

Maßnahmensteckbriefe



Maßnahmennummer: Maßnahmentitel
Handlungsfeld

Zusammenfassung
Einleitender Text mit Kurzbeschreibung der Problemlage und des Maßnahmenansatzes.

Beschreibung
Beschreibender Text zur jeweiligen Maßnahme

Bausteine
Detaillierte Erklärung der Maßnahme und deren Bestandteile

Nächste(r) Schritt(e)
Kurzfristige und erste Schritte, die welche die Maßnahmenimplementierung einleiten

Klima- und umweltfreundliche Mobilität
Starker Mobilitätsverbund
Sichere und attraktive Mobilität für alle

Fulda als Zentrum der Region sowie als Kongress-, Kultur- und Bildungsstadt
Integrierte und kooperative Planung
Lebenswerte Stadträume in Fulda

Priorisierung (Lampen- und Schlüssel-Symbol)

Zeitraumen (Uhr-Symbole) Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial (Schwarze Blöcke)

Kosten (Euro-Symbole)

Akteure
Die maßgeblich einzubindenden Akteure

Schnittstellen und Bezugspunkte
Schnittstellen zu anderen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans oder anderen Planwerken (M-Symbol)

Anwendungsbeispiele
Mögliche Verortungen und Anwendungsbeispiele von der jeweiligen Maßnahmen

- Zuordnung der Maßnahme zu den jeweiligen tangierten Zielfeldern
- Schlüsselprojekt
- Priorisierung der Maßnahme von *niedrig* (eine Lampe) über *mittel bis hoch* (drei Lampen)
- Zeitraumen der Umsetzung: *kurzfristig* (2018-2022), *mittelfristig* (bis 2028), *langfristig* (bis 2035) sowie *Daueraufgabe*
- Qualitative Einschätzung zu CO₂-Einsparpotenzialen (0 schwarze Blöcke = gar nicht bis kaum, 1 = gering, 2 = mittel, 3 = hoch)
- Kostenschätzung:
 €€€€€ - Keine Kosten
 €€€€€ - bis ca. 100.000
 €€€€€ - bis ca. 500.000
 €€€€€ - bis ca. 1.000.000
 €€€€€ - bis ca. 5.000.000
 €€€€€ - über 5.000.000

Erläuterung Steckbriefaufbau

Bezug zum Masterplan Green City

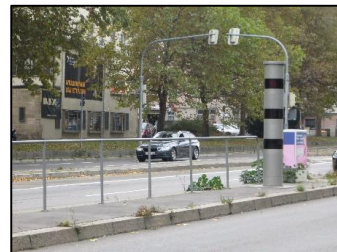


7.1: Sichere Mobilität

Sichere Mobilität ist ein übergeordneter Anspruch in der Mobilitäts- und Verkehrsplanung. Im Vordergrund und als Maßstab steht dabei die Verkehrssicherheit der *schwächeren* Verkehrsteilnehmenden. Damit sind vordergründig Kinder, Jugendliche und ältere Personen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gemeint. Angesichts des demographischen Wandels ist in den nächsten Jahren von einem deutlichen Zuwachs der beiden letztgenannten Gruppen auszugehen.

Städte und Kommunen haben im Themenfeld Verkehrssicherheit einen großen Aufgabenbereich. **Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit** hat dabei den Ansatz, themen- und ämterübergreifend Verkehrssicherheitsarbeit zu betreiben. Dabei gehört die personelle Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung ebenso dazu wie die Organisation eines Netzwerkes zur Verkehrssicherheitsarbeit. Die Stadt Fulda soll dabei koordinierend verschiedene bestehende und neue Impulse geben und ausweiten – dies kann nur in der Voraussetzung bestehen, dass die Arbeit auch mit zusätzlichen Personal unterfüttert wird. Für den Bereich **Sichere Mobilität** sollte die personelle Aufstockung auch eine federführende Koordinierungsstelle in der Verwaltung in Betracht ziehen. Neben übergreifender Arbeit und Aufklärung liegt ebenfalls die **Verkehrsüberwachung** (Geschwindigkeiten, zugeparkte Gehwege, etc.) im Aufgabenbereich der Stadt.

Sichere Mobilität ist aber gleichzeitig auch Grundvoraussetzung, dass Personen eigenständig mobil sind. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass Straßenräume so aufgeteilt werden, dass Raum für Zufußgehende und Radfahrende geschaffen sind. Von besonderer Wichtigkeit ist dies bei der Betrachtung von Schulwegen und dem Umfeld von Schulen und Kitas. **Sichere Schulwege und sichere Schul- und Kitaumfelder** sind Grundlage dafür, dass Kinder schon möglichst früh mit dem Verkehr und eigenständiger Mobilität sozialisiert werden. Mittels Schulwegplänen können sichere Schulwege konzipiert, Gefahrenstellen identifiziert und abgebaut sowie mögliche Lücken im Netz (etwa durch Querungen) geschlossen werden. Unterstützt werden diese infrastrukturellen Maßnahmen durch reduzierte Geschwindigkeiten in diesen sensiblen Umfeldern sowie durch Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements. Die Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit sollte insbesondere in sensiblen Bereichen (neben Schulen und Kindertagesstätten auch beispielsweise an und entlang von Senioreneinrichtungen) kontinuierlich überprüft und überwacht werden. Die Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung durch die Gebietskörperschaften und die Polizei erwirken mittel- und langfristig die Senkung der Unfälle durch Lerneffekte bei den Verkehrsteilnehmenden.



7.1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit

HANDLUNGSFELD SICHERE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Verkehrssicherheitsarbeit benötigt einen ganzheitlichen und integrierten Ansatz. Dies bedeutet, dass sich nicht auf einzelne Aktionen oder Themen beschränkt werden darf, sondern eine umfassende Auseinandersetzung mit allen Verkehrsarten, Unfallkonstellationen und Verkehrssystemen stattfinden muss.

Beschreibung

Neben den klassischen Konzepten wie polizeiliche Unfallbearbeitung, Überwachung und Präventionsarbeit sowie Verkehrserziehung und Fahrausbildung sind sämtliche Aspekte des Unfall- und Verkehrsgeschehens und des Verkehrsverhaltens zu berücksichtigen und in eine Strategie zu integrieren.

Hierzu gehören beispielsweise die strategische Verkehrsplanung der Stadt, die Erreichbarkeiten von Wohngebieten, Arbeitsplätzen sowie Einkaufs-, Bildungs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, aber auch das Image und die Attraktivität des Umweltverbunds. Die Stadtverwaltung Fulda kann dabei Initiatorin eines *Netzwerks Verkehrssicherheit* werden, das inhaltlich und organisatorisch über die vorgeschriebenen Unfallkommissionen und Verkehrsschauen hinausgeht.

Mögliche Ziele und Aspekte eines solchen Netzwerks sind:

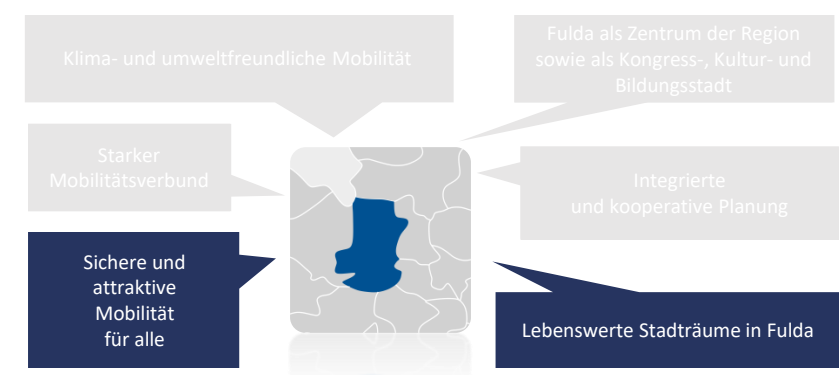
- Vernetzung und Selbstverpflichtung aller relevanten Akteure in Fulda zu einer gemeinsamen Zielsetzung und Zusammenarbeit im Thema Verkehrssicherheit und sichere Mobilität
- Eine öffentlichkeitswirksame Sitzung pro Jahr, möglichst der Leitungsebene, um die Bedeutung des Themas zu betonen und in die einzelnen Institutionen zu transportieren
- Vereinbarung von konkreten Zielen und Kontrolle zur Zielerreichung
- Bildung von Arbeitsgruppen zu einzelnen konkreten Aufgabenstellungen mit befristeter Laufzeit und Reportagepflicht

Bausteine

Personelle Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung

Qualifizierung einer Stelle für Verkehrssicherheit; Fortbildung einer Kraft zum Verkehrssicherheitsauditor/ggf. in Kooperation mit HessenMobil zur Ergänzung der dortigen Unfallkommission. Ebenfalls Implementierung einer Arbeitsgruppe zur laufenden Verkehrssicherheitsarbeit innerhalb der Stadtverwaltung

- Verkehrssicherheits-Kommission
Organisation des *Netzwerks Verkehrssicherheit*, Durchführung von Sicherheitsaudits, Unterstützung und Mitwirkung in der Unfallkommission, Öffentlichkeitsarbeit.
- Durchführung von Sicherheitsaudits
interne Sicherheitsaudits, insbesondere bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben mit hohen Nutzungsansprüchen aller Verkehrsarten.
- Verkehrssicherheitsbericht
Erstellung eines regelmäßigen, standardisierten Verkehrssicherheitsberichts (z.B. jährlich oder alle 3 Jahre) als Basis für die weitere strategische Konzeption der Verkehrssicherheitsarbeit sowie als Bestandteil der Evaluation des VEP
- Laufende Nutzung der Unfalldaten
Nutzung der Unfalldaten im „Alltagsgeschäft“ der Verkehrs- und Straßenplanung sowie der Straßenverkehrsbehörde; ggf. Einrichtung einer standardisierten Schnittstelle für eine regelmäßige Übergabe aller relevanten Unfalldaten als Voraussetzung
- Informationsoffensive
Ausbau der Informationsangebote (Veranstaltungen, Pressearbeit, Flyer), z.B. „Warum ist Tempo 30 auf einigen Straßen so wichtig?“
- Zielgruppenarbeit
Entwicklung speziell zugeschnittener Informationsangebote und Durchführung von Aktionen für bestimmte Zielgruppen



Priorisierung



Zeitrahmen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Polizeipräsidium Osthessen, Vereine und Verkehrsverbände (ADFC, ADAC, VCD), HessenMobil, Landesverkehrswacht Hessen

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.1.2 Sichere Schulwege sowie Schul- und Kitaaufelder
- 7.1.3 Verkehrsüberwachung
- 7.5.2 Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit

Nächster Schritt

Benennung und Fortbildung eines Verkehrssicherheitsauditors und Initiierung eines *Netzwerks Verkehrssicherheit*

7.1.2 Sichere Schul- und Kitaurmfelder

HANDLUNGSFELD SICHERE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Riskante Wendemanöver und verbotswidriges Parken sind ein tägliches Problem im Umfeld vieler Kindertagesstätten und Schulen. Durch ein Zusammenspiel aus *weichen* und *harten* Maßnahmen kann aktiv am sicheren Kita-/Schulumfeld gearbeitet werden.

Beschreibung

Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten ist ein aktuell vieldiskutiertes Thema, da sowohl Schulen als auch Kindertagesstätten in den vergangenen Jahren erhebliche negative Auswirkungen eines zunehmenden Bring- und Abholverkehrs per Pkw verzeichnen. Zu bestimmten Zeiten führt der Verkehr vor vielen Einrichtungen zu teils chaotischen Zuständen, woraus gefährliche Situationen für Kinder und Jugendliche entstehen. Eltern, die das Umfeld der Einrichtungen als zu gefährlich empfinden, bringen ihre Kinder mit dem Auto und setzen die Spirale dieser Entwicklung fort.

Die eigenständige Bewältigung des Weges seitens der Schüler zur Schule würde dazu beitragen, dass die Situation vor vielen Schulen entspannter ist. Grundlage dafür sind Schulwegpläne, die vielerorts schon existieren, häufig jedoch veraltet sind und sich eher an Gefahrenpunkten orientieren als an attraktiv begehbaren Wegen seitens der Kinder.

Elementar ist hierbei, dass sowohl die Konzeptionen der Schulwegpläne als auch die Maßnahmen zur Sicherung des Schul- und auch Kitaurmfelds in Kooperation mit den Betroffenen erarbeitet werden – den Eltern und Kindern.

Frage 1: Wie alt ist Ihr Kind und in welche Klasse geht es? Mein Kind ist _____ Jahre alt und geht in die _____ Klasse

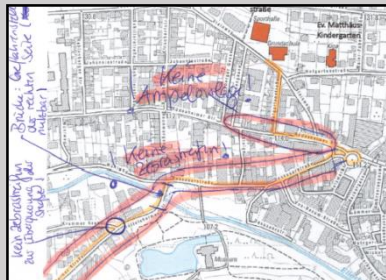
Frage 2: Aus welchem Ortsteil oder Ort kommen Sie und Ihr Kind? (Beispiel: Weinsheim, Partner (Ortsteil, etc.))

Frage 3: Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der jeweiligen Fahrweise in der Regel zur Schule?

Wenn Ihr Kind dabei begleitet wird, können Sie dazu schreiben, wer es begleitet (Partnername, ein andere Kinder oder andere Erwachsene)

Frage 4: Hält Ihr Kind auf dem Weg zur Schule begleitet wird, was sind die Gründe hierfür?

Frage 5: Hält Sie das Schulweg Ihres Kindes für sicher?

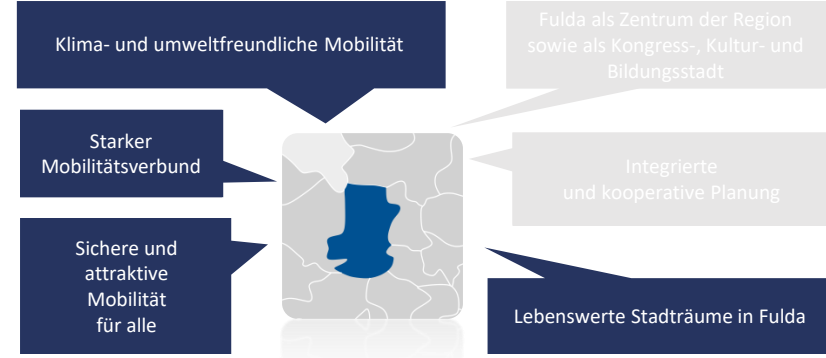


Bausteine

- Vernetzung der städtischen Verkehrssicherheitsarbeit mit Schulen
- Städtische Unterstützung bei der Erstellung von Schulwegplänen und Weiterentwicklung zu Kinderstadt(teil-)plänen
- Planung und Errichtung etwaiger neuer Schulen und Kitas in integrierten Lagen mit einer guten Fuß- und Radverkehrsanbindung sowie ÖPNV-Anbindung
- Priorisierung von Verbesserungen der Infrastruktur und Verkehrsregelung auf typischen Wegebeziehungen von Kindern und Jugendlichen
- Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung: Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projektstage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperationen mit Verkehrsverbänden (z.B. ADAC, ADFC, VCD, Verkehrswacht)
- Reduzierung und Organisation der Elternbringverkehre: Ausweisung von Elternhaltestellen in einiger Entfernung zu den Schulen (ca. 200 m) in Verbindung mit einer konsequenten Freihaltung des unmittelbaren Schulumfelds von Hol- und Bringverkehren
- Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus oder Cycle Train zur Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen in Begleitung durch Eltern oder ältere Mitschüler, Einrichtung entsprechender „Haltestellen“/Treffpunkte

Nächste(r) Schritt(e)

- Zunächst geht es darum, Meinungen, Bedarfe und Gefahren aufzunehmen. Dabei bietet es sich an, an allen Schulen und Kindertagesstätten eine Elternbefragung durchzuführen, in der Fragen zum Umfeld der Einrichtungen und zum Kita-/Schulweg gestellt werden. Mitunter könnten Eltern auch selber den Weg zur Kita oder den Weg der Schulkinder skizzieren und markante Punkte einzeichnen. Eine Schule sollte dabei Modellschule werden, wo die Ansätze ausprobiert werden können, um möglicherweise weitere Schulen zu animieren.



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, Schulen, Kitas, Vereine und Verkehrsverbände, Landesverkehrswacht Hessen, Polizei

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
- 7.1.3 Verkehrsüberwachung
- 7.5.1 Mobilitätsmanagement
- 7.5.2 Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit

Anwendungsbeispiele

Grundsätzlich ist jede Schule/Kita Adressat von Verkehrssicherheitsarbeit. Besonders betroffen sind hierbei jedoch die (Schul-)Standorte in den verdichteten Räumen im Stadtgebiet, v.a. östlich Bahnhof, südliche Innenstadt.

7.1.3 Verkehrsüberwachung (fließender und ruhender Verkehr)

HANDLUNGSFELD SICHERE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Neben öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen ist auch die alltägliche Information und Überwachung von Bedeutung. Nur wer die Verkehrsregelungen und den Sinn der Maßnahmen zur Verkehrssicherheit versteht, wird sie auch umsetzen und in die eigenen Verhaltensweisen aufnehmen. Zur Information und Durchsetzung zählen letztendlich aber auch das Wissen und die Erfahrung möglicher Konsequenzen und Strafen bei Nichtbeachtung.

Beschreibung

Neben der Verkehrsüberwachung durch die Polizei ist auch die städtische Verkehrsüberwachung durch die Straßenverkehrsbehörde für die Verkehrssicherheitsarbeit relevant. Diese umfasst die Überwachung des ruhenden Verkehrs sowie die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung des fließenden Verkehrs. Als Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist daher auch die städtische Verkehrsüberwachung weiter zu qualifizieren und auszubauen.

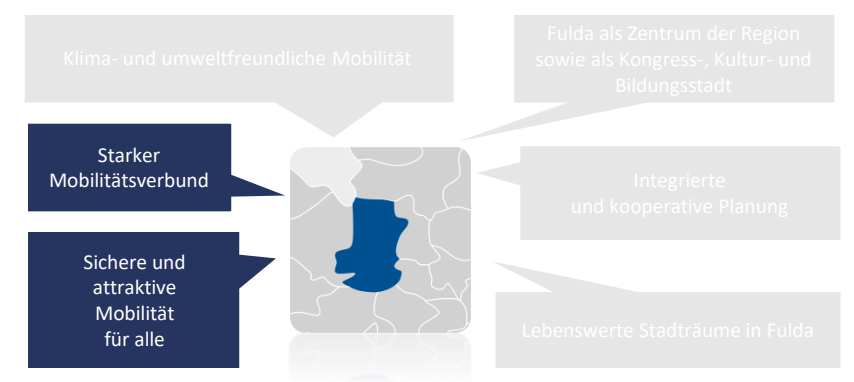


Bausteine

- Weitere Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
Regelmäßige, z.B. jährliche Fortbildungen speziell im Hinblick auf Verkehrssicherheitsaspekte (wie bspw. Bedeutung von Sichtdreiecken) und aktuelle Problemstellungen (z.B. Blockieren von Parkplätzen für E-Fahrzeuge)

Bausteine

- Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen (Dialog-Displays)
Dialogdisplays haben nachweislich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und führen zu einer besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Dies gilt insbesondere, wenn ein korrektes Verhalten durch eine entsprechend positive Rückmeldung „belohnt“ wird. Darüber hinaus liefern die meisten Geschwindigkeitsanzeiger als „Nebenprodukt“ statistische Daten zu Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten. Die Stadt Fulda sollte daher ihren Bestand von Dialog-Display erweitern.
- Ausbau der Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung
Da überhöhte Geschwindigkeiten sowie Rotlichtverstöße relevante Unfallursachen insbesondere auch bei Unfällen mit schwerwiegenden Folgen darstellen, sollte die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung weiter ausgebaut werden.
- Umsetzen von Falschparkern
Das Umsetzen von grob verkehrswidrig bzw. verkehrsgefährdend abgestellten Fahrzeugen stellt einen wichtigen Baustein bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs dar. Zum einen werden erkannte Gefahrensituationen auch unmittelbar beseitigt. Darüber hinaus hat das Umsetzen aber auch eine deutliche verkehrserzieherische Wirkung dahingehend, dass grobes Fehlverhalten nicht toleriert wird und für den Täter mit deutlichen Konsequenzen verbunden ist, die über das anonyme Bezahlen eines Ordnungsgeldes hinausgehen.
- Durchführung von Schwerpunkt-Aktionen beim Falschparken
Es könnten spezielle Aktionen durchgeführt werden (z.B. Falschparken auf Geh- und Radwegen, Falschparken in Überquerungsbereichen). Je nach Situation kann ein mehrstufiges Verfahren eingesetzt werden: 1. Verteilen von Flyern - Hinweis auf Fehlverhalten; 2. Weitergehende Maßnahmen, z.B. Verwarnungen; 3. Umsetzen / Abschleppen. Grundsätzlich bietet sich die laufende Auswertung von Rückmeldungen aus der Bevölkerung und anderen Plattformen (www.wegeheld.org) an.



