltens bis zum Jahre 2015 bilden die Grundlage für die Prognose des Verkehrsgeschehen.

Dabei wird zunächst ein Prognose-Nullfall berechnet. Dieser Rechenfall enthält neben den gegenüber der Analyse veränderten Strukturdaten und Verhaltensparameter auch die heute bereits absehbar bis zum Jahre 2015 realisierten Ergänzungen und Veränderungen im Straßennetz. Der Prognose-Nullfall bildet damit die Basis des Vergleiches für Untersuchungen zu verschiedenen Netzvarianten.

##### 4.1 Strukturdaten

Aufgrund der in der Zwischenzeit eingetretenen Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung und entsprechend korrigierten Zielvorgaben wurden für den Prognosehorizont 2015 die Strukturdaten gegenüber auf den bei Daten der „Verkehrsuntersuchung Fulda“ der Arbeitsgemeinschaft Lomb Consult Suhl Ingenieurgesellschaft mbH, Lomb Ingenieurgesellschaft Fulda und VERKEHR 2000 Ahner + Münch Beratende Ingenieure Weimar verwendeten Daten angepasst:

Die **Stadt Fulda** erfährt bis 2015 einen Einwohnerzuwachs auf rd. 65.000 **Einwohner** (+ 4 %). Dabei wird davon ausgegangen, dass alle neu ausgewiesene Wohngebiete volllaufen, Dies erfolgt nicht allein durch Zuzüge von außen sondern auch durch Umzüge innerhalb von Fulda, so dass in den Zellen ohne neue Wohngebiete leichte Rückgänge zu verzeichnen sind.

Die **Arbeitsplätze** in der **Stadt Fulda** steigen gegenüber den Einwohnerzahlen bis zum Jahr 2015 stärker an (+ 5 %). Auch hier wird davon ausgegangen, dass neu ausgewiesene Flächen volllaufen, dafür aber an den alten Standorten weniger Arbeitsplätze verbleiben.

Für das übrige Untersuchungsgebiet **Petersberg, Künzell** und **Eichenzell** wurde eine **Einwohnerentwicklung** gemäß Bevölkerungsprognose Variante E unterstellt.

Für die Gemeinde **Petersberg** wurde für die Arbeitsplätze angenommen, dass die neu ausgewiesenen Gewerbeflächen bis zum Jahr 2015 zu 70 % gefüllt sind. Dabei wurde eine Beschäftigtendichte von 30 Beschäftigten / ha unterstellt. Ebenso wurde von einem leichten Rückgang an Arbeitsplätzen im übrigen Gemeindegebiet (Umzug auf die neuen Flächen) ausgegangen.

Auch bei den neuen Gewerbeflächen in **Eichenzell** wurde gegenüber der Prognose von Verkehr 2000 von einer geringeren Beschäftigtendichte von 30 Beschäftigten / ha ausgegangen.

	Analyse	Prognose 2015	Prognose 2015 „Verkehr 2000“
<b>Stadt Fulda</b>			
Einwohner	62.503	65.016	67.901
Arbeitsplätze	48.736	51.171	53.252
davon A III	40.695	42.157	43.978
<b>Untersuchungsgebiet</b>			
Einwohner	103.710	107.413	112.352
Arbeitsplätze	56.549	61.106	66.905
davon A III	46.973	49.826	54.762

## 4.2 Verkehrsverhalten

Während die Wirkungen konkreter verkehrlicher Maßnahmen wie z.B. die Anlage einer neuen Straße oder Taktverdichtungen im ÖPNV sowie die verkehrlichen Wirkungen struktureller Veränderungen wie z.B. die Ausweisung von neuen Wohngebieten mit dem Verkehrssimulationsmodell berechnet werden können, müssen die Wirkungen sonstiger verkehrsrelevanter Änderungen, die zumeist nicht im kommunalen Einflussbereich liegen, durch planerische Ansätze berücksichtigt werden. Dazu werden im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Fulda folgende Annahmen unterstellt, die sich im Wesentlichen auf den aktuellen Forschungs- und Erkenntnisstand zum Mobilitätsverhalten stützen:

- **Veränderung der Sozialverhältnisse** durch
  - Alterung der Wohnbevölkerung
  - Veränderung der Erwerbsbeteiligung
  - Veränderung der Haushaltsstruktur
  - Veränderung der Lebensstile
  - Veränderung der Pkw-Verfügbarkeit

Aus den vorliegenden Untersuchungen zu diesem Themenkomplex lassen sich grundsätzlich folgende verkehrlichen Auswirkungen ableiten:

- leichte Zunahme der Wegezanzahl um rd. 5% oder 0,15 Wege/Person und Tag
- 10 % Zunahme von differenzierten Wegekettten (Wohnen-Arbeiten-Einkauf-Wohnen, Wohnen-Arbeiten-Freizeit-Wohnen, Wohnen-Einkauf-Freizeit-Wohnen) zu Lasten der ein-

- fachen Wegeketten (Wohnen-Arbeiten-Wohnen, Wohnen-Einkaufen-Wohnen, Wohnen-Freizeit-Wohnen)
- leichter Anstieg des MIV-Anteils an allen Wegen

- **Veränderungen der Zeitordnungen bzw. Zeitstrukturen**

- Verschiebung der Arbeitszeiten weg von den Verkehrsspitzen
- Verlagerung/Verlängerung Ladenöffnungszeiten
- Teleworking

Die zeitlichen Änderungen werden durch (leichte) Verschiebungen der Tagesganglinien abgebildet: Die bisherigen Verkehrsspitzen steigen nicht weiter an, sondern dehnen sich bei einem leichten Rückgang der Spitzenbelastung weiter aus. Die „eingesparten“ Wege durch Teleworking werden in gleicher Größenordnung durch andere Reisezwecke kompensiert.

- **Veränderungen des Sachsystems (ohne Verkehrssystem)**

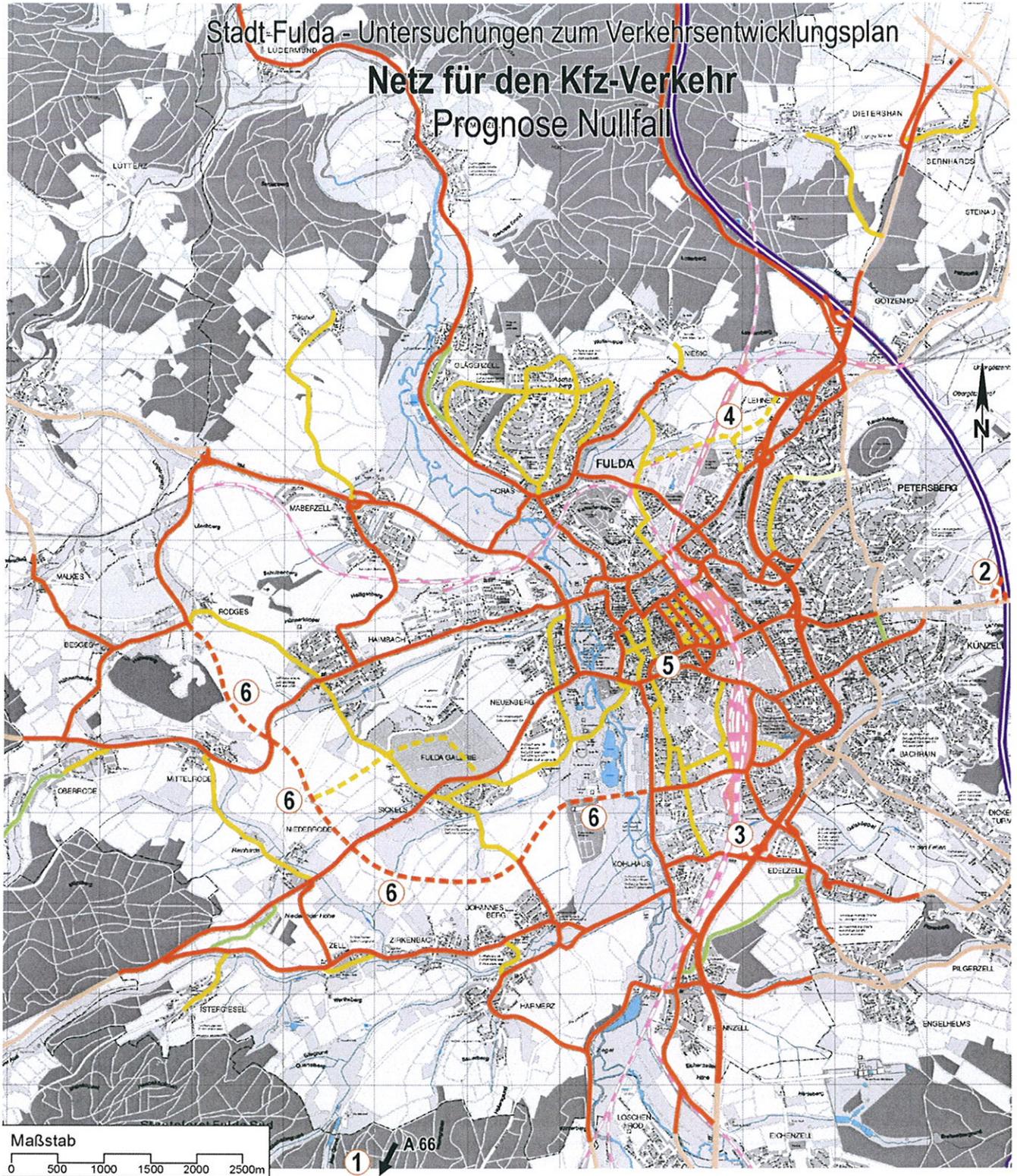
- Ausbau der IT-Infrastruktur
- IT-Dienste
- Mobilitätsmanagement
- Vermehrter Einsatz von Navigationssystemen

Eine flächendeckende Ausstattung mit IT-Infrastruktur wird sich durch ein erhöhtes Aufkommen beim e-commerce bemerkbar machen. Dadurch wird jedoch der sogenannte Erlebniseinkauf nicht betroffen werden. Die eingesparten Wege werden zum Teil durch ein erhöhtes Aufkommen im Wirtschaftsverkehr kompensiert. Daraus folgt eine relative Reduzierung der Einkaufswege um rd. 3% und eine relative Steigerung der Wirtschaftswege um 5%.

#### 4.3 Netz für den motorisierten Individualverkehr

Der Prognose-Nullfall enthält folgende Änderung gegenüber dem Analysenet (siehe auch folgende Abbildung):

- Verlängerung der Autobahn A 66 bis zur Autobahn A 7
- Autobahnanschluss Fulda-Mitte an der B 458
- Anschluss der Keltenstraße an die B 27
- Verlängerung der Hermann-Muth-Straße bis zur Leipziger Straße bzw zur Lehnerzer Straße
- Ausbau der Von-Schildeck-Straße und Rangstraße  
(Diese inzwischen abgeschlossene Baumaßnahme war bei der Analyse noch nicht berücksichtigt)
- Bau des Westrings Fulda



- |  |  |   |
|--|--|---|
| ① A 66                                     | ④ Verlängerung Hermann-Muth-Straße         | — Hauptverkehrsstraße                     |
| ② Autobahn Anschließ Fulda-Mitte           | ⑤ Ausbau Von-Schildeck-Straße / Rangstraße | — Hauptsammelstraße                       |
| ③ Anschließstelle Keltenstraße an die B 27 | ⑥ Westring                                 | - - - - - Netzergänzung                   |
|  |  | — sonstige Straße des Untersuchungsnetzes |

Abbildung 19: Straßennetz Prognose-Nullfall

#### 4.4 Ergebnisse

Vor allem auf Grund der gestiegenen Einwohnerzahl und den vermehrten Arbeitsplätzen wird die Gesamtzahl der in Fulda zurückgelegten Wege (ohne Durchgangsverkehre) bis zum Jahr 2015 um rund 8 % auf 367.000 Wege zunehmen. Bei der Verteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel werden sich nur geringe Verschiebungen von etwa einem Prozent vom ÖV zum MIV hin ergeben.

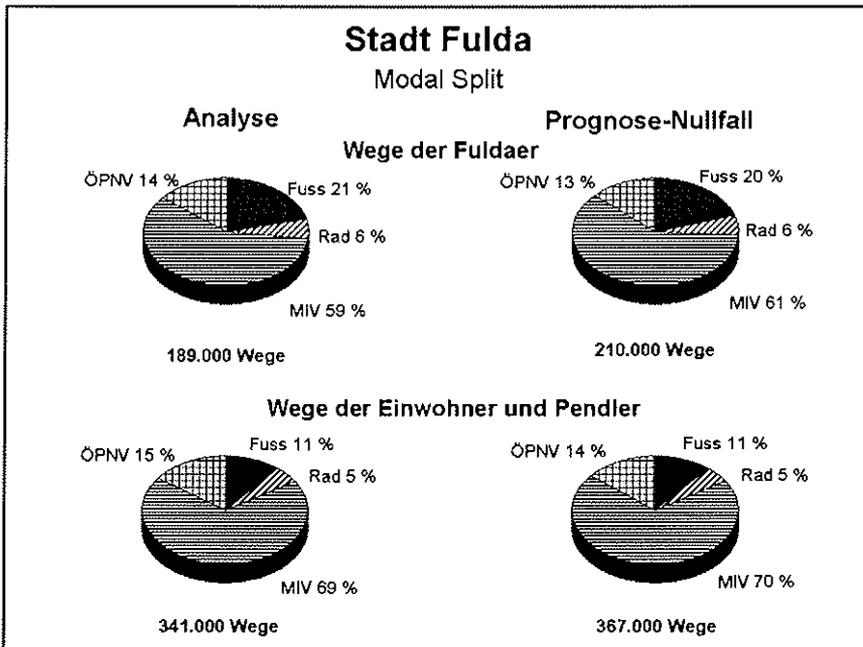


Abbildung 20: Modal-Split Analyse und Prognose-Nullfall

Durch die erhöhte Gesamtzahl der mit Kfz zurückgelegten Wege in Fulda ist insgesamt betrachtet fast überall eine leichte Zunahme der Kfz-Belastung in der Spitzenstunde festzustellen.

Der Anschluss Fulda-Mitte an der A 7 an der B 458 führt im Stadtgebiet nicht zu wesentlichen Belastungsänderungen.

Der Anschluss an die B 27 an der Keltenstraße sorgt dafür, dass es trotz der Strukturierungen in diesem Bereich nur auf der Keltenstraße (+ 550 Kfz westlich, + 300 Kfz östlich der B 27) und der Kohlhäuser Straße (bis zu 200 Kfz) zu nennenswerten Belastungsteigerungen kommt.

Die Verlängerung der Hermann-Muth-Straße entlastet die Niesiger Straße um rund 150 Kfz in der Spitzenstunde (Rückgang auf 650 bis 700 Kfz). Noch bedeutsamer als der Belastungsrückgang in der Spitzenstunde ist für die Ortsdurchfahrt, dass nun eine Alternative für den Lkw-Verkehr zur Verfügung steht.

Der Westring erhält eine Belastung zwischen 700 und 1000 Kfz

in der Spitzenstunde. Durch den Westring und den Anschluss der Keltensstraße an die B 27 wird die Frankfurter Straße je nach Straßenabschnitt zwischen 100 und 400 Kfz in der Spitzenstunde entlastet. (Siehe hierzu aber auch die weiteren Prognosefälle).

Vor allem bedingt durch die Fuldagalerie steigt trotz des Westrings der Verkehr in Sickels sowohl auf der Sickelser Straße als auch auf der Wolf-Hirth-Straße und Johannes-Nehring-Straße leicht, um bis zu 100 Kfz in der Spitzenstunde, an (ohne die im Weiteren untersuchten Netzunterbrechungen).

Auf der Kohlhäuser Brücke sinkt die Belastung um ca. 150 Kfz auf rund 600 Kfz in der Spitzenstunde.

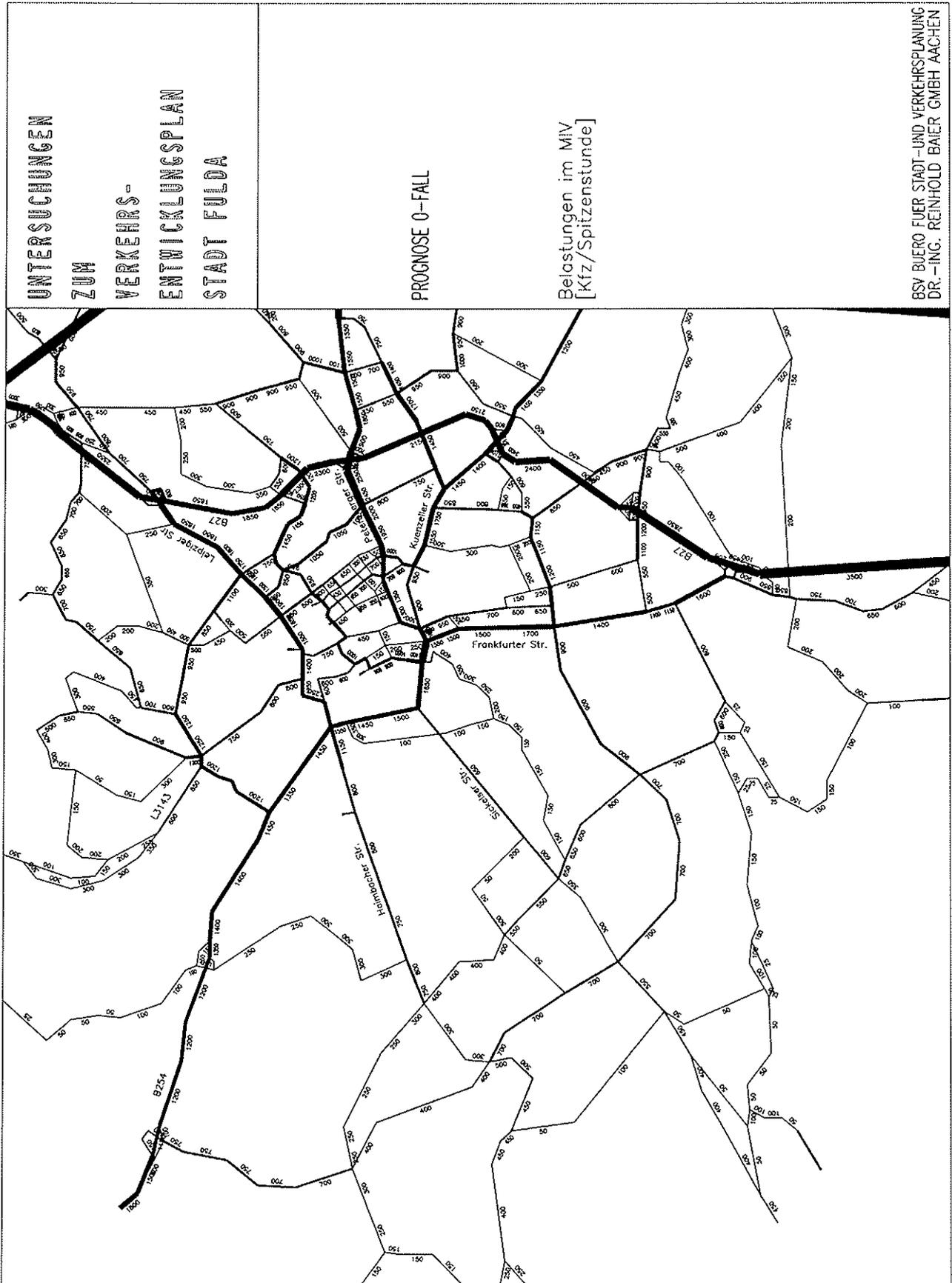


Abbildung 21: Kfz-Belastung Prognose-Nulfall

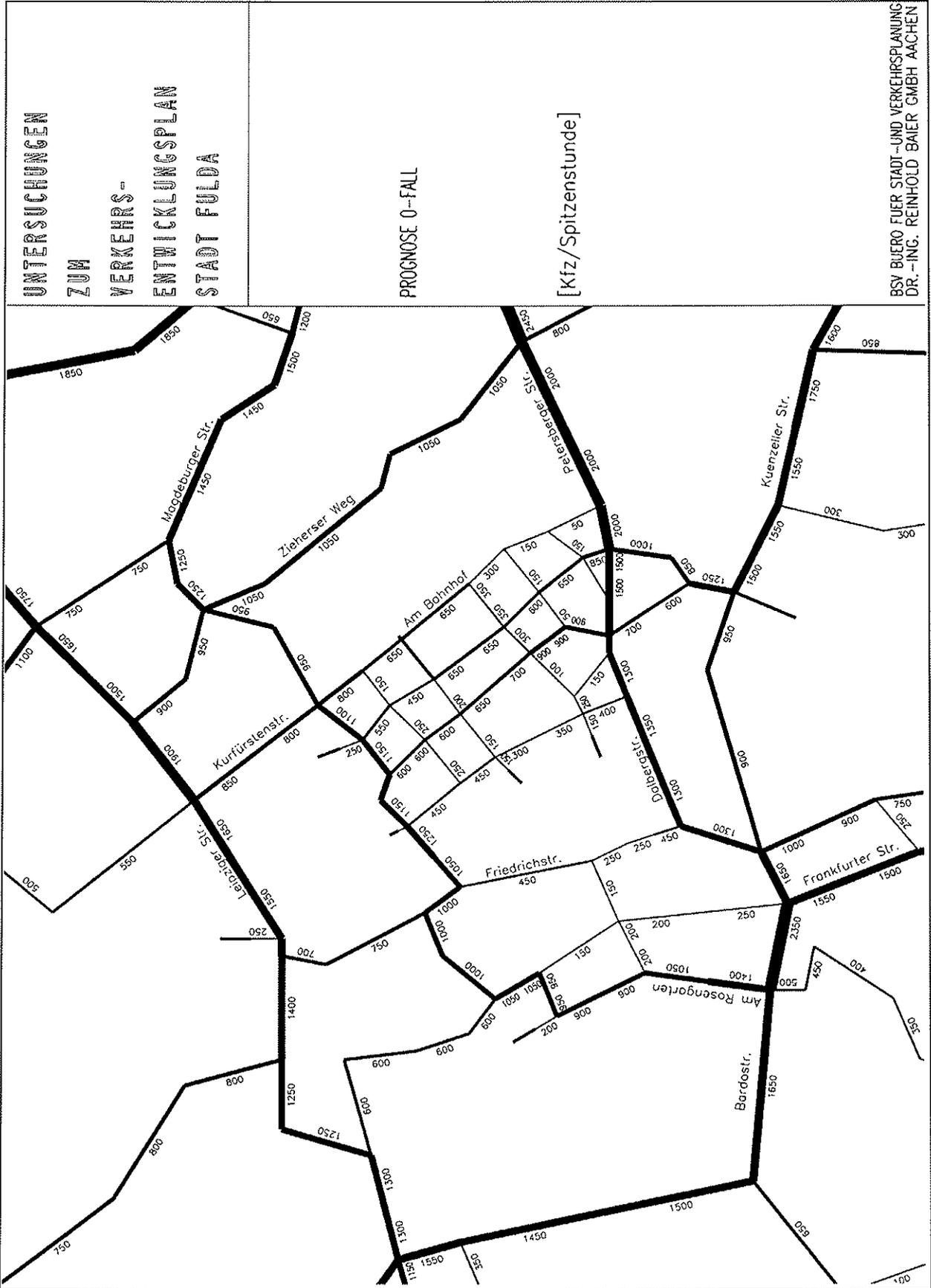


Abbildung 22: Kfz-Belastung Prognose-Nullfall Innenstadt

## 5. Untersuchung von Netzvarianten

### 5.1 Prognose 1-Fall

Der Prognose 1-Fall baut auf dem Prognose-Nullfall auf. Er beinhaltet sämtliche Strukturveränderungen, Verhaltensannahmen und Netzergänzungen des Prognose-Nullfalls.

Zusätzlich zu den Maßnahmen des Prognose-Nullfalls erfolgt ein Rückbau zum Westring paralleler Verbindungen, um Durchgangsverkehre auf dem Westring zu bündeln und so ein Optimum an Entlastung für die Ortsdurchfahrten in Haimbach und Sickels zu erreichen. Im einzelnen sind dies:

- Netzunterbrechung zwischen Rodges und Haimbach (Ortsverkehre können die alte Trasse, deren Erhalt für die Landwirtschaft notwendig bleibt, weiterhin nutzen)
- Netzunterbrechung zwischen Zufahrt Fuldagalerie und Sickels
- Netzunterbrechung zwischen Sickels und Westring im Zuge der heutigen L 3418 (Ortsverkehre können die alte Trasse, deren Erhalt für die Landwirtschaft notwendig bleibt, weiterhin nutzen)

Die Netzunterbrechungen führen dazu, dass die Belastung des Westrings nördlich der Zufahrt Fuldagalerie um rund 150 Kfz und südlich um rund 300 Kfz in der Spitzenstunde steigt (Vergleich immer mit dem Prognose-Nullfall).

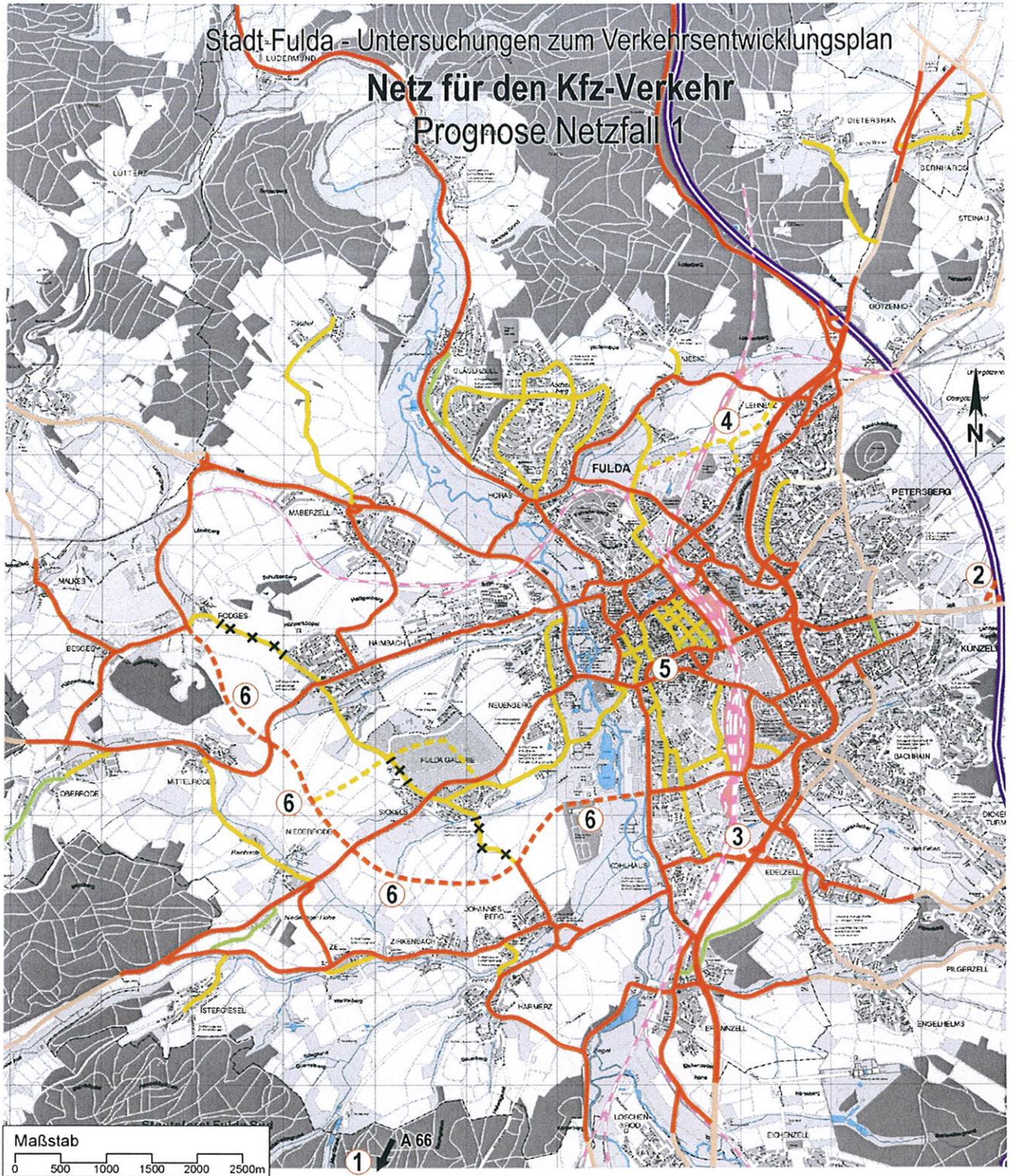
In Haimbach wird der Verkehr auf Eichhornstraße und Saturnstraße halbiert, während er auf der Merkurstraße von 300 auf 500 Kfz ansteigt.