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, Polizei

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
- 7.1.2 Sichere Schulwege sowie Schul- und Kitaumfelder
- 7.6.4 Multifunktionale und stadtverträgliche Straßenräume

Anwendungsbeispiele

Grundsätzlich sollte die Verkehrsüberwachung auf dem gesamten Stadtgebiet von Fulda stattfinden. Schwerpunkte sollten im Umfeld von sensiblen Einrichtungen (Schulen, Kitas, Alteneinrichtungen etc.), an Unfallhäufungsstellen sowie in der Innenstadt gesetzt werden. Vor allem dort, wo zuletzt Geschwindigkeitsreduzierungen entstanden sind.



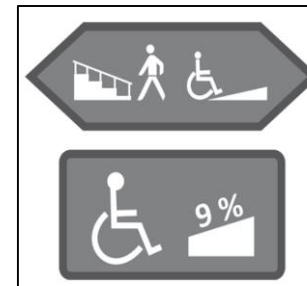
7.2: Aktive und selbstständige Mobilität

Aktive Mobilität – ob mit dem Rad oder zu Fuß – macht Städte erlebbar und ist mit Spaß und Förderung der eigenen Gesundheit verbunden. Zu Fuß gehen ist gleichzeitig die natürlichste und elementarste Art der Fortbewegung und sichert für viele Gruppen eine selbstständige Mobilität – vor allem auf Ebene des eigenen Quartiers. Da in der Regel eher kürzere Wege zu Fuß zurückgelegt werden, kann der Fußverkehr – ebenso wie der Radverkehr - direkt von der Stadt Fulda beeinflusst werden, denn für die Stadt ist der Fußverkehr sehr bedeutsam: Dort, wo zu Fuß gegangen wird, herrscht Belebtheit und es entstehen Verweilqualitäten. Davon profitieren nicht zuletzt die Gastronomie und der Einzelhandel. Dies geschieht bei vergleichsweise geringen Kosten und einem geringen Flächenbedarf.

Der Radverkehr steht seit längerem im Fokus und wird auch in Fulda schon aktiv angegangen. Um die Ansätze im Radverkehr weiterzuentwickeln, ist es Bestandteil des Handlungskonzepts des VEPs, die **Qualitätsoffensive im Radverkehr** voranzutreiben und dabei vor allem die **Weiterentwicklung des Wegenetzes** sowie die **Abstellanlagen** als Themen zu platzieren, um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern und gleichzeitig gute Voraussetzungen für den Umstieg aufs Rad zu entwickeln. Dies bereitet Fulda auf die angestrebte, steigende Anzahl von Radfahrern vor.

Ebenso hat das steigende Interesse und die zunehmende Förderung des Radverkehrs positive Effekte für den Fußverkehr. Denn das Abschaffen der gemeinsamen Führung in engen Seitenräumen schafft Bewegungsräume für das Zuzußgehen, denn auch der Fußverkehr erlebt aktuell eine Renaissance und wird auch im Zusammenhang der klimafreundlichen Mobilität als Basismobilität wiederbelebt. Förderung der Basis- und Nahmobilität ermöglicht durch eine barrierefreie Gestaltung zudem Inklusion wie keine andere Verkehrsart. Daher ist die **Barrierefreiheit im öffentlichen Raum** wichtiger Baustein des Handlungskonzepts. Gleichmaßen ermöglicht auch die **Barrierefreiheit im ÖPNV** die selbstständige Mobilität innerhalb Fuldas.

Neben der Steigerung der **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum** und der **Schaffung vitaler Stadt(teil)plätze** geht es bei der Förderung der aktiven und selbstständigen Mobilität auch darum, durch den **Abbau von Zäsuren im öffentlichen Raum** physische und psychische Barrieren zu minimieren. Darin enthalten ist gleichermaßen die sichere Überwindung anderer Verkehrswege (v.a. Hauptverkehrsstraßen und Bahntrassen) sowie der Abbau von Angsträumen in der Stadt.



7.2.1 Qualitätsoffensive im Radverkehr: Weiterentwicklung Wegenetz

HANDLUNGSFELD AKTIVE UND SELBSTSTÄNDIGE MOBILITÄT

Zusammenfassung

In Fulda liegt mit dem Radverkehrskonzept ein Leitfaden für die zukunftsfähige Gestaltung des Radverkehrs vor. Begonnene Ansätze sollen weitergeführt werden und laufend auf dem neuesten Erkenntnisstand gehalten werden. Das 2009 fortgeschriebene Radverkehrskonzept befindet sich aktuell in der Umsetzungsphase und wird durch diesen Verkehrsentwicklungsplan weiter vorangetrieben.

Beschreibung

Das 2009 zum ersten Mal fortgeschriebene Radverkehrskonzept formuliert Grundsätze, an denen sich die Rad- und Planungskultur in Fulda orientieren sollte. Diese Oberthemen sind:

- Höhere Verkehrssicherheit,
- direktere und durchgängige Streckenführungen,
- höhere Erschließungsqualität der Routen und Verknüpfung zwischen den Routen,
- Verlauf der Radrouten durch ein attraktives städtebauliches Umfeld, jedoch dennoch über möglichst verkehrsarme Straßen
- Fahrkomfort (Belagsqualität, Hindernisfreiheit, kurze Wartezeiten an Querungsstellen),
- Eine möglichst steigungsarme Radführung,
- Beseitigung punktueller Gefahrenstellen,
- Vermeidung von Umwegen für Radfahrende
- Sicherstellung der dauerhaften Benutzbarkeit der Radinfrastruktur

Kern des Konzepts bilden 15 radiale Haupttrouten (1 bis 15) sowie sieben tangentielle Routen (A bis G). Die tangentialen Routen dienen dazu, die Haupttrouten untereinander zu verbinden. Durch diese Routen werden weite Teile des Fuldaer Stadtgebiets abgedeckt.

Neben dem derzeit umgesetzten Wegweisungskonzept ist eine konzeptionelle Herangehensweise zur Erweiterung der Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet, im Bahnhofsumfeld und im Schulviertel ratsam.

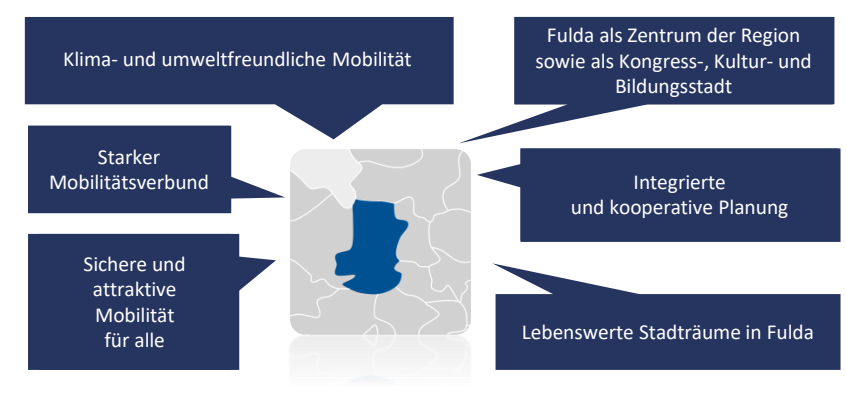
Bausteine

Der VEP möchte die weitere quantitative und qualitative Ausführung des Radverkehrskonzepts unterstützen. Hierbei geht es sowohl um punktuelle Verbesserungen (an Knotenpunkten sowie das Schließen von Netzlücken) entlang der definierten Routen, als auch um die sukzessive Verbesserung des *Alt*-Netzes. Insgesamt gliedern sich die Handlungsnotwendigkeiten in folgende Bausteine:

- Konsequente Ausstattung von Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen (Schließung von Netzlücken) durch markierte Radwege und Schutzstreifen
- Anpassung der nicht (mehr) anspruchsgerecht ausgebildeter vorhandener Radverkehrsanlagen (z.B. nicht breit genug gemäß ERA-Standards)
- Schaffung einer sicheren Radverkehrsführung an Knotenpunkten und bei den Überquerungen hochbelasteter Straßen und nicht einsehbarer Einmündungen (bspw. durch Aufstellflächen)
- Verbesserung des allgemeinen Belagzustands von Geh- und Radwegen sowie Ausbesserung stark abgenutzter Markierungen (z.B. durch ungefasstes Betonsteinpflaster)
- Konsequente Überarbeitung der StVO-konformen Beschilderung
- Ausbau der Radabstellanlagen (siehe nächster Steckbrief)

Nächste(r) Schritt(e)

- Vorrangig sollten Angebote für Radfahrer dort geschaffen, ertüchtigt und Netzlücken konsequent geschlossen werden, wo neben vielen Radfahrenden auch starker Pkw-Verkehr herrscht und Radfahrende somit im besonderen Maße durch adäquate Radverkehrsanlagen zu schützen sind. Die Stadt Fulda erarbeitet und überarbeitet laufend eine Prioritätenliste für den weiteren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Die Mittel sollten dafür erhöht werden, um die 2009 angestoßenen Projekte schnellstmöglich abzuschließen. Hierbei ist zu beachten, dass Bedürfnisse auch laufend neu erhoben werden (beispielsweise hinsichtlich E-Mobilität im Radverkehr)



Priorisierung



Zeitraumen



CO2-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, HessenMobil, Umlandkommunen

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.1.2 Sichere Schulwege und sichere Schul- und Kitaumfelder
- 7.3.1 Förderung E-Mobilität und alternativer Antriebstechniken
- 7.4.1 Radpendlerrouen



Anwendungsbeispiele

Im aktuellen Netz besteht punktueller aber besonderer Handlungsbedarf entlang folgender Hauptverkehrsstraßen: Leipziger Straße, Künzeller Straße, Petersberger Straße, Haimbacher Straße, Rangstraße

7.2.2 Qualitätsoffensive im Radverkehr: Abstellanlagen

HANDLUNGSFELD AKTIVE UND SELBSTSTÄNDIGE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Ein ausreichendes und qualitätsvolles Angebot an Radabstellanlagen ist eine weitere wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs.

Beschreibung

Die Stadt Fulda hat bereits einige Anstrengungen in der Innenstadt unternommen, wo es punktuell Radabstellanlagen gibt, die auch gut angenommen werden. Darüber hinaus gibt es jedoch noch weitere Bedarfe; vor allem im Umfeld des Fuldaer Bahnhofs mangelt es an Abstellmöglichkeiten.

Bausteine

- Erweiterung des Angebots In der Innenstadt**
 In den letzten Jahren ist das Angebot an Radabstellanlagen in der Innenstadt ausgeweitet worden. Dennoch besteht an wichtigen Zielorten in der Kern- und Innen weiterer Handlungsbedarf, so dass das Angebot in der Innenstadt sukzessive erweitert werden sollte.
- Sukzessiver Ausbau in den Stadtteilen**
 Ebenfalls sollte das Angebot in den Stadtteilzentren um attraktive Radabstellanlagen erweitert werden. Vor dem Hintergrund des angestrebten steigenden Radverkehrsanteils ist von einer zunehmenden Nachfrage auszugehen, sodass frühzeitig die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden sollten.
- Fahrradparkhaus am Bahnhof Fulda:**
 Perspektivisch sollte auch ein Fahrradparkhaus an der Schnittstelle Bahnhof Fulda die Attraktivität des Radverkehrs erhöhen und die Bedeutung des ICE-Bahnhofs als intermodale Schnittstelle stärken (vgl. 7.4.2 Attraktivität des Bahnhofs und des Bahnhofsumfelds).

Ausgestaltung der Radabstellanlagen

Mindestqualitätsstandards sind in jedem Falle Anlehnbügel. Neben dem klassischen Anlehnbügel sollte partiell – je nach örtlicher Gegebenheit – auch die Realisierung von überdachten und/oder abschließbaren Einheiten erfolgen.

In verdichteten Wohngebieten bieten sich darüber hinaus so genannte *Fahrradhäuser* an, um sichere Abstellmöglichkeiten und geordnete Bedingungen (Verringerung von Behinderungen durch wild abgestellte Fahrräder) zu schaffen. Dies kann in Kooperation mit Wohnungs(bau)gesellschaften oder in Eigenregie der Anwohner erfolgen.



Unterhaltung der Radabstellanlagen

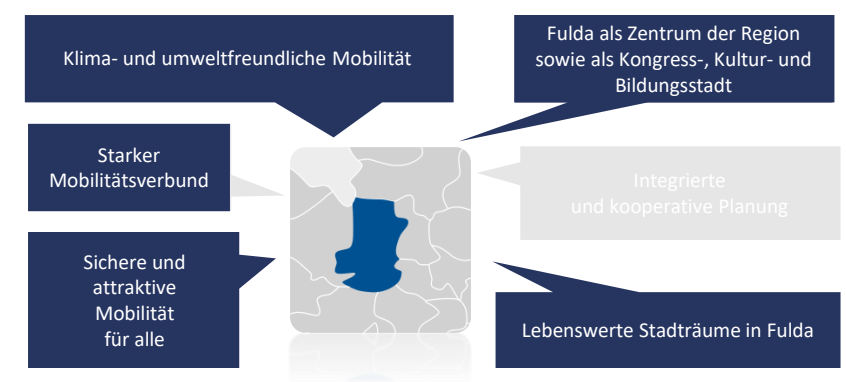
Die vorhandenen Radabstellanlagen sind fortlaufend mit dem Stand der Technik abzugleichen und ggf. anzupassen. Ebenso sind sie auf Mängel zu prüfen und bei Problemen zu erneuern.

Abgleich mit der Stellplatzsatzung

Bei öffentlichen und privaten Neubauten sollten Stellplatznachweise für Fahrräder integriert werden, bspw. auch als Kompensationsmöglichkeit für Kfz-Stellplätze, wenn eine gute Radverkehrsanbindung vorhanden ist.

Nächste(r) Schritt(e)

- Der jeweilige quantitative Erst-Bedarf sollte anhand der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) sowie einer Zählung der „normal“ u. „wild“ abgestellten Räder sowie Rückkopplung mit der VEP-Analyse ermittelt werden. In Abgleich mit der Stellplatzsatzung sollten konkrete Standorte ermittelt werden.



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, Wohnungs(bau)gesellschaften, Unternehmen, Einrichtungen

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.3.7 Mobilitätsstationen und Intermodalität
- 7.6.4 Neues Leben auf Parkständen



Anwendungsbeispiele

Die Neustrukturierung des Umfelds des ICE-Bahnhofs sollte Anlass und Anwendungsbereich zur Erhöhung der Kapazitäten der dortigen Radabstellanlagen sein.

7.2.3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

HANDLUNGSFELD AKTIVE UND SELBSTSTÄNDIGE MOBILITÄT

Zusammenfassung

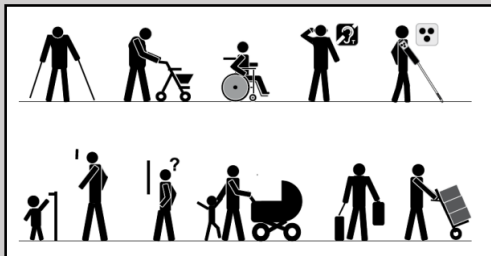
Durch ein Programm zur Barrierefreiheit kann die Stadt Fulda zielgerichtet auf Mängel und Bedürfnisse untersucht werden. Dadurch können laufend gezielt Maßnahmen getroffen werden, die den öffentlichen Raum nutzbar für alle Bevölkerungsgruppen machen.

Beschreibung

Im Rahmen von Um- und Neubauten sind viele Straßenräume in der Stadt Fulda bereits für geh- und sehbehinderte Personen barrierefrei gestaltet worden. Bisher besteht noch kein programmatischer Ansatz zum barrierefreien Ausbau von Wegen und Plätzen, so dass weiterhin laufend Handlungsbedarf besteht.

Über die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen bei Neu- und Umbauplanungen hinaus sind an wichtigen Punkten des Fußverkehrsnetzes Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive durchzuführen. Hierzu gehören insb. Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen sowie die Umfelder sensibler Einrichtungen (Krankenhäuser, Seniorenheime, Kirchen oder auch Zuwege zu Haltestellen, ...).

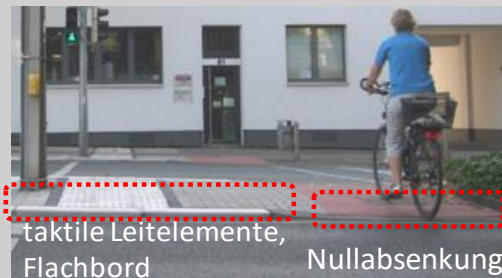
Bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung wird oft auch die Mobilität für den nicht-mobilitätseingeschränkten Fußgänger komfortabler, z. B. durch mehr Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und starken Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff *Design für alle* gesprochen.



Bausteine

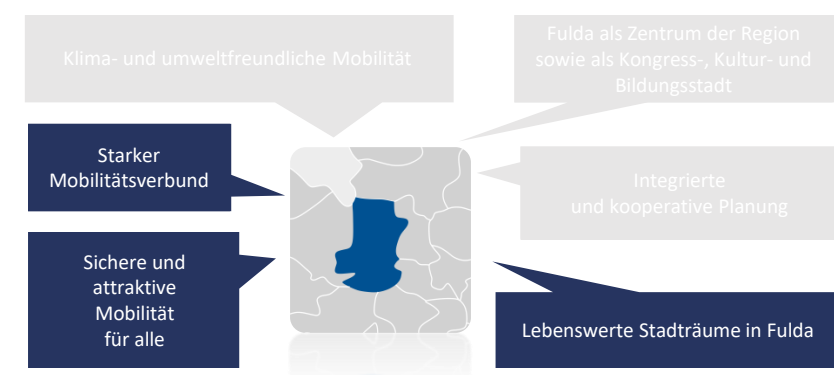
Festlegung von Standards der barrierefreien Gehweggestaltung:

- An Straßenquerungen, Querungshilfen und sonstigen Bordübergängen ist die Weiterentwicklung des bislang an mehreren Stellen in Fulda abgestimmten Systems zum Prinzip der Doppelquerung zu empfehlen (ein niveaugleich abgesenkter Übergang für Rad- und Rollstuhlfahrer und ein Übergang mit Kante für Sehbehinderte/Blinde).
- 1. Priorität: Kreuzungen und Übergänge mit einer hohen Fußgängerfrequenz sowie Bereiche mit besonders schutzbedürftigen Personen (im Umfeld von Krankenhäusern, Altenheimen, Senioren- und Behinderteneinrichtungen)
- obligatorische Berücksichtigung der Ansprüche aller Gruppen der Mobilitätseingeschränkten sowie -behinderten in Neu- und Umplanungsprozessen mit Schnittstellen zum Fußverkehr, zum Beispiel auch bei der Haltestellengestaltung



Nächste(r) Schritt(e)

- Im Rahmen eines zu erstellenden Leitfadens zur barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Raums können Grundsätze für Neubauten und den Bestand der Infrastruktur weiter ausgearbeitet und auf die Rahmenbedingungen der Stadt Fulda abgestimmt werden. Dieser programmatische Ansatz sollte durch die Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbauten an bestehenden Straßen und Wegen (z. B. für Installation eines Blindenleitsystems, für die Schaffung von Wegeverbindungen für gehbehinderte Personen) unterstützt werden.



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure:

Stadt Fulda, Behindertenbeirat, Senioren- und Behindertenverbände

Schnittstellen und Bezugspunkte:

- 7.1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
- 7.1.2 Sichere Schulwege und sichere Schul- und Kitaumfelder
- 7.2.5 Abbau von Zäsuren im öffentlichen Raum
- 7.2.6 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und vitale Stadt(teil)plätze
- 7.7.2 Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte

Anwendungsbeispiele

Neben der Innenstadt bietet es sich an, entlang der entwickelten Fußgänger Routen (vgl. Anhang VEP-Analyse) die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sukzessive auszubauen.

7.2.4 Barrierefreiheit im ÖPNV

HANDLUNGSFELD AKTIVE UND SELBSTSTÄNDIGE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr ist eine der Grundvoraussetzungen für die Teilhabe vieler Bevölkerungsgruppen an Mobilität. Das Personenbeförderungsgesetz und der laufend fortgeschriebene Nahverkehrsplan wirken dabei bereits auf die Ausgestaltung ein. Der VEP greift dieses Feld ebenfalls als Schnittstellen-Thema auf.

Beschreibung

Die Schaffung der Barrierefreiheit, insbesondere im ÖPNV, soll Menschen - unabhängig ihrer Beeinträchtigung - das Teilhaben am täglichen Leben ermöglichen und erleichtern. Ein barrierefreier ÖPNV ist in diesem Zusammenhang auch insgesamt als Alternative zum Auto zu verstehen. Hierbei ist zu beachten, dass die Barrierefreiheit sich nicht nur auf die Fahrzeuge und die Haltestelle selbst bezieht, sondern auch auf die Zugänglichkeit dorthin. So müssen z. B. bei sehr breiten Straßen und/oder Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten gegeben sein. Bei schmalen Straßen sind ggf. Gehwegverbreiterungen oder alternative Maßnahmen erforderlich (z.B. Mischverkehrsflächen). Bei Verknüpfungspunkten muss sichergestellt sein, dass auch die Fußwege zwischen den Verkehrsmitteln (z. B. von der Bushaltestelle zum Bahnsteig am Fuldaer ICE-Bahnhof) durchgängig und ohne größere Umwege barrierefrei ausgestaltet sind.

Die barrierearme Nutzung umfasst auch die Fahrgastinformation vor, während und nach der Fahrt. So ist eine akustische und optische Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip) nicht nur für hör- oder sehgeschädigte Fahrgäste, sondern auch allgemein für Besucher der Stadt eine hilfreiche Unterstützung.

Konkretes Vorgehen

Schritt 1: Haltestellenerfassung/-kataster hinsichtlich Barrierefreiheit (bereits laufend); **Schritt 2:** Ermittlung der Fahrgastnachfrage und sensibler Einrichtungen im Einzugsbereich; **Schritt 3:** Übersicht der geplanten Straßenbau-maßnahmen (mit Prioritätensetzung); **Schritt 4:** basierend auf Schritt 1-3 Prioritätensetzung, Anfertigung Haltestellenausbauprogramm und Umsetzung

Bausteine

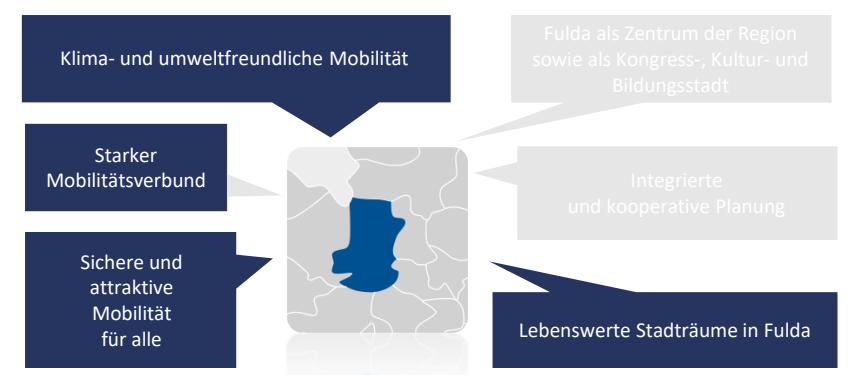
Strategie für den barrierefreien Ausbau im Busnetz

Die Stadt Fulda sollte zunächst ein Haltestellenkataster anfertigen. Hierbei sollten neben dem Fahrgastaufkommen und der Bedeutung im Gesamtnetz vor allem sensible Einrichtungen im Einzugsgebiet der Haltestellen (Seniorenheime, Krankenhäuser, Schulen, ...) sowie ohnehin notwendige Maßnahmen im Straßenbereich berücksichtigt werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, inwieweit sich der barrierefreie Haltestellenausbau mit Maßnahmen zur „Busbeschleunigung“ (siehe 7.3.4) kombinieren lässt. Hierauf aufbauend ist eine Priorisierung für die Haltestellen zu erstellen.

- Prüfung des Rückbaus von Buchten durch Buskapsteine oder Fahrbahnrandhaltestellen (abhängig von der Verkehrsbelastung und der Straßenraumbreite); auch zur Busbeschleunigung
- Taktile Elemente und Abbau von Hindernissen/Kanten im Haltestellenbereich und im Zugang
- Anlegen eines Hochbords im Ein- und Ausstiegsbereich zu den Bussen
- Installation von Komfotelementen für die Wartezeit bis zum Eintreffen des ÖPNV-Fahrzeugs (Sitzmöglichkeiten, Überdachung) in Abhängigkeit von Ein-/Aussteigerzahlen und örtlichen Gegebenheiten
- Beleuchtung und große Schriftgröße von Fahrplan-, Tarif- und Liniennetzinformationen (erstes an wenig frequentierten Haltestellen, ggf. nur auf Anforderung)

Anforderungen an die Fahrzeuge

Die exakten Anforderungen der Fahrzeuge im Busverkehr werden durch den Nahverkehrsplan näher definiert. Bestimmte Ausstattungsmerkmale sollten aber auch unabhängig vom Einsatzbereich gelten: dies sind vor allem eine optische und eine akustische Haltestellenanzeige im Fahrzeug, wobei die optische Anzeige um weitere Informationen ergänzt werden sollte (z.B. die nächsten fünf Haltestellen)



Priorisierung		
Zeitraumen		Dauer-Aufgabe
CO₂-Einsparpotenzial		
Kosten		Jährliches Budget
Akteure	Stadt Fulda, RhönEnergie Fulda GmbH, weitere Verkehrsunternehmen	
Schnittstellen und Bezugspunkte	<ul style="list-style-type: none"> 7.2.3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum 7.2.5 Abbau von Zäsuren im öffentlichen Raum 7.3.4 Zuverlässigkeit des Busverkehrs 7.3.5 ÖPNV: Optimierung der Infrastruktur 7.4.2 Attraktivierung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes 	

7.2.5 Abbau von Zäsuren im öffentlichen Raum

HANDLUNGSFELD AKTIVE UND SELBSTSTÄNDIGE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Fußwege zur Überwindung der großdimensionierten Verkehrsstrassen sind bislang, auch wenn das nicht in allen Fällen notwendig wäre, oftmals mit komplizierten Wegeführungen verbunden. Diese bestehen häufig aus Unter- und Überführungen und werden somit häufig als Angsträume wahrgenommen.

Beschreibung

Große Verkehrsachsen wie Schnellstraßen oder Schienentrassen zerschneiden häufig die Stadtstruktur und zwingen Fußgänger und Radfahrer zu Umwegen. Bei Schienenwegen kommt dabei erschwerend hinzu, dass diese nicht einfach überquert werden können, sondern Unter- und Überführungen notwendig sind.

In Fulda ist neben des Flusses Fulda vor allem der Bahnkörper, der die Stadt *zerschneidet*. Insgesamt gibt es auf Fuldaer Stadtgebiet 15 Mal die Möglichkeit, den Bahnkörper zu überwinden, wovon zwei Überführungen nur für den Kfz-Verkehr bestimmt sind (B254/Frankfurter Straße im Süden sowie B27 im Norden) sowie die Unterführung durch den Fuldaer Bahnhof, die nur dem nicht-motorisierten Verkehr vorbehalten ist. Viele der Über- und Unterführungen befinden sich in der Innenstadt: Insbesondere bei den Unterführungen im Stadtgebiet ist es jedoch von enormer Wichtigkeit, diese möglichst attraktiv und sicher für den Fußgänger zu gestalten.

Der Magdeburger und Petersberger Straße kommen dabei besondere Rollen zu, da sie sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr wichtige stadtverbindende Funktionen erfüllen. Ebenso ist die Unterführung des Bahnhofs als eine der kürzesten stadt(teil)verbindenden Durchgänge eine zentrale Achse für den Fußverkehr (und auch für den Radverkehr).

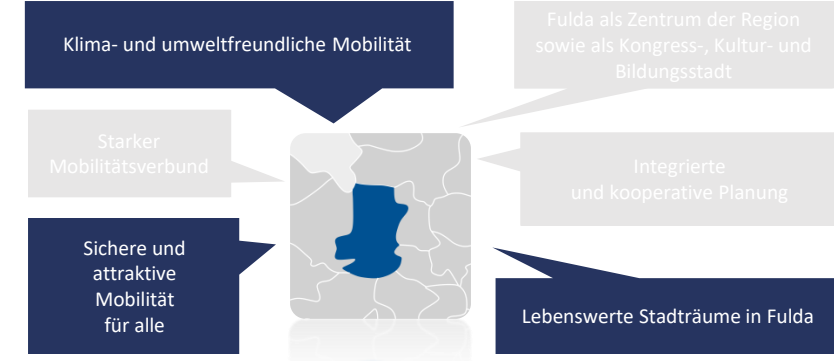
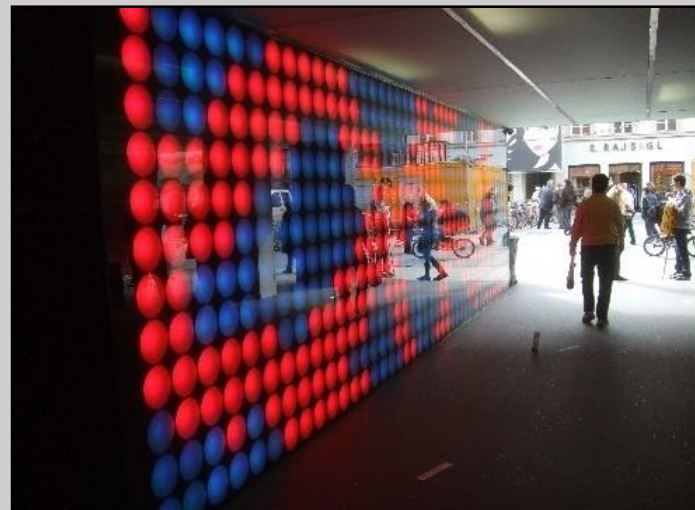
Darüber hinaus gibt es nur sehr vereinzelt Unterführungen und größere unbeleuchtete Passagen im Fuldaer Stadtgebiet. Trennwirkungen entstehen somit fast nur durch den bzw. die Bahnkörper.

Bausteine

Wenn immer möglich ist die Bauform „Unterführung“ zu vermeiden, da entsprechende Anlagen oft als Angstrraum wahrgenommen werden.

Prämissen einer freundlichen Gestaltung von Unterführungen und Passagen sind:

- möglichst Niveaugleichheit und Barrierefreiheit
- einsehbare und übersichtliche Ein- und Ausgänge
- helle und freundliche Beleuchtung und Lichtgestaltung, ggf. auch durch beleuchtete Werbeflächen
- Wandbemalung/Kunstprojekte, ggf. mit Jugendlichen/ Schülern, um Akzeptanz und „Kümmere“ zu erzeugen und Vandalismus vorzubeugen
- regelmäßige Sichtkontrollen und Reinigung
- turnusmäßige Rundgänge/Streifen der Polizei und des Ordnungsamtes; ggf. Videoüberwachung



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.1.2 Sichere Schulwege und sichere Schul- und Kitaurumfelder
- 7.2.6 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und vitale Stadt(teil)plätze

Anwendungsbeispiele

Eine *Zäsur* bildet im Bereich des Grüngürtels/Fuldaue der Bereich Langebrückenstraße/Maberzeller Straße. Fehlende/unzureichende Beleuchtung führt hier zu einem subjektiv geringen Sicherheitsgefühl.

7.2.6 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum / vitale Stadt(teil)plätze

HANDLUNGSFELD AKTIVE UND SELBSTSTÄNDIGE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird häufig daran gemessen, wie der Raum durch Kindern und alten Menschen genutzt wird. Somit sind es insbesondere die Sitz-, Ausruh- aber auch Spielelemente, welche Qualitäten aufzeigen. Den zahlreichen Plätzen in der Fuldaer Innenstadt kommt dabei eine besondere Funktion zu.

Beschreibung

Sitz- und Spielmöglichkeiten tragen maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und dessen Inanspruchnahme bei. Sie ermöglichen außerhäusliche Aktivitäten durch Orte zum Ausruhen und Verweilen („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität“), aber auch Raum zum Kommunizieren, Bewegen und Probieren.

Für mobilitätseingeschränkte Personen vergrößern sich durch regelmäßige Verweilmöglichkeiten die Aktionsradien des sozialen Lebens. Auch öffentlich zugängliche Toiletten sind ein weiteres und besonders wichtiges Element selbstbestimmter Mobilität und Gesellschaftsteilhabe (auch für ansonsten uneingeschränkt mobile ältere Menschen und Familien mit kleinen Kindern).

Die zahlreichen Plätze in der Fuldaer Innenstadt bieten bereits heute häufig hohe Qualitäten, variieren dabei jedoch auch stark. Die Nutzung der Plätze zu Orten des Verweilen sollten weiter ausgebaut werden, um in der Innenstadt zahlreiche verkehrsberuhigte und freundliche Orte für Bewohner und Besucher Fuldas entstehen zu lassen. Betrachtet werden sollten jedoch auch die zentralen Plätze der Stadtteile, da auch diese zentrale Punkte des öffentlichen Lebens darstellen.

Auch Sitz- und Spielmöglichkeiten entlang des Wegenetzes laden zum häufigeren Zufußgehen ein, was wiederum zu lebendigen öffentlichen Räumen und einer lebenswerten Stadt Fulda beiträgt.

Zudem sollte darauf geachtet werden, bestehende Kalt- und Frischluftschneisen nicht durch Innenverdichtung zu blockieren.

Bausteine

Mehr Sitz- und Spielmöglichkeiten

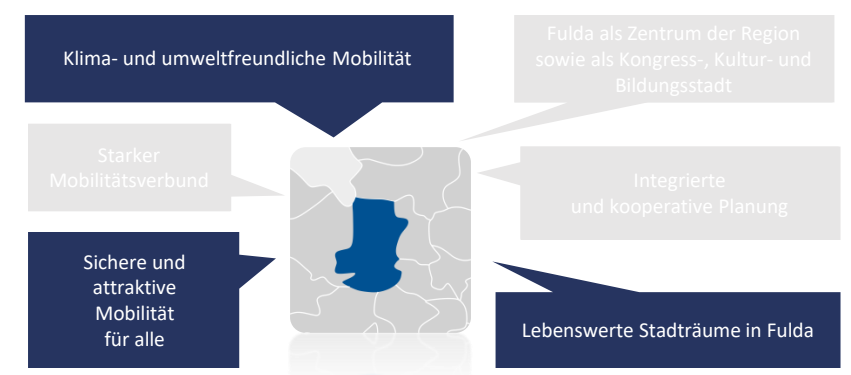
Sitzgelegenheiten (in verschiedenen Ausgestaltungen) und Spielgeräte sollten prioritär in hervorgehobenen Fußgängerbereichen sowie den Stadtteilzentren errichtet und verdichtet werden. Neben den klassischen Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- und Sitzgelegenheit sowie ggf. auch als Hindernis gegen Falschparker nutzen lassen. Bei der Errichtung sollten öffentliches sowie privates Engagement angeregt und „Patenschaften“ für das Mobiliar geschlossen werden. Für Sitzbänke können zudem unter der Koordination und Erstellung von Gestaltungsvorlagen der Stadt Fulda private Patenschaften übernommen werden (50 Patenschaften in den folgenden zwei Jahren).

Wichtig ist bei der Auswahl der Elemente, dass die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist. Bei der Berücksichtigung der Belange älterer Menschen ist beispielsweise die richtige Sitzhöhe entscheidend. Oft genügen schon Anlehn-Elemente, um das Bedürfnis von Senioren zum Ausruhen unterwegs zu erfüllen. Bessere, mehr und attraktivere Verweilmöglichkeiten kommen dabei jedoch allen Bevölkerungsgruppen zugute.

Neben Plätzen sind vor allem die Routen zwischen Stadtteilzentren und entlang der Schulwege potentielle Orte, an denen Sitz- und Spielmöglichkeiten installiert werden sollten. Auch kann durch die Rücknahme von Parkraum in der Innenstadt Platz für neue Aufenthaltsorte geschaffen werden.

Vorbild

Für ein Spiel- und Sitzroutenkonzept kann exemplarisch die Stadt Griesheim in Hessen genannt werden („Die beispielbare- und besitzbare Stadt“). Zur Vernetzung von Parks, Wohnbereichen, Wegen und Straßen wurde eine Vielzahl von Bänken, multifunktionalen Sitzmöglichkeiten sowie Generationenbänken (unterschiedliche Sitzhöhen) aufgestellt.



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, Stadtmarketing, Private, Schulen

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.1.2 Sichere Schulwege und sichere Schul- und Kitaumfelder
- 7.2.5 Abbau von Zäsuren im öffentlichen Raum
- 7.6.4 Neues Leben auf Parkständen

Anwendungsbeispiele

Die zahlreichen Plätze in der Fuldaer Innenstadt sowie die vorgeschlagenen Routen des Fußverkehrs (vgl. vgl. Anhang VEP-Analyse) sollten prioritäre Orte sein, um Sitz- und Verweilmöglichkeiten zu schaffen.



7.3: Intelligente, innovative und effiziente Mobilität

Dieses Handlungsfeld beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit der Optimierung und effektiveren Nutzung der vorhandenen Verkehrssysteme und Mobilitätsformen. Ergänzt werden diese Angebote durch innovative Ansätze, die anderswo zum Teil bereits Realität sind und sich bewähren.

Der Förderung der **E-Mobilität und alternativer Antriebe** kommt dabei eine besondere Rolle zu. Ob E-Pkw, E-Bikes und Pedelecs oder elektrisch betriebene Busse – die noch vor Jahren als Trends oder Hypes beschriebenen Mobilitätsformen sind heute allgegenwärtig und für die Städte gilt es, diese Formen in das Gesamt-Verkehrsgefüge einzugliedern.

Für die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Alternativen steht der Öffentliche Personennahverkehr besonders im Fokus. Durch die **Optimierung des Busbetriebs** (hinsichtlich des Netzes, der Taktung und des generellen Angebots) werden mehr Personen als heute den ÖPNV nutzen, ohne in ihrer eigenen Mobilität eingeschränkt zu werden. Der VEP nutzt dadurch Synergien zum parallel aufgestellten Nahverkehrsplan der Stadt Fulda. Darüber hinaus kommt es – auch aufgrund des größeren zeitlichen Bezugsrahmen des VEPs – zu darüberhinausgehenden Maßnahmen. So besteht an mehreren Orten die Chance, durch das **Einrichten von Express-Buslinien** punktuell die Anzahl der ÖV-Nutzer durch ein attraktiveres Angebot zu erhöhen. Dazu bestehen auch Potenziale, durch die **Optimierung der ÖPNV-Infrastruktur** (die Ausstattung von Haltestellen sowie der Fahrzeuge und Einführung alternativer Antriebstechnik) die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zu erhöhen.

In vielen Großstädten verbreiten sich Car- und BikeSharing zunehmend und auch in Städten in der Größe Fuldas bieten sich Potenziale, durch behutsame Einführung die Anzahl privater Pkw durch **Sharing-Modelle** zu reduzieren. Um die verschiedenen Mobilitätsangebote zu bündeln und die jeweiligen Vor- und auch Nachteile zu kombinieren, vereinen **Mobilitätsstationen** diese Angebote und bieten die Möglichkeit, intermodal Wege und Verkehre zu bewältigen.