Mit den Netzdurchtrennungen und dadurch der Herausnahme von Durchgangs- und auch Zielverkehren zur Fuldagalerie werden die Wolf-Hirth-Straße (- 500 Kfz/Sph), die Johannes-Nehring-Straße (- 350 Kfz/Sph) und die östliche Sickelser Straße (- 150 Kfz/Sph) deutlich entlastet. Die Belastung auf der westlichen Sickelser Straße, als einziger Verbindung zum Westring, steigt um rund 150 Kfz/Sph auf 500 Kfz/Sph.

Die Ergebnisse des Prognose 1-Falles sind inzwischen in die Planungen zum Westring eingeflossen.

Innerhalb des Prognose 1-Falles wurden 4 Untervarianten berechnet, die sich jeweils in kleinräumigen Änderungen unterscheiden:

- Variante Kohlhäuser Brücke
- Variante Netzunterbrechung Friedrichstraße
- Variante Osttangente
- Variante Verlängerte Osttangente



- |   |  |   |
|---|--|---|
| ① A 66                                    | ④ Verlängerung Hermann-Muth-Straße         | — Hauptverkehrsstraße                     |
| ② Autobahn Anschluß Fulda-Mitte           | ⑤ Ausbau Von-Schildeck-Straße / Rangstraße | — Hauptsammelstraße                       |
| ③ Anschlußstelle Keltenstraße an die B 27 | ⑥ Westring                                 | - - - Netzergänzung                       |
|   |  | — sonstige Straße des Untersuchungsnetzes |

Abbildung 23: Straßennetz Prognose Netzfall 1

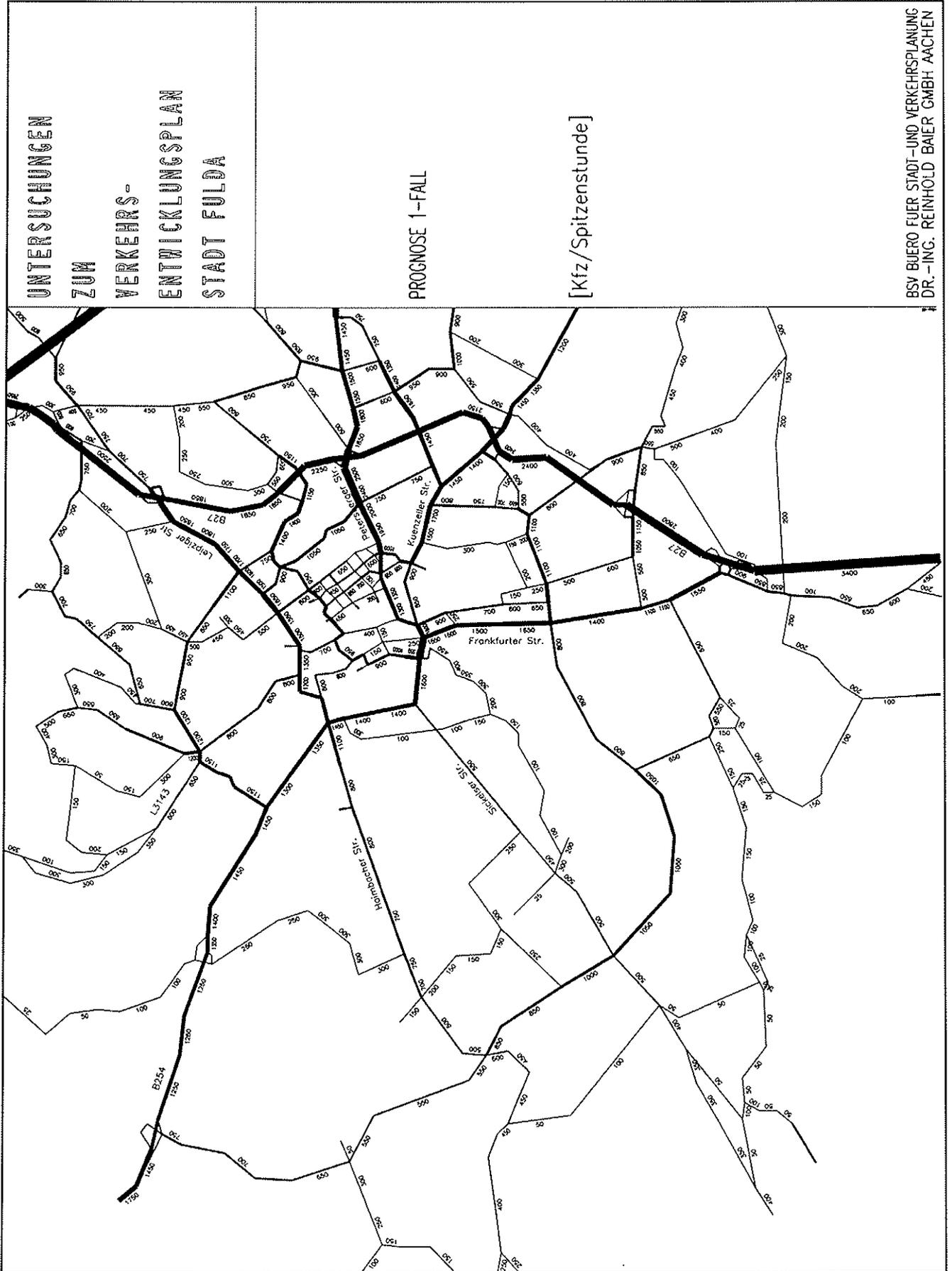


Abbildung 24: Kfz-Belastung Prognose Netzfall 1

### 5.1.1 Prognose 1-Fall Variante Kohlhäuser Brücke

Neben den Änderungen des Prognose 1-Falles wird am Knotenpunkt Kohlhäuser Brücke/Frankfurter Straße nur Rechtsabbiegen in die Frankfurter Straße bzw. auf Kohlhäuser Brücke erlaubt.

Dadurch sinkt die Belastung auf der Johannesberger Straße um rund 200 Kfz in der Spitzenstunde auf 300 bis 450 Kfz. Der dort verdrängte Verkehr fährt nun über den Westring und die Frankfurter Straße.

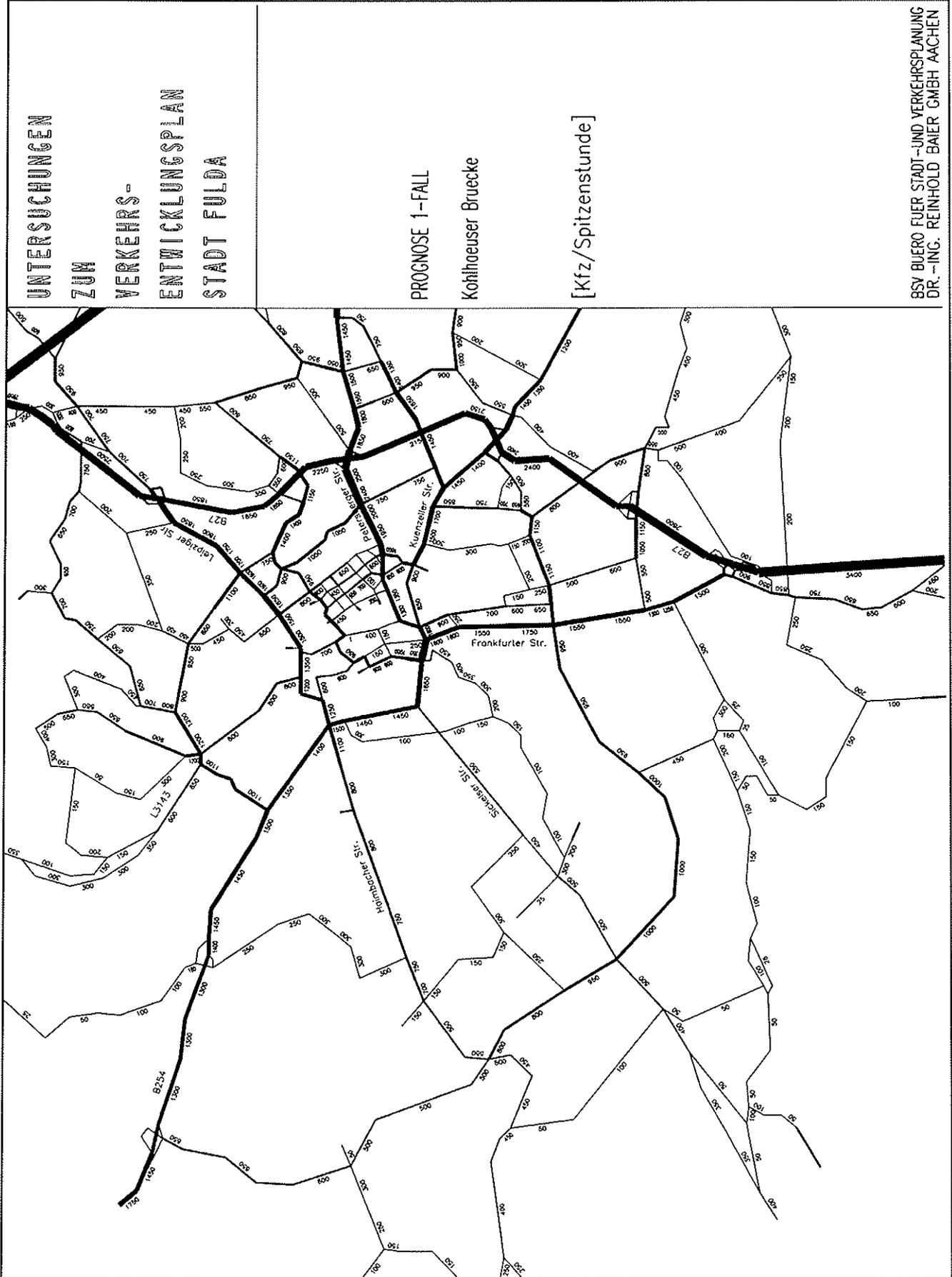


Abbildung 25: Kfz-Belastung Prognose Netzfall 1 Variante Kohlhäuser Brücke

### **5.1.2 Prognose 1-Fall Variante Netzunterbrechung Friedrichstraße**

Zusätzlich zu den Maßnahmen des Prognose 1-Falles wird die Friedrichstraße in Höhe Stadtpfarrkirche unterbrochen.

Der Verkehr auf der Friedrichstraße wird durch diese Maßnahme zwar halbiert (- 250 Kfz/Sph), dieser Verkehr findet sich aber auf Königstraße, der Robert-Kircher-Straße und der Brauhausstraße durch Belastungssteigerungen in entsprechender Größenordnung wieder.

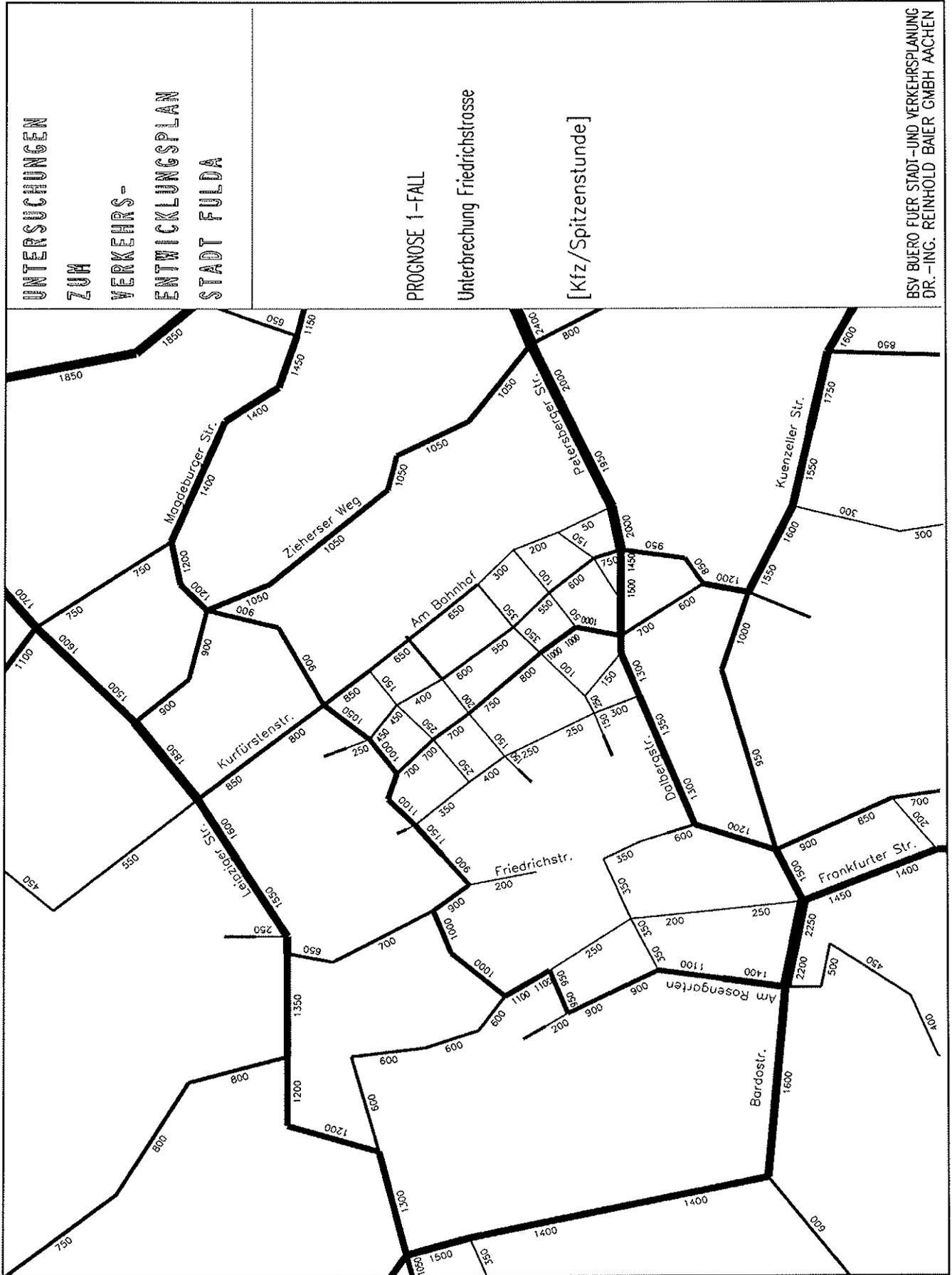


Abbildung 26: Kfz-Belastung Prognose Netzfall 1 Innenstadt Variante Netzunterbrechung Friedrichstraße

### 5.1.3 Prognose 1-Fall Variante Osttangente

Zusätzlich zu den Maßnahmen des Prognose 1-Falls erfolgt an den Knoten Heinrich-von-Bibra-Platz / Kurfürstenstraße und Petersberger Straße / Am Bahnhof die Öffnung aller Fahrbeziehungen. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, die östliche Innenstadt von dem Straßenzug Kurfürstenstraße/Am Bahnhof zu erschließen. Heinrichstraße und Lindenstraße können eine reine Erschließungsfunktion erhalten und entsprechend zurückgebaut werden.

Die Belastungen auf Heinrichstraße und Lindenstraße gehen deutlich zurück. Auf der südlichen Heinrichstraßen sinken sie von 650 Kfz in der Spitzenstunde auf rund 300 Kfz, in der nördlichen von 550 Kfz auf 350 Kfz. Auf der Lindenstraße liegt die Entlastung zwischen 200 Kfz und 100 Kfz in der Spitzenstunde.

Die Osttangente erhält eine Belastung von 700 Kfz (im Süden) und 1100 Kfz (im Bereich des Bahnhofs). Für die Kurfürstenstraße bedeutet dies eine Steigerung von 250 Kfz auf ca. 1050 Kfz in der Spitzenstunde.

Eine Überprüfung der beiden Knotenpunkte (Heinrich-von-Bibra-Platz und Petersberger Straße) ergab eine ausreichende Leistungsfähigkeit.

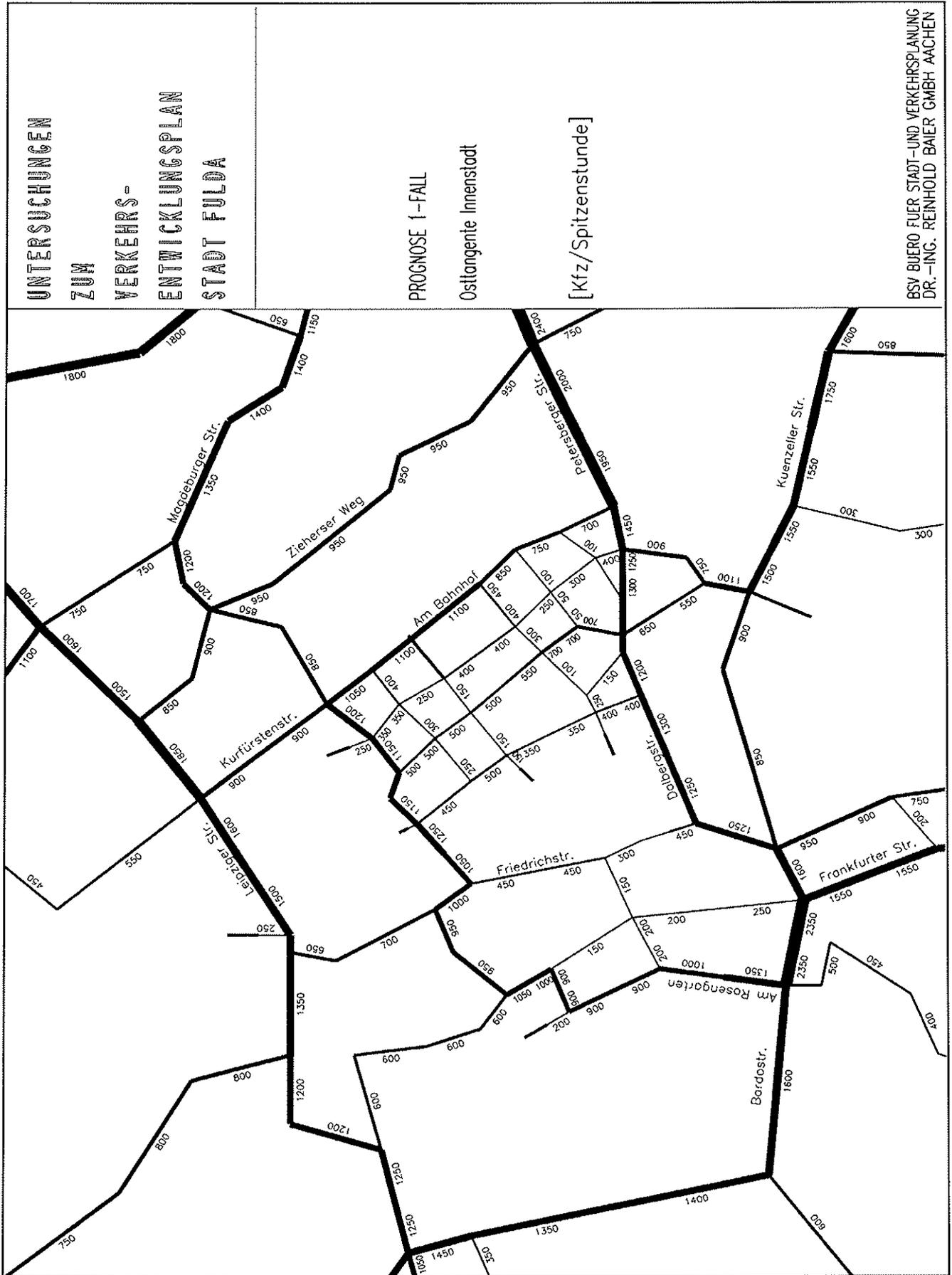


Abbildung 27: Kfz-Belastung Prognose Netzfall 1 Innenstadt Variante „Osttangente“

#### 5.4 Prognose 1-Fall Variante Verlängerte Osttangente

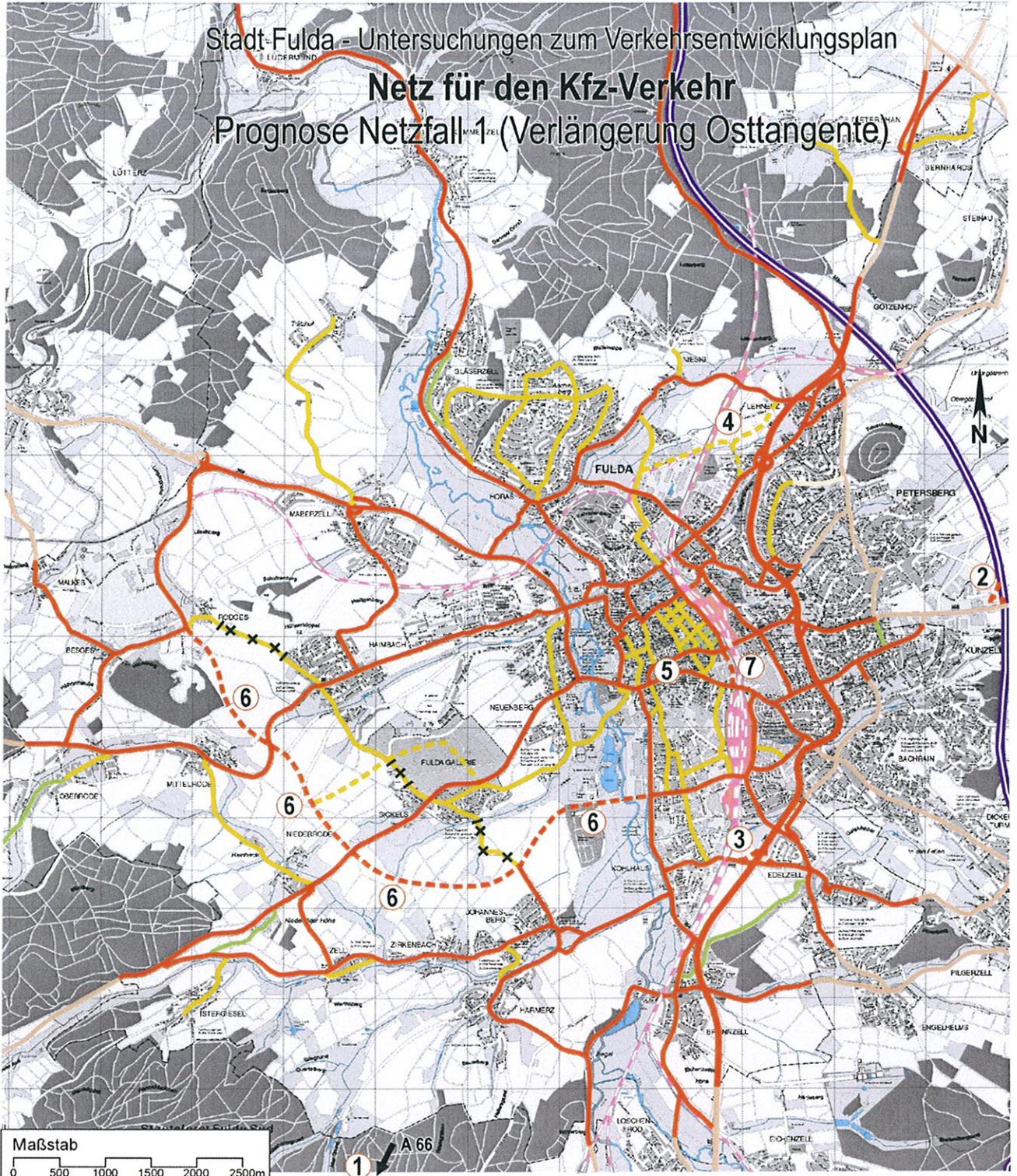
Die „Osttangente“ aus der zuvor beschriebenen Variante wird nach Süden über die Petersberger Straße hinaus bis zur Künzeller Straße verlängert.

Der südliche Teil der Osttangente zwischen Künzeller Straße und Petersberger Straße erhält eine Belastung von ca. 1100 Kfz in der Spitzenstunde.

Entlastet werden durch diese Maßnahme vor allem die Goethestraße (ca. -250 Kfz) und Heinrichstraße (ca. -400 Kfz) zwischen Künzeller Straße und Petersberger Straße und in geringerem Umfang auch die Straße „Am Kleegarten“ (ca. -150 Kfz).

Während auf der Heinrichstraße nördlich der Petersberger Straße die Belastung gegenüber der Variante „Osttangente“ gleich bleibt, wird die Lindenstraße noch einmal um ca. 100 Kfz in der Spitzenstunde entlastet.

Die Belastung der Kurfürstenstraße südlich des Heinrich-von-Bibra-Platzes steigt auf 1150 Kfz in der Spitzenstunde, vor dem Hauptbahnhof beträgt die Kfz-Menge rund 1300 Kfz.