Der Grundgedanke ist stets, dass Bewohner und Besucher Fuldas sowie Ein- und Auspendler auf eine Bandbreite von Alternativen zum eigenen Pkw zurückgreifen können und Möglichkeiten bestehen, die verschiedenen Verkehrsmittel kombinieren zu können – somit intermodal unterwegs zu sein.



7.3.1 Förderung E-Mobilität und alternativer Antriebe

HANDLUNGSFELD INTELLIGENTE, INNOVATIVE UND EFFIZIENTE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen um die Schadstoffemissionen ist eine stärkere Förderung von alternativen Antrieben und v.a. der E-Mobilität erforderlich. Das Vorhandensein einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur ist dabei essentiell.

Beschreibung

Nutzungshemmnissen wie der „Reichweitenangst“ entgegen wirken, indem ein dichtes Netz an Ladestationen verfügbar ist.

- Umstellung der Fahrzeugflotten auf klimaneutrale Antriebe bei Verwaltungen und öffentlichen Institutionen (Vorbildwirkung)
- Ausweitung E-Carsharing
- Erprobung neuer Konzepte in Wohnquartieren

Welche alternativen Antriebstechnologien gibt es?

- Elektroantrieb:
 - Lithium-Ionen-Batterie (gute Leistung + hohe Reichweite, aber teuer)
 - Bleisäure-Batterie: recycelbar, aber geringe Reichweite
 - Nickel-Metallhydrid-Batterien: teurer als Bleisäure-Batterien, aber höhere Leistung
- Brennstoffzelle (Wasserstoff):
 - Vorteile: hoher Komfort, größere Reichweite als derzeitige Elektroantriebe (500km bei 3 Min. Tankzeit), daher hohe Alltagstauglichkeit, Wasserstoff verbrennt schadstofffrei
 - Nachteil: dünnes Tankstellennetz: bisher nur ein paar Dutzend öffentliche Stationen in Deutschland
- Gas-Antrieb:
 - Erdgas CNG (Compressed Natural Gas, kann aus erneuerbaren Energien hergestellt werden)
 - Flüssiggas LPG (Liquefied Petroleum Gas)

Bausteine

Um eine zunehmende Nutzung von Elektroautos zu unterstützen, ist eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur erforderlich.

Kriterien Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum:

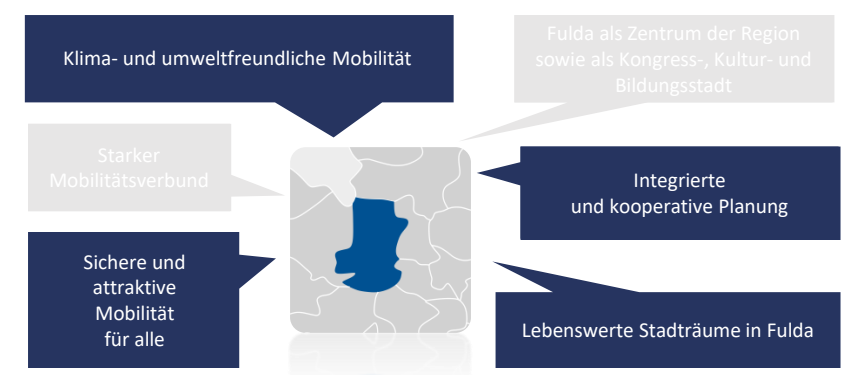
- Flächenverfügbarkeit
- Anzahl der Stellplätze mit Ladefunktion, differenziert nach Ladedauer (je nach Standort: Schnell- oder Normalladestationen)
- Netzinfrastruktur und Kapazitäten
- Erreichbarkeit und Zugänglichkeit
- Intermodale Verknüpfungsmöglichkeiten mitdenken und Integration in den Stadtraum

Bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur:

- Organisation von Vernetzungstreffen durch die Stadt Fulda mit den Nachbarkommunen, v.a. Petersberg, Künzell, Eichenzell zum Austausch von Planungen
- Kooperation mit privaten Akteuren, Abstimmung mit interessierten Institutionen, Unternehmen mit großen Fahrzeugflotten (z.B. Pflegedienstleister, Abfallwirtschaft, Taxi-Unternehmen)
- Nutzung der Checkliste zu Standortkriterien (vgl. oben)
- Akquise weiterer Standorte, Identifikation prioritärer Stellplätze für Elektroautos mit Ladeinfrastruktur durch kommunale Konzepte
- Erprobung neuer Konzepte für Lademöglichkeiten in Wohnquartieren ohne private Stellplätze (z. B. Laden über Laternenmasten, Inselladesäulen mit intelligenter Schaltung)
- Privilegierung für Elektrofahrzeuge oder Fahrzeuge mit alternativen Antrieben: Fahrstreifen, Parken etc.

Nächste(r) Schritt(e)

- Konzepterstellung inkl. Bedarfsanalyse, Kapazitäten, Betriebsformen, Nachfrageabschätzungen, Betreibermodell etc.
- Integration in ein multimodales Zugangsmedium und Vermarktung (FRL Elektromobilität, Innovationsförderung, Hessen Modellprojekte)



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure: RhönEnergie Fulda GmbH, Stadt Fulda, Nachbarkommunen, Landkreis Fulda, Unternehmen mit gr. Fahrzeugflotte, Autohäuser, Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung, Energieforum Region Fulda etc.

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.3.3 Optimierung der ÖPNV-Struktur und Förderung von E-Bussen
- 7.3.6 Sharing-Angebote für Fulda
- 7.3.7 Mobilitätsstationen und Intermodalität



Anwendungsbeispiele

Standortwahl für Ladeinfrastruktur im Rahmen des Masterplan Green City weiterdenken (Konzepterstellung als förderfähiger Baustein)

7.3.2 Förderung E-Mobilität im Radverkehr

HANDLUNGSFELD INTELLIGENTE, INNOVATIVE UND EFFIZIENTE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Pedelecs und E-Bikes verfügen v.a. aufgrund der längeren Reichweiten und höheren Geschwindigkeiten über große Potentiale innerhalb der Stadt Fulda, aber insbesondere auch hinsichtlich der Verbindungen ins Umland und zu den Nachbarkommunen.

Beschreibung

Die Stadt Fulda besitzt – ähnlich wie beim Kfz-Verkehr – auch bei der Förderung der Elektromobilität im Radverkehr eine Koordinierungs- und v.a. Vorbildfunktion. Eine stärkere Nutzung von Pedelecs und E-Bikes kann aufgrund der besseren Erreichbarkeitsaspekte zu einer Verlagerung vom Pkw- auf den Radverkehr führen.

Vor dem Hintergrund der höheren gefahrenen Geschwindigkeiten und dem Aspekt der Verkehrssicherheit, muss die Radinfrastruktur überprüft und ggf. angepasst werden:

- Ausreichend breite Wege für Überholvorgänge
- Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen unter der Berücksichtigung der höheren Reisegeschwindigkeiten gewährleisten + ausreichend Aufstellflächen zur Verfügung stellen
- Ggf. Signalgebungen anpassen und Ausstattung mit Warnsignalen an Kreuzungen, z.B. durch BIKE-FLASH, das Kfz-Fahrer vor Radfahrern und Fußgängern warnt



Bausteine

- Ertüchtigung der Radinfrastruktur
- Potentiale bestehen v.a. auf interkommunalen Wegen → Verlagerungsprozesse zugunsten des Radverkehrs erreichen
- Sichere Abstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, insbesondere für Pendler von Interesse → Nutzungshemmnissen begegnen (E-Bikes sind kostenintensiver in der Anschaffung)
- private Fahrradhändler aktivieren mit zusätzlichen Anreizen, wie z.B. einem entwickelten Label als Hinweis auf Servicestationen
- Verleihangebote für E-Lastenräder, Pedelecs und E-Bikes
- E-Lastenräder ermöglichen zudem v.a. in der City-Logistik (Transport- und Lieferverkehr) und auch für Handwerksbetriebe eine klimafreundliche Alternative
- Fahrzeugflotte der Verwaltung und öffentlichen Einrichtungen durch Bereitstellung von E-Bikes ergänzen
- An bedeutsamen Verknüpfungspunkten mit dem ÖV (Mobilitätsstationen) sowie in Parkhäusern Leih- und Lademöglichkeiten für E-Bikes bereitstellen → Aufstellen einer regionalen Strategie, die u.a. Standortfragen und einheitliche Anschlüsse klärt



Nächste(r) Schritt(e)

- Integration in E-Mobilitätskonzept für die Stadt Fulda
- Fahrradverleihsystem mit E-Bike-Angeboten aufbauen
- Label für Ladestationen entwickeln, verbreiten

Klima- und umweltfreundliche Mobilität

Fulda als Zentrum der Region sowie als Kongress-, Kultur- und Bildungsstadt

Starker Mobilitätsverbund

Sichere und attraktive Mobilität für alle



Integrierte und kooperative Planung

Lebenswerte Stadträume in Fulda

Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure: Rhön-Energie, Stadt Fulda, Nachbarkommunen, Landkreis, private Fahrradhändler, VCD, ADFC etc.

Schnittstellen und Bezugspunkte

7.4.1 Radpendlerrouten,
7.3.7 Mobilitätsstationen und Intermodalität,
7.8.2 Urbane Logistik etc.

Anwendungsbeispiele

E-Bikes zum Ausleihen, z.B. Limebike in Berlin;
E-Cargo Leihsystem, z.B. TINK Konstanz

7.3.3 Optimierung der ÖPNV-Infrastruktur und Förderung von E-Bussen

HANDLUNGSFELD INTELLIGENTE, INNOVATIVE UND EFFIZIENTE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Die ÖPNV-Infrastruktur (vornehmlich bestehend aus Haltestellen sowie Fahrzeugen) trägt neben attraktiven Tarifangeboten und Taktungen maßgeblich zur Zufriedenheit und damit der Nutzung des ÖPNVs bei.

Beschreibung

Bei Neu- oder Umbaumaßnahmen von Haltestellen sowie bei bestehenden Haltestellen (mit Ausnahme von Bedarfshaltestellen und Haltestellen, die nicht im Bestand gesichert sind oder in deren Umfeld keine Barrierefreiheit herstellbar ist) ist grundsätzlich eine barrierefreie Gestaltung umzusetzen. Dies fordert sowohl der Nahverkehrsplan der Stadt Fulda, als auch der regionale Nahverkehrsplan des RMV. Zudem fordert der Gesetzgeber (durch das Personenbeförderungsgesetz) einen barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr bis 2022.

Die eingesetzten Fahrzeuge der RhönEnergie Fulda GmbH entsprechen im Regelangebot mindestens der Abgasnorm Euro 5. Alternative Antriebsformen sind aber auch in Fulda bereits in den Startlöchern: die RhönEnergie setzt ab Frühjahr 2018 auf der Linie 6 - zwischen ZOB und HS Fulda, der am meistfrequentiertesten Linie - einen Elektro-Bus ein.

Bausteine

Haltestellen

Haltestellen stellen den Zugang zum ÖPNV dar. Ihre barrierefreie Erreichbarkeit und barrierefreie Nutzung müssen gegeben sein, damit Angebote des ÖPNV von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen genutzt werden können. Wesentliche weitere Ausstattungsmerkmale sind: Dynamische Fahrgastinformationssysteme an nachfragestarken bzw. wesentlichen Haltestellen (mit Möglichkeit zur akustischen Wiedergabe der angezeigten Fahrplandaten).

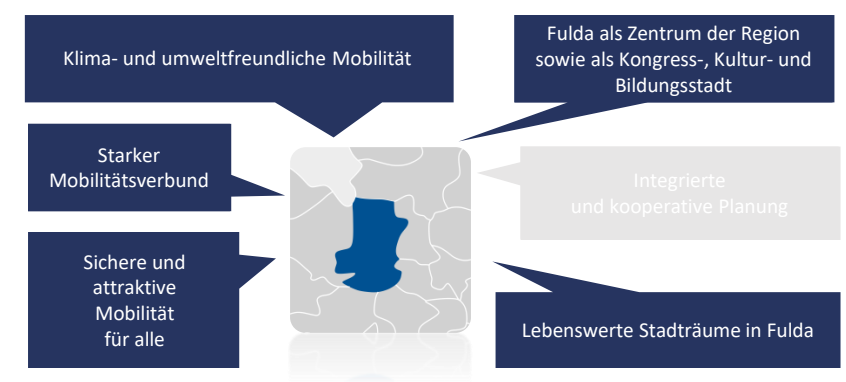
Fahrzeuge und Alternative Antriebstechnik

Der NVP der Stadt Fulda sowie der regionale Nahverkehrsplan des RMV definieren detaillierte Qualitäts- und Mindeststandards an die Fahrzeuge.

Hinsichtlich der Fahrzeuge hat die Stadt Fulda die Chance und Aufgabe, den ÖPNV-Verkehr möglichst klimaschonend zu verändern. Perspektivisch sollte demnach angestrebt werden, den Fuhrpark bei Neuanschaffungen schrittweise so zu verändern, dass die Fahrzeuge möglichst umweltschonend ausgestattet sind.

Nächste(r) Schritt(e)

Neben dem ab 2018 eingesetzten E-Bus sollen nach derzeitigen Stand weitere folgen.



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, Rhein-Main-Verkehrsverbund, RhönEnergie Bus GmbH

Maßnahmenübersicht Nahverkehrsplan:



Haltestelleninfrastruktur: Der Nahverkehrsplan schlägt den **Aufbau einer Haltestellenkategorisierung** vor, welche eine Grundlage für die systematische Weiterentwicklung der Haltestellenausstattung und für die weitere Planung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen dienen soll. Das **Ausbauprogramm für den (weiteren) barrierefreien Ausbau** ist die Folge daraus. Dabei wird auch die Haltestellenausstattung definiert

Fahrzeuge/Busflotte: Schrittweise soll es zur Umrüstung der Busflotte zur **Nullemissionsflotte** kommen. Zudem soll in den Fahrzeugen ein **Fahrgastinformationssystem** etabliert werden, welches u.a. über Echtzeitfahrzeiten und Anschlussverbindungen informiert und gleichzeitig die Möglichkeit bietet, Eigen- und Fremdwerbung zu schalten.

7.3.4 Optimierung des Busbetriebs (Netz, Takt, Angebot)

HANDLUNGSFELD INTELLIGENTE, INNOVATIVE UND EFFIZIENTE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Der VEP stützt sich auf den gleichzeitig fortgeschriebenen Nahverkehrsplan. Zwischen den Planwerken fand zudem eine entsprechende Abstimmung statt, so dass Grundsätze des Nahverkehrsplans im VEP aufgegriffen werden.

Der VEP strebt an, dass Fahrten vom Pkw auf den ÖPNV verlagert werden und gleichzeitig die ÖPNV-Nutzung gleichermaßen umweltschonender, attraktiver und damit zukunftsfähig werden soll. Der ÖPNV ist gleichzeitig Partner im Mobilitätsverbund und hat somit zahlreiche Schnittstellen zu anderen Maßnahmen.

Um wahlfreie Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen auf den Busverkehr zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen. Handlungsfelder sind daher die Optimierung des Netzes, des Takts und des Angebots.

Im parallel fortgeschriebenen Nahverkehrsplan gibt es Qualitäts- bzw. Mindeststandards, die durch den VEP unterstützt werden und – auch aufgrund des längeren zeitlichen Bezugsrahmens des VEP – weiterentwickelt worden sind. Die Maßgeblichen sind im Folgenden als Bausteine genannt.

Bausteine

Liniennetz

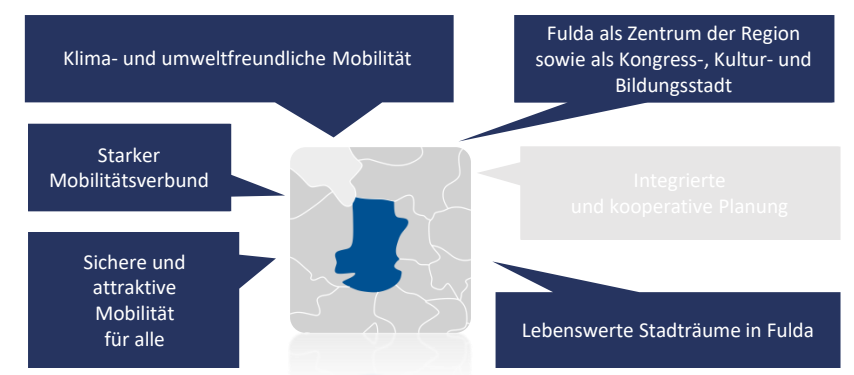
- Möglichst einheitliche Linienführung in der Haupt- und Schwachverkehrszeit (HVZ/SVZ) aufgrund der leichteren Merkbarkeit für den Fahrgast und leichtere Kommunikation & Marketing
- Klare und leicht verständliche Liniennetzstruktur: Direktverbindungen entlang der wichtigen Nachfrageströme (innerhalb der ganzen Stadtregion), Orientierung der Linienführung an typischen Kfz-Fahrtrouten, Vermeidung von Umwegfahrten und Ring- und Schleifenführungen
- Ausrichtung des Liniennetzes auf die Fuldaer Innenstadt und angemessene Einbeziehung wichtiger Ziele außerhalb der Innenstadt an das Liniennetz
- Bildung von Durchmesserlinien zur Reduzierung des Umsteigeaufwands

Erschließungs- und Bedienungsqualität

- Generelle Fahr- bzw. Reisezeitverkürzungen (Zwischen Start-/Endpunkt und ‚Stadtschloss‘ bzw. ‚ZOB‘ max. 30 Minuten)
- Reisezeitverhältnis zwischen Pkw und ÖPNV sollte bei max. 1,5:1 liegen (möglichst aus allen Stadt- bzw. Ortsteilen in die Innenstadt)
- Der ‚ZOB‘ sollte als Verknüpfungspunkt für alle Linienführungen angestrebt werden
- Schaffung von Umsteigemöglichkeiten auch außerhalb der Innenstadt
- Nachfrageorientierte Kombination von Linienästen zu geeigneten Durchmesserlinien
- Für den Umstieg bzw. die Übergangszeit bei Anschlüssen sollten als Richtwert zwischen den Stadtbussen 3 Minuten inkl. Fahrplanpufferzeiten eingehalten werden
- HVZ: Mo-Fr 05:15-20:00 Uhr, Sa 09:00-19:00 Uhr; SVZ (mind.): Mo-Fr 20:00-23:00 Uhr, Sa 07:00-09:00 Uhr bzw. 19:00-23:00 Uhr, So- und Feiertags 09:-23:00 Uhr
- Taktfolge von 30 bzw. 60 Minuten (je nach Verkehrsnachfrage) in der SVZ bei Überlagerungen von Linien in Bedienung nachfragestarker Bereiche im 15-Minuten-Takt (HVZ) bzw. 30-Minuten-Takt (SVZ)

Tarife

- Es wird darauf abgezielt, die Tarife und Tickets stärker auf Zielgruppen anzupassen
- Einführung einer einheitlichen Tarifzone für Fulda & Umgebung



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, Rhein-Main-Verkehrsverbund, RhönEnergie Bus GmbH, LNG Landkreis Fulda

Maßnahmenübersicht Nahverkehrsplan:

Netz und Takt - Anpassung der Bedienungszeiträume, Anpassung der Linienverläufe und Fahrzeiten, Umsetzung eines abgestimmten Verkehrsangebots in der Stadtregion, Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung

Tarife und Angebot/Service – Vermarktung des RMV-KombiTickets bei Veranstaltungen in der Stadt Fulda, Einführung von Angeboten für bestimmte Personengruppen (vor allem Jobticket/Firmenrabatt), Einführung einer einheitlichen Tarifzone für das Stadtgebiet Fulda mit angrenzenden Kommunen, Einführung eines Kurzstreckentarifs, Einführung eines Neubürgerpakets, zeitgemäße Weiterentwicklung des Vertriebssystems, Vorhalten einer zweiten Mobilitätszentrale am „ZOB“

7.3.5 Zuverlässigkeit des Busverkehrs / Einrichten von Express-Buslinien

HANDLUNGSFELD INTELLIGENTE, INNOVATIVE UND EFFIZIENTE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Schnellere Durchlaufzeiten der Busse erhöhen die Fahrplanteure und führen dadurch zu einer Attraktivierung des ÖPNV. Busspuren, Vorrangschaltungen an Kreuzungen oder die Lage von Bushaltestellen sind ein wichtiger Baustein, Buslinien unabhängiger vom Verkehrsgeschehen zu führen.