- |  |  |   |
|--|--|---|
| ① A 66                                     | ④ Verlängerung Hermann-Muth-Straße         | — Hauptverkehrsstraße                     |
| ② Autobahn Anschluß Fulda-Mitte            | ⑤ Ausbau Von-Schildeck-Straße / Rangstraße | — Hauptsammelstraße                       |
| ③ Anschlußstelle Keltensstraße an die B 27 | ⑥ Westring                                 | - - - - - Netzergänzung                   |
|  | ⑦ Verlängerung Osttangente                 | — sonstige Straße des Untersuchungsnetzes |

Abbildung 28: Straßennetz Prognose Netzfall 1 Variante „Verlängerte Osttangente“

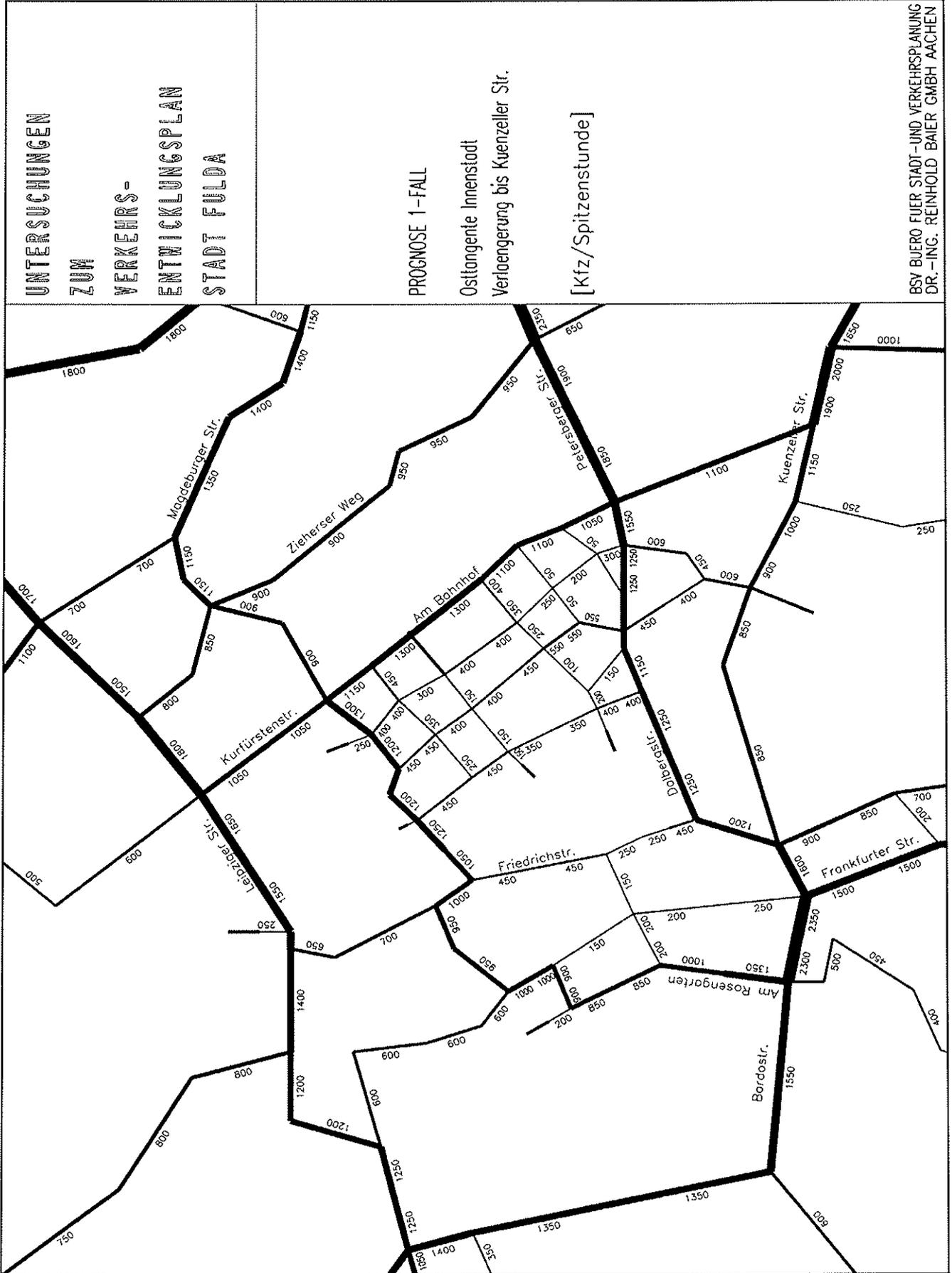


Abbildung 29: Kfz-Belastung Prognose Netzfall 1 Innenstadt Variante „Verlängerte Osttangente“

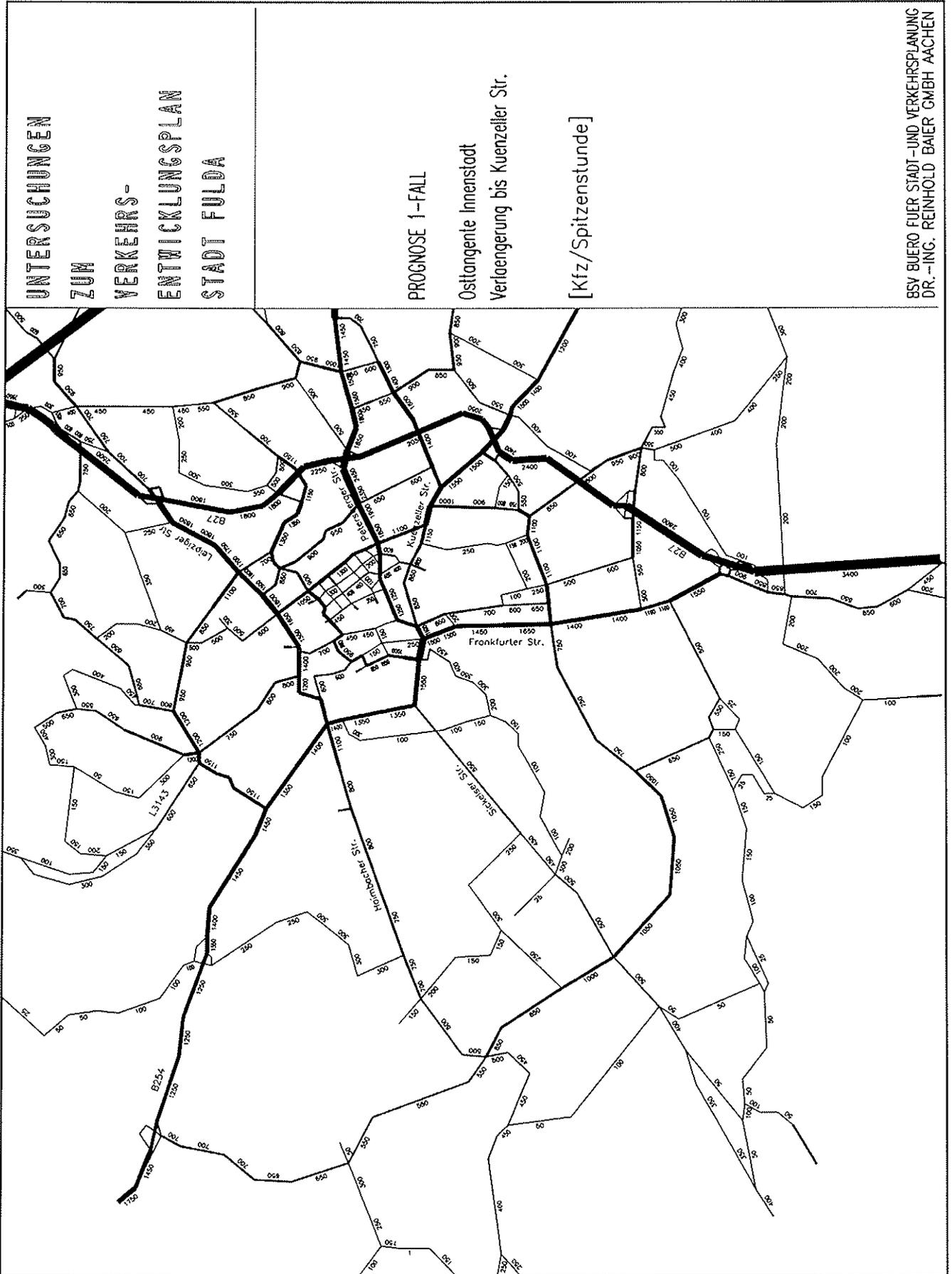


Abbildung 30: Kfz-Belastung Prognose Netzfall 1 Variante „Verlängerte Osttangente“

## 5.2 Prognose 2-Fall Münsterfeldallee

Der Prognose 2-Fall enthält alle Maßnahmen des Prognose 1-Falls ohne die Untervarianten und zusätzlich die Münsterfeldallee zwischen Haimbacher Straße und Maberzeller Straße.

Die Münsterfeldallee erhält eine Belastung von rund 250 Kfz in der Spitzenstunde. Die Belastung auf der Haimbacher Straße zwischen Münsterfeldallee und Bardostraße geht um 150 Kfz bis 250 Kfz zurück, ebenso die der Maberzeller Straße zwischen Haimbacher Straße und Münsterfeldallee.



UNTERSUCHUNGEN  
ZUM  
VERKEHRS-  
ENTWICKLUNGSPLAN  
STADT FULDA

PROGNOSE 2-FALL

[Kfz/Spitzenstunde]

BSV BUERO FUER STADT-UND VERKEHRSPLANUNG  
DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH AACHEN

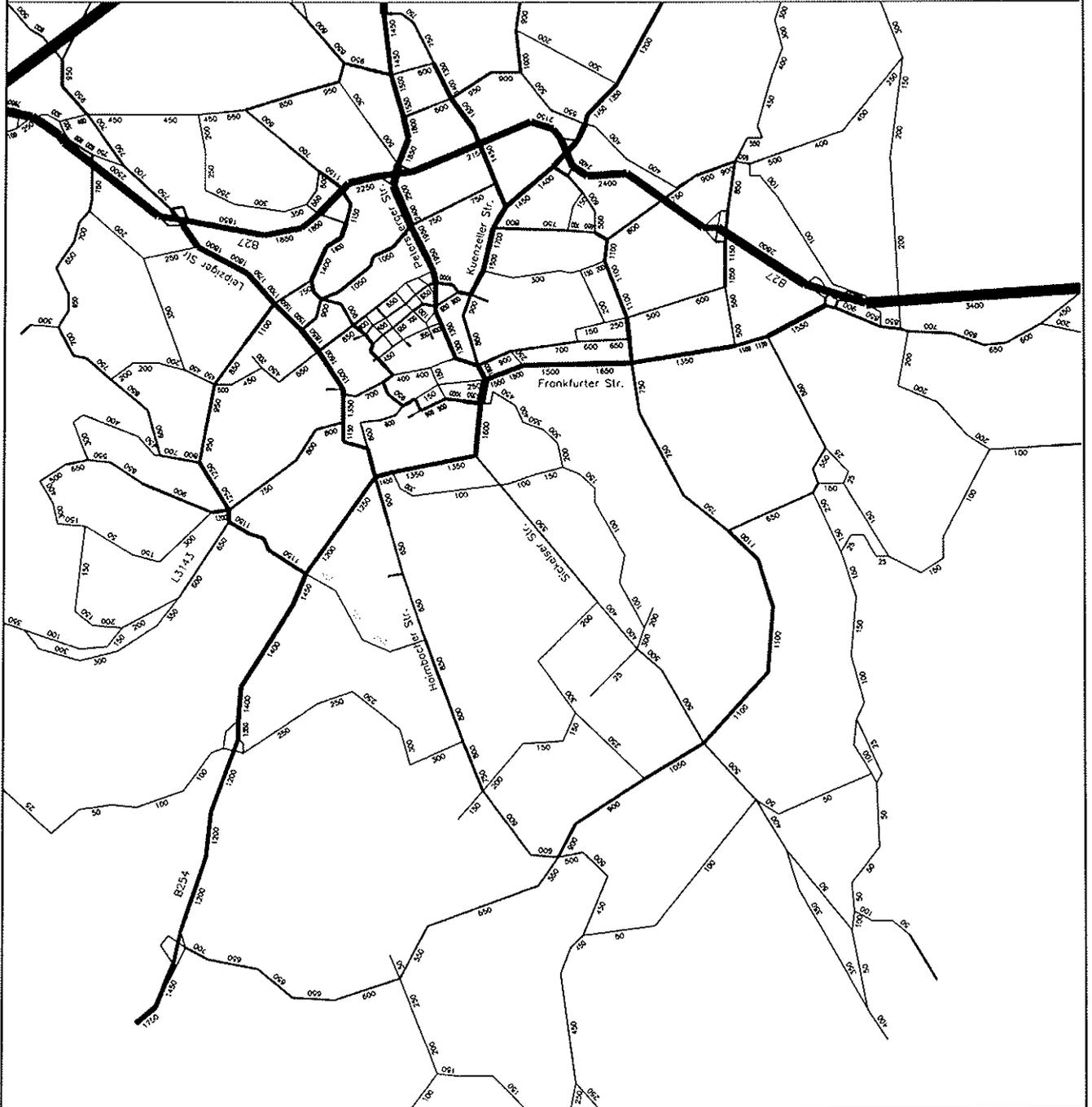


Abbildung 32: Kfz-Belastung Prognose Netzfall 2 „Münsterfeldallee“

### 5.3 Zusammenfassung der Ergebnisse der Prognose-Rechenfälle

In den folgenden Tabellen sind die Kfz-Mengen (Kfz in der Spitzenstunde) in den einzelnen Prognose-Rechenfällen für wichtige Straßenabschnitte gegenübergestellt.

#### Gesamtstadt

	Analyse	Prognose 0-Fall	Prognose 1-Fall	Prognose 1-Fall Kohlhäuser Brücke	Prognose 1-Fall verlängerte Osttangente	Prognose 2-Fall
Frankfurter Straße südl. Bardostraße	1675	1550	1550	1600	1500	1550
Frankfurter Straße nördl. Bronzeller Kreisel	1959	1600	1550	1500	1550	1550
Haimbacher Straße westl. Bardostraße	1087	1150	1100	1100	1100	900
Kohlhäuser Brücke	745	600	550	300	550	550
Künzeller Straße östl. Mehler Straße	1460	1550	1500	1500	1150	1500
Maberzeller Str. nördl. Haimbacher Str.	1484	1450	1350	1400	1400	1250
Merkurstraße (Haimbach)	772	800	750	750	750	800
Petersberger Straße östl. Zieherer Weg	2439	2450	2400	2400	2350	2400
Sickelser Straße östl. J.-Nehring-Straße	574	600	450	450	450	400
Westring südl. Wegastraße	-	700	850	800	850	900
Westring südl. Sickelser Straße	-	700	1050	1000	1050	1100
Westring westl. Frankfurter Straße	-	900	800	950	750	750

## Innenstadt

	Analyse	Prognose 0-Fall	Prognose 1-Fall Netzunter- brechung Friedrichstraße	Prognose 1-Fall Osttangente	Prognose 1-Fall verlängerte Osttangente
Am Bahnhof (Bahnhof)	625	650	650	1100	1300
Am Bahnhof südl. Rhönstraße	206	150	200	750	1100
Friedrichstraße südl. Schlossstraße	439	450	200	450	450
Heinrichstraße südl. Bahnhofstraße	639	650	600	400	400
Heinrichstraße südl. Petersberger Straße	985	1000	950	900	600
Heinrich-von-Bibra-Platz	1100	1100	1050	1200	1300
Lindenstraße südl. Bahnhofstraße	645	650	750	500	400
Rabanusstraße südl. Bahnhofstraße	321	300	250	350	350
Schlossstraße östl. Friedrichstraße	1156	1050	900	1050	1050
Wilhelmstraße	969	1000	1000	950	950
Zieherser Weg	1050	1050	1050	950	950

Die wichtigsten Ergebnisse:

- Der Westring erhält eine Belastung zwischen 700 und 1000 Kfz in der Spitzenstunde. Durch den Westring und den Anschluss der Keltenstraße an die B 27 wird die Frankfurter Straße zwischen 200 und 400 Kfz in der Spitzenstunde entlastet.
- Der Rückbau zum Westring (Prognose 1-Fall) paralleler Verbindungen bündelt den Verkehr auf dem neuen Westring und entlastet die bestehenden Ortsdurchfahrten.
- Die Maßnahmen an der Kohlhäuser Brücke führen zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrs auf der denkmalgeschützten Brücke und in Johannesberg. Die Belastungen auf der Frankfurter Straße bleiben aufgrund der Entlastung durch den Westring und den Anschluss der Keltenstraße an die B 27 dennoch deutlich unter den heutigen.
- Die Netzunterbrechung der Friedrichstraße führt zu geringeren

Belastungen auf der Friedrichstraße, aber zu in gleichem Maße gestiegenen in der südwestlichen Innenstadt.

- Die Bündelung der Verkehre in der östlichen Innenstadt auf einer „Osttangente“ entlastet vor allem Heinrichstraße und Lindenstraße. Eine Überprüfung der beiden Knotenpunkte (Heinrich-von-Bibra-Platz und Petersberger Straße) ergab eine ausreichende Leistungsfähigkeit.
- Eine Verlängerung der Osttangente entlastet vor allem die Heinrichstraße südlich der Petersberger Straße und die Goethestraße. Der Knotenpunkt mit der Petersberger gerät an die Grenzen der Leistungsfähigkeit, so dass eine planfreie Lösung erfolgen sollte. Diese ist, auch unter der möglichen Nutzung des bestehenden Bahnbrückenbauwerkes nur mit sehr hohem Aufwand möglich.
- Die Münsterfeldallee (Prognose 2-Fall) bringt keine nennenswerten Entlastungen für die Maberzeller Straße oder die Haimbacher Straße. Sie erhält lediglich eine Belastung von 250 Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Aus Netzgesichtspunkten ist ein Bau der Münsterfeldallee nicht notwendig, allenfalls aus erschließungstechnischen Gründen.

## 6. Konzepte

### 6.1 Netz für den Kfz-Verkehr

Die Analyse hatte ergeben, dass Fulda ein im Großen und Ganzen leistungsfähiges Netz für den Kfz-Verkehr besitzt, was auch die Stärken-Schwächen-Analyse bestätigte. Ein Teil der dort festgestellten Engpässe ist durch in der Zwischenzeit abgeschlossene Maßnahmen, wie den Ausbau der Knotenpunkte Frankfurter Straße / Von-Schildeck-Straße / Rangstraße, bereits gemildert worden. Andere bereits in fortgeschrittenem Zustand befindliche Planungen, wie der Westring, der Anschluss „Fulda Mitte“ an die A 7 und der Anschluss der Keltenstraße an die B 27 tragen ebenfalls zu einem Abbau dieser Probleme bei, wie die Ergebnisse der Rechenfälle zeigen.

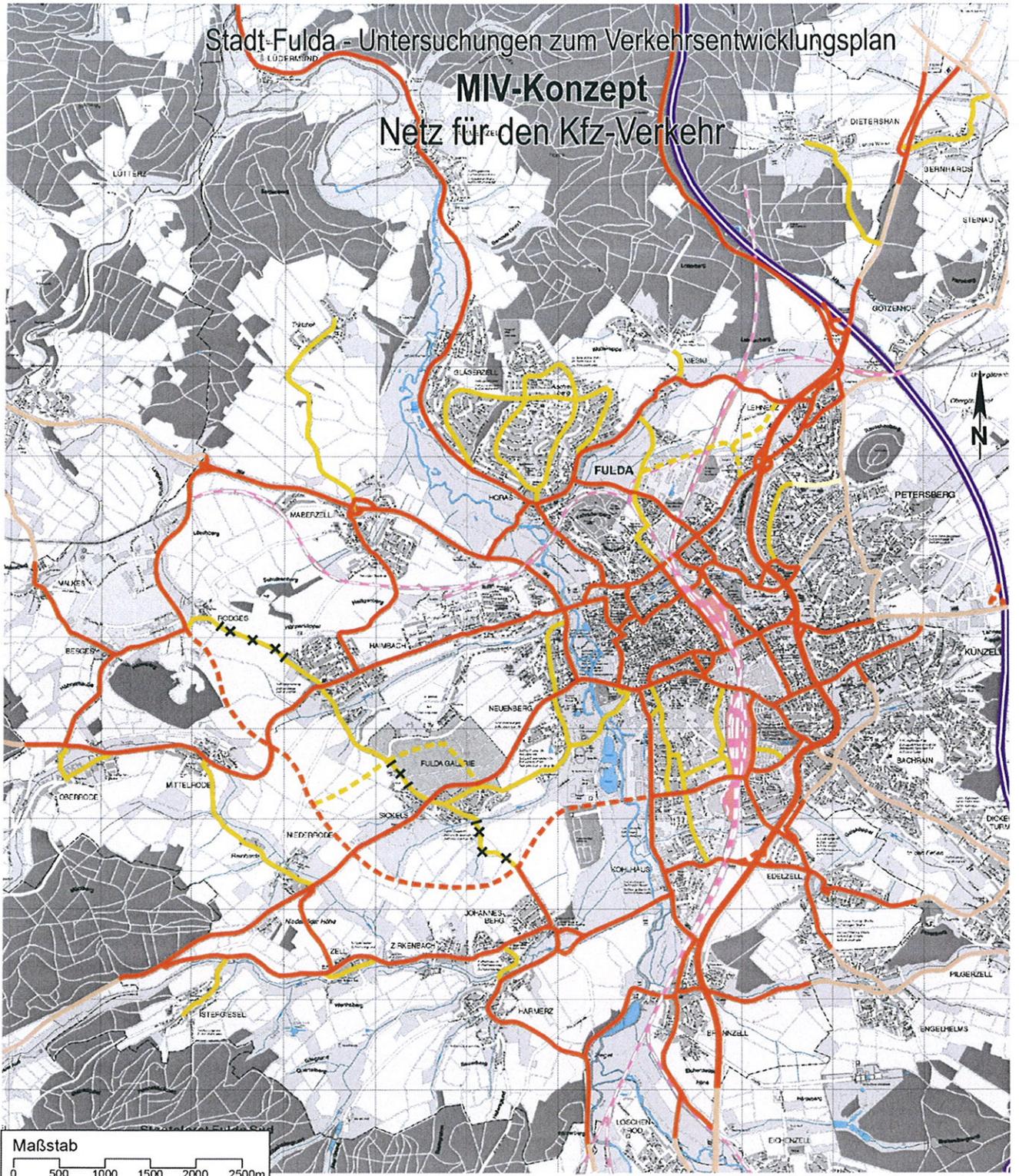
Abgeleitet aus den verkehrsplanerischen Zielsetzungen und den stadtplanerischen Rahmenkomponenten wird unter den gegebenen Randbedingungen das gesamtstädtische Straßennetz für den MIV abgeleitet und in folgende Kategorien geordnet:

- Hauptverkehrsstraßen
- Hauptsammelstraßen
- Sammelstraßen, Anliegerstraßen und -wege

Die Abbildung 32 stellt die gesamtstädtische Einteilung in Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen dar.

Aufgrund der Ergebnisse der Netzvariantenbetrachtung wird ein dem Prognose 1-Fall entsprechendes Netz mit den Maßnahmen an der Kohlhäuser Brücke empfohlen. In der Innenstadt sollte der Straßenzug Kurfürstenstraße - Am Bahnhof zu einer leistungsfähigen Osttangente ausgebaut werden (siehe auch Kapitel 3.4 Innenstadtkonzept).

Aufgrund des erheblichen Aufwandes (planfreie Kreuzung) für eine **verlängerte** Osttangente kann diese nicht in die erste Priorität der Maßnahmen aufgenommen. Eine plangleiche Kreuzung mit der Petersberger Straße gerät an die Grenzen der Leistungsfähigkeit. Es sollten aber die entsprechenden notwendigen Flächen für eine mögliche spätere Realisierung freigehalten werden. Im Rahmen der Planungen zur „südlichen Innenstadt“ kann der Abschnitt höhere Priorität erhalten.



- Hauptverkehrsstraße
- Hauptsammelstraße
- Netzergänzung

Abbildung 33: Netz für den Kfz-Verkehr

### 6.2 Netz für den Lkw-Verkehr

Die durch den Lkw-Verkehr, vor allem den Ost-West-Verkehr durch Fulda, verursachten Probleme lassen sich nur teilweise lösen. Die geplante Verlängerung der Hermann-Muth-Straße zur Leipziger bzw. zur Lehnerzer Straße entlastet den Stadtteil Niesig von den Lkw-Verkehren zum Gebiet Eisweiher und zum Industriepark Fulda-West. Für die Ortsdurchfahrt in Horas gibt es jedoch keine Entlastungsmöglichkeiten.

Prinzipiell entspricht das Netz der Hauptverkehrsstraßen auch dem Netz für den Güter- bzw. Schwerverkehr. Auf allen Hauptverkehrsstraßen muß entsprechender Verkehr mit Lkw stattfinden können. Im nachgeordneten Straßennetz muss das Erreichen entsprechende Anlieger sicher gestellt sein.

Durch eine entsprechende Wegweisung können aber bestimmte Routen empfohlen werden (siehe Abbildung 33). Wenn diese Routen auch Zeitvorteile gegenüber anderen, nicht erwünschten, Routen mit sich bringen, ist eine Bündelung des Lkw-Verkehrs auf ihnen sehr wahrscheinlich.

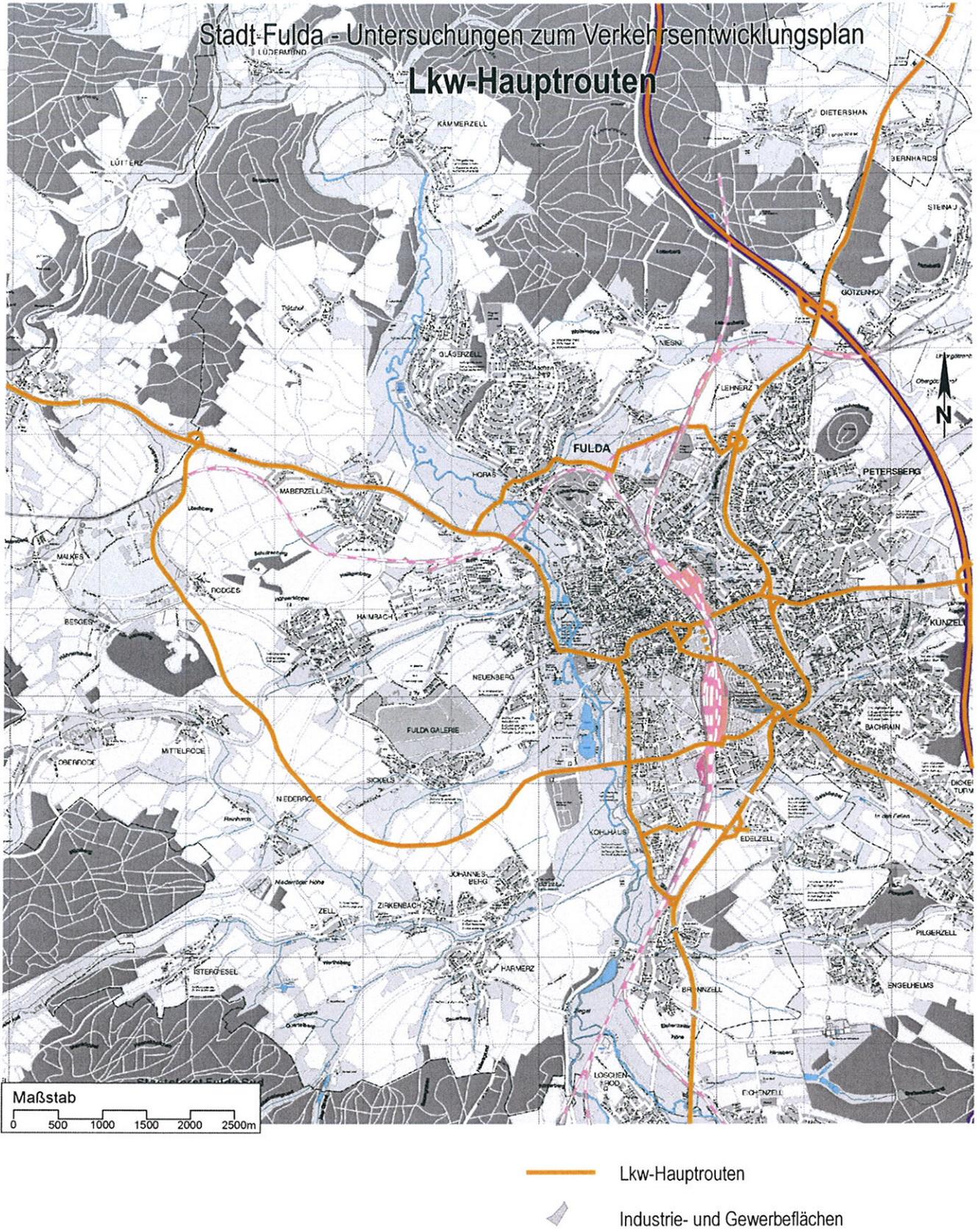


Abbildung 34: Netz für den Lkw-Verkehr

### 6.3 Netz für den ÖPNV

Das Netz für den ÖPNV wird aus der derzeit laufenden ÖV-Untersuchung Fulda von Transcare übernommen.

## 6.4 Netz für den Radverkehr

In der Analyse wurde das Fehlen eines geschlossenen Radverkehrsnetzes diagnostiziert, was durch die Stärken-Schwächen-Analyse bestätigt wurde.

Der Radverkehr spielt mit rund 6 % des gesamten Wegeaufkommen in Fulda vor allem auf Grund der Topographie insgesamt gesehen eine eher untergeordnete Rolle. Auf einigen Relationen, auf denen geringere Höhenunterschiede zu bewältigen sind, wie zum Beispiel entlang der Tallagen, kann das Fahrrad auch im Alltagsverkehr Bedeutung erlangen und damit zu seinen Beitrag zu einer umweltverträglicheren Abwicklung des Verkehrsgeschehens leisten.

Von steigender Bedeutung ist das Fahrrad im Freizeitverkehr. Die Stadt Fulda ist Ziel und Ausgangspunkt von Radtouren, Radwanderungen und Fahrradtouristen, die sich entlang der Fulda bewegen.

Das Radverkehrsnetz setzt sich deshalb aus Haupttrouten für den Alltags- und Freizeitverkehr zusammen (siehe Abbildung 34).

Die Haupttrouten des Alltagsverkehrs bestehen im Wesentlichen aus den Verbindungen der Stadtteilen untereinander und mit der Innenstadt. Sie verlaufen meist entlang von Hauptverkehrsstraßen. Dort ist in einigen Bereichen ein Ausbau der fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagen erforderlich.

Zum Beispiel könnte in der Leipziger Straße östlich der Bahnlinie, der Petersberger Straße östlich der Heinrichstraße und der Frankfurter Straße südlich der Mainstraße durch Verschmälerung der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr Raum gewonnen werden für die Anlage von Radfahrstreifen. Die einzelnen Maßnahmen sind in den Tabellen zum straßenräumlichen Handlungskonzept aufgelistet (Kapitel 3.6).

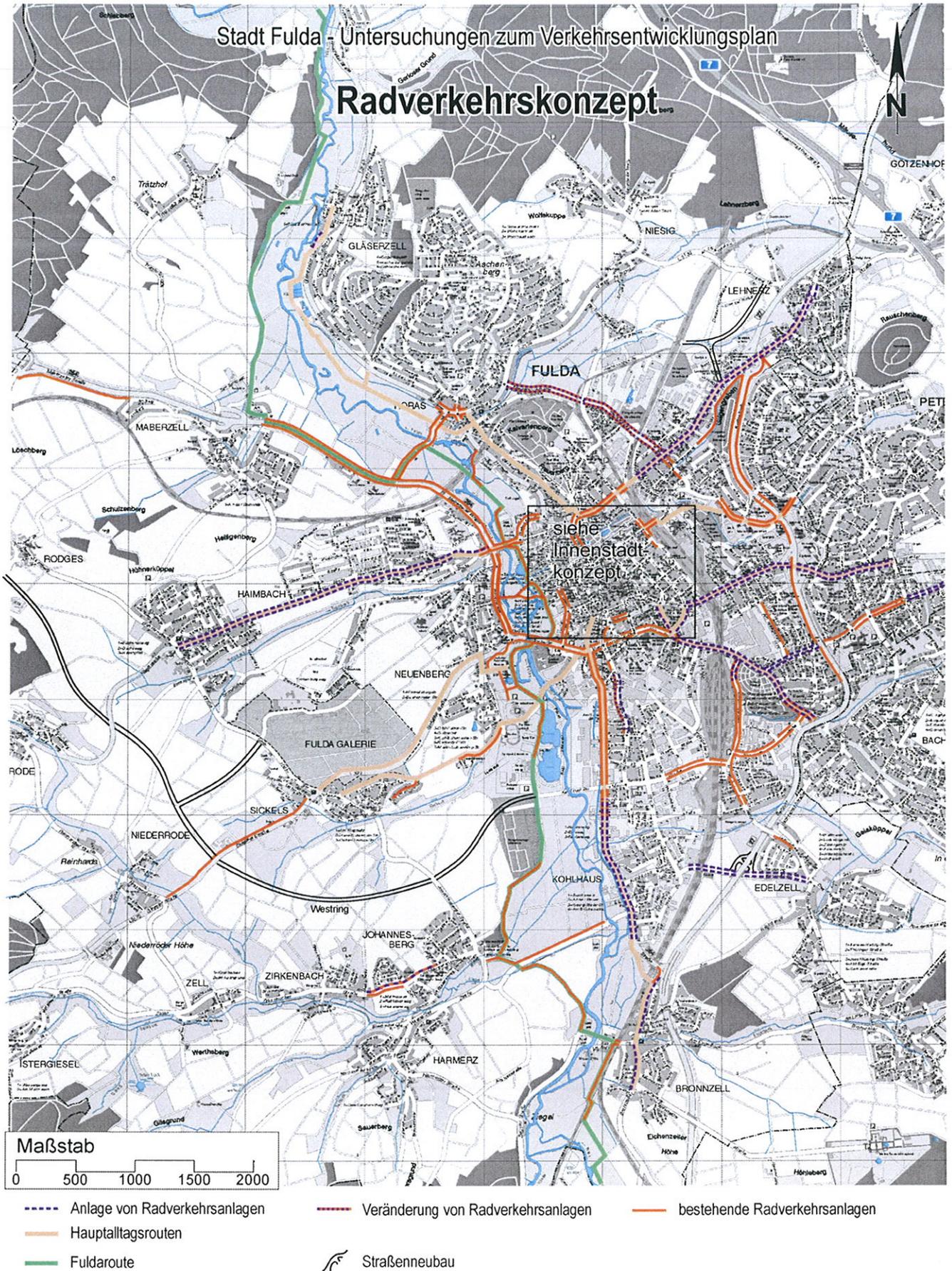
Die wichtigste Freizeitroute, deren Bedeutung auch vor dem Hintergrund des steigenden Radverkehrstourismus gesehen werden muss, ist die Route (R 1) entlang der Fulda. Diese sollte entsprechend ausgebaut (fahrradtauglicher Belag, gesicherte Überquerungsstellen an Hauptverkehrsstraßen etc.) und ausgeschildert werden.

In der Innenstadt sind die Wege des Alltagsverkehrs identisch mit denen des Freizeitverkehrs. Hier wird der Radfahrer im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn geführt. Innerhalb des Erschließungsringes für den MIV (siehe Kapitel 3.5) gibt es nur Tempo 30-Straßen, Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche und Verkehrsberuhigte Bereiche. In solchen Straßen ist von einem verträglichen Miteinander von Radverkehr und Kfz-Verkehr auszugehen.

Innerhalb der Innenstadt sollten alle Einbahnstraßen für den Rad-

verkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Dies vermeidet unnötige Umwegfahrten und macht dadurch das Fahrradfahren in der Innenstadt attraktiver.

Neben Radverkehrsanlagen und der oben bereits angesprochenen Wegweisung gehören ausreichende und diebstahlsichere Abstellanlagen im Straßenraum zu einer angemessenen Fahrradinfrastruktur. Für den Fahrradtouristen wäre eine Möglichkeit, auch das Fahrrad mit Gepäck sicher aufzubewahren, zum Beispiel in einer Fahrradstation am Hauptbahnhof, ein gutes Angebot, die Sehenswürdigkeiten und die Atmosphäre der Altstadt „unbeschwert“ zu genießen.



**Abbildung 35:** Netz für den Radverkehr

## 6.5 Innenstadtkonzept

Ziele der Konzeption für die Innenstadt sind

- die Aufwertung der Geschäftsbereiche und Unterstützung der wichtigen fußläufigen Beziehungen zwischen Gemüsemarkt - Universitätsplatz - Bahnhof sowie Universitätsplatz - Schloss / Bushof
- eine Vereinheitlichung von straßenräumlicher Gestaltung und verkehrsrechtlicher Regelung zur Verbesserung deren Nachvollziehbarkeit
- die Ordnung des Parkens und damit verbunden eine Verminderung von Parksuchverkehren
- die funktionale Gliederung des Straßennetzes

Die Haupteerschließung der Innenstadt erfolgt über einen „Ring“ (bestehend aus Weimarer Straße - Leipziger Straße - Kurfürstenstraße - Am Bahnhof - Petersberger Straße - Dalbergstraße - Rangstraße - Von-Schildeck-Straße - Bardostraße - Am Rosengarten - Am Hopfengarten - Königstraße - Abtstor - Kronhofstraße - Langebrückenstraße) und die darin eingehängten Spangen Wilhelmstraße - Johannes-Dyba-Allee - Pauluspromenade - Paulustor und Heinrich-von-Bibra-Platz - Schlossstraße (siehe Abbildung 36).

Damit der östliche Teil des „Ringes“ seine neue Funktion erfüllen kann, ist der Ausbau der Knoten Kurfürstenstraße / Heinrich-von-Bibra-Platz / Magdeburger Straße und Am Bahnhof / Petersberger Straße erforderlich. An diesen beiden Knotenpunkten muss das Abbiegen in alle Richtungen ermöglicht werden. Eine Überprüfung ergab, dass die Leistungsfähigkeit und Machbarkeit dieser Knotenpunkte gegeben ist.

Auf diesen Hauptverkehrsstraßen mit der „normalen“ Trennung von Gehweg und Fahrbahn gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Lediglich in den engen Bereichen Am Hopfengarten, Königstraße, Abtstor, Kronhofstraße, Langebrückenstraße beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Innerhalb des engeren Innenstadtringes (nördliche Begrenzung Schlossstraße) gilt generell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, da diese Straßen hauptsächlich erschließende Funktion haben.

Die Hauptgeschäftstraßen Bahnhofstraße, Friedrichstraße - Mittelstraße und Löherstraße, die heute zum Teil als Verkehrsberuhigte Bereiche (Bahnhofstraße und Teile der Friedrichstraße) zum Teil als Tempo 30-Straßen ausgewiesen sind, werden zu Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen. Die bestehende Gestaltung mit klar von der Fahrbahn abgetrennten Gehbereichen (Trennungsprinzip ohne Borde) entspricht bereits heute einer sol-

chen Regelung.

Die unmittelbar an die Fußgängerzone anschließenden Bereiche sind zu einem Teil heute bereits als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschildert und auch entsprechend im Mischungsprinzip ausgebaut (Ohmstraße, der Bereich zwischen nördlicher Kanalstraße und Pfandhausstraße).

In den Straßenabschnitten, in denen heute der Ausbau noch nicht der Regelung entspricht (z.B. in der Nonnengasse) sollte langfristig ein entsprechender Umbau erfolgen.

Das Straßennetz und die heutige Verkehrsführung bleibt weitgehend erhalten, es erfolgen keine Änderungen der Einbahnstraßen oder neue Netzunterbrechungen. Eine Ausnahme stellt der Straßenzug Ohmstraße - Peterstor dar: Am „Doll“ sollte die Durchfahrt unterbrochen werden, der Verkehr aus der Ohmstraße fließt vollständig über die Florengasse ab. Die Einbahnrichtung der Straße „Peterstor“ zwischen Rabanusstraße und Gutenbergstraße sollte aufgehoben werden, die Gutenbergstraße bleibt Einbahnstraße in südliche Richtung. Es entsteht damit eine Erschließungsschleife Rabanusstraße - Peterstor - Gutenbergstraße. Damit werden Parksuch- und Schleichverkehre quer durch die südliche Innenstadt unterbunden. Der östliche Teil des „Doll“ und die Straße „Peterstor“ zwischen Florengasse und Gutenbergstraße können für den Fußgängerverkehr sowie in ihrer Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden und damit zu einer Attraktivitätssteigerung der südlichen Innenstadt beitragen.

Nach der Ertüchtigung des Straßenzuges Kurfürstenstraße / Am Bahnhof zur „Osttangente Innenstadt“ besteht die Möglichkeit zum Rückbau der Heinrichstraße und Lindenstraße. Von der Verkehrsmenge sind hier einstreifige Einbahnstraßen ausreichend. Die gewonnene Fläche kann genutzt werden zur Verbreiterung der Seitenräume bzw. zur Anlage von Schrägparkplätzen. Dies kann linear auf längeren Abschnitten oder auch punktuell erfolgen. Damit besteht zugleich die Möglichkeit die fußläufige Beziehung Bahnhof - Universitätsplatz deutlich aufzuwerten (siehe Abbildung 37).

Entsprechend der für den Kfz-Verkehr reduzierten Bedeutung können die Lichtsignalanlagen in der Heinrich- und Lindenstraße abgebaut und durch Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) ersetzt werden.

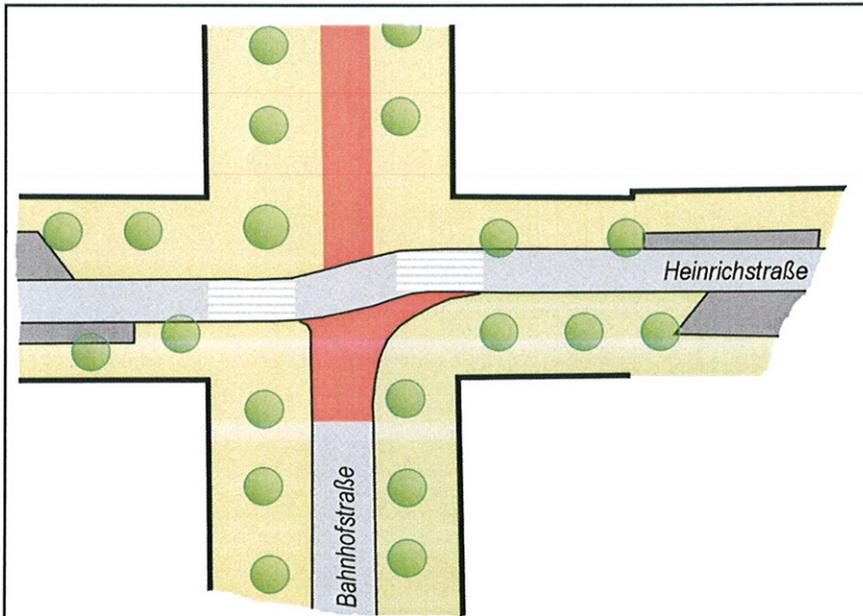
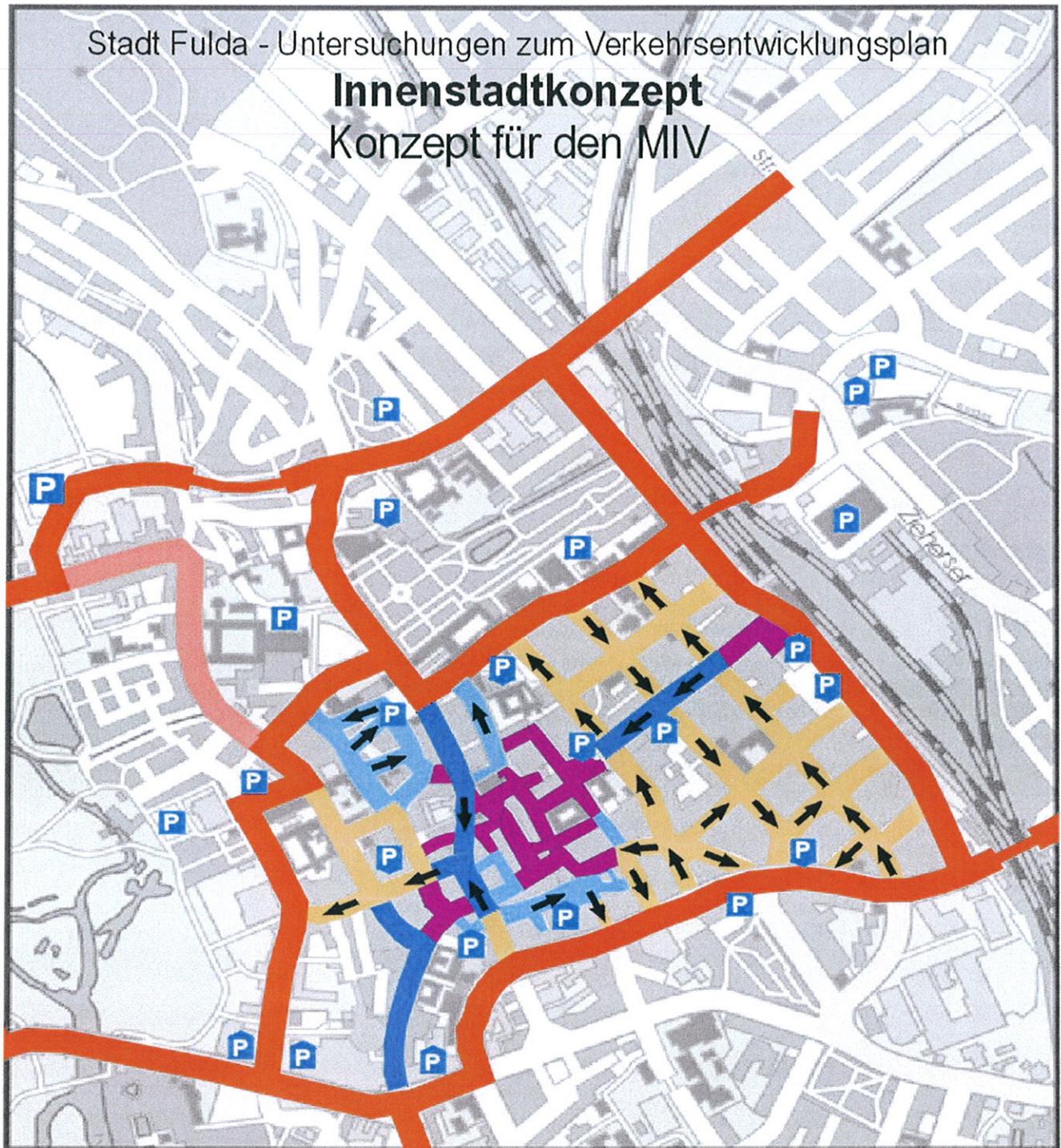


Abbildung 36: Gestaltungsskizze Heinrichstraße/Bahnhofstraße

Die Intensität des Rückbaus in der Heinrichstraße ist abhängig davon, inwieweit die Heinrichstraße nach dem künftigen ÖPNV-Konzept als Bus-Trasse genutzt wird. Aus Gründen der Entlastung des Knotenpunktes Heinrich-von-Bibra-Platz ist es sinnvoll, einen Teil der Busse vom Busbahnhof zum Stadtschloss über die Heinrichstraße zu führen. Aus diesem Grund kann es sinnvoll sein, sich beim Rückbau der Heinrichstraße weitgehend auf den Knoten mit der Bahnhofstraße zu beschränken.

Im nördlichen Teil der Rabanusstraße (zwischen Bahnhofstraße und Schloßstraße sollte der Gehweg auf östlichen Seite zu Lasten des dortigen Parkens verbreitert werden, um eine attraktive fußläufige Verbindung vom Schloss bzw. Bushof zur Bahnhofstraße und zum Universitätsplatz zu schaffen.

Der Radverkehr wird in der Innenstadt im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Die niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten (Tempo 30, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Verkehrsberuhigter Bereich) ermöglichen ein verträgliches Miteinander. Innerhalb der Innenstadt sollte der Radverkehr in den zahlreichen Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung zugelassen werden.



### Hauptverkehrsstraßen

- Straße mit Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Straße mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

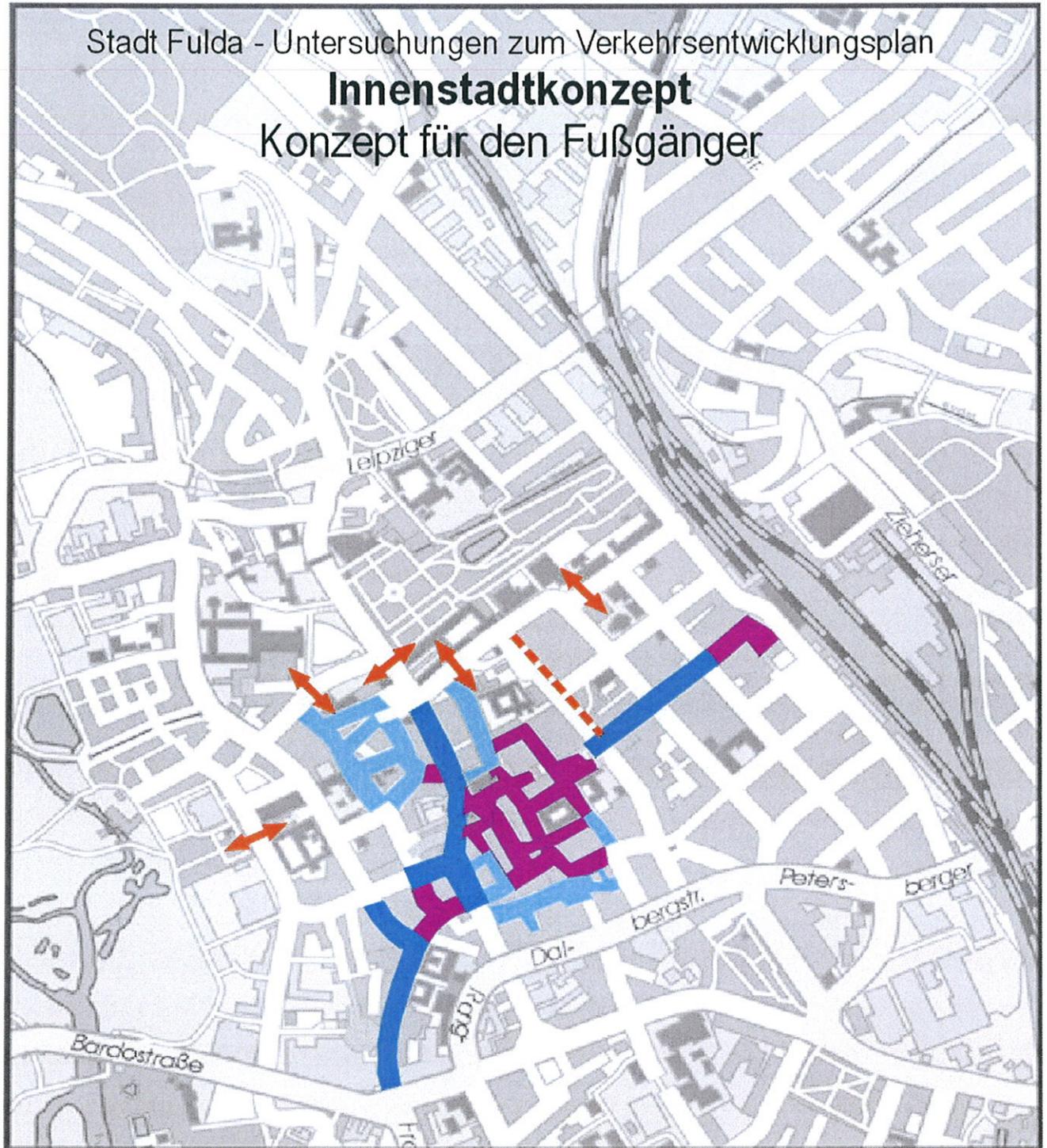
### Sammelstraßen

- Straße mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

### Erschließungsstraße

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone

Abbildung 37: Innenstadtkonzept für den MIV



-  Fußgängerzone
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
-  Anlage Überquerungshilfe
-  Verbreiterung Gehweg

Abbildung 38: Innenstadtkonzept für den Fußgänger

### 6.5.1 Parkkonzept Innenstadt

Im gesamten Bereich der Fuldaer Innenstadt, erweitert um die beiden bestehenden Bewohnerparkbereiche Frauenberg sollte der Parkraum bewirtschaftet werden. Damit wird verhindert, dass der wertvolle Parkraum im öffentlichen Straßenraum von Dauerparkern (z.B. Berufspendlern) belegt wird.

Während in der Altstadt wegen des sehr begrenzten Stellplatzangebots eine strikte Trennung von Bewohner- und Kurzzeitstellplätzen erforderlich scheint, kann in den Bereichen westlich der Kronhofstraße und östlich der Rabanusstraße eine Befreiung der Bewohner, bei Vorhandenseins eines entsprechenden Ausweises, von den Parkgebühren und der zeitlichen Beschränkung erfolgen, diese Regelung entspricht der am Frauenberg praktizierten. Bei einer solchen Regelung würde das heute geltende reine Bewohnerparken in der Rhönstraße entfallen. In der Petersgasse sollten die Kurzzeitstellplätze entfallen und nur noch von Bewohnern genutzt werden können, da durch den geringeren Umschlag weniger Behinderungen für den Busverkehr zu erwarten sind.

In den engen Gassen zwischen Kronhofstraße und Friedrichstraße soll die Ausweisung von reinem Bewohnerparken unerwünschten Parksuchverkehr von Fremdparkern von vorne herein aus den betroffenen Straßen heraushalten. Gleiches gilt für die Meistergasse, Im Sack und die Schlachthausgasse. Der heute einem begrenzten Nutzerkreis vorbehaltene Teil des Schulhofes der Dalbergschule (26 Stellplätze) sollte ebenfalls den Bewohnern mit entsprechendem Ausweis als Parkplatz zur Verfügung gestellt werden, solange er nicht anderweitig genutzt werden wird.

Vor allem in den niveaugleich ausgebauten Straßenräumen der Altstadt wie Friedrichstraße, Mittelstraße, Ohmstraße oder Löherstraße sollte ein illegales Beparken der Gehbereiche, notfalls durch das Aufstellen von Pollern, verhindert werden.

In der **Löherstraße** entstehen abends durch wildes Parken der Kneipen-, Kino- und Fitnessstudiobesucher erhebliche Probleme. Ebenso wird von Anwohnern über durch diese Gruppe verursachten nächtlichen Verkehrslärm geklagt. Die Erfahrung hat gezeigt, dass Kontrollen allein nicht wirksam sind.

Es wurden verschiedene Ansätze zur Lösung dieses Problems untersucht. Die Einrichtung einer Einbahnstraße oder Sackgasse allein ist kein Lösungsbeitrag, da die oben genannten Einrichtung weiterhin von jedermann angefahren werden können und direkt vor ihnen geparkt werden kann. Die Einrichtung einer Fußgängerzone oder zeitliche Zufahrtsbeschränkungen erfordern Ausnahmegenehmigungen, damit die privaten Einfahrten erreicht werden können. Es sind Kontrollen erforderlich, um eine unbefugte Nutzung der Löherstraße einzuschränken.

In einem ersten Schritt sollte reines Bewohnerparken ab 20.00 Uhr eingeführt werden. Für den problematischen Nutzerkreis besteht dann keine legale Parkmöglichkeit mehr in der Löherstraße. Zur Durchsetzung dieser Regelung sind strenge Kontrollen erforderlich. Diese sollten begleitet werden durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit, die auch Hinweise und Anreize zur Nutzung der nahegelegenen Parkierungsanlagen beinhaltet. Hier ist eine enge Zusammenarbeit mit den oben genannten Einrichtungen anzustreben.

Falls der beschriebene Ansatz zu keiner befriedigenden Lösung führt, kann Unberechtigten durch aufwendige technische Lösungen (Schranken oder versenkbare Poller) die Einfahrt verwehrt werden. Für Berechtigte wie Anwohner, Geschäftsleute, Lieferanten etc. besteht weiterhin die Zufahrtsmöglichkeit. Die Identifikation der Berechtigung kann entweder über Kartenlesegeräte, wie zum Beispiel bei Parkhäusern, oder über Transpondersysteme erfolgen.

Die durch die Umsetzung des im Vorgehenden beschriebenen Innenstadtkonzept entfallenen Stellplätze für Kurzzeitparker werden auch mit Schließung des Schlosshofes durch die Neubauten von Parkierungsanlagen (Stadtschloss - zwischenzeitlich bereits in Betrieb genommen -, Altstadt/Brauhausstraße, Königstraße) mehr als kompensiert. Insgesamt stehen in der Innenstadt (ohne Ochsenwiese und Bertawiese bzw. Kongresszentrum) ca. 900 Stellplätze mehr zur Verfügung, dies entspricht einer Steigerung von mehr als 15 %.

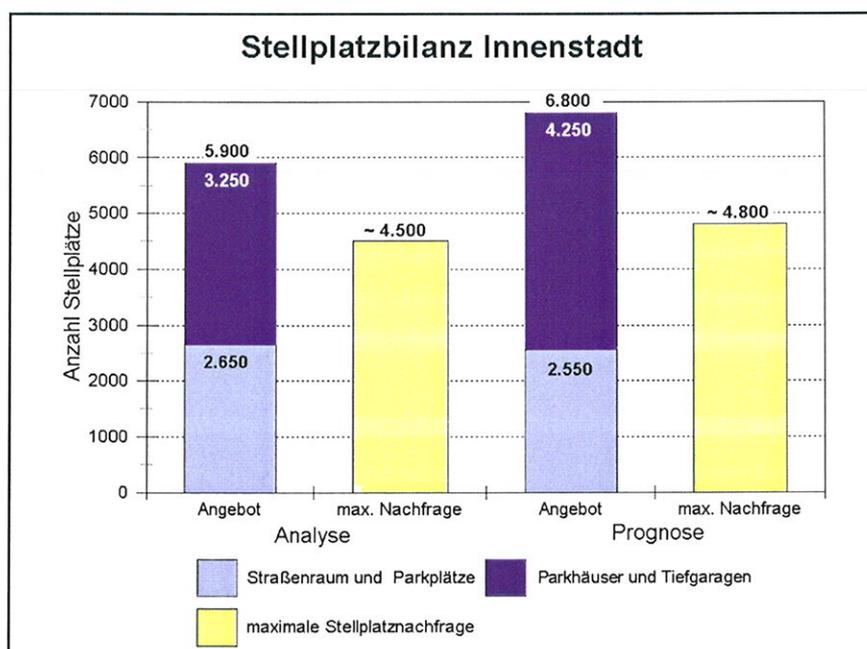


Abbildung 39: Stellplatzbilanz Innenstadt

### Parkleitsystem:

Die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems vor und innerhalb des Bereiches Zieherseer Weg - Petersberger Straße - Dalbergstraße - Rangstraße - Von-Schildeck-Straße - Bardostraße - Weimarer Straße - Leipziger Straße kann vor allem für gelegentliche Besucher der Innenstadt das zielnahe Finden eines Parkplatzes erleichtern. Die verkehrlenkenden Effekte eines Parkleitsystems werden allerdings meist überschätzt. Ein Parkleitsystem ist für eine Stadt mit einer Zentralität wie Fulda nicht zuletzt auch aus Marketinggesichtspunkten ein wichtiger Faktor.