Die Einführung von Express-Buslinien führt dazu, dass Relationen zwischen dem Zentrum und Zielorten attraktiver werden, die bei bisheriger Linienführung im Verkehrsmittelvergleich deutlich schlechter abschneiden.

Beschreibung

Vor allem Umsteigeverbindungen lassen sich aufwerten, wenn Busse zuverlässiger und damit pünktlicher verkehren. Hierfür sind ggf. Einschränkungen beim Verkehrskomfort für den Kfz-Verkehr hinzunehmen, für den Verspätungen - objektiv betrachtet – nicht so gravierend sind (weil sie nur die tatsächliche Zeitdauer betreffen). Anders beim ÖPNV: Verspätungen schon von weniger als 1 Minute können zu Anschlussverlusten und somit Fahrzeitverlängerungen von einer halben oder einer ganzen Stunde (z.T. auch mehr) führen.

Das Fuldaer Stadtbusnetz verbindet wichtige und relevante Ziele. Zu Stoßzeiten (Schülerverkehr, Vorlesungsbeginn, „Pendlerzeit“) geraten diese Busse an ihre Kapazitätsgrenze. Hier bieten sich als Verstärkerbusse Express-Buslinien an, die lediglich die relevanten Ziele verbinden und die Unterwegs-Halte auslassen, um die Fahrgäste schneller zu ihren Zielen zu bringen und die Fahrt mit dem ÖPNV attraktiver und konkurrenzfähiger machen.

Bausteine

Zuverlässigkeit im Busverkehr

- Vorrangschaltungen an Kreuzungen/Lichtsignalanlagen: Bessere Abstimmung von Grünphasen für den Busverkehr (Abhängigkeit: Schaffung der technischen Voraussetzungen in allen Fahrzeugen der durch Fulda fahrenden Verkehrsunternehmen)
- Gewährleistung eines störungsfreien Betriebsablaufs und hohen Fahrkomforts während der gesamten Betriebszeit, durch eine funktionierende Busbevorrechtigung, Minimierung von vermeidbaren Störungen (z. B. Blockierung von Bussonderflächen, Falschparken), angemessene Berücksichtigung von baustellenbedingten Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan und sachgerechte Schulung des Fahrpersonals.
- Rückbau von Busbuchten zu Buskaps/Buskapsteinen im Zuge des weiteren barrierefreien Umbaus der Haltestellen sowie Anlegen von Bushaltestellen möglichst vor den Kreuzungen, um Busse als Pulkführer in Kreuzungen zu führen Fahrkartenautomaten an höher frequentierten Bushaltestellen als indirekte Beschleunigungsmaßnahme. Dadurch entfällt der Fahrscheinverkauf durch den Fahrer und es werden Warte- und Standzeiten reduziert.

Busbeschleunigungsmaßnahmen unter Beachtung der Ansprüche anderer Verkehrsteilnehmer; Bussonderfahrstreifen müssen gemäß VwV-StVO entweder für Fahrräder freigegeben werden um oder parallele Radwege oder Radfahrstreifen ergänzt werden.

Express-Buslinien

Express-Busse lohnen sich dort, wo eine große Nutzerzahl einen bestimmten Quell-Zielverkehr nachfragen. In Fulda kommen dabei die Relationen Innenstadt/Bahnhof zur Hochschule sowie in die Gewerbegebiete in Lehnerz und Rodges in Frage. Aufgrund der hohen Zahl dortiger Studierender und arbeitenden Personen kann eine verbesserte ÖPNV-Anbindung erwirken, auch perspektivisch weitere Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen.

Klima- und umweltfreundliche Mobilität

Fulda als Zentrum der Region sowie als Kongress-, Kultur- und Bildungsstadt

Starker Mobilitätsverbund

Sichere und attraktive Mobilität für alle



Integrierte und kooperative Planung

Lebenswerte Stadträume in Fulda

Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, Rhein-Main-Verkehrsverbund, RhönEnergie Bus GmbH

Maßnahmenübersicht Nahverkehrsplan

Weiterer Ausbau der Busbeschleunigung sowie weiterer verkehrsregelder Bevorrechtigungen



Anwendungsbeispiele

Der derzeitige 30-Minuten-Takt zwischen der Innenstadt und der Hochschule sollte zu Vorlesungszeiten um einen versetzt im 30-Minuten-Takt fahrenden Verstärkerbus ohne Zwischenhalte ergänzt werden. So besteht zu Vorlesungszeiten ein attraktiver 15-Minuten-Takt

7.3.6 Sharing-Angebote für Fulda

HANDLUNGSFELD INTELLIGENTE, INNOVATIVE UND EFFIZIENTE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Eine Reduzierung privater Pkws wird in Fulda durch die Ausweitung von Sharing-Angeboten erreicht. CarSharing meint die gemeinsame Nutzung von Pkws durch private Personen, Betriebe, öffentliche Verwaltungen oder Vereine.

Beschreibung

Sharing-Angebote machen Mobilität für alle erlebbar - bzw. erfahrbar. Die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen ist komfortabel und reduziert die individuellen Mobilitätskosten. Sharing-Modelle sind Bestandteil des Mobilitätsverbunds und eignen sich in besonderem Maße für intermodale Wegeketten. Durch eine Vielzahl an Nutzern erhöht sich die Auslastung und trägt zur Effizienz und damit Nachhaltigkeit bei. Sharing-Fahrzeuge können den Verzicht auf den privaten Pkw bzw. Zweitwagen beschleunigen. Sie eignen sich auch für innovative und umweltfreundliche Technologien, um diese für viele zugänglich zu machen und einen Beitrag zum Klimaschutz zu liefern.

Häufig kommen die ersten Anstöße zu Sharing-Angeboten von Privaten (Initiativen und Vereine). Auf ihnen liegt daher ein besonderes Augenmerk, da sie für die Etablierung, Verstetigung und Ausweitung von Angeboten Unterstützung benötigen.

Neben allgemein sehr bekannten Elementen wie CarSharing oder Leihradsysteme, sind es auch vermeintlich *kleinere* Elemente, die im Wesentlichen für Änderungen im Mobilitätsverhalten sorgen können, beispielsweise gemeinschaftlich genutzte Lastenräder oder ehrenamtliche Fahrdienste.

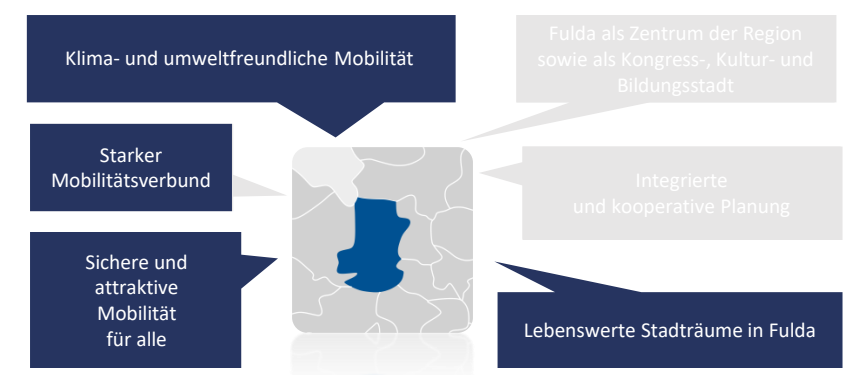
Neben privaten (und auch ehrenamtlichen) Initiativen ist die Ausweitung und Etablierung von kommerziellen Sharing-Angeboten von zentraler Bedeutung. Der Bestand an privaten Pkws ist in Fulda weiterhin hoch und führt insbesondere in den zentralen Lagen der Stadt zu Flächen- und Nutzungskonflikten.

Bausteine

Für eine Etablierung, Verstetigung oder Ausweitung von Angeboten benötigen vor allem private Initiativen Unterstützung. Somit kommt der Stadt Fulda hierbei als Koordinatorin, Vermittlerin und Unterstützerin eine große Rolle zu.

- Die größte Wirkung wird von **CarSharing-Angeboten** innerhalb Fuldas erwartet. Potenzial für kommerzielle CarSharing-Angebote besteht entsprechend an zentralen Wirtschaftsstandorten, Verwaltungsstandorten und Verknüpfungspunkten des Öffentlichen Personenverkehrs in Fulda. An touristischen Hotspots werden mit dem Gastgewerbe Kooperationen entwickelt, die auch eine touristische Nutzung ermöglichen. Hier sollte die Stadt Fulda die Rolle als Vermittlerin wahrnehmen. Carsharing bietet die Chance, neue Technologien zu erproben und Nutzungshemmnisse abzubauen. Daher sollten auch E-CarSharing-Angebote in Fulda systematisch etabliert werden.
- Neben der gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen, muss auch das **gemeinsame Fahren** einen zunehmenden Stellenwert einnehmen. Pkw-Fahrten werden durch das Mitfahren verringert und effizienter. Hohes Potential für Fahrgemeinschaften haben v.a. regelmäßige Fahrten (etwa zur Arbeit). Gemeinsames Fahren reduziert die individuellen Mobilitätskosten. Mitfahrangebote erreichen insbesondere über die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten eine höhere Akzeptanz und Attraktivität.
- **BikeSharing** ermöglicht in Städten intermodales Verkehrsverhalten auch ohne eigenes Fahrrad. Vor allem, wenn Fahrradmitnahme im ÖPNV nicht immer praktikabel oder möglich ist. Ein einheitliches System vom Leihrädern kann somit ein wichtiger neuer Bestandteil des gesamten Mobilitätsverbunds sein. Ein BikeSharing-System sollte in Fulda sowohl den Alltagsverkehr, als auch den touristischen Verkehr bedienen.

Sharing-Angebote sollten im Einklang mit Planungen im ÖPNV und im Radverkehr erfolgen. Durch abgestimmte Konzeptionen kommt es eher zu Synergie-Effekten als zur Kanibalisierung unter den Verkehrsmitteln.



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, Arbeitgeber und Private

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.2.1 Qualitätsoffensive im Radverkehr
- 7.3.1 Förderung E-Mobilität und alternative Antriebsformen
- 7.3.7 Mobilitätsstationen und Intermodalität
- 7.4.2 Attraktivierung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes

7.3.7 Mobilitätsstationen und Intermodalität

HANDLUNGSFELD INTELLIGENTE, INNOVATIVE UND EFFIZIENTE MOBILITÄT

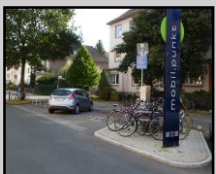
Zusammenfassung

Die Weiterentwicklung des ÖPNV und die Förderung der Inter- und Multimodalität werden mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen maßgeblich unterstützt. Mobilitätsstationen dienen als Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Mobilitätsverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Zuordnung

Beschreibung

Um aus dem Umland und der Region in die Kernstädte zu kommen, werden vor allem Park & Ride-Einrichtungen (P+R) an den Bahnhaltelpunkten genutzt, um das eigene Fahrzeug abzustellen und per Zug in die Städte zu gelangen. Doch auch innerstädtisch gibt es zahlreiche Varianten, Wegestrecken mit mehreren kombinierten Verkehrsmitteln zurückzulegen.

Das Zurücklegen des Weges von Zuhause zur Bushaltestelle ist bereits eine intermodale Wegeketten und wird durch das Vorhandensein einer nutzerfreundlichen Abstellmöglichkeit für das eigene Fahrrad begünstigt. Mobilitätsstationen sollten vorrangig an Haltestellen des Fuldaer Busnetzes errichtet werden. Diese in Frage kommenden Bushaltestellen sollten entweder aufgrund ihrer Umsteigemöglichkeiten oder ihrer Zentralität in der Innenstadt ausgewählt werden. Ebenfalls können Mobilitätsstationen zentral in dichter besiedelten Quartieren außerhalb der Innenstadt positioniert werden. Auch hier sollte stets die Nähe zu einer Bushaltestelle Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem städtischen ÖPNV bieten. Hier können kleinere Mobilitätsstationen verschiedene Verkehrsmittel verknüpfen.



Bausteine

Mobilitätsstationen werden nach einem Baukastensystem gebildet. In der Regel der öffentliche Personennahverkehr das Rückgrat einer Mobilitätsstation, es sind aber in Sonderfällen auch Kombinationen ohne Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr möglich.

Art und Umfang von Mobilitätsstationen können in vier Bereiche und mehrere Einzelbausteine unterschieden werden.

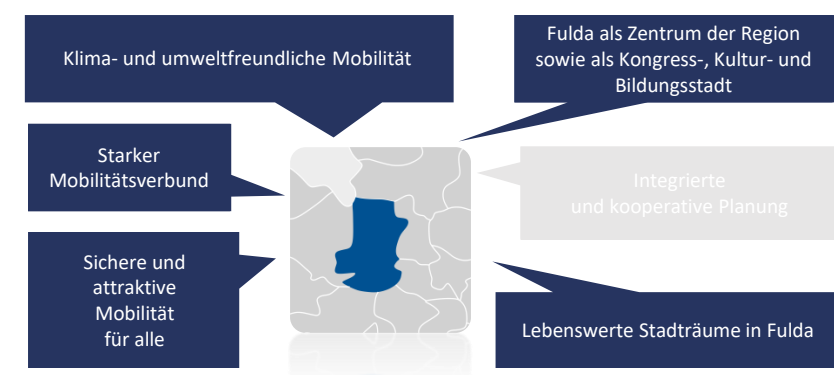
- Verkehrsmittel (Fernverkehr, Nahverkehr, Leihfahrräder, Taxi-Aufstellflächen, Mietwagen- und CarSharing-Angebote)
- Infrastruktur (Parkplätze als P+R, Fahrradparkhaus, Radabstellanlagen, Lademöglichkeiten, Schließfächer)
- Dienstleistung (Gastronomie, Toiletten, Reparatur)
- Information (Dynamische Fahrgastinformation, Stadtpläne und Übersichtskarten)

Welche konkreten Ausstattungsmerkmale ein Standort hat, hängt von Zielgruppen, Einzugsbereichen und auch von den verfügbaren Flächen vor Ort ab.

Speziell den Mobilitätspunkten in Quartieren kommt eine wichtige Funktion im Gesamtgefüge des Verkehrs zu, da der dort vorhandene ÖV durch eine Ergänzung um Radabstellanlagen und Kombinationen mit CarSharing-Fahrzeugen, E-Ladesäulen, etc. eine deutliche Aufwertung erfährt. Mögliche Standorte wären Fulda-Galerie, Aschenberg, die südliche Vorstadt sowie der Bereich um die Hochschule Fulda.

Nächste(r) Schritt(e)

In einem ersten Schritt bietet sich ein Standort am ICE-Bahnhof Fulda sowie in der Fuldaer Innenstadt an. Während beim Standort in der Innenstadt (am Stadtschloss) die Anbindung der Fußgängerzone und zum Drehkreuz des städtischen Busverkehrs im Mittelpunkt steht, ist es im ICE-Bahnhof Fulda die Verknüpfung zwischen allen Verkehrsmitteln - insbesondere der schienengebundene Nah- und Fernverkehr sowie dem städtischen und regionalen Busverkehr.



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, RhönEnergie Fulda GmbH

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.2.2 Qualitätsoffensive im Radverkehr: Abstellanlagen
- 7.2.6 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und vitale Stadt(teil)plätze
- 7.3.1 Förderung E-Mobilität und alternative Antriebsformen
- 7.3.6 Sharing-Angebote für Fulda

Anwendungsbeispiele

- Kategorie:** Bahnhof Fulda, eigenständige Ortsteilzentren (z.B. Aschenberg, Galerie...), Klinikum, Hochschule;
- Kategorie:** verdichtete Quartiere (z.B. südliche Innenstadt);
- Kategorie:** Ortsteilzentren, ÖV-Endhaltestellen, ...

7.3.8 Optimierung der Verkehrssteuerung

HANDLUNGSFELD INTELLIGENTE, INNOVATIVE UND EFFIZIENTE MOBILITÄT

Zusammenfassung

Ziel ist eine zentrale leistungsfähige und vor allem umweltabhängige Steuerung mithilfe einer flexiblen Verkehrstelematik. Dabei werden in Zukunft vernetzte Strukturen und Kommunikationen z.B. zwischen Fahrzeugen und Lichtsignalanlagen eine immer größere Rolle spielen.

Beschreibung

In den letzten Jahren konnten in der Stadt Fulda im Bereich Verkehrssteuerung bereits deutliche Verbesserungen und Weiterentwicklungen erreicht werden. Seit 2014/15 verfügt die Stadt über einen technisch aktuellen und leistungsfähigen zentralen Verkehrsrechner der 49 der insgesamt 70 Ampeln in Fulda steuert.

Mit dem Verkehrsrechner wurde eine zentrale, einheitliche Schnittstelle (OCIT) geschaffen, mit der Anlagen verschiedener Hersteller angeschlossen und zusammenhängend überwacht und gesteuert werden können.

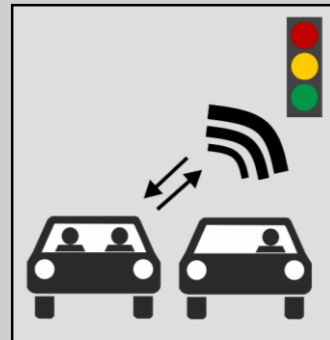
Das Thema Busbeschleunigung spielt dabei eine entscheidende Rolle, sodass der ÖPNV seitdem Knotenpunkte zügiger durchlaufen kann und damit zuverlässiger geworden ist.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssteuerung sollen daher auf den vorhandenen Steuerungseinrichtungen und -strategien aufbauen und diese zielgerichtet weiterentwickeln.

Darüber hinaus kann mit einem höheren Digitalisierungsgrad nicht nur über Stadtinformationen (Baustellenanzeigen), ÖPNV-Abfahrtszeiten oder P&R-Möglichkeiten informiert werden, sondern auch die Kommunikation zwischen der LSA und den Fahrzeugen nimmt zu. Die Bereitstellung und Verarbeitung von Mobilitätsdaten wird zukünftig einen immer höheren Stellenwert einnehmen. Im Zuge des Verkehrsmanagementsystems ist es denkbar, sogenannte Mobilitätsmarktplätze zu etablieren, die einen Datenaustausch und eine Weiterverarbeitung durch Dritte ermöglichen.