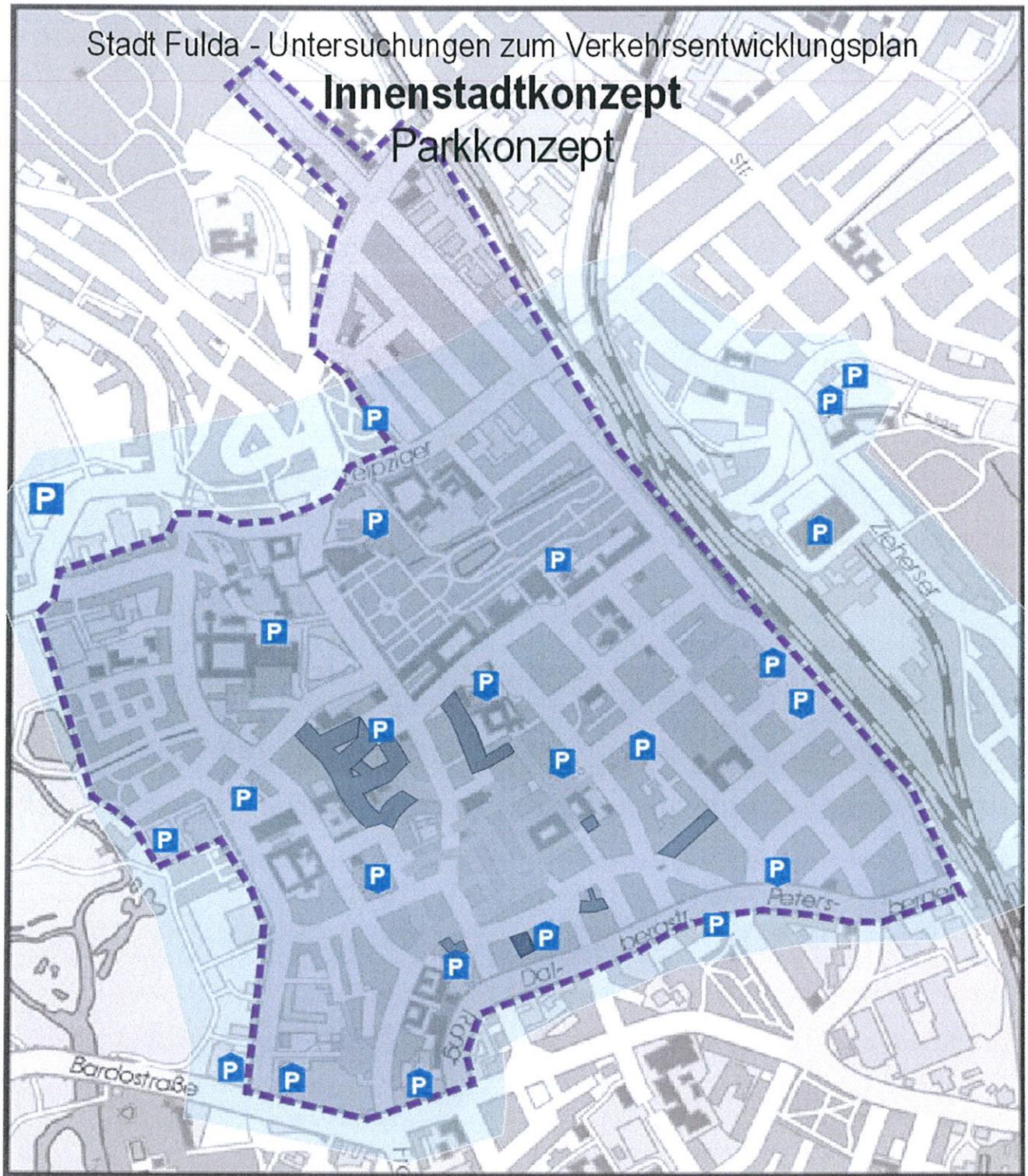
Es stellt sich deshalb die Frage, ob nicht statt der Einführung eines dynamischen Parkleitsystems mit Kosten von rd. 500.000 bis 600.000 EURO eine Überarbeitung der „konventionellen“ Parkwegweisung erfolgen sollte, zumal fahrzeuggebundene Navigationssysteme immer mehr auf dem Vormarsch sind. Diese Überarbeitung sollte die wesentlichen Grundsätze des Konzeptes zur dynamischen Wegweisung auch in Bezug auf die konventionelle Lösung aufgreifen. Dies sind vor allem einheitliches, wiedererkennbares Design, konsequente Verkehrsführung auf dem Innenstadt-Ring und Einbeziehung der privaten Anlagen.

Auch bei einer statischen Parkwegweisung für den Innenstadtbereich von Fulda bieten sich vier Sektoren an, die zunächst als Ziel ausgewiesen werden sollten

- „Bahnhof“ mit den Parkieranlagen Ochsenwiese, Kongresszentrum und Richthalle

- „Dom“ mit den Parkieranlagen „Am Dom“ und „Stadtschloss“
- „Altstadt“ mit den Parkieranlagen Löhertor, Königstraße, Schildeck-Center, Sparkasse, Brauhausstraße und Rosengärten
- „Innenstadt-Ost“ mit den Parkieranlagen Karstadt, City, Centhof, Lindeneck, Ruprechtstraße, Bahnhofsplatz

Mit Erreichen der Sektorengrenzen werden, dann die einzelnen Parkieranlagen ausgewiesen.



-  reines Bewohnerparken
-  Parkraumbewirtschaftung
-  Einzugsbereich Parkleitsystem

Abbildung 40: Parkkonzept Innenstadt

### 6.5.2 Maßnahmenübersicht Innenstadt

Am Rosengarten	Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Verlauf der Fußwegeverbindung Behördenzentrum - Fuldaaue
Bahnhofstraße	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereich Umgestaltung der Knotenpunkte mit Heinrichstraße und Lindenstraße zur Betonung der Fußwegebeziehung Bahnhof - Universitätsplatz
Doll	Netzunterbrechung, keine Durchfahrt von der Ohmstraße zum Peterstor, Verkehr aus der Ohmstraße fließt über die Florengasse ab.
Friedrichstraße	Ordnung des Parkens, klare Ausweisung von Parkflächen, Sicherung der Gehbereiche <i>Die Probleme durch den Kfz-Verkehr sind in erster Linie nicht durch den fließenden Verkehr, sondern durch den ruhenden Verkehr hervorgerufen. Insofern bietet eine Netzdurchtrennung keinen Lösungsbeitrag. Eine Netzdurchtrennung wäre vor allem aus stadtgestalterischer Sicht, einen völlig autofreien Platz vor der Stadtpfarrkirche zu gewinnen, zu begründen.</i>
Gutenbergstraße	Umdrehen der Einbahnrichtung
Heinrichstraße	Rückbau auf einen einstreifigen Querschnitt. Verbreiterung der Seitenräume bzw. Schrägparken, Vervollständigung der beidseitigen Baumreihen, Ersetzen der Lichtsignalanlagen an der Bahnhofstraße durch Fußgängerüberwege. (In Abhängigkeit von der Buslinienführung in der Innenstadt)
Heinrich-von-Bibra-Platz	Einrichtung eines Fußgängerüberweges in Höhe Lindenstraße
Lindenstraße	Rückbau auf einen einstreifigen Querschnitt. Verbreiterung der Seitenräume bzw. Schrägparken, Ersetzen der Lichtsignalanlagen an der Bahnhofstraße durch Fußgängerüberwege.
Mittelstraße	Ordnung des Parkens, klare Ausweisung von Parkflächen, Sicherung der Gehbereiche <i>Siehe Friedrichstraße</i>
Löherstraße	Sicherung der Gehbereiche vor Beparken, In einer ersten Stufe Einführung von Bewohnerparken ab 20.00 Uhr begleitet durch Kontrollen und Öffentlichkeitsarbeit. In einer zweiten Stufe Sperrung zwischen 20.00 Uhr und 6.00 Uhr durch versenkbare Poller.
Nonnengasse	langfristig Rückbau zum verkehrsberuhigten Bereich auf ganzer Länge
Pauluspromenade	Vervollständigung der Furten an der Lichtsignalanlage Johannes-Dyba-Allee <i>Schaffung einer Überquerungsmöglichkeit zum Eingang zum Schlosspark</i>
Peterstor	Einrichtung einer Fußgängerzone im Abschnitt Florengasse bis Gutenbergstraße. Umdrehen der Einbahnrichtung im Abschnitt Gutenbergstraße bis Rabanusstraße.
Rabanusstraße	Betonung der Beziehung Schloss (Bushof) - Universitätsplatz <i>durch Ver-</i>

breiterung des Gehweges im Abschnitt Schloßstraße bis Bahnhofstraße durch Wegfall der Parkstände.  
*Ersatzstellplätze in der Tiefgarage Heertor und in den umgestalteten Lindenstraße und Heinrichstraße*

Schloßstraße	Beibehaltung des Fußgängerüberweges Höhe Nonnengasse auch nach Fertigstellung der Baumaßnahme
Wilhelmstraße/ Johannes-Dyba-Allee	Anlage eines Fußgängerüberweges in Höhe Kanalstraße

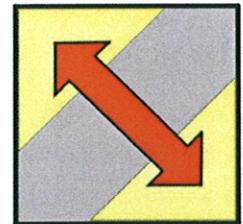
## 6.6 Straßenräumliches Handlungskonzept

Im Straßenräumlichen Handlungskonzept werden gesamtstädtisch Maßnahmen dargestellt, die vor allem zum Abbau der in der Verträglichkeitsanalyse (siehe auch Kapitel 1.6) festgestellten Probleme entwickelt wurden.

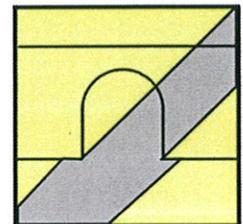
In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen des Straßenräumlichen Handlungskonzeptes alphabetisch nach Straßennamen aufgelistet.

Neben der Anlage und Verbreiterung von Gehwegen und der Anlage bzw. Verbesserung von Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) sind dies vor allem die Anlage von Überquerungshilfen und die Schaffung von Ortseingangssituationen.

Überquerungshilfen können baulicher Art (Mittelinsel, Einengung) oder straßenverkehrsrechtlicher Art (Fußgängerüberweg oder Lichtsignalanlage) sein. In der nachstehenden Tabelle ist im Einzelnen aufgeführt, welche Maßnahmen vorgeschlagen werden.



Ortseingangssituationen sollen den Übergang von der freien Strecke in die geschlossene Ortschaft verdeutlichen und damit zu einer rechtzeitigen Herabsetzung der Geschwindigkeit auf die innerorts zulässige beitragen. Ortseingangssituationen können zum Beispiel durch baumbestandene Fahrbahnteiler und/oder Baumpflanzungen am Fahrbahnrand geschaffen werden.



Die Maßnahme „Entfernung Markierung (Tempo 30-Zone)“, dies bedeutet das Entfernen von Mittellinien und Leitlinien, ist als erste Sofortmaßnahme zur Unterstützung der Akzeptanz von Tempo 30 zu verstehen. Damit wird die Regel-Lösung nach StVO, die „Vorfahrt rechts-vor-links“ konsequent unterstützt. Sie kann begleitet werden von weiteren unterstützenden Maßnahmen, bis hin zur baulichen Umgestaltungen vor allem der Einfahrtsituationen in die Zonen.

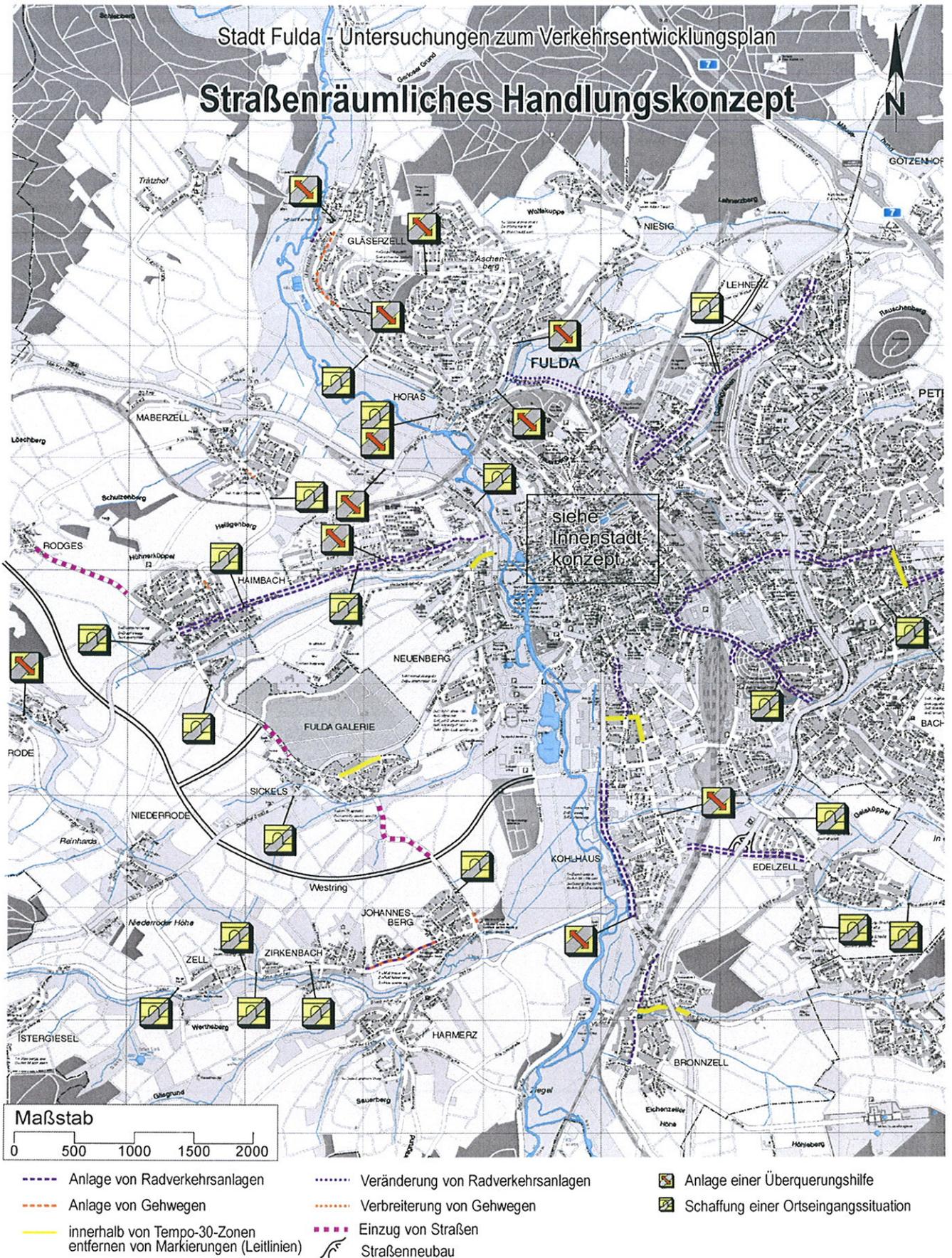


Abbildung 41: Straßenräumliches Handlungskonzept

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Maßnahmen</b>
Am Engelbach		Entfernung Markierungen (Tempo 30-Zone) / Rechts vor links
Andreasberg		Entfernung Markierungen (Tempo 30-Zone) / Rechts vor links
An St. Johann		Entfernung Markierungen (Tempo 30-Zone) / Rechts vor links
Bernhardser Straße	Bernhards	Entfernung Markierungen (Tempo 30-Zone) / Rechts vor links
Bronnzeller Straße	OD Bronnzell	Anlage bzw. Verdeutlichung Radfahrstreifen auf der östlichen Seite zwischen Engelbach und nördl. Ortseingang Anlage Radfahrstreifen auf der westlichen Straßenseite zwischen Engelbach und südl. Ortseingang (Wegnahme des Streifens auf der östlichen Seite) => jeweils bergauf Radfahrstreifen
Dietershaner Straße	Dietershan	Entfernung Markierungen (Tempo 30-Zone)
Engelhelmser Straße	Edelzell	Schaffung einer Ortseingangssituation am südlichen Ortseingang
Florenberger Straße	Edelzell	Schaffung einer Ortseingangssituation am östlichen Ortseingang
Frankfurter Straße	Mainstraße - Bronnzeller Kreisel	Verlängerung der Radfahrstreifen bis zur Einmündung „Im Bäumchen“ Anlage einer Überquerungshilfe Höhe „Im Bäumchen“
Fuchsstraße	Haimbach	Verlängerung des westl. Gehweges bis zur Widderstraße
Fuldaer Weg	Horas	Schaffung einer Ortseingangssituation am Ortseingang Horas in Verbindung mit einer Überquerungshilfe.
Gerhard-Hauptmann-Straße	Straßburger Straße - Brü- ckenstraße	Anlage eines durchgehenden Gehweges auf der östlichen Straßenseite
Gläserzeller Straße (L 3134)	Einmündung Weg aus Ful- daue - Abzweig Gläser- zeller Straße	Anlage eines Zweirichtungsrad-/Gehweges auf der westlichen Straßenseite
Goethestraße	Dalbergstraße - Künzeller Straße	Anlage eines Radfahrstreifens (1,50 m), Verschmälerung der Fahrstreifen für den MIV auf 2,75 m
Haimbacher Straße	Maberszeller Straße- An St. Kathrin	Anlage eines Schutzstreifens bergauf
	An St. Kathrin - Black- Horse-Straße	Anlage von beidseitigen Schutzstreifen Anlage einer Überquerungshilfe (Mittelinsel) in Höhe Bushaltestelle Schaffung einer Ortseingangssituation am westlichen Ortseingang

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Maßnahmen</b>
Heidelsteinstraße	Ortseingang Fulda bis Künzeller Straße	Verlängerung der Radfahrstreifen bis zur Künzeller Straße Markierung eines Sicherheitsstreifens zwischen Radweg und Fahrbahn
Heinrichstraße	Künzeller Straße - Petersberge Straße	Anlage eines Radfahrstreifens (1,50 m), Verschmälerung der Fahrstreifen für den MIV auf 2,75 m
Hemmener Straße	Lüdermünd	Anlage einer Überquerungshilfe (Mittelinsel) in Höhe der Bushaltestelle
Hohenlohestraße		Schaffung einer Ortseingangssituation am Ortseingang Edelzell
Johannesberger Straße	nördl. Ortseingang Johannesberg - Von-Mengersen-Str.	Verlängerung des östlichen Gehweges bis in Höhe Lagerfeld
Johannes-Nehring-Straße	Sickels	Schaffung einer Ortseingangssituation am Ortseingang Sickels
Kämmerzeller Straße	Gläserzell	Anlage einer Überquerungshilfe (Mittelinsel) in Höhe der Bushaltestelle südl. der Brücke
Kämmerzeller Straße	Kämmerzell	Anlage einer Überquerungshilfe (Mittelinsel) an der südlichen Bushaltestelle straßenräumliche Umgestaltung der Orts- durchfahrt
Keltenstraße		Anlage eines Radweges zwischen Kohl- haus und Edelzell
Kohlhäuser Straße	Wallweg - Mainstraße	Entfernung Markierungen (Tempo 30-Zone)
	Mainstraße - Keltenstraße	Anlage einer Überquerungshilfe (Mittelinsel) an Bushaltestelle zwischen Inn- und Saa- lestraße (zu Lasten des Parkstreifens)
Künzeller Straße	Kreuzbergstraße - Heidelsteinstraße	Anlage einer Überquerungshilfe (Höhe Richard-Wagner-Straße (Friedhofseingang) Anlage von Schutzstreifen
	Heidelsteinstraße - Goethe- straße	Anlage von beidseitigen Radverkehrsanlagen, situationsbedingt Radfahrstreifen bzw. Radwege
Leipziger Straße	Amand-Ney-Straße - B 27	Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen (1,50 m), Verschmälerung der Fahrstreifen für den MIV auf 2,75 m
	Lehnerz	Anlage von Schutzstreifen Schaffung einer Ortseingangssituation am südlichen Ortseingang
Mabertzeller Straße		Schaffung einer Ortseingangssituation zu Beginn der beidseitigen Bebauung Anlage einer Überquerungshilfe (Mittelinsel) an Bushaltestelle westlich des Fuldaer Wegs

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Maßnahmen</b>
Mackenrodtstraße	Leipziger Straße - Gerloser Weg	Verbreiterung der Schutzstreifen auf 1,25 m (derzeit 1,00 m incl. Markierung) bzw. Wegnahme der Streifen
Merkurstraße	Haimbach	Schaffung einer Ortseingangssituation am südlichen Ortseingang Anlage von Schutzstreifen von 1,25 m Breite Restfahrbahn 5,50 m
Michael-Henkel-Straße	Künzeller Straße - Berliner Straße	Anlage von Schutzstreifen
Niesiger Straße		Anlage von Überquerungshilfen (Mittelinseln) an den Bushaltestellen (Propfenhaltestellen)
Pacelli-Allee	Dr.-Dietz-Straße - An St. Johann	Anlage einer Überquerungshilfe (Mittelinsel) in Höhe St.-Pius-Kirche
	An St. Johann - Stadtgrenze	Anlage von Schutzstreifen
Petersberger Straße	Heinrichstraße - Stadtgrenze	Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen (1,50 m), Verschmälerung der Fahrstreifen für den MIV auf 2,75 m
	Goethestraße - Heinrichstraße	Vervollständigung der Fußgängerfurten an den Lichtsignalanlagen Heinrichstraße und Goethestraße
Rangstraße	Von-Schildeck-Straße - Martin-Luther-Platz	Abbau des Gehwegparkens
	Martin-Luther-Straße - Wallweg	Instandsetzung des westlichen Radweges Anlage eines Schutzstreifens auf der östlichen Seite
Rittlehnstraße	Maberzell	Beseitigung der Engstellen im Gehweg zu Lasten der Fahrbahn, Wegnahme der Mittelmarkierung Schaffung einer Ortseingangssituation am südlichen Ortseingang
Robert-Krohnfeld-Straße	Sickels	Entfernung Markierungen (Tempo 30-Zone) / Rechts vor links
Saturnstraße	Haimbach	Schaffung einer Ortseingangssituation am südlichen Ortseingang
Schlitzer Straße	westl. Fuldaer Weg	Schaffung einer Ortseingangssituation am westlichen Ortseingang
Sickelser Straße	westl. Wolf-Hirth-Straße	Schaffung einer Ortseingangssituation am westlichen Ortseingang

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Maßnahmen</b>
Straßburger Straße		Anlage einer Überquerungshilfe (Mittelinsel) in Höhe der Bushaltestelle zwischen Gerhard-Hauptmann-Straße und Luxemburger Straße Anlage einer Überquerungshilfe (Eingengung) in Höhe der Bushaltestelle Schwarzmannstraße
Von-Mengersen-Straße	Johannesberg	Anlage einer Überquerungshilfe (Mittelinsel) in Höhe der Bushaltestelle (Tonkaute), Pfropfenhaltestelle Anlage eines Geh-/Radweges zwischen Johannesberg und Zirkenbach zur Anbindung der neuen Siedlung
Wallweg	Frankfurter Straße - Kohlhäuser Feld	Entfernung Markierungen (Tempo 30-Zone)
Wegastraße	Haimbach	Schaffung einer Ortseingangssituation am westlichen Ortseingang
Wikingerstraße	Bernhards	Entfernung Markierungen (Tempo 30-Zone)
Wolf-Hirth-Straße	Sickels	Schaffung einer Ortseingangssituation am nördlichen Ortseingang
Zeller Straße	Zell	Schaffung einer Ortseingangssituation am westlichen Ortseingang Schaffung einer Ortseingangssituation am östlichen Ortseingang
Zirkenbacher Straße	Zirkenbach	Schaffung einer Ortseingangssituation am westlichen Ortseingang in Höhe der Brücke über die Saurode Schaffung einer Ortseingangssituation westlichen des Gieselbachweges

## 6.7 Ansatzpunkte für „weiche Maßnahmen“

„Weiche Maßnahmen“ sind Maßnahmen der Information, Aufklärung, Beratung und Werbung, die zusammen genommen ein höheres Maß an Verständnis für die Belange eines stadt-, sozial- und umweltgerechten Verkehrs bei den Verkehrsteilnehmern erzeugen sollen. Die Erfahrungen aus der jüngsten Zeit bei der Umsetzung von Verkehrskonzepten haben gezeigt, dass Image und Marketing von verkehrlichen Maßnahmen eine große Bedeutung zukommt. Aus diesem Grund sind Kommunikationsmaßnahmen, vor allem zur Information, Aufklärung und Beteiligung, zu empfehlen, um Verständnis und Akzeptanz für die "harten" Planungsmaßnahmen zu erreichen.

Weiche Maßnahmen werden aus verschiedenen Gründen benötigt:

- Verkehrsregeln werden oftmals nicht eingehalten (z.B. Parkverhalten in der Innenstadt)
- Oftmals fehlen potenziellen Nutzern (vollständige) Informationen zur Verkehrsmittelwahlentscheidung
- Zwischen Einstellung und tatsächlichem Verhalten bestehen in weiten Teilen der Bevölkerung Unterschiede

Viele Erfahrungen sprechen darüber hinaus dafür, dass neue Situationen oft eine "Gebrauchsanweisung" benötigen. Neue Angebote, wie z.B. die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Innenstadt, müssen bekannt, verstanden und als solche akzeptiert sein, damit einschlägige Verhaltensänderungen stattfinden.

Die Einsicht in die Notwendigkeit führt alleine noch nicht zu anderem Verhalten, sondern vielfach erst dann, wenn eigener und allgemeiner Nutzen eingesehen wird sowie eine tatsächlich gleichwertige andere Verhaltensweise sichtbar und zumutbar ist.

Aus den bisherigen Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan haben sich folgende Ansatzpunkte für weiche Maßnahmenprogramme herausgestellt:

- Informationen zur Fortschreibung des Innenstadtkonzepts im Zusammenhang mit den Anpassungen und Ergänzungen des Parkraummanagements
- Mobilitätsberatung im Zusammenhang mit der Optimierung des ÖPNV-Netzes
- Informationen im Zusammenhang mit dem Ausbau der (touristischen) Radrouten

Neben diesen eher allgemeinen bzw. gesamtstädtischen Ansätzen für weiche Maßnahmenprogramme gibt es auch konkrete Einzelmaßnahmen, die einer solche Begleitung bedürfen. Als Beispiel sei hier die Problematik Löherstraße (siehe auch Kapitel 3.5.1) angeführt.