Bausteine

- Fortlaufende Aktualisierung und Überprüfung der LSA-Koordination
- Integration von Zuflussdosierungen auf ausgewählten Streckenzügen, um einerseits den Verkehrsfluss und die Koordinierungen im Zuge von „Grüne Wellen“ aufrechterhalten zu können und andererseits eine umweltabhängige Steuerung der Verkehre zu ermöglichen.
- Dynamisierung der Verkehrssteuerung: in Abhängigkeit von realen Kapazitätsauslastungen und Luftschadstoffbelastungen → flexible Entlastung von Streckenzügen bei hohen Schadstoffwerten
- Einführung kooperativer Systeme: dynamische Information von LSA (Car-To-Car-Kommunikation bzw. Car-To-X-Kommunikation)
- Geschwindigkeits- und Standortdaten ausgestatteter Fahrzeuge zur Verbesserung der LSA-Steuerung im Sinne eines Strategiemangements → Routingverbesserungen mithilfe einer Abstimmung zwischen kollektiven und individuellen Verkehrsinformationen unter Berücksichtigung der Antriebsart der Fahrzeuge



Priorisierung



Zeitraumen



CO2-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Ordnungsdezernat Stadt Fulda, Hessen Mobil, Navigationssoftware

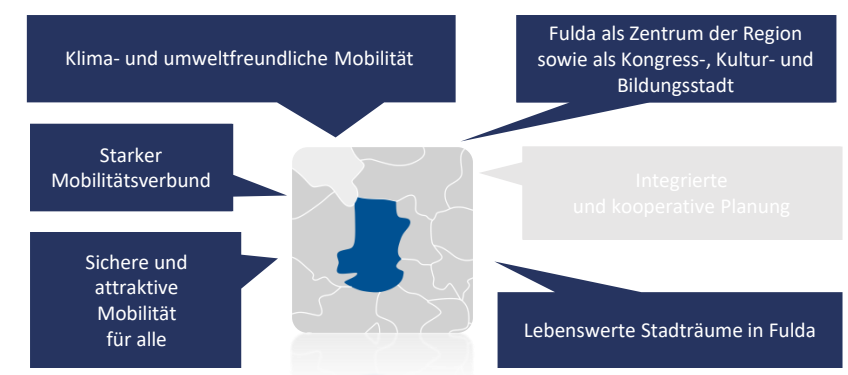
Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.3.1 Förderung der E-Mobilität und alternativer Antriebe
- 7.3.4 Zuverlässigkeit des Busverkehrs, Einrichten von Express-Buslinien
- 7.3.5 Optimierung der ÖPNV-Infrastruktur
- 7.8.1 Verkehrslenkung und Wegweisung des Wirtschaftsverkehrs



Anwendungsbeispiele

Leitfaden Verkehrstelematik des BMVI





7.4: Fulda im (über-)regionalen Kontext

Der VEP Fulda hat den Anspruch, auch den regionalen und überregionalen Kontext zu betrachten. Denn: Klimaschutz und die Abwicklung von Verkehren sind Themen, die nicht an der Stadtgrenze Fuldas enden oder starten. Dies ist vor allem aufgrund der hohen Anzahl von Ein- und Auspendlern, Touristen und Kongressteilnehmern von besonderer Bedeutung, um die Lebensqualität in Fulda durch den Verkehr nicht zu schmälern. Für die Region Fulda stellt das Thema Mobilität sowie ihre Erreichbarkeit neben dem Bereich der Lebensqualität auch als Wirtschaftsraum und Tourismusdestination eine zentrale Aufgabe dar. Als Handlungsschwerpunkte für die Erreichbarkeit Fuldas sowie die stadtverträgliche Abwicklung der Verkehre wurden Radpendlerrouten sowie der Bahnhof und Fernbushalt Fuldas identifiziert.

Das Fahrrad ist als Verkehrsmittel in den vergangenen Jahrzehnten erst langsam als Verkehrsmittel für stadtgrenzenüberschreitende Pendler in den Blickpunkt gerückt. Das Fahrrad hat aber nicht nur als klimafreundliches, sondern auch als gesundheitsförderndes Fortbewegungsmittel großes Potenzial und wird nicht zuletzt durch elektromobile Unterstützung zunehmend auch für längere Wege eingesetzt. **Radpendlerrouten** verbinden die Umland-Gemeinden mit der Stadt Fulda und können Start für eine systematische und strategisch abgestimmte interkommunale Radverkehrsförderung sein. Dabei werden zunächst die bestehenden stadtgrenzenüberschreitenden Radwege aufgewertet und weitere Verbindungen qualifiziert.

Ein weiterer Anknüpfungspunkt ist der **ICE-Bahnhof Fulda**. Dieser liegt nicht nur attraktiv im überregionalen Eisenbahn-Fernverkehrsnetz, sondern ist auch Start- und Zielpunkt zahlreicher Bahn- und Buslinien aus dem Umland und hat somit eine hervorgehobene Rolle für die stadtgrenzenüberschreitenden Verkehre. Der Bahnhof, die beim Umstieg zwischen Bahn und Bus notwendigen Wege sowie die weiteren gestalterischen Merkmale des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes (aber auch Aspekte der Barrierefreiheit) werden der Bedeutung des Bahnhofs derzeit nicht gerecht, so dass eine Stärkung und attraktivere Nutzung Teil der Konzepte des Verkehrsentwicklungsplans darstellen.

Eher für die fernräumliche Erreichbarkeit (aber auch hinsichtlich touristischer Aspekte) ist der **Fernbushalt Fulda** von Bedeutung. Derzeit liegt der Fernbushalt sehr dezentral zur Innenstadt. Behandelt wird im folgenden Kapitel sowohl die bessere Anbindung an die Innenstadt, als auch eine potentielle Verlagerung des Fernbushalts.



Abfahrt / Departure / Départ	Zeit / Time / Temps	Über via	Ziel / Destination	Gleis / Platform / Quai
12:10	12:10	Kirchheimb. - Göttingen - Heilbronn	Bio in Ostbahnhof	6
12:15	12:15	Bad Hersfeld - Erfurt	Leiszig Hbf	7
12:20	12:20	Hersfeld - Bad Hersfeld - Bebra	Kassel Hbf	8
12:30	12:30	Lehrbach - Alfeld - Göttingen	Grafelfeldwald	9
12:35	12:35	Frankfurt Hbf - Fulda - Mainz	Linsbergplatz	20
12:40	12:40	Hann. - Frankfurt Hbf - Mannheim	Breitl. SBB	4
12:45	12:45	Würzburg - Bamberg - Ingolstadt	München Hbf	4
12:50	12:50	Würzburg - Bamberg - Ingolstadt	München Hbf	4



7.4.1 Radpendlerrouten

HANDLUNGSFELD FULDA IM (ÜBER-)REGIONALEN KONTEXT

Zusammenfassung

Die Ausbildung von Radpendlerrouten bildet ein Rückgrat der Radverkehrsförderung und ist ein Weg, im Alltagsverkehr Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen Pkw zu schaffen. Es entstehen zudem deutliche Attraktivitätssteigerungen für den Radtourismus.

Beschreibung

Radfahren ist eine emissionsfreie, preiswerte und zugleich auch schnelle Fortbewegungsart, die im Stadtverkehr mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV konkurrieren kann. Auch im stadtgrenzüberschreitenden Pendlerverkehr spielt das Fahrrad – auch aufgrund der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs – eine immer größere Rolle im Stadt-Umland-Verkehr. Zudem erleichtern elektrisch unterstützte Fahrräder das Radfahren in topografisch bewegten Städten wie in Fulda.

Fulda ist als Zentrum Ostthessens besonders getroffen vom durch Pendler erzeugten Verkehr. Der Ausbau von Radrouten ins Umland orientiert sich dabei an den dortigen Orten und Gemeinden, die hohe Stadt-Umland-Beziehungen aufweisen (v.a. Künzell, Petersberg, Eichenzell sowie der Vogelbergskreis, aber auch Hünfeld, Großenlüder, Neuhoof und Hofbieber). Dazu können zunächst bestehende Routen genutzt (wie etwa der Fulda-Radweg oder die Hessischen Radfernwege R1/R2/R3), bzw. ausgebaut (bestehende und bislang unqualifizierte Wege) werden. In einem weiteren Schritt können diese Wege dann perspektivisch zu Radschnellwegen qualifiziert werden.

Bausteine

Radpendlerrouten befinden sich innerhalb und außerhalb des Fuldaer Stadtgebiets.

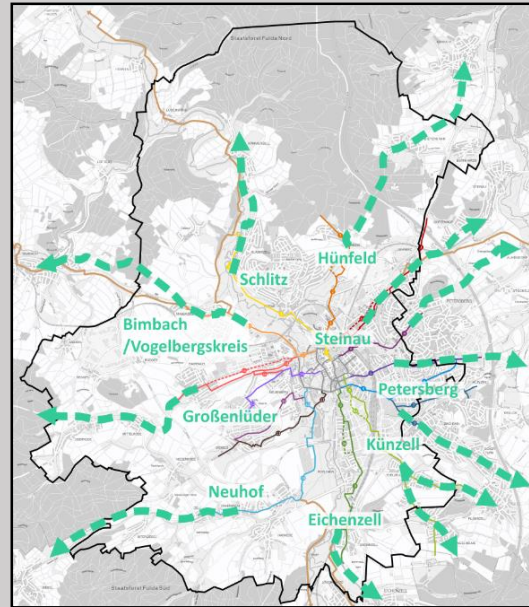
Innerorts

- Herausbildung eines durchgängigen und hierarchischen Netzes (Grundlage dafür ist das fortgeschriebene Radverkehrskonzept der Stadt Fulda)

- Ergänzung der Hauptrouten durch stadtteilverbindende Routen

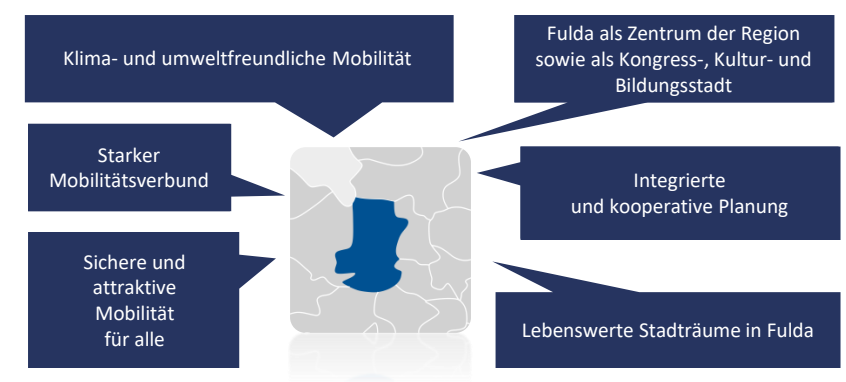
Ins/aus dem Umland

- Synergien mit bestehenden Radrouten im Umland und Anknüpfungspunkten im städtischen Hauptroutennetz
- Perspektivisch steht die Qualifizierung zu Radschnellwegen (durchgängige, konfliktfreie Radachsen mit gutem Anschluss an das bestehende (städtische) Radwegenetz



Nächste(r) Schritt(e)

- Im ersten Schritt sollte eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich Radpendlerrouten erarbeitet werden. Dafür ist interkommunale Zusammenarbeit ein wichtiger Bestandteil, da ein tragfähiges Konzept nur in der regionalen Gesamtbetrachtung erfolgreich sein kann.



Priorisierung



Zeitraumen



CO2-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Umlandgemeinden, ggf. HessenMobil

Schnittstellen und Bezugspunkte

7.2.1 Qualitätsoffensive im Radverkehr: Weiterentwicklung des Wegenetzes

Anwendungsbeispiele

Die bestehenden Radrouten durch den Hessischen Radfernweg R1/R2/R3 bieten (v.a. aufgrund der starken Pendlerverflechtung?) die Möglichkeit, durch Ausbau zu Radpendlerrouten qualifiziert zu werden.

7.4.2 Attraktivität des Bahnhofs und des Bahnhofsumfelds

HANDLUNGSFELD FULDA IM (ÜBER-)REGIONALEN KONTEXT

Zusammenfassung

Parallel zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans wurden in Vorbereitung auf einen städtebaulichen Ideenwettbewerb durch die beiden Fachbüros des VEPs die Grundlagen zur Neuordnung und Weiterentwicklung des westlichen Umfelds des ICE-Bahnhofs Fulda und des angrenzenden Busbahnhofs erarbeitet

Beschreibung

Der ICE-Bahnhof Fulda ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt in Ostthessen und für Fulda durch zahlreiche ICE-/IC-Halte pro Stunde und der Schnittstelle im Regionalverkehr (Schiene & Bus) bedeutsam. Angesichts der vorhandenen substanziellen, funktionalen und gestalterischen Schwächen des ICE-Bahnhofs und des Umfeldes gibt es Handlungsbedarf zur Steigerung der Attraktivität und Funktionalität. Dieser Handlungsbedarf begründet sich darüber hinaus durch bevorstehende Großveranstaltungen (Stadtjubiläum, Hessentag und Landesgartenschau).



Bausteine

Die Aufgaben und konkreten Handlungsbedarfe unterscheiden sich in ihrer Tiefe in den Vorgaben für den Wettbewerb und werden als Bausteine hier aufgelistet. Sie zielen vor allem auf die bessere und attraktivere Nutzbarkeit durch alle Personen- und Nutzergruppen ab.

- Aufwertung Bahnhofsvorplatz und der Straße „Am Bahnhof“
- Schaffung von Sitz- und Aufenthaltsflächen
- Aussagen und Ideen zur Gestaltung der Vernetzung Bahnhof – ZOB – Innenstadt
- Verbesserung der Sozialen Sicherheit (u.a. Platz- und Straßenbeleuchtung)
- Optimierung des Bahnhofsgebäudes (unter Wahrung der Belange des Denkmalschutzes)
- Ideen zur Aufwertung des Einzelhandels & Versorgung
- Verbesserung der Integration des Gebäudes Bahnhofstraße 26, Entwicklung einer ganzheitlichen Lösung für die Gebäude Bahnhofstraße 2 sowie Parkhaus Ruprechtstraße sowie Ideen zum Umgang mit den Güterhallen (Erhalt/Abriss/alternative Nutzungsmöglichkeiten unter Wahrung des Lärmschutzes)
- Verbesserungen der Nutzung und Verknüpfung des ZOB
- Prüfung von Möglichkeiten zur Integration von Fern- und Reisebussen
- Neuordnung und verbesserte städtebauliche Integration der Stellplätze
- Identifizierung von verträglichen Zonen und Flächen für Bringen und Holen („Kiss & Ride“), CarSharing, Elektromobilität und Taxen
- Schaffung von attraktiven und bedarfsgerechten Fahrradabstellmöglichkeiten
- Überarbeitung und Konzeption von Orientierungshilfen und Beschilderung.

Klima- und umweltfreundliche Mobilität

Fulda als Zentrum der Region sowie als Kongress-, Kultur- und Bildungsstadt

Starker Mobilitätsverbund

Sichere und attraktive Mobilität für alle



Integrierte und kooperative Planung

Lebenswerte Stadträume in Fulda

Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Deutsche Bahn und Tochterfirmen, Private, RhönEnergie Fulda GmbH

Nächster Schritt

Durchführung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs

7.4.3 Fernbushalt in Fulda

HANDLUNGSFELD FULDA IM (ÜBER-)REGIONALEN KONTEXT

Zusammenfassung

Der Fernbus-Verkehr hat sich seit der Marktöffnung 2013 nach einem kurzzeitigen Hoch weitestgehend eingependelt. Der Standort des Fernbushalts befindet sich in Fulda etwas abseits an der Weimarer Straße. Eine attraktivere Verbindung zur Innenstadt sowie eine Verlagerung sind Wege, den Fernbushalt aufzuwerten.

Beschreibung

An der Weimarer Straße, dem jetzigen Standort des Halts für Fernbusse in Fulda gibt es ausreichend Flächen für Fernbusse und auch für Reisebusse (Aus- und Einstieg und parken), jedoch ist der Standort hinsichtlich der Verbindung zur Innenstadt und/oder zum ICE-Bahnhof mit weiten Wegen verbunden – was für Städte in der Größenordnung Fuldas eher untypisch ist.

Der Parkplatz wird ebenfalls durch Wohnmobile zum kurzzeitigen Parken und Abstellen genutzt.



Bausteine

Im ersten Schritt soll die Verknüpfung zwischen dem Standort an der Weimarer Straße und der Innenstadt verbessert werden. Diese Verbesserungen kommen ebenfalls dem Personal von Reisebussen sowie Besitzern von dort parkenden Wohnmobilen zugute.

- Fußläufige Erreichbarkeit: in ca. 15 Minuten ist der Fuldaer Dom erreicht. Bislang fehlt jedoch die Beschilderung für Fußgänger in beide Richtungen.
- ÖPNV-Anbindung: mit dem Bus (Linie 2) gelangen Personen in 10-15 Minuten in die Innenstadt/ICE-Bahnhof (bzw. zurück). Am unmittelbaren Halt der Fernbusse lassen sich jedoch keine Informationen über Weiterreisemöglichkeiten finden.
- Service: Da Reisen mit Fernbussen zwar vergleichsweise günstig, jedoch häufiger mit Wartezeiten verbunden sind, empfiehlt es sich, neben der Erreichbarkeit auch die Angebote vor Ort zu verbessern. So sollte ein Fernbushalt mit WC-Räumen sowie überdachten und sauberen Wartemöglichkeiten ausgestattet sein.

Im zweiten Schritt sollte im Zuge der Neusortierung des Bahnhofsumfelds des ICE-Bahnhof Fulda (siehe 7.4.2) erörtert werden, inwiefern ein Halt für Fernbusse integriert in den heutigen ZOB möglich und gewollt ist.

Die Maßnahmen an der Weimarer Straße sollten jedoch losgelöst von diesen Überlegungen in Angriff genommen werden, da durch die Überlagerung der Nutzungen auch weiterhin die Nutzung von anderen Gruppen gegeben ist (Wohnmobile, Reisebusse, ..).

Klima- und umweltfreundliche Mobilität

Fulda als Zentrum der Region sowie als Kongress-, Kultur- und Bildungsstadt

Starker Mobilitätsverbund

Sichere und attraktive Mobilität für alle



Integrierte und kooperative Planung

Lebenswerte Stadträume in Fulda

Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, private Fernbus-Unternehmen, Deutsche Bahn und Tochterfirmen, RhönEnergie Fulda GmbH

Schnittstellen und Bezugspunkte

7.2.1 Qualitätsoffensive im Radverkehr: Weiterentwicklung des Wegenetzes

Nächster Schritt

Kurzfristige Veränderungen am Standort Weimarer Straße; Durchführung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs für den ICE-Bahnhof und Umfeld



7.5: Mobilitätskultur

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken nur dann schnell und erfolgreich, wenn die Veränderungen bei den potentiellen Nutzern bekannt sind und wahrgenommen werden. Grundlage dafür ist eine Veränderung bzw. Etablierung einer Mobilitätskultur. Dazu muss durch **Mobilitätsmanagement** direkt im Alltag der Fuldaer Bevölkerung, den Pendlern und Besuchergruppen angesetzt werden, und gleichzeitig müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen in Form von spezifischer **Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit** die Mobilitätsangebote nachhaltig etabliert werden. Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen Angeboten abgebaut werden.

Mobilitätsmanagement ist der strategische Ansatz, die Verkehrsnachfrage, die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur systematisch im Sinne der Zielsetzungen zu beeinflussen. Eine effizientere und klimafreundliche Verkehrsnachfrage wird insbesondere über zielgruppenspezifische Informationen und Organisation von Servicedienstleistungen erreicht. Anknüpfungspunkte sind dabei kommunales, betriebliches sowie schulisches Mobilitätsmanagement.

Außerhalb des kommunalen Einflussbereichs sollte die Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg oder bei Dienstfahrten in Fulda auch über Betriebe und Unternehmen positiv beeinflusst werden. Sie können mit einem eigenen betrieblichen Mobilitätsmanagement Vorteile für Beschäftigte, effektive betriebswirtschaftliche Kostenreduzierungen, gesundheitsfördernde Effekte sowie eine personenbezogene CO₂-Reduzierung unterstützen. Die Nutzung moderner Mobilitätsangebote erzeugt für Unternehmen zudem ein innovatives Image und ist gleichzeitig ein wichtiger Faktor für die Zufriedenheit der Mitarbeiter. Die direkte Ansprache der Unternehmen zu Anforderungen und Problemlagen sichert eine höhere Bereitschaft zur Umsetzung und aktiven Mitwirkung, so dass der Stadt Fulda auch hierbei eine besondere Rolle zukommt, da kleine Betriebe und Unternehmen Maßnahmen oft nicht alleine umsetzen können oder eine Umsetzung mit verhältnismäßig hohen Kosten verbunden sind.



7.5.1 Mobilitätsmanagement

HANDLUNGSFELD MOBILITÄTSKULTUR

Zusammenfassung

Mobilitätsmanagement dient – im Gegensatz zu aufwändigen infrastrukturellen Lösungen – dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu leisten. Hilfsmittel hierzu sind vor allem Information und Beratung. Auch durch bessere Koordination des Angebots sollen die Verkehrsteilnehmenden zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Es sollen Alternativen zum eigenen Auto aufgezeigt werden. Da das Verkehrsverhalten jedoch immer auch durch eingeschlifene Lebensweisen geprägt ist, muss das Umdenken und Umsteigen auf Alternativen entsprechend erlebbar und attraktiv sein.

Beschreibung

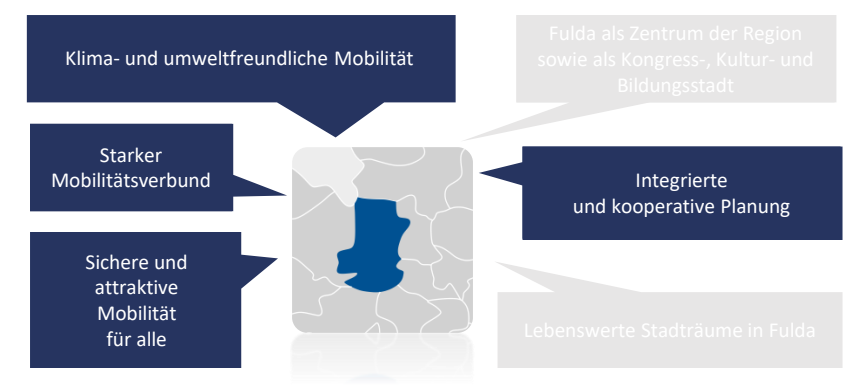
Mobilitätsmanagement ist der strategische Ansatz, die Verkehrsnachfrage, die Verkehrsmittelwahl sowie die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur systematisch im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen zu beeinflussen. Eine effizientere und klimafreundliche Verkehrsnachfrage kann in Fulda vor allem über zielgruppenspezifische Informationen erreicht werden.

Aufgrund ihrer Anzahl stellen insbesondere Berufspendler eine wichtige Zielgruppe dar. Der Berufsverkehr beschränkt sich auf wenige Stunden am Morgen und am Nachmittag. Er schränkt jedoch vor allem entlang der Hauptstraßen durch Lärm- und Schadstoffemissionen die Lebensqualität ein. Wichtig ist daher eine Verlagerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsangebote des Umweltverbunds.

In Fulda existieren bisher nur vereinzelte Ansätze zum Mobilitätsmanagement, d.h. hier besteht noch erhebliches (Ausbau-)Potenzial. Ebenfalls fehlen bislang ganzheitliche Ansätze und konkrete Verankerungen wie beispielsweise ein kommunales Mobilitätsmanagement. Es muss daher darum gehen, das Vorgehen koordinierter und strategischer auszurichten sowie die Akteure stärker miteinander zu vernetzen und zu qualifizieren

Bausteine

- **Kommunales Mobilitätsmanagement**
Beim kommunalen Mobilitätsmanagement geht es um die dauerhafte Verankerung der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung mit dem Ziel, das kommunale Planen und Handeln auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung auszurichten. Das zentrale Instrument des kommunalen Mobilitätsmanagements auf strategischer Ebene ist ein kommunales Mobilitätskonzept, welches die organisatorische Verankerung in der Verwaltung, konkrete Lösungsansätze infrastruktureller Art und die Themen Beratung, Information und Öffentlichkeitsarbeit gesamthaft zusammenführt.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement**
Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst Konzepte zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in Unternehmen und Verwaltungen und setzt auf die Themen Information und Motivation. Bestandteile können u.a. spezielle Angebote und Anreize für Fahrrad fahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (z. B. Duschkmöglichkeiten oder die Nutzung von Firmenrädern), EDV-basierte Mitfahrerbörsen, Flotten- und Fuhrparkmanagement (z. B. die Nutzung von energieeffizienter Technik oder die Förderung energiesparender Fahrweise), JobTickets etc. sein.
- **Schulisches Mobilitätsmanagement**
Schulisches Mobilitätsmanagement setzt auf Maßnahmen, welche die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderen Sicherheitsaspekten fördern soll. Es sollen attraktive Alternativen zu Elterntaxi, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt zur/von der Schule (mit dem Pkw), aufgezeigt werden.
- **Mobilitätsmanagement in sonstigen Zusammenhängen**
Hierunter sind weitere Ansätze für spezielle Personengruppen zu verstehen, beispielsweise die Förderung der Mobilität von Seniorinnen und Senioren / der Abbau von Nutzungshemmnissen des ÖPNV bei älteren Personen oder das Neubürgermarketing/-information.



Priorisierung



Zeitrahmen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Unternehmen/Einrichtungen

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.1.2 Sichere Schulwege sowie Schul- und Kitäumfelder
- 7.5.2 Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit
- 7.7.2 Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte



Nächste(r) Schritt (e)

- Aufbau einer Struktur für das Kommunale MM (Einstellung/Benennung Mobilitätsmanager/in, Organisation einer ämterübergreifenden AG)
- Aufbau eines Netzwerks beim betrieblichen Mobilitätsmanagement, u.a. gezielte Ansprache der Arbeitgeber

7.5.2 Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit

HANDLUNGSFELD MOBILITÄTSKULTUR

Zusammenfassung

Die Beeinflussung einer bestehenden Mobilitätskultur bzw. die Veränderung des Verkehrsverhaltens zu Gunsten eines nachhaltigen Verkehrsmittels oder -angebots muss mit kontinuierlichen und aktiven Informationen und Anreizen verbunden sein. Gerade Mobilitätsmanagement (vgl. 7.5.1) muss als recht schwer vermittelbares Thema versiert und engagiert kommuniziert sowie im Angebot adäquat qualifiziert werden; aber auch andere Themen wie z.B. Verkehrssicherheit (vgl. 7.1) bedürfen hierbei einer Fokussierung, um in der Öffentlichkeit besser wahrgenommen zu werden. Akteure und Zielgruppen sollten dazu aktiv angesprochen werden. Des Weiteren bildet Kommunikation eine zentrale Voraussetzung für die Akzeptanz von Maßnahmen.

Beschreibung

Hilfreich bei der Kommunikation ist die Entwicklung einer wiedererkennbaren Dachmarke, bei der alle verkehrs-/mobilitätsrelevanten Aktivitäten fachkundig koordiniert sowie Informationen, technische Komponenten, Dienstleistungen und Managementmodelle gesammelt angeboten werden.

Speziell initiierte Aktionen und Kampagnen bilden eine Chance, um mehr Aufmerksamkeit für ein Thema zu erreichen. Besonders bei Etablierung neuer Angebote haben kostenlose Testphasen eine hohe Bedeutung, da diese unverbindlich sind und damit die Hemmschwelle für eine erstmalige Nutzung aufheben können. Eine gleichzeitig erfolgende aktive Information der Menschen vor Ort kann zu einem Umdenken führen und damit das Mobilitätsverhalten einer Stadt nachhaltig verändern. Hier bestehen Synergien zu zahlreichen anderen Handlungs-/Maßnahmenfeldern des VEP.

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsgeschehens und zur Minderung der Verkehrsemissionen bedeutet vor allem die Verlagerung von Fahrten vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund einen Bewusstseinswechsel und somit eine Mobilitätsänderung bei der Bevölkerung.

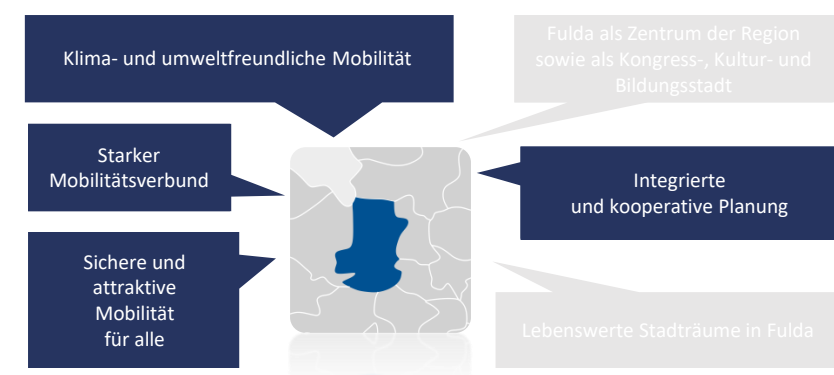
Bausteine

- Aufbau einer wiedererkennbaren Dachmarke
Zentrale Koordination und Bündelung aller mobilitätsrelevanten Aktionen, Informationen und Dienstleistungs-Angebote unter einem Dach;
Elemente: Zentrale Homepage, Logo, Slogan, Nutzung digitaler Medien, Flyer/Broschüren, Give-Aways, regelmäßige Berichterstattung und Sondermedien
- Information über alternative Mobilitätsangebote im Rahmen des Neubürgermarketings (Neuer Wohnort, neue Wege, neue Mobilität...)
Menschen, die neu nach Fulda ziehen, kennen sich oft noch nicht gut in der Stadt aus und bekommen daher ein Informationspaket mit Informationen zum Umweltverbund und eine persönliche Mobilitätsberatung.
- Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit
 - 1.) Themenbezogene Ansätze
z.B. umweltbewusste Mobilität, Radfahren, ÖPNV
 - 2.) Stadtweite Aktionen und Kampagnen
z.B. ÖPNV-Schnupperticket
 - 3.) Zielgruppenspezifische Aktivitäten
z.B. „zu Fuß zur Schule“, „im Bus mit dem Rollator“



Nächste(r) Schritt(e)

Erprobung erster Kampagnen und Aktionen: Aufbau einer Arbeitsgruppe, Ideensammlung, Akquisition von Partnern und Sponsoren, ...



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, RhönEnergie Fulda GmbH, weitere Partner und Sponsoren

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.1.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
- 7.5.1 Mobilitätsmanagement
- 7.7.2 Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte
- 7.9.1 Förderung des Pkw-freien Tourismus



Anwendungsbeispiele

Angeichts der nicht unerheblichen Anzahl an verunglückten Radfahrern bieten sich zunächst Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr an (z.B. Broschüre/Flyer mit Verhaltenstipps für Auto- und Radfahrer – „Miteinander im Verkehr – Rücksicht kommt an“).



7.6: Infrastruktur und öffentliche Räume

Viel wichtiger als ein Ausbau oder Neubau der Straßeninfrastruktur wird in den nächsten Jahren ein gutes **Erhaltungsmanagement** benötigt, um mit den bestehenden Ressourcen eine zukunftsfähige Infrastruktur in Fulda anbieten zu können.

Gleichwohl werden an dieser Stelle die Ergebnisse verschiedener Varianten zu einer nördlichen Umfahrung der Stadt Fulda mit Anschluss an die A7 („**Nordtangente**“) als Infrastrukturprojekt vorgestellt: eine kernstadtferne und eine kernstadtnahe Variante. Nach einer ersten groben Kosten-Nutzen-Abschätzung wird aus Gutachtersicht empfohlen, die kernstadtnahe Variante weiterzuverfolgen, da hier die Umsetzung in Realisierungsschritten erfolgen kann. Darüber hinaus gibt es Pläne einer neuen Verbindung zwischen dem **Gewerbepark Münsterfeld** und der B 254, deren verkehrliche Auswirkungen mit dem Verkehrsmodell im Steckbrief 7.6.3 vorgestellt werden. Mithilfe des Verkehrsmodells wurden zwei Planfälle mit potenziellen Korridoren für eine alternative Nordumfahrung der Kernstadt von Fulda untersucht. Durch eine Verkehrsverlagerung auf eine neue Entlastungsstrecke sollen insbesondere auch die Lärm- und Schadstoffemissionen in der Innenstadt und entlang der Niesiger Straße sowie der Leipziger Straße reduziert werden.

Zunächst wird das zukünftige Straßennetz entsprechend seiner Funktionen untergliedert, wobei sich die Einstufung an den Kriterien der Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung (RIN) orientiert. Die Hierarisierung ermöglicht eine gesamtstädtische Betrachtung und bildet eine wichtige Grundlage für zukünftige Netzplanungen.

Ein oft genannter Handlungsbedarf betrifft die Innenstadt und deren Erschließungssituation bzw. die Frage, wie eine verbesserte und attraktivere Straßenraumgestaltung geschaffen werden kann. Daher werden einerseits unterschiedliche Varianten für ein **Erschließungskonzept der Oberstadt** mit Vor- bzw. Nachteilen dargelegt und Planfälle für eine alternative **Erschließung der Unterstadt** vorgestellt. Andererseits spielen die Straßenfunktion und –gestaltung für die Nutzung öffentlicher Räume eine wesentliche Rolle. Mithilfe von **multifunktionalen und stadtverträglichen Straßenräumen** sollen neue Aufenthaltsqualitäten (nicht nur in der Innenstadt) geschaffen werden. Als konkretes Beispiel wird im Steckbrief „**Neues Leben auf Parkständen**“ die Nutzungsvielfalt solcher Straßenräume aufgezeigt.



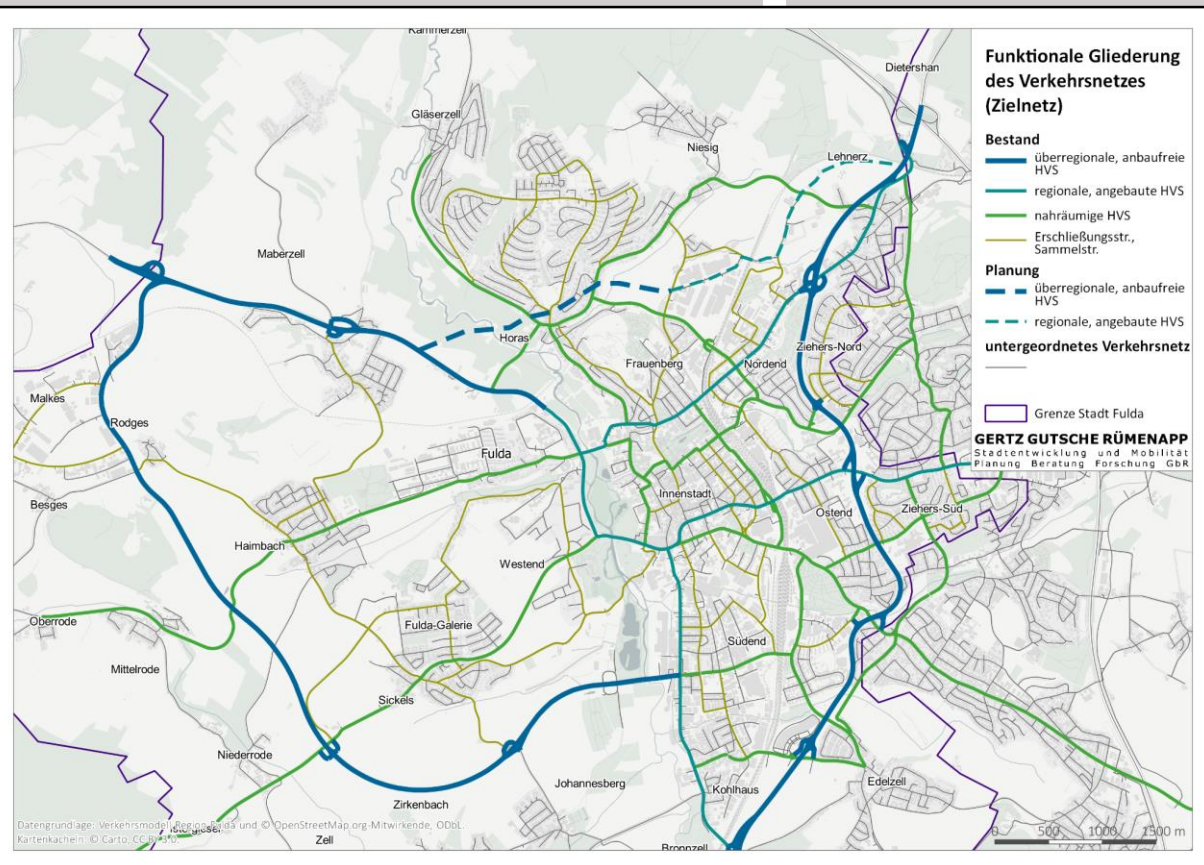
7.6.1 Funktionale Gliederung des Verkehrsnetzes (Zielnetz)

HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Zusammenfassung

Als Grundlage für eine weitere Netzbetrachtung wurde eine Einteilung des Straßennetzes nach den Kategorien der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ vorgenommen. Dabei steht die gesamtstädtische Netzplanung im Vordergrund. Die Festlegungen bilden einen Ausgangspunkt sowohl für konzeptionelle Überlegungen bspw. zur Straßenraumgestaltung oder für straßenverkehrsrechtliche Regelungen.

Verkehrswegekategorien für den Kfz-Verkehr:



Beschreibung

Bisher gibt es keine Netzhierarchie-Betrachtung des Verkehrsnetzes der Stadt Fulda. Dieser Steckbrief stellt die Verkehrswegekategorien für den Kfz-Verkehr entsprechend der RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung der FGSV) dar. Die RIN greift die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Erreichbarkeit zentraler Orte auf und leitet eine funktionale Gliederung der Verkehrsnetze ab. Sie bezieht neben dem raumordnerischen Ansatz auch umwelt- und landschaftsbezogene Planungsziele mit ein und betrachtet das Verkehrsangebot als Ganzes (unabhängig von Verkehrsstärken oder Zuständigkeiten z.B. der Baulast).

Ziel ist eine auf einander abgestimmte Verkehrsnetzentwicklung, die aufgrund ihrer gesamtstädtischen Betrachtung die Grundlage für weitere Planungen bildet. Darüber hinaus lassen sich Priorisierungen vornehmen, sodass bspw. die Sicherheitsfunktion eine hohe Gewichtung erhält und Maßnahmen wie Umgestaltungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen etc. daraus resultieren können. Die Karte zeigt ein Zielnetz, dass u.a. von einer (Teil-) Realisierung der Nordtangente im Bereich Leherz ausgeht.

Nächste(r) Schritt(e)

Prüfauftrag für eine Gegenüberstellung der Netzhierarchie und dem Ausbauzustand der Hauptverkehrsstraßen. Erst im Anschluss erfolgen Maßnahmenplanungen.

Klima- und umweltfreundliche Mobilität

Fulda als Zentrum der Region sowie als Kongress-, Kultur- und Bildungsstadt

Starker Mobilitätsverbund

Sichere und attraktive Mobilität für alle



Integrierte und kooperative Planung

Lebenswerte Stadträume in Fulda

Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda und weitere Straßenbaulastträger
→ Landesplanung, Verkehrsplanung, weitere Fachplanungen

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.6.2B kernstadtnahe Nordtangente
- 7.6.4 Innenstadterschließungskonzept
- 7.8.1 Verkehrslenkung und Wegweisung des Wirtschaftsverkehrs

Anwendungsbeispiele

Alle die Netzplanung betreffenden Planungen → u.a. Neuplanungen, Beschilderung, LSA-Koordination, Straßenraumgestaltung

7.6.2A kernstadtferne Nordtangente

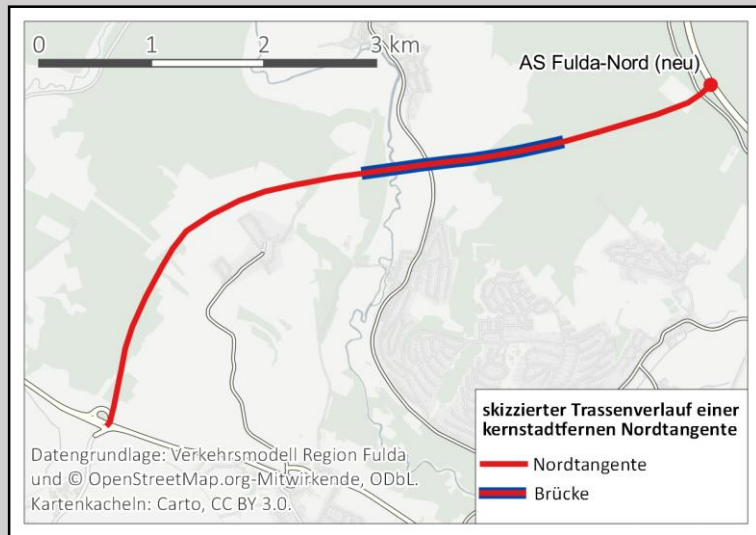
HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Zusammenfassung

Mithilfe des Verkehrsmodells wurden zwei Planfälle mit potenziellen Korridoren für eine alternative Nordumfahrung der Kernstadt von Fulda untersucht. Durch eine Verkehrsverlagerung auf eine neue Entlastungsstrecke sollen insbesondere auch die Lärm- und Schadstoffemissionen in der Innenstadt und entlang der Niesiger Straße sowie der Leipziger Straße reduziert werden.