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 02 41-7 05 50-0

TELEFAX 02 41-7 05 50-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR.DE 121 688 630

## **Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Fulda**

### **Anhang**

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Walter Braun

Dipl.-Ing. Christoph Hebel

Aachen, im August 2004

N:\2000\_00\00490fu\WPWIN80\BERICHT\Anhangdeckblatt.wpd

## Anhang

### Fließender Kraftfahrzeugverkehr

#### Knotenströme

- Zählstellenplan 2
- Vier-Stunden-Werte 15.00 bis 19.00 Uhr 3
- Spitzenstunde 16.15 bis 17.15 Uhr 9

#### Durchgangsverkehre Bahnhofstraße

- 9.00 - 12.00 Uhr 15
- 15.00 - 19.00 Uhr 16

### Parken

#### Parkbelegung Straßenraum

- Übersichtsplan 17
- Ganglinien 18

#### Parkierungsanlagen

- Ganglinien 21

#### Parkplatz Ochsenwiese

- Ganglinie 24
- Parkdauern 24

#### Parkdauererhebung

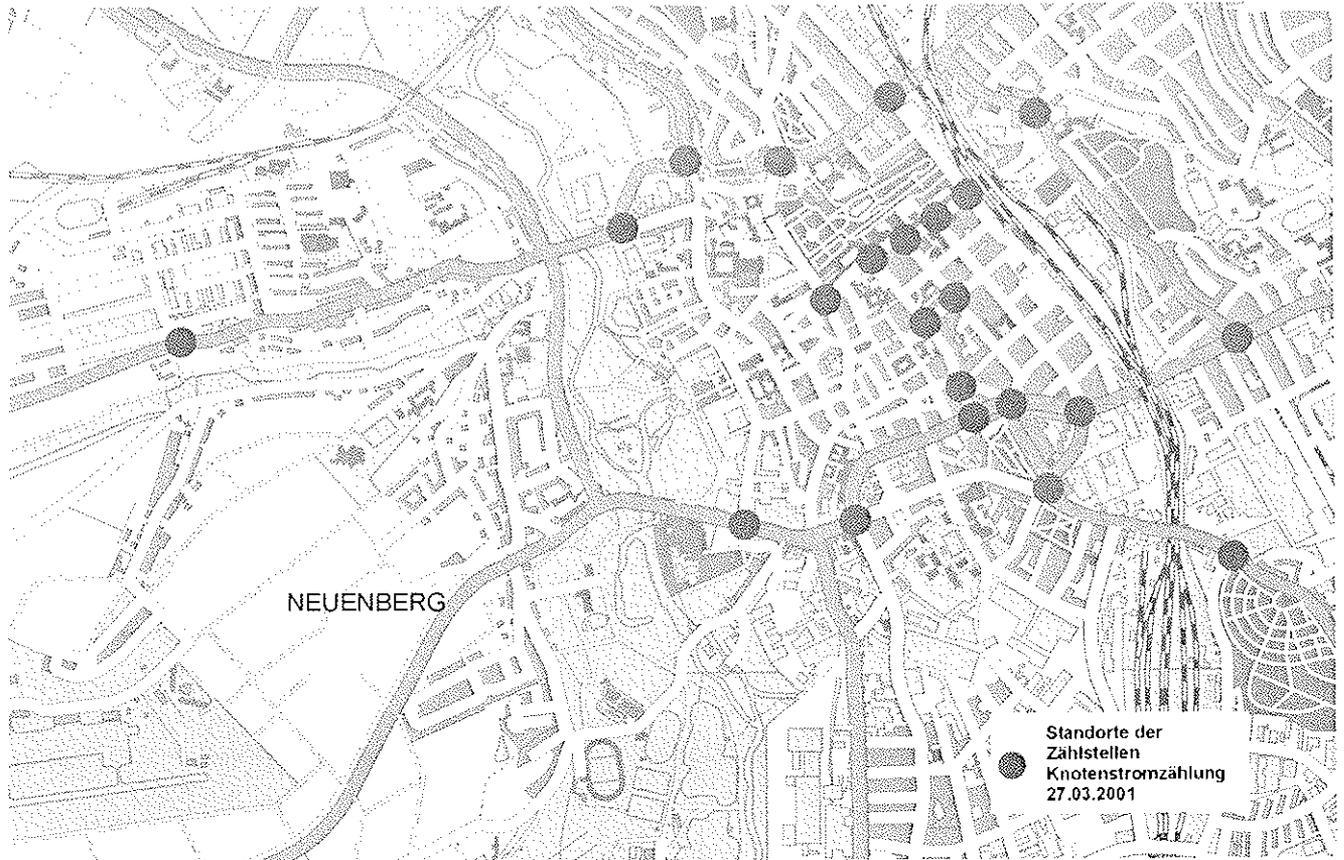
- Formular 25

### Verträglichkeitsanalyse

26

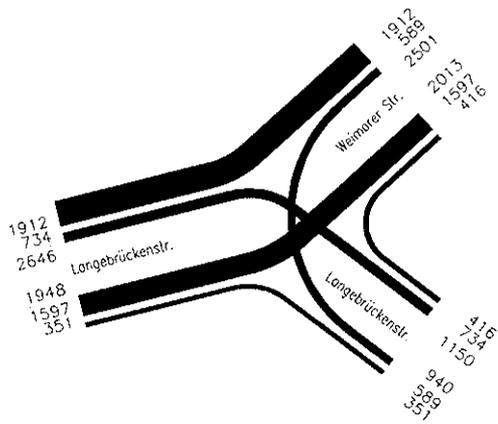
# Knotenstromzählung

# Zählstellen

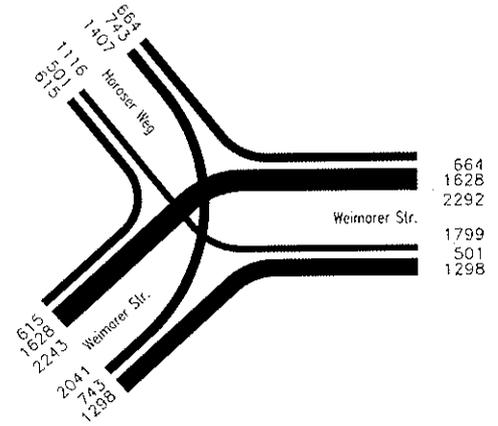


**Knotenstromzählung**

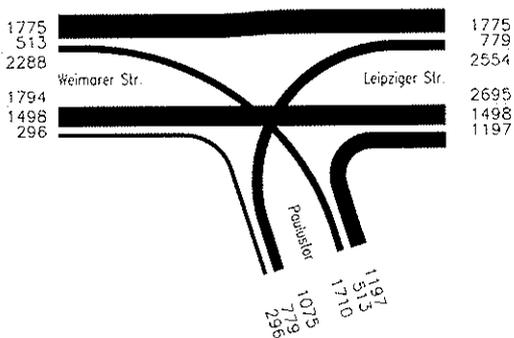
**Vier-Stunden-Werte**



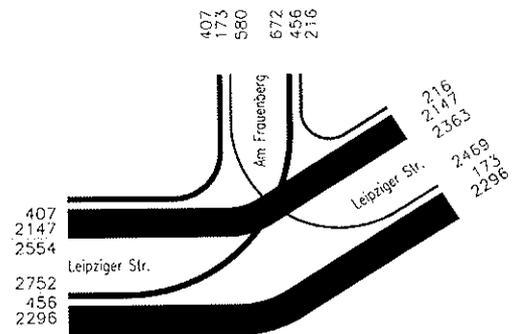
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Langebrückenstr./Weimarer Str.-00  
15:00 – 19:00 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Weimarer Str./Horaser Weg-00  
15:00 – 19:00 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Paulustor/Leipziger Str.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

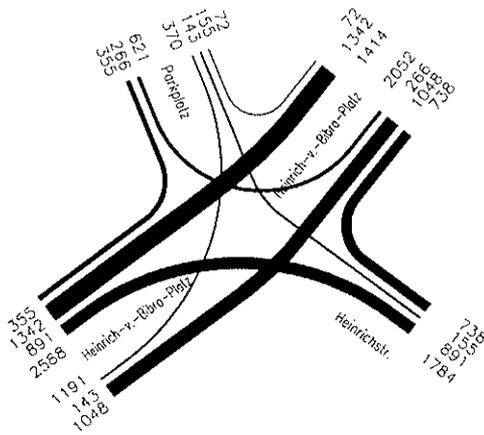


Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Am Frauenberg/Leipziger Str.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

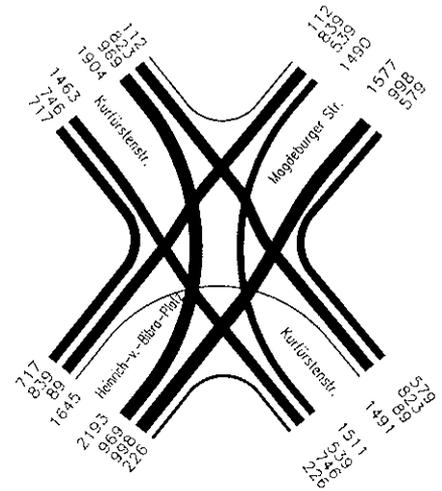


**Knotenstromzählung**

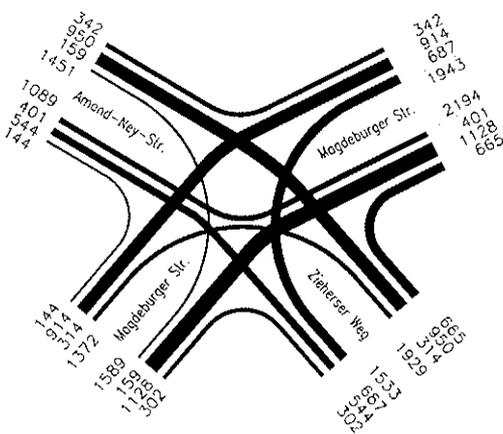
**Vier-Stunden-Werte**



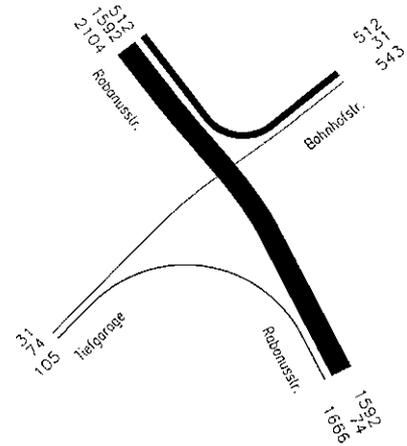
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Heinrichstr./H.-von-Bibra-Platz-00  
15:00 – 19:00 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Kurfürstenstr./H.-von-Bibra-Platz-00  
15:00 – 19:00 Uhr



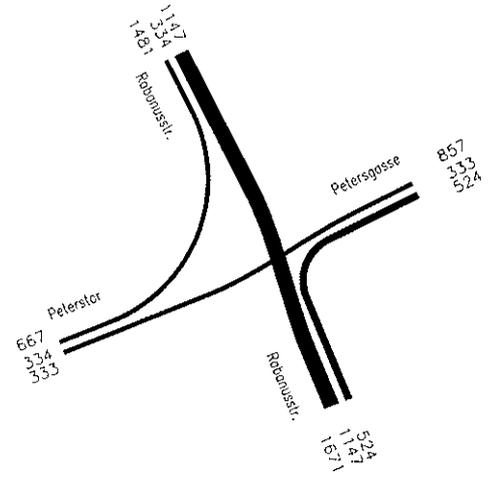
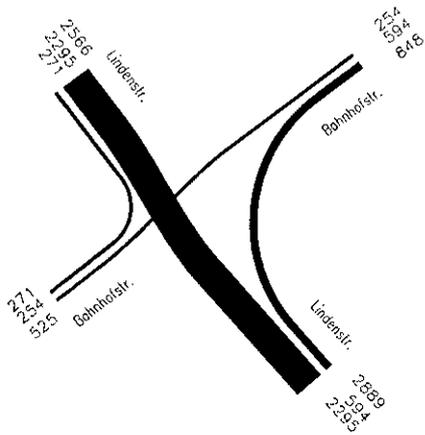
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Magdeburger Str./Amond-Ney-Str.-00  
15:00 – 19:00 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Rabanusstr./Bohnhofstr.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

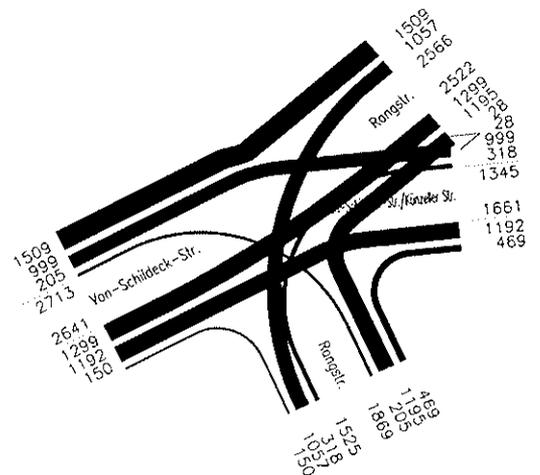
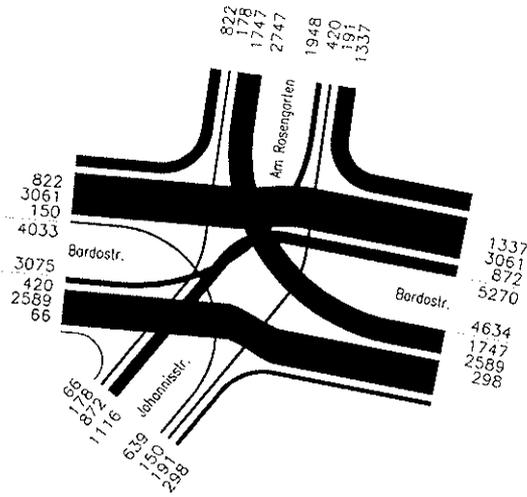
**Knotenstromzählung**

**Vier-Stunden-Werte**



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Lindenstr./Bahnhofstr.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Peterstor/Robanusstr.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

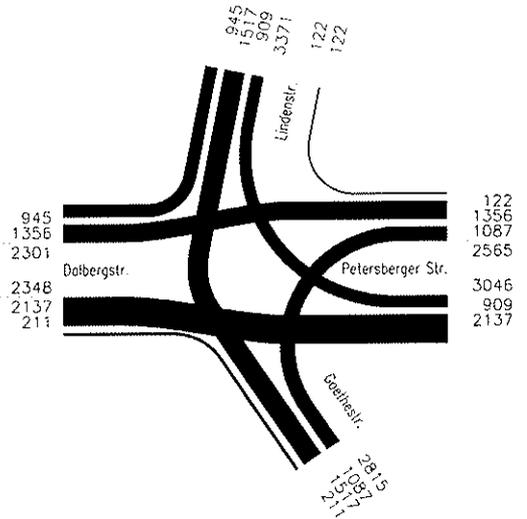
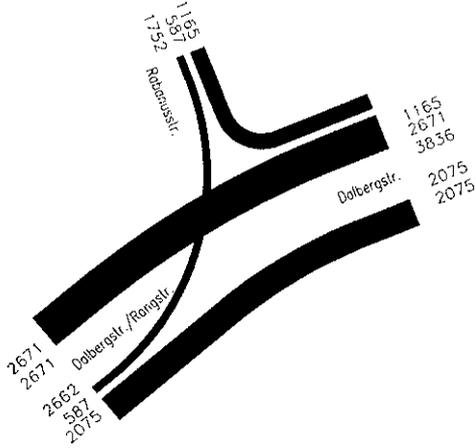


Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Am Rosengarten/Bardostr.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Rongstr./Von-Schildeck-Str.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

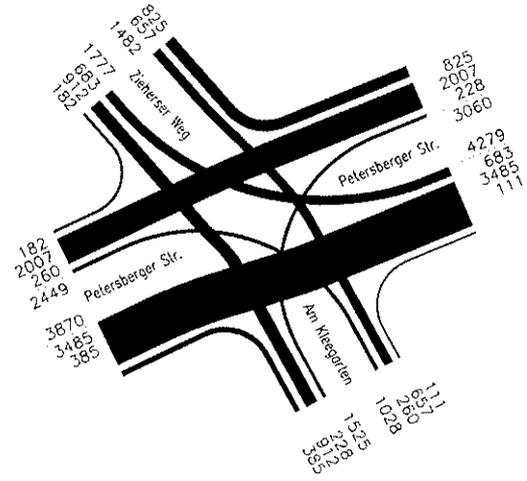
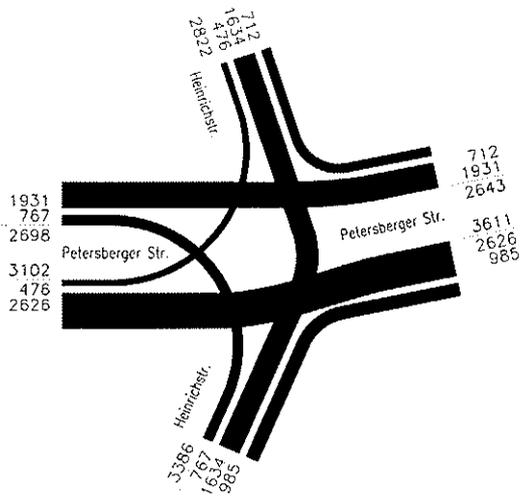
**Knotenstromzählung**

**Vier-Stunden-Werte**



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Dalbergstr./Robanusstr.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Goethestr./Petersberger Str.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

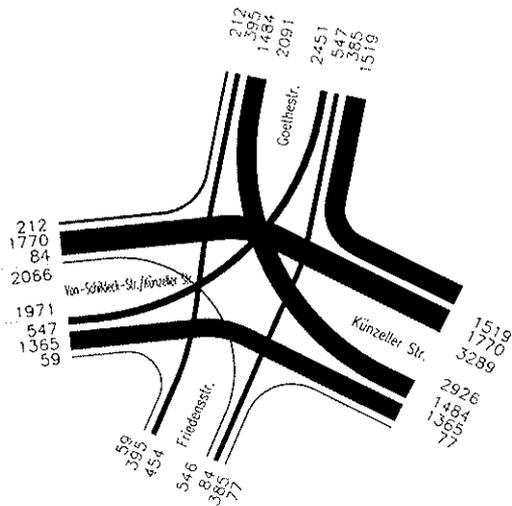


Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Petersberger Str./Heinrichstr.-00  
15:00 – 19:00 Uhr

Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Petersberger Str./Zieherer Weg-00  
15:00 – 19:00 Uhr

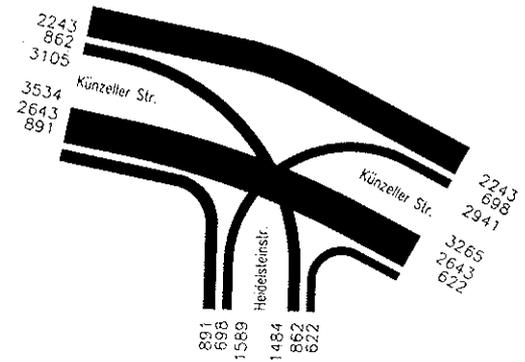


## Knotenstromzählung



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Künzeller Str./Goethestr.—00  
15:00 – 19:00 Uhr

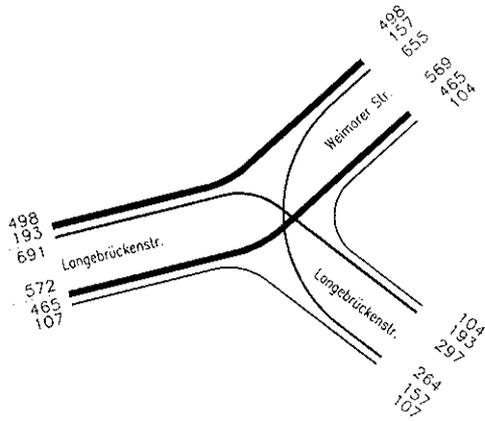
## Vier-Stunden-Werte



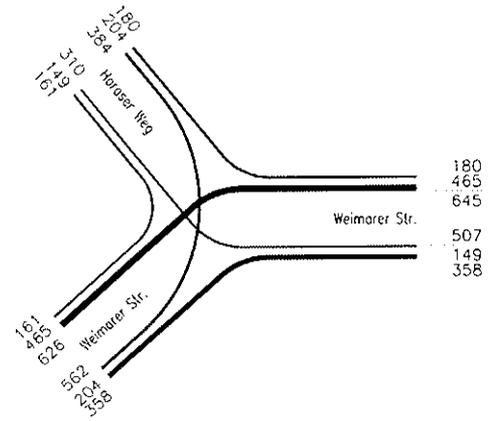
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Künzeller Str./Heidelbergstr.—00  
15:00 – 19:00 Uhr

Knotenstromzählung

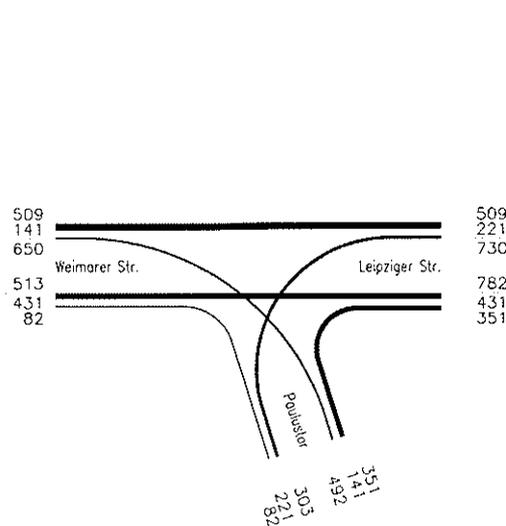
Spitzenstunde



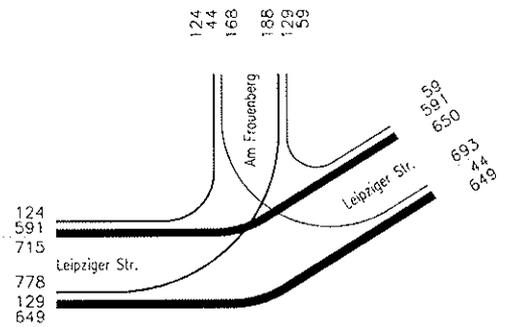
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Langebrückenstr./Weimarer Str.-00  
16:15 - 17:15 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Weimarer Str./Horaser Weg-00  
16:15 - 17:15 Uhr



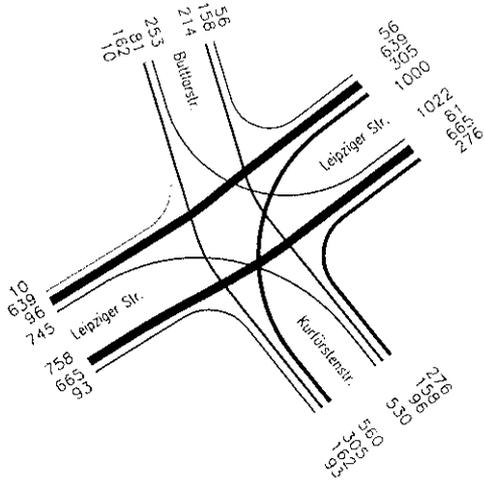
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Paulustor/Leipziger Str.-00  
16:15 - 17:15 Uhr



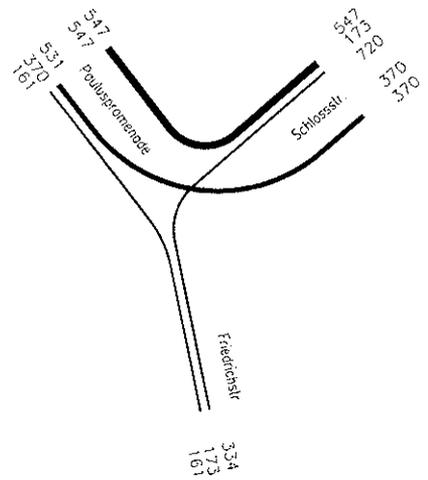
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Am Frauenberg/Leipziger Str.-00  
16:15 - 17:15 Uhr

**Knotenstromzählung**

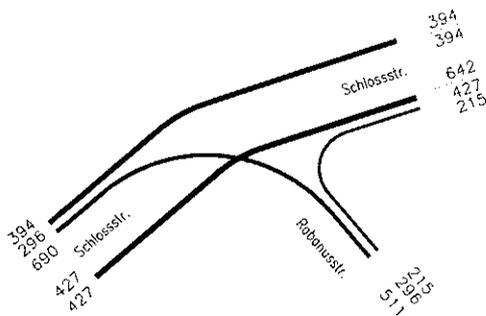
**Spitzenstunde**



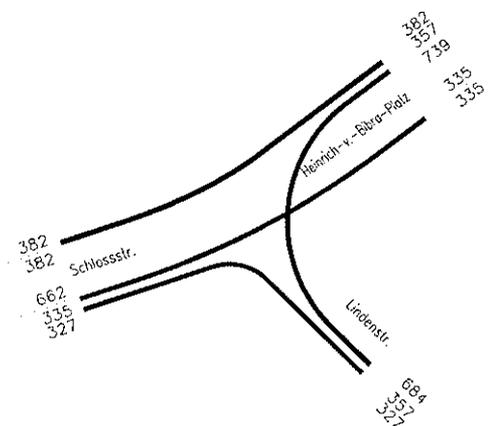
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Buttlarstr./Leipziger Str.-00  
16:15 – 17:15 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Pauluspromenade/Schlossstr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr



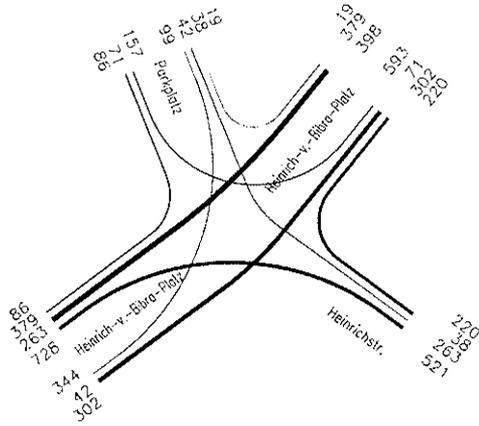
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Schlossstr./Robanusstr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr



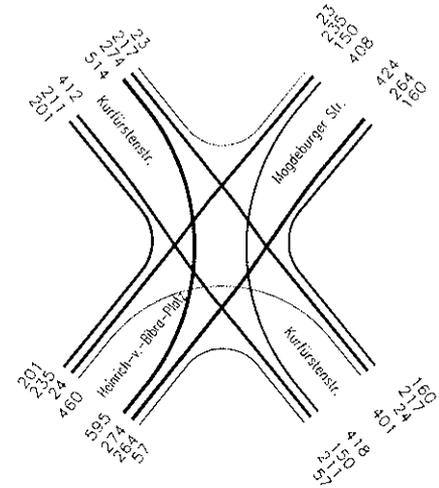
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Schlossstr./Lindenstr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr

**Knotenstromzählung**

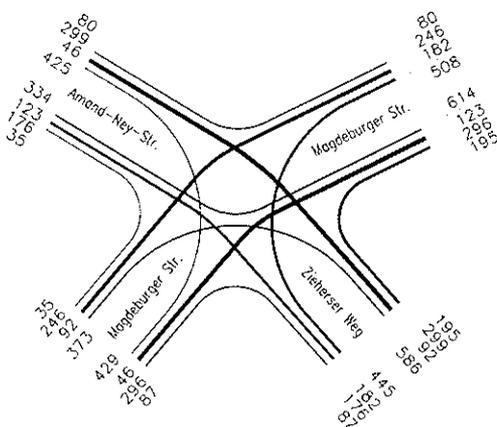
**Spitzenstunde**



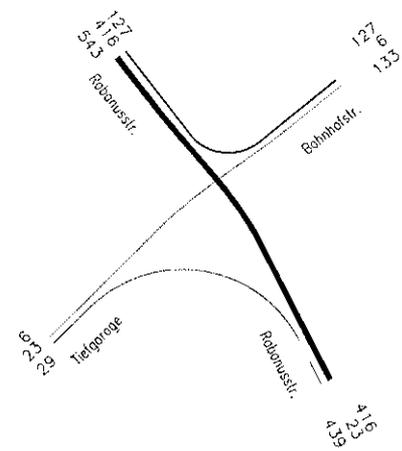
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Heinrichstr./H.-von-Bibra-Platz-00  
16:15 - 17:15 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Kurfürstenstr./H.-von-Bibra-Platz-00  
16:15 - 17:15 Uhr



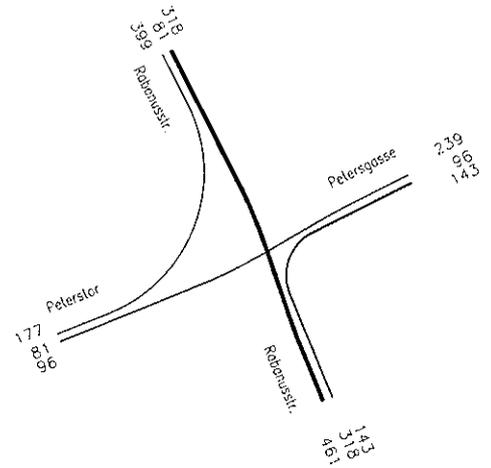
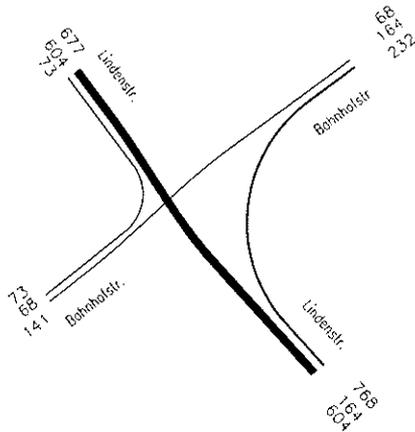
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Magdeburger Str./Amand-Ney-Str.-00  
16:15 - 17:15 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Robanusstr./Bahnhofstr.-00  
16:15 - 17:15 Uhr

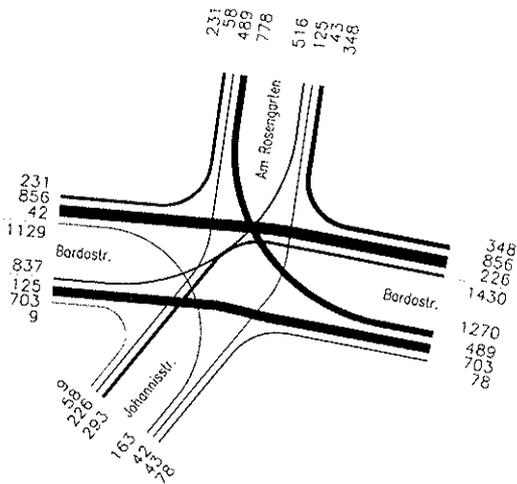
**Knotenstromzählung**

**Spitzenstunde**

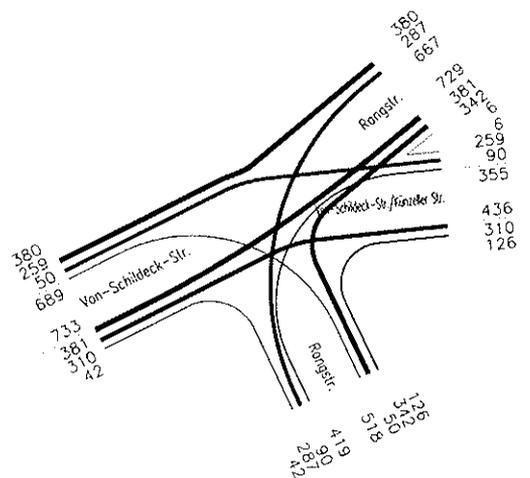


Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Lindenstr./Bahnhofstr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr

Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Peterstor/Rabanusstr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr



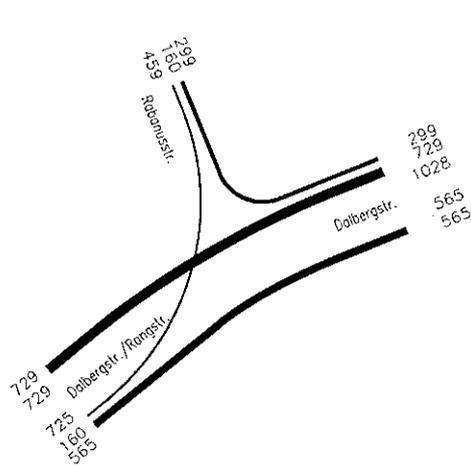
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Am Rosengarten/Bardostr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr



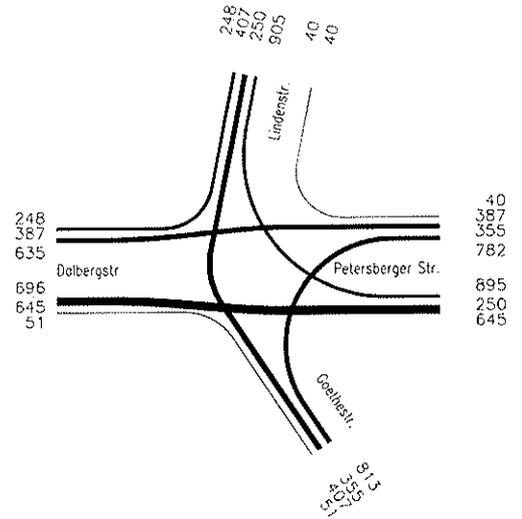
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Rangstr./Von-Schilddeck-Str.-00  
16:15 – 17:15 Uhr

**Knotenstromzählung**

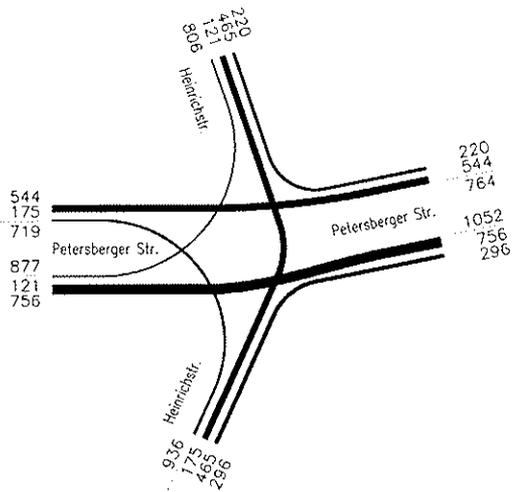
**Spitzenstunde**



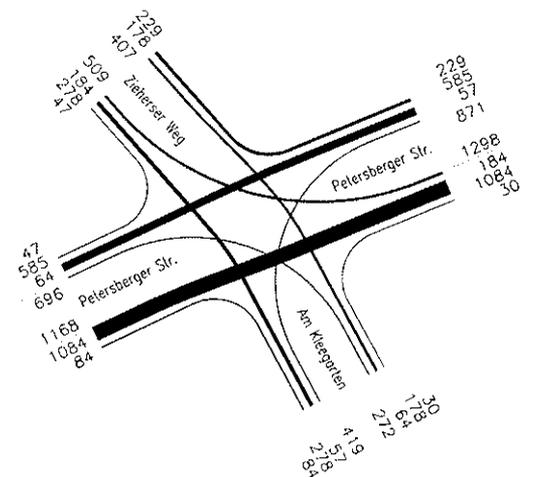
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Dolbergstr./Rabanusstr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Goethestr./Petersberger Str.-00  
16:15 – 17:15 Uhr



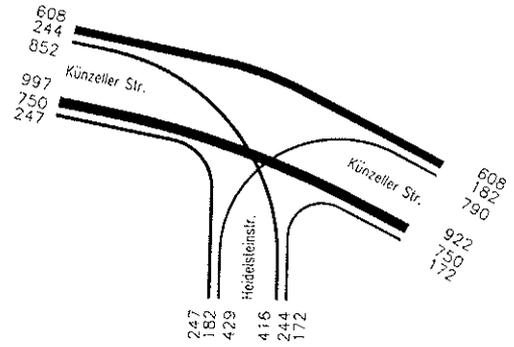
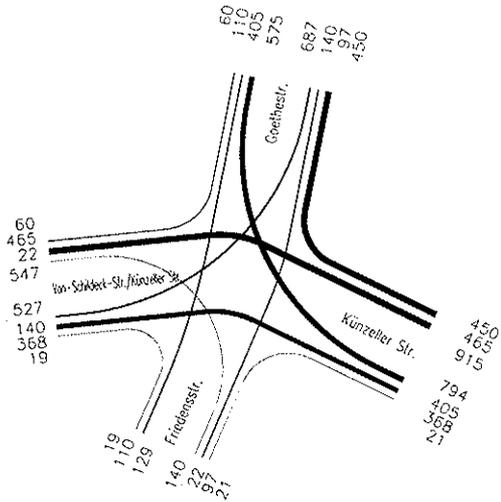
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Petersberger Str./Heinrichstr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr



Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Petersberger Str./Zieherser Weg-00  
16:15 – 17:15 Uhr

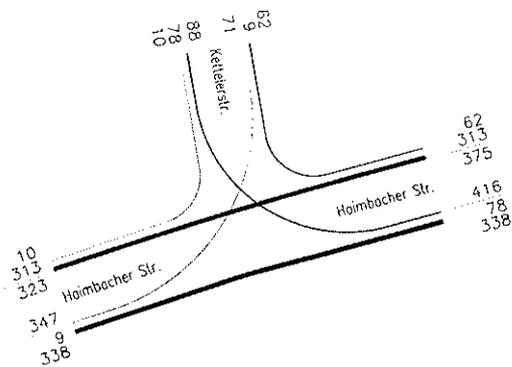
Knotenstromzählung

Spitzenstunde



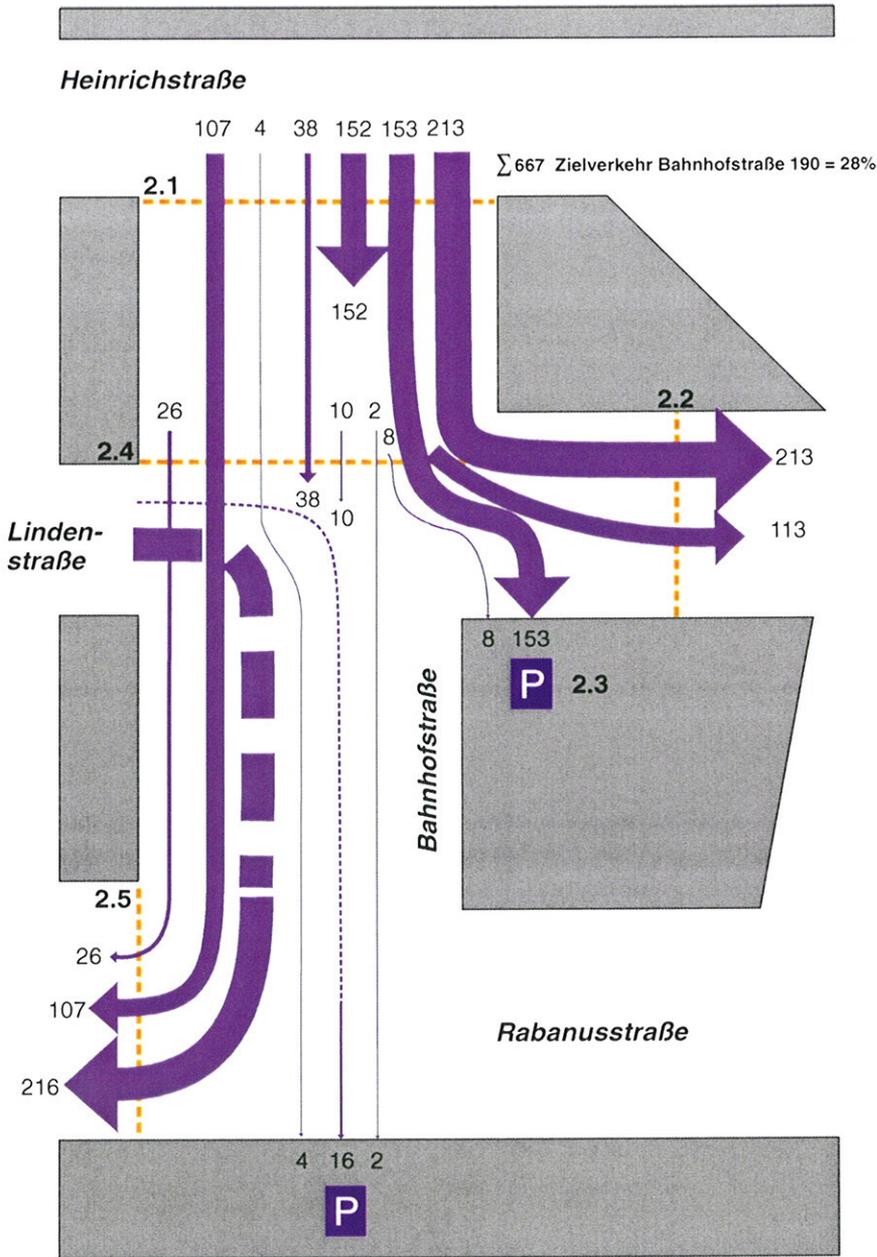
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Künzeller Str./Goethestr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr

Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Künzeller Str./Heidelsteinstr.-00  
16:15 – 17:15 Uhr



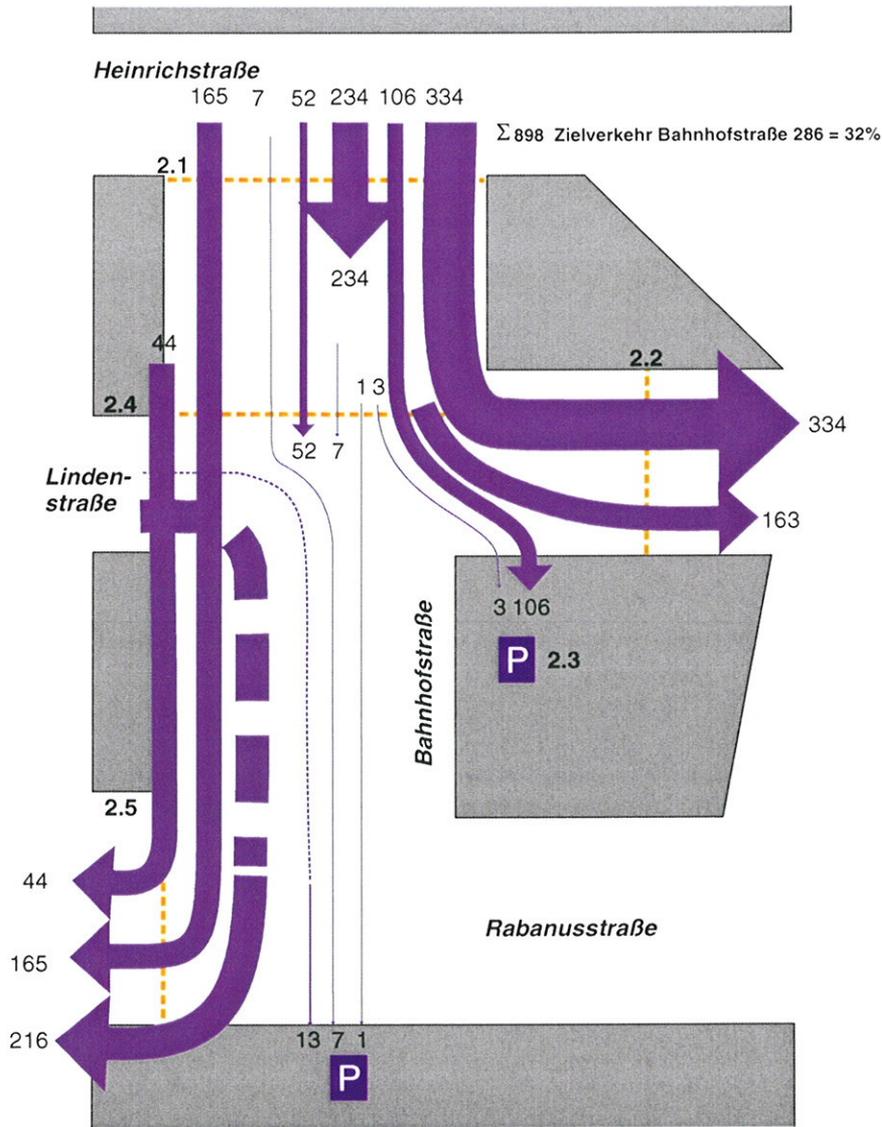
Stadt Fulda  
Knotenstromzählung vom 27.03.2001 [Kfz]  
Kettelerstr./Hoimbacher Str.-00  
16:15 – 17:15 Uhr

### Durchgangsverkehr Bahnhofstraße

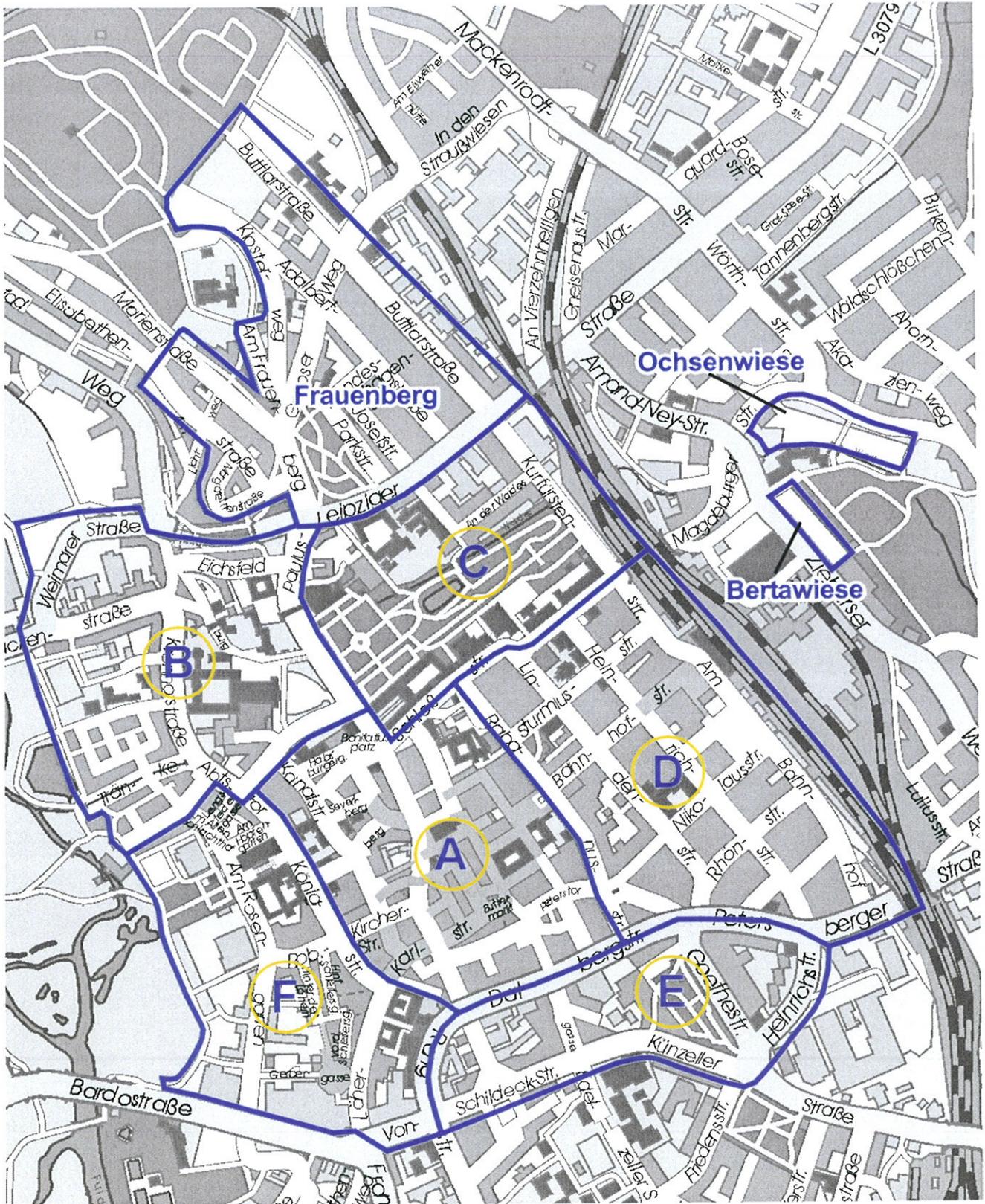


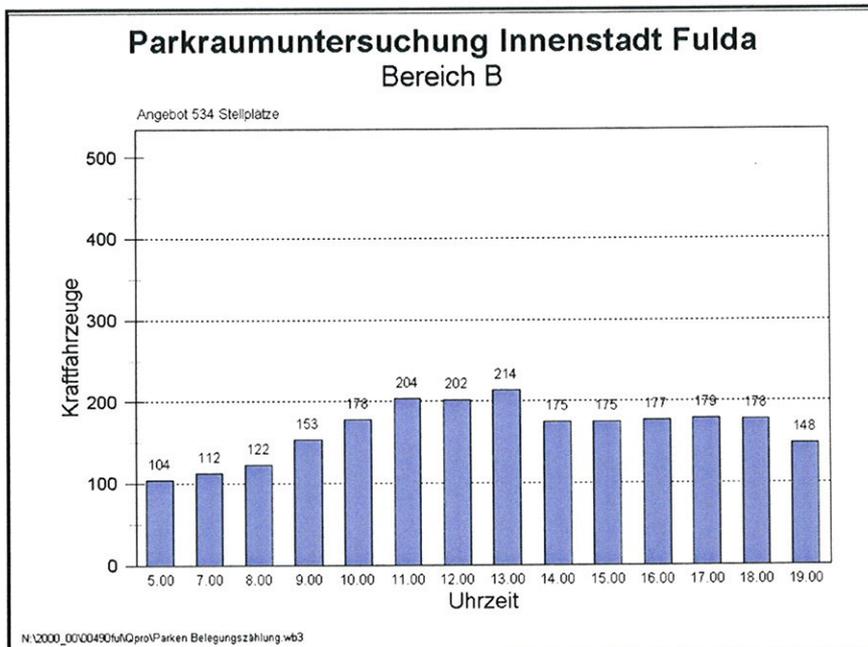
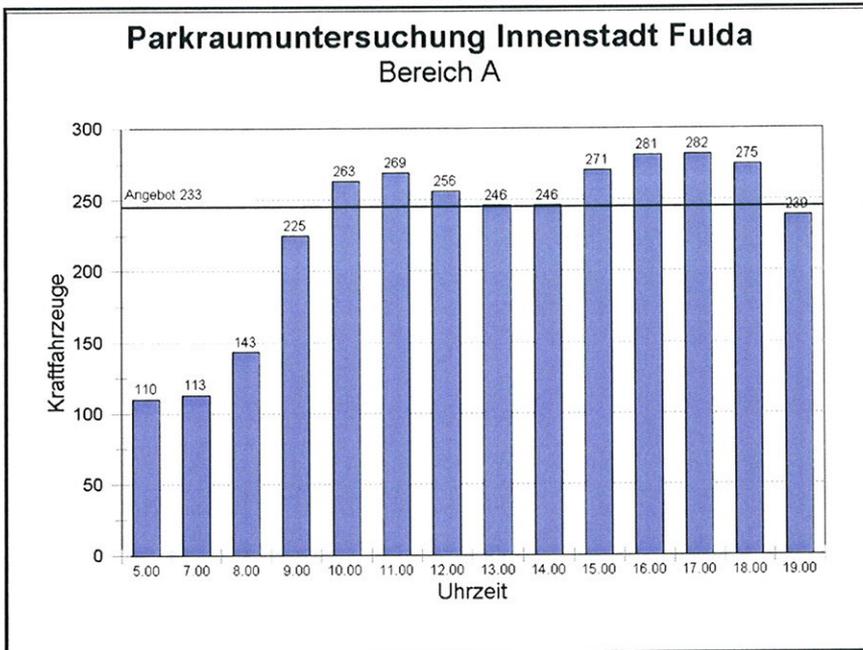
Durchgangsverkehr in der Bahnhofstraße 9.00 - 12.00 Uhr

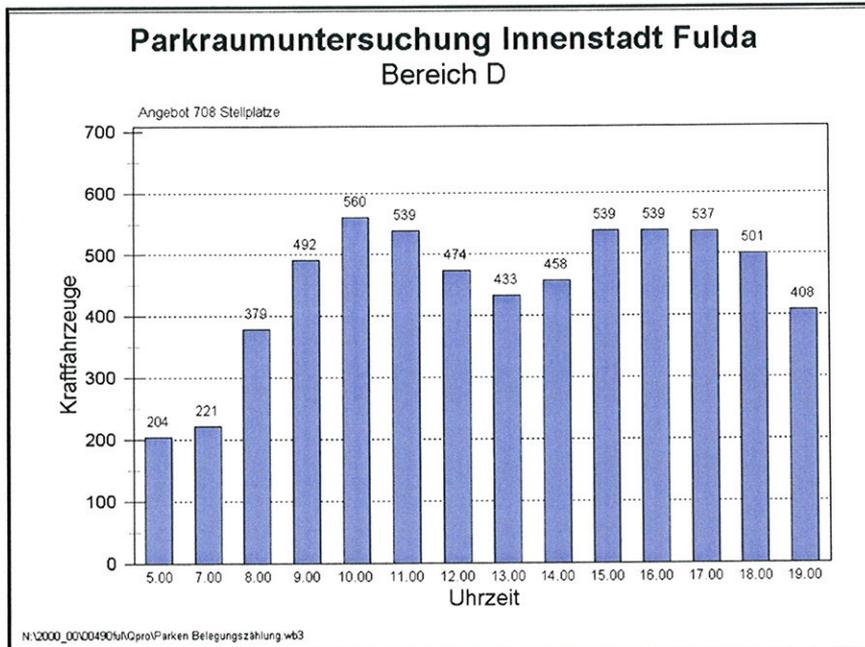
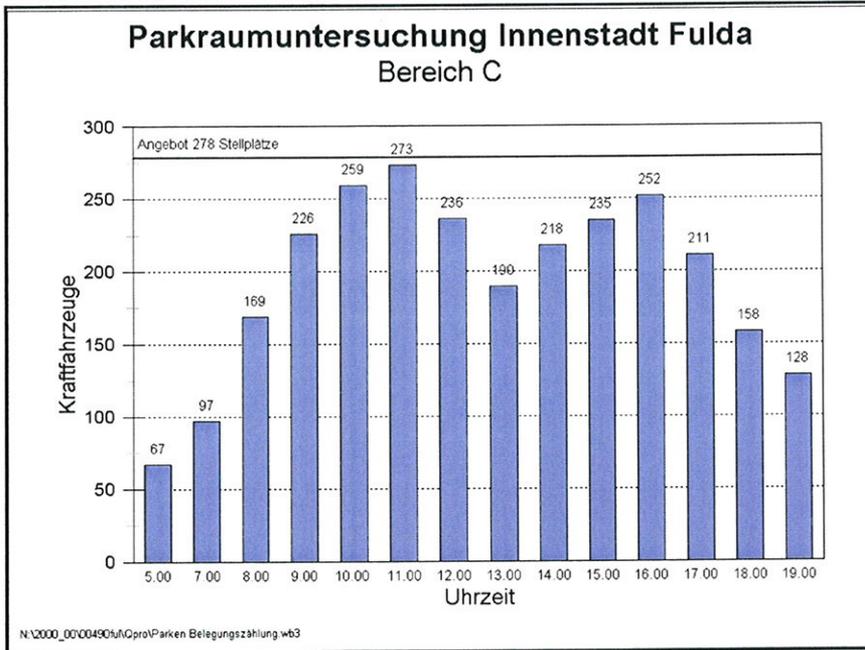
### Durchgangsverkehr Bahnhofstraße

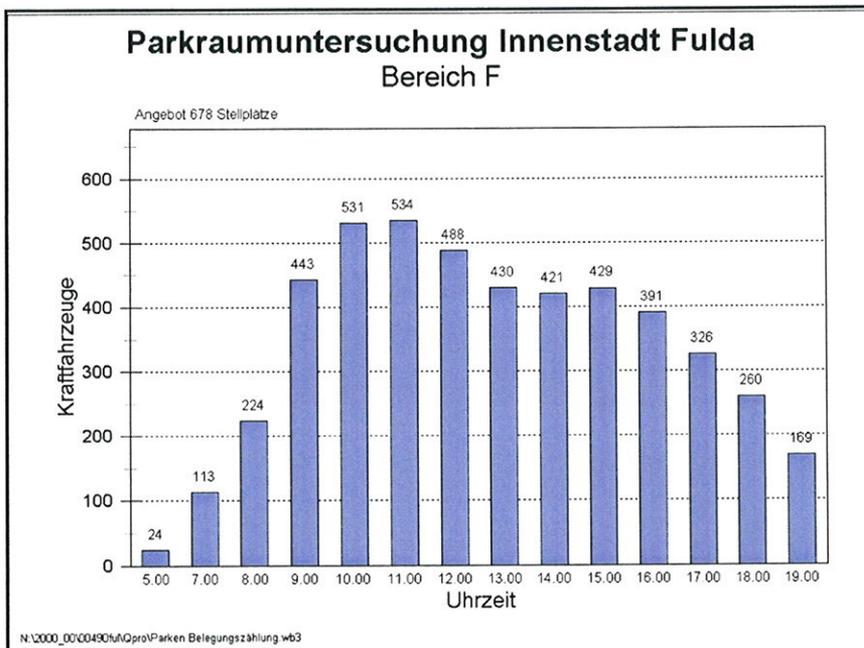
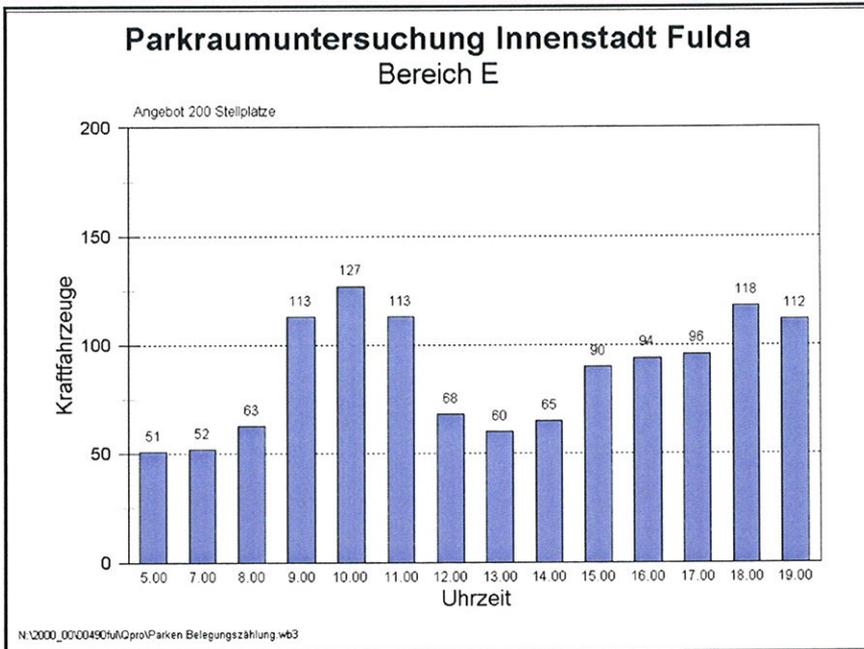


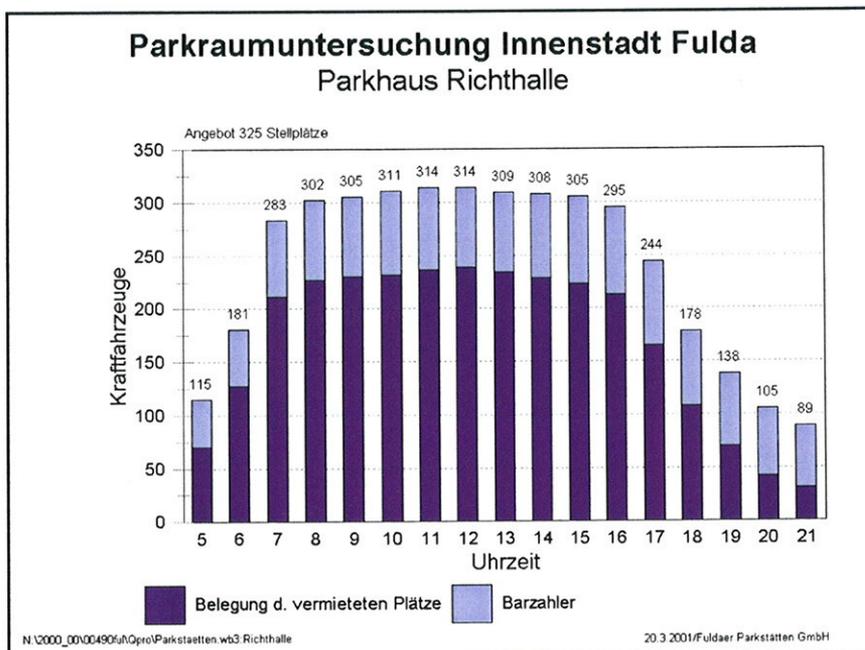
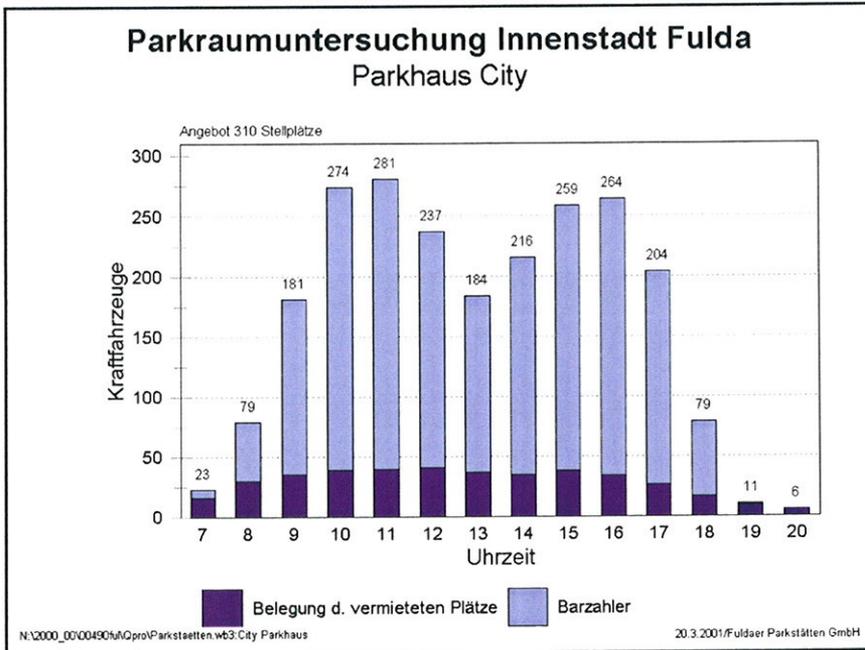
Durchgangsverkehr in der Bahnhofstraße 15.00 - 19.00 Uhr

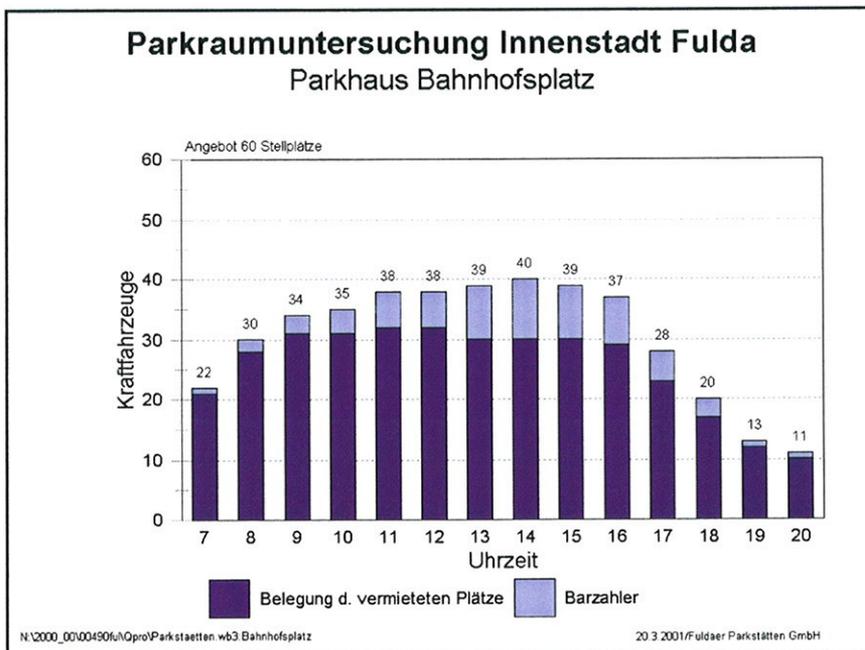
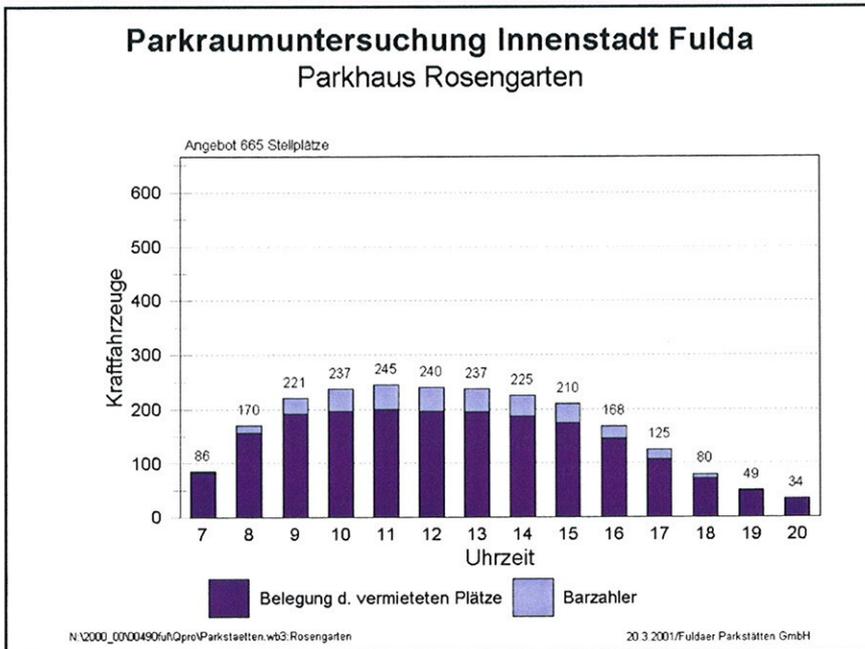


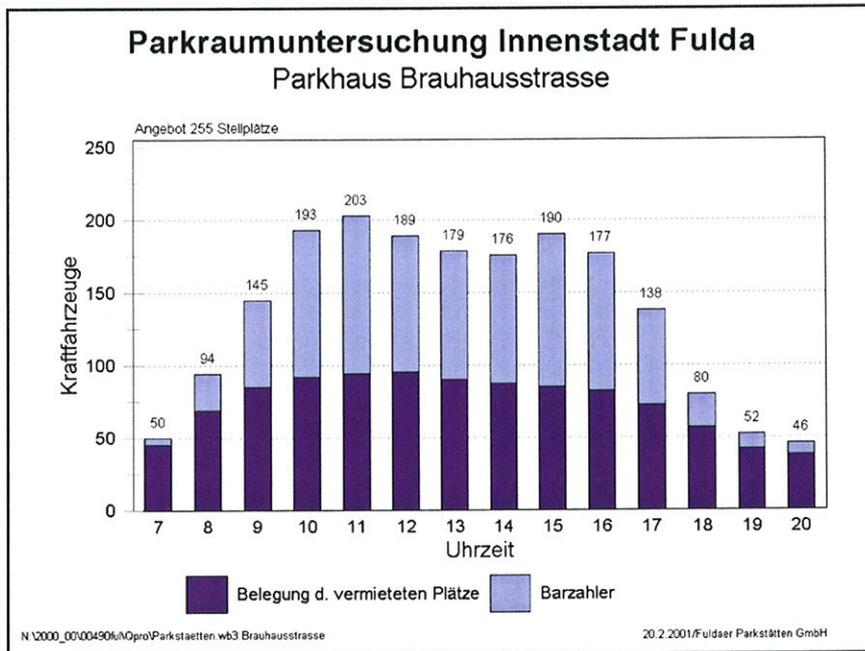




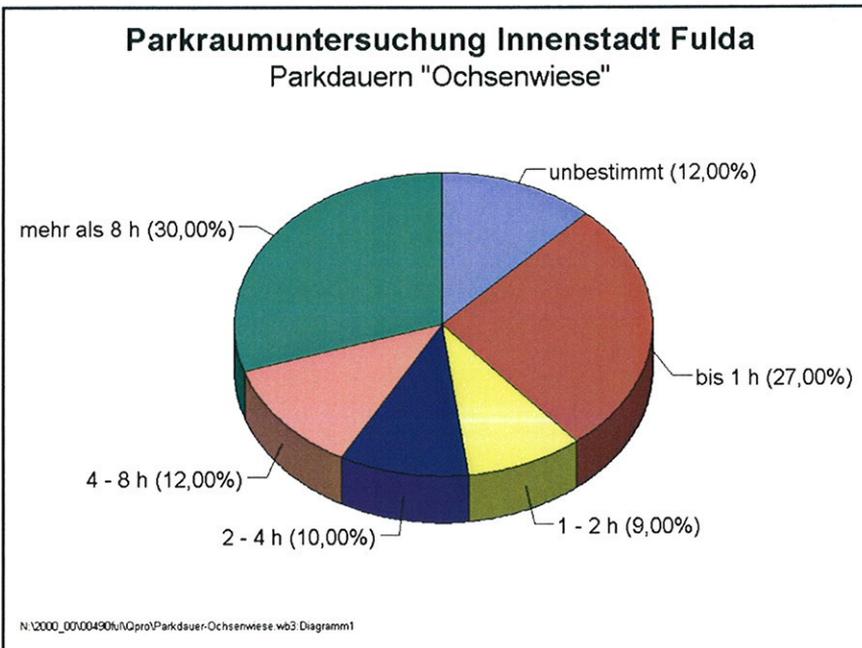
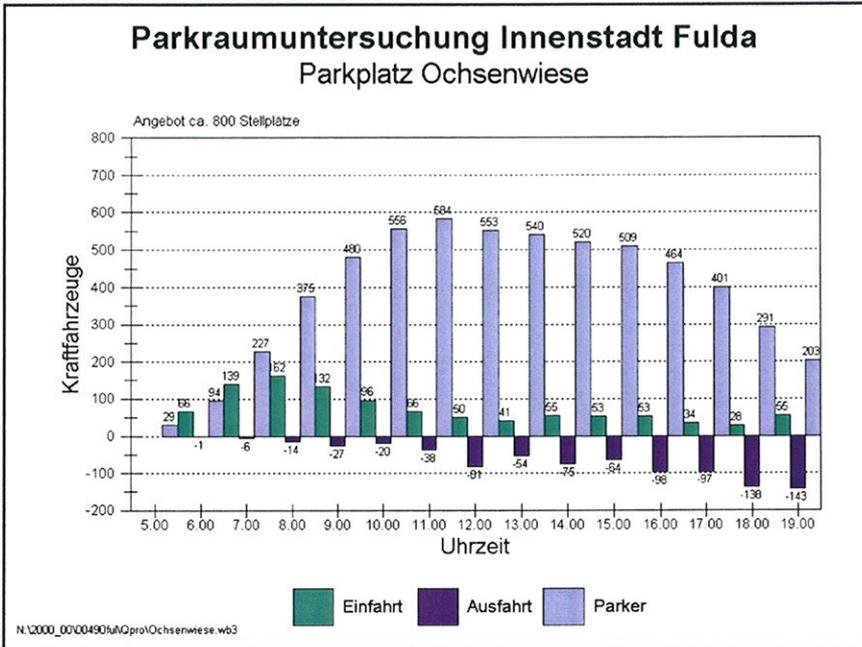








Parkplatz Ochsenwiese



# Parkdauererhebung

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; font-size: 2em; font-weight: bold;">P</div>		Parkdauererhebung in: _____															
Spalte 2: Regelung/Berechtigung 0 keine Regelung 1 nur berechtigte Personenzonen z.B. Anwohner (A) 2 Parkstraße (mit Hochstraßenparkplatz) (mit Ende) z.B. 250f 9.18 Uhr 3 Parkuhr (Höchstparkdauer, Beginn u. Ende mit Tarif) 4 Parkuhrautomat (Höchstparkdauer, Beginn u. Ende mit Tarif) 5 engschichtliches Halverbot 6 absolutes Halverbot		Datum: _____ Zähler/in: _____ Straße: _____ Abschnitt von: _____ Straßenseite: _____															
Merk- punkt 1	Rege- lung 2	Ud- Nr. 3	Nacht	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	
		1															
		2															
		3															
		4															
		5															
		6															
		7															
		8															
		9															
		10															
		11															
		12															
		13															
		14															
		15															
		16															
		17															
		18															
		19															
		20															
		21															
		22															

FÜR JEDEN STRASSENABSCHNITT/PLATZ NEUES BLATT BEGINNEN!!!

COPY 05/01-01/10/10



## Verträglichkeitsanalyse

Straße	Abschnitt	Fußgänger- längsverkehr	Fahrbahn- überquerung	Radverkehr	Summe
Abtstor	Am Hopfengarten - Wilhelmstraße	2	3	2	7
Adenauerstraße	Wiener Straße - Einhardstraße	0	1	0	1
Amand-Ney-Straße	Leipziger Straße - Magdeburger Straße	0	2	2	4
Am Bahnhof	Bahnhofsvorplatz	0	0	2	2
Am Bahnhof	Nikolausstraße - Am Schützenhaus	0	1	0	1
Am Bahnhof	Am Schützenhaus - Petersberger Straße	0	1	0	3
Am Engelbach	Bronnzeller Straße - Ortsende	1	1	0	2
Am Hopfengarten	Königstraße - Am Rosengarten	0	2	2	4
Am Kleegarten	Petersberger Straße - Am Jagdstein	0	2	2	4
Am Kleegarten	Am Jagdstein - Michael-Henkel-Straße	0	2	2	4
Am Rosengarten	Bardostraße - Am Hopfengarten	0	4	2	6
An St. Johann	Petersberger Straße - Pacelli-Allee	0	1	0	1
Bachrainer Straße	Ortseingang - Hoheniohestraße	0	0	2	2
Bahnhofstraße	Heinrichstraße - Rabanusstraße	0	0	0	0
Brauhausstraße	Ohmstraße - Rangstraße	2	1	0	3
Bronnzeller Straße	Ortseingang - Ziegeler Straße	0	3	2	5
Bronnzeller Straße	Ziegeler Straße - Am Röhlingsberg	0	3	2	5
Chattenstraße	Engelhelmstraße - Florenberger Straße	0	2	2	4
Dalbergstraße	Lindenstraße - Florengasse	0	4	4	8
Dalbergstraße	Florengasse - Brauhausstraße	0	4	2	6
Dr.-Dietz-Straße	Pacelli-Allee - Petersberger Straße	0	3	0,5	3,5
Dr.-Dietz-Straße	Petersberger Straße - Stadtgrenze	0	4	4	8

Edelzeller Straße	Mainstraße - Mehler Straße	0	0	0	0
Eichhornstraße	Wegastraße - Ortsende	0	1	0	1
Einhardstraße	Straßburger Straße - Wiener Straße	0	1	0	1
Engelhelmer Straße	Ortseingang - Keltenstraße	0	2	2	4
Florenberger Straße	Chattenstraße - Ortsende	0	2	2	4
Frankfurter Straße	Bardostraße - Mainstraße	0	4	0	4
Frankfurter Straße	Mainstraße - Am Zollhaus	0	4	4	8
Friedrichstraße	Schlossstraße - Ohmstraße	2	0	0	2
Fuchsstraße	Ortseingang - Mercurstraße	3	1	0	4
Fuldaer Weg	Ortseingang - Schlitzer Straße	0	4	2	6
Gerhard-Hauptmann- Straße	Brückenstraße - Straßburger Straße	2	1	0	3
Goerdeler Straße	Petersberger Straße - Magdeburger Straße	0	1	0	1
Goethestraße	Petersberger Straße - Künzeller Straße	2	4	2	8
Haimbache Straße	Black-Horse-Straße - Maberzeller Straße	0	3	4	7
Heidelsteinstraße	Ortseingang - Kreuzbergstraße	0	3	1,5	4,5
Heidelsteinstraße	Kreuzbergstraße - Künzeller Straße	0	3	2	5
Heinichstraße	Künzeller Straße - Petersberger Straße	0	2	1	3
Heinichstraße	Petersberger Straße - Am Schützenhaus	1	2	1	4
Heinrichstraße	Am Schützenhaus - Nikolausstraße	1	2	1	4
Heinrichstraße	Nikolausstraße - Heinrich-von-Bibra-Platz	2	2	1	5
Heinrich-von-Bibra- Platz	Lindenstraße - Kurfürstenstraße	0	4	4	8
Hohenlohestraße	Keltenstraße - Ortsende	0	2	2	4
Horaser Weg	Weimarer Straße - Schlitzer Straße	0	2	2	4
Johannesberger Straße		0	2	2	4

Johannes-Dyba-Allee	Wilhelmstraße - Pauluspromenade	2	1	4	7
Johannes-Nehring- Straße	Ortseingang - Robert-Kronfeld-Straße	2	2	2	6
Johannes-Nehring- Straße	Robert-Kronfeld-Straße - Sickelser Straße	0	2	2	4
Kämmerzeller Straße	Ortsdurchfahrt Käm- merzell	0	4	4	8
Keltenstraße	Ortseingang - Hohenlohestraße	0	0	2	2
König-Konrad-Straße	Niesiger Straße - Wiener Straße	0	1	0	1
Königstraße	Löherstraße - Am Hopfengarten	3	0	0	3
Kohlhäuser Straße	Frankfurter Straße - Christian-Wirth-Straße	0	1	0	1
Kohlhäuser Straße	Mainstraße - Christian.Wirth-Straße	0	1	0	1
Kreuzbergstraße	Heidelsteinstraße - Künzeller Straße	0	3	1	4
Kronhofstraße	Abtstor - Langebrückstraße	2	2	2	6
Künzeller Straße	Heidelsteinstraße - Kreuzbergstraße	0	4	4	8
Künzeller Straße	Florengasse - Goethestraße	3	2	2	7
Künzeller Straße	Heidelsteinstraße - Goethestraße	0	4	4	8
Kurfürstenstraße	Heinrich-von-Bibra-Platz - Leipziger Straße	0	4	4	8
Kurfürstenstraße	Heinrich-von-Bibra-Platz - Sturmiusstraße	3	2	3	8
Kurfürstenstraße	Sturmiusstraße - Bahnhof	2	2	0	4
Langebrückenstraße	Kronhofstraße - Weimarer Straße	1	2	2	5
Lehnerzer Straße	Leipziger Straße - Ortsende	0	0	4	4
Leipziger Straße	Kurfürstenstraße - Parkstraße	0	4	0	4
Leipziger Straße	Parkstraße - Pauluspromenade	1	4	1	6
Leipziger Straße	Kurfürstenstraße - Amand-Ney-Straße	0	4	3	7
Leipziger Straße	Amand-Ney-Straße - Berliner Straße	1	4	4	9

Leipziger Straße	Ortsdurchfahrt Lehnerz	0	4	4	8
Lindenstraße	Schlossstraße - Nikolausstraße	2	3	1	6
Lindenstraße	Nikolausstraße - Rhönstraße	1	3	1	5
Lindenstraße	Rhünstraße - Petersberger Straße	0	3	2	5
Löher Straße	Bardostraße - Königstraße	1	0	0	1
Mabertzeller Straße	Langebrückenstraße - Ortsende	0	4	0	4
Mackenrodtstraße	Gneisenaustraße - Leipziger Straße	0	3	4	7
Magdeburger Straße	Akazienweg - Pappelweg	0	3	1,5	4,5
Magdeburger Straße	Kurfürstenstraße - Esperantostraße	0	3	0	3
Magdeburger Straße	Esperantostraße - Zieherer Weg	0	3	2	5
Magdeburger Straße	Zieherer Weg - Akazienweg	0	4	4	8
Mainstraße	Frankfurter Straße - Weichselstraße	0	3	2	5
Merkurstraße	Saturnstraße - Ortsende	0	1	4	5
Michael-Henkel-Straße	Künzeller Straße - Am Kleegarten	0	4	4	8
Michael-Henkel-Straße	Am Kleegarten - Berliner Straße	0	2	2	4
Niesiger Straße	Ortseingang - Gerloser Weg	0	3	2	5
Niesiger Straße	Schlitzer Straße - Mackenrodtstraße	0	4	4	8
Niesiger Straße	Gerloser Wege - Mackenrodtstraße	0	4	4	8
Nikolausstraße	Am Bahnhof - Lindenstraße	0	0	0	0
Pacelli-Allee	Berliner Straße - Schillerstraße	0	3	1,5	4,5
Pacelli-Allee	Schillerstraße - An St. Johann	0	3	1	4
Pacelli-Allee	An St. Johann - Stadtgrenze	0	3	2	5
Pappelweg	Berliner Straße - Magdeburger Straße	0	2	2	4
Pauluspromenade	Schlossstraße - Johannes-Dyba-Allee	0	4	4	8

Pauluspromenade	Johannes-Dyba-Allee - Paulustor	0	3	0	3
Pauluspromenade	Paulustor - Leipziger Straße	0	3	2	5
Petersberger Straße	Heinrichstraße - Am Bahnhof	1	4	4	9
Petersberger Straße	Lindenstraße - Heinrichstraße	0	4	4	8
Petersberger Straße	Am Bahnhof - Am Kleegarten	1	4	4	9
Petersberger Straße	Am Kleearten - Berliner Straße	0	4	4	8
Petersberger Straße	Berliner Straße - Stadtgrenze	0	4	4	8
Petersgasse	Rabanusstraße - Lindenstraße	2	0	0	2
Rabanusstraße	Bahnhofstraße - Schiossstraße	1	3	1	5
Rabanusstraße	Bahnhofstraße - Petersgasse	2	1	0	3
Rabanusstraße	Petersgasse - Dalbergstraße	2	1	0	3
Rangstraße	Brauhausstraße - Von-Schildeck-Straße	0	4	3	7
Rangstraße	Von-Schildeck-Straße - Martin-Luther-Platz	1	2	2	5
Rangstraße	Martin-Luther-Platz - Mainstraße	0	2	2	4
Rhönstraße	Lindenstraße - Heinrichstraße	1	0	0	1
Rhönstraße	Heinrichstraße - Am Bahnhof	0	0	0	0
Rittlehnstraße	Am Ried - Ortsende	1	2	1	4
Saturnstraße	Wegastraße - Ortsende	0	3	2	5
Schlitzer Straße	Straßburger Straße - Fuldaer Weg	0	4	4	8
Schlitzer Straße	Fuldaer Weg - Niesiger Straße	0	4	2,5	6,5
Schlitzer Straße	Horaser Weg - Niesiger Straße	0	2	2	4
Schlossstraße	Rabanusstraße - Friedrichstraße	1	4	4	9
Schlossstraße	Rabanusstraße - Lindenstraße	1	4	4	9
Sickelser Straße	westf. Ortseingang - Wolf-Hirth-Straße	0	1	0	1

Steinauer Straße	Am Rabenstein - Leipziger Straße	1	3	2	6
Straßburger Straße	Einhardstraße - Schlitzer Straße	0	1	0	1
Sturmiusstraße	Lindenstraße - Rabanusstraße	0	0	0	0
Sturmiusstraße	Heinrichstraße - Lindenstraße	0	1	0	1
Von-Mengersen- Straße	Agricolastraße - Johannesberger Straße	2	1	0	3
Von-Schildeck-Straße	Frankfurter Straße - Rangstraße				z.Zt. Baustelle
Von-Schildeck-Straße	Rangstraße - Florengasse	2	2	2	6
Von-Schleiffraß-Straße	König-Konrad-Straße - Straßburger Straße	1	1	0	2
Von-Stauffenberg- Straße	Goerdeler Straße - Berliner Straße	0	2	2	4
Wegastraße	Ortseingang - Saturnstraße	0	1	4	5
Wiener Straße	Niesiger Straße - König-Konrad-Straße	0	3	1	4
Wilhelmstraße	Abtstor - Johannes-Dyba-Allee	2	4	4	10
Wörthstraße	Am Waldschlösschen - Tannenbergsstraße	0	4	3	7
Wörthstraße	Tannenbergsstraße - Leipziger Straße	0	4	3	7
Wörthstraße	Magdeburger Straße - Am Waldschlösschen	0	1	4	5
Wolf-Hirth-Straße	Ortseingang - Sickelser Straße	0	3	2	5
Zeller Straße	Ortsdurchfahrt Zell	2	1	4	7
Zieherser Weg	Magdeburger Straße - Petersberger Straße	0	4	4	8
Zirkenbacher Straße	Ortsdurchfahrt Zirken- bach	0	1	4	5