Beschreibung

- Länge: 6,8 km
- Höhendifferenz Neubaustrecke: ca. 170m
- Ingenieurbauwerk: 2.200m Brücke



Höhenprofil:



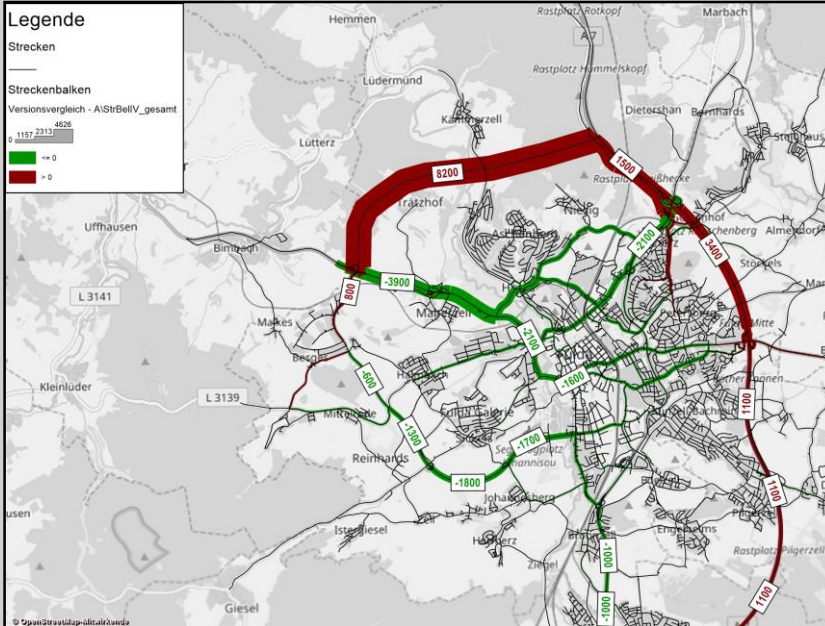
Bewertung

Vorteile:

- Merkbare Entlastungen im innerstädtischen Hauptverkehrsnetz und entlang der Niesiger Straße (insbesondere auch Schwerverkehr) → Verkehrsbelastung der Neubaustrecke: ca. 8.000 bis 10.000 Kfz/24h
- Verbesserter Anschluss des Industriepark West an die A7-Nord und das geplante Gewerbegebiet Großenlüder

Nachteile:

- Westring verliert als Umfahrung an Bedeutung (Entlastung)
- Neubau zusätzlicher BAB-Anschluss an A7 (Abstimmung Bund + Land)
- Umbau Anschluss Nordtangente an B254/Westring (Abstimmung Gem. Großenlüder)
- aufgrund der Aue-Querung muss große Höhendifferenz über weite Distanz mit Ingenieurbauwerk überbrückt werden → Berücksichtigung der Eingriffe in die Natur, unvorteilhafte Höhenverläufe und Verlärmung erfordern hohen baulichen Aufwand



Verkehrsverlagerungen (Differenzplot Verkehrsmodell)

Klima- und umweltfreundliche Mobilität

Fulda als Zentrum der Region sowie als Kongress-, Kultur- und Bildungsstadt

Starker Mobilitätsverbund



Integrierte und kooperative Planung

Sichere und attraktive Mobilität für alle

Lebenswerte Stadträume in Fulda

Priorisierung

Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Eine Weiterverfolgung dieser Variante wird aus Gutachtersicht nicht empfohlen.

7.6.2B kernstadtnahe Nordtangente

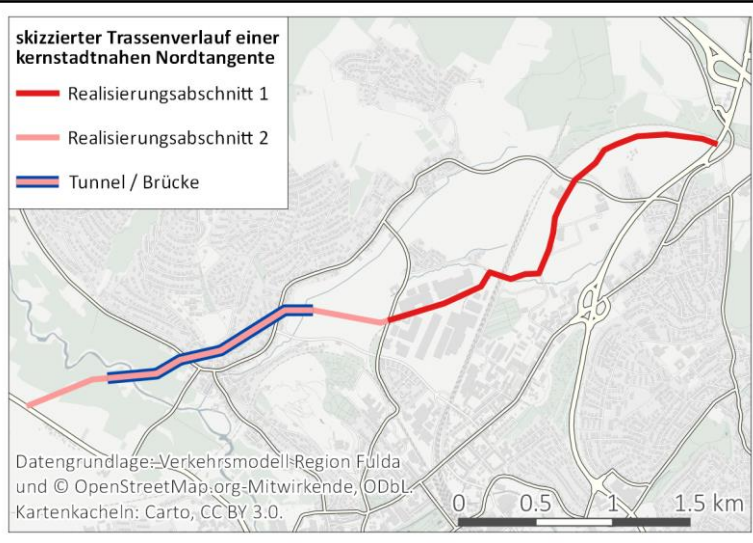
HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Zusammenfassung

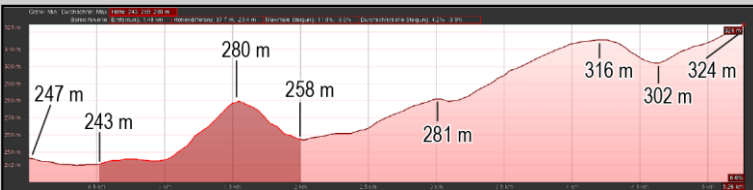
Mithilfe des Verkehrsmodells wurden zwei Planfälle mit potenziellen Korridoren für eine alternative Nordumfahrung der Kernstadt von Fulda untersucht. Durch eine Verkehrsverlagerung auf eine neue Entlastungstrecke sollen insbesondere auch die Lärm- und Schadstoffemissionen in der Innenstadt und entlang der Niesiger Straße sowie der Leipziger Straße reduziert werden.

Beschreibung

- Länge: 5.3 km
- Höhendifferenz Neubaustrecke: ca. 75 m
- Ingenieurbauwerke: 1.500 m Tunnel / Brücke



Höhenprofil:



Bewertung

Vorteile:

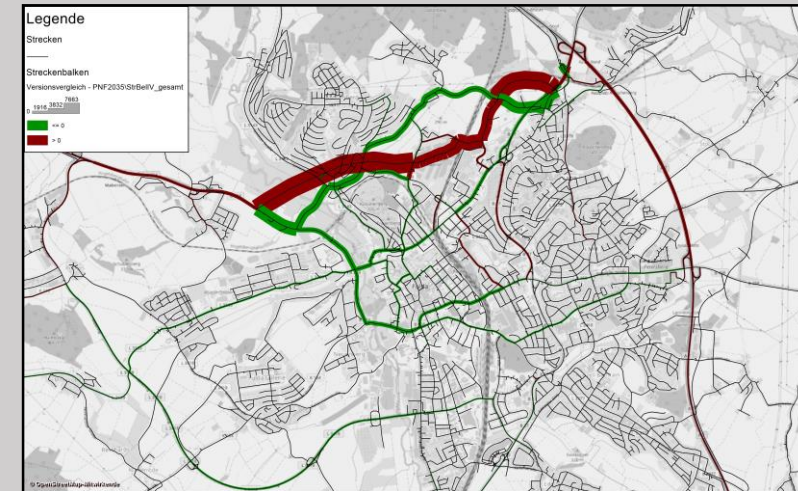
- Merkbare Entlastungen im innerstädtischen Hauptverkehrsnetz und entlang der Niesiger Straße (insbesondere auch Schwerverkehr) → Verkehrsbelastung der Neubaustrecke: ca. 12.000 – 14.000 Kfz/24h
- Anbindung an bestehenden A7-Anschluss „Fulda-Nord“ → Entwicklungsmöglichkeiten (Abstimmung Nachbarkommunen)
- Anbindung GI Eisweiher und GE Lehnerz
- Verbesserter Anschluss des Industriepark West an die A7-Nord und das geplante Gewerbegebiet Großenlüder
- Schrittweise Realisierung möglich

Nachteile:

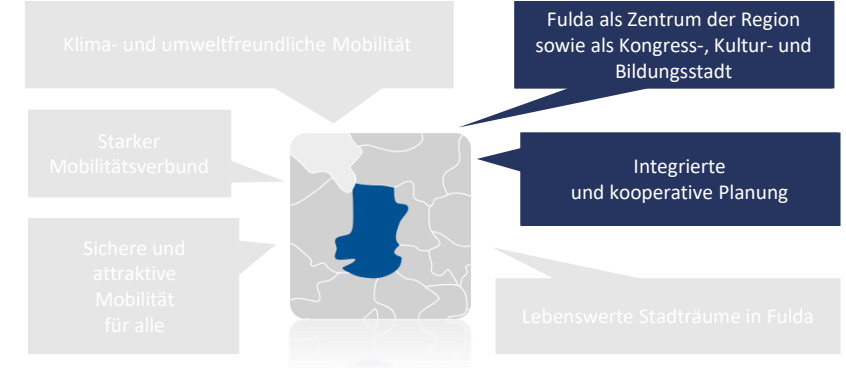
- Umbau bestehender Strecken (Hermann-Muth-Str./ Daimler-Benz-Str.) inkl. erforderlicher Anschlüsse
- Ingenieurbauwerk(e): Berücksichtigung der Eingriffe in die Natur, unvorteilhafte Höhenverläufe und Verlärmung erfordern hohen baulichen Aufwand

Realisierungsabschnitte:

1. Abschnitt zwischen Gerloser Weg und der Anschlussstelle A7-Nord
2. Abschnitt zwischen B254 und Gerloser Weg inkl. aufwendiger Ingenieurbauwerke (Vgl. nebenstehende Karte)



Verkehrsverlagerungen (Differenzplot Verkehrsmodell)



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Hessen Mobil, Nachbarkommunen v.a. Petersberg, Großenlüder

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.8.1 Verkehrslenkung und Wegweisung des Wirtschaftsverkehrs
- 7.7.1 Verkehrseffiziente und integrierte Flächen- und Standortplanung

Nächste(r) Schritt(e)

- Machbarkeitsstudie, die v.a. unter Berücksichtigung der Bodenverhältnisse eine konkrete Vorzugsvariante inkl. der Fördermöglichkeiten zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme ausarbeitet (zunächst für 1. Realisierungsabschnitt westl. Gerloser Weg)
- Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan prüfen

7.6.3 Anbindung Gewerbepark „Münsterfeld“ an Fuldaer Weg

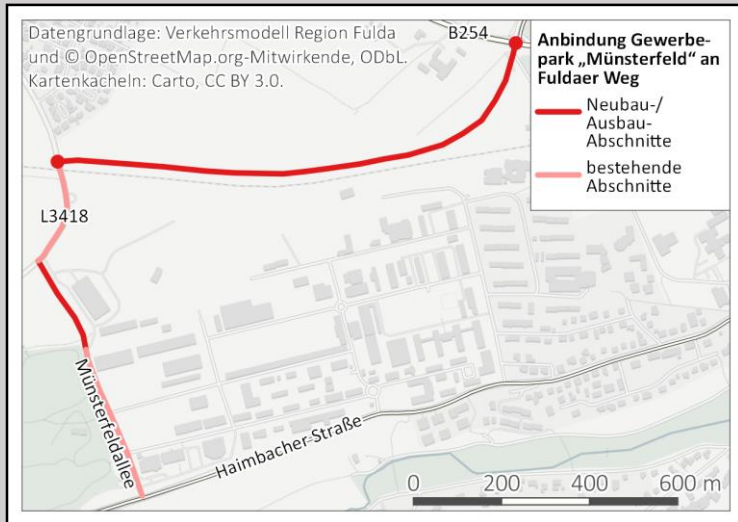
HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Zusammenfassung

Mit dem Verkehrsmodell Region Fulda wurde als weiterer Planfall eine Anbindung des „Gewerbepark Münsterfeld“ an die B254 / Fuldaer Weg untersucht. Die neue Verbindung entlastet insbesondere die Haimbacher Straße, den Horaser Weg und den Ortsteil Maberzell.

Beschreibung

- Infrastrukturneubau zwischen Rittlehnstraße (L3418) und B254 am Knoten Fuldaer Weg entlang der Bahntrasse (RB 45)
- Umplanung bzw. Erweiterung und Anbindung an den Knoten B254 / Fuldaer Weg
- Anbindung über die Rittlehnstraße (L3418)
- Ausbau des Abschnitts zwischen Münsterfeldalle und der L3418



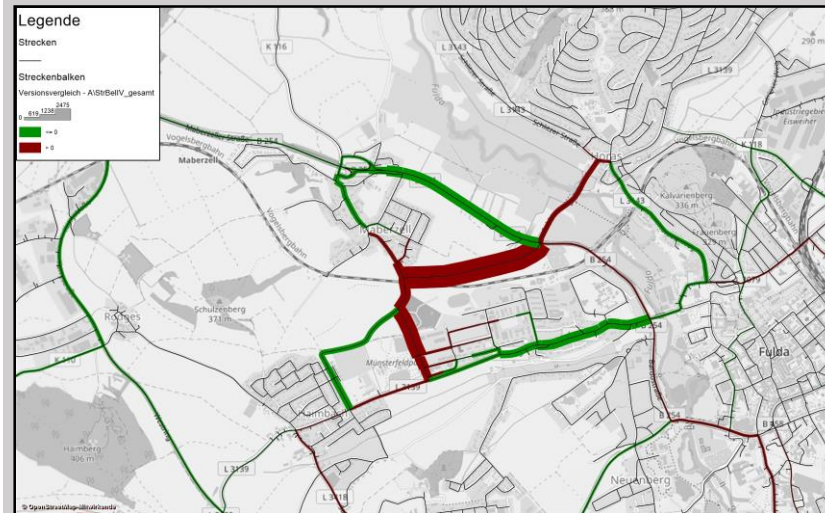
Bewertung und Auswirkungen

Vorteile:

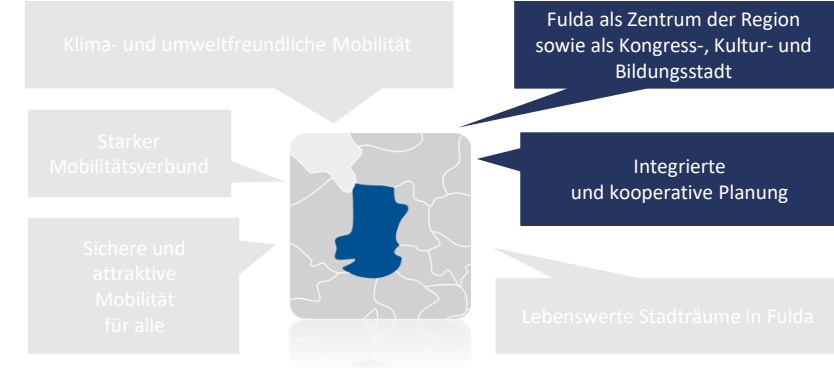
- Verkehrsbelastung des Neubauabschnitts nördlich der Bahntrasse: **ca. 5.000 Kfz/24h**
- Merkbare Entlastungen der Haimbacher Straße und dort insbesondere am Knoten Bardostraße/Haimbacher Straße (**x.xxx Kfz/24h weniger**) sowie auf der B254 Maberzeller Straße (Abschnitt Abfahrt Maberzell – Fuldaer Weg)
- direkte Anbindung des Gewerbeparks Münsterfeld an die B254

Nachteile:

- Umbau-/Neubaus-Abschnitte und Ausbau des Knoten Fuldaer Weg/B254 sowie Anschluss an L3418 → hohe Kosten für Neubau und Ertüchtigung



Verkehrsverlagerungen (Differenzplot Verkehrsmodell)



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Hessen Mobil, Bund, ggf. Deutsche Bahn AG

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.7.1 Verkehrseffiziente und integrierte Flächen- und Standortplanung
- 7.8.1 Verkehrslenkung und Wegweisung des Wirtschaftsverkehrs

Nächste(r) Schritt(e)

- Machbarkeitsstudie, die v.a. unter Berücksichtigung der Bodenverhältnisse eine konkrete Kostenschätzung für den Infrastrukturneubau vornimmt.
- Prüfung und Detailplanung für den Knotenpunkt B254 / Fuldaer Weg / neue Straße.

7.6.4A Innenstadt-konzept: Erschließung Oberstadt

HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Zusammenfassung

Im Zuge eines Innenstadterschließungskonzeptes für die Oberstadt wurden die nachstehenden drei Varianten untersucht. Als Vorzugsvariante wird eine Kombination aus Var. 1 und 2 empfohlen.

Variante 1 „Fahrspurwegnahme“

Heinrich- & Lindenstraße als Einbahnstraßen mit nur 1 Fahrspur



Vorteile:

- Verkehrsberuhigung
- Radverkehr in beide Richtungen mögl. → Prüfen der Öffnung
- Straßenraumgestaltungsmögl.: Radverkehr, Gastronomie etc.

Nachteile:

- erschwertes Überholen von Lieferfzg. → Zonen einrichten
- Rabanusstraße nur Busverkehr
- Parkhaus Zentrum nur von Süden erreichbar

Variante 2 „Zweirichtungsverkehr“

Rabanusstraße, Heinrich- & Lindenstraße im Zweirichtungsverkehr



Vorteile:

- Überholen von Lieferfzg. möglich
- Flexibles Agieren im Veranstaltungsfall in der Fußgängerzone
- Radverkehr in beide Richtungen
- Zentrale Parkhäuser aus allen Richtungen anfahrbar

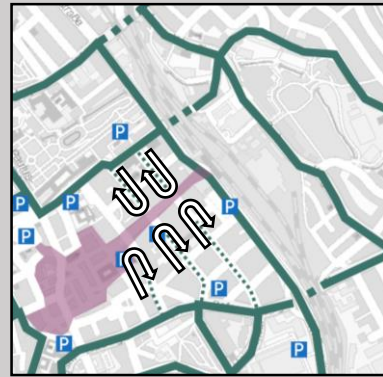
Nachteile:

- Neue Führungsform geht ggf. zu Lasten der Orientierung

- Prüfung von Knotenpunkten: u.a. Lindenstraße/Dalbergstraße, Rabanusstraße/Petersgasse (Busverkehr)
- Verkehrszunahmen in innerstädtischen Bereichen

Variante 3 „Schleifenerschließung“

Keine Querung der Bahnhofsstraße für den Kfz-Verkehr



Vorteile:

- Verkehrsberuhigung, kein Durchgangsverkehr durch die Innenstadt → Verkehrsabnahmen
- Keine querender Kfz-Verkehr in der Bahnhofsstr. (Fußgängerzone)
- Bus-Verkehr über Rabanusstraße mit zentralem Halt am Uni-Platz

Nachteile:

- Orientierungsschwierigkeiten, Umwege

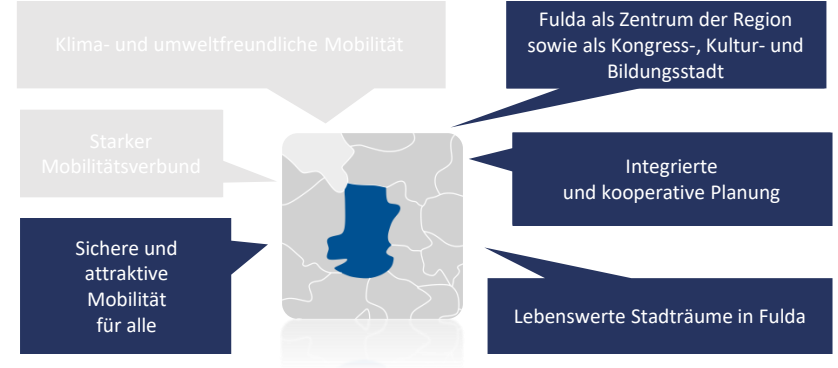
- Wendemöglichkeiten vor der Fußgängerzone einrichten
- einige Parkhäuser/Stellplätze werden nur von einer Seite erschlossen („Zentrum“ und „City-Parkhaus“ ausschließlich Zufahrt von Süden)

Vorzugsvariante:

Kombination aus Variante 1 und Variante 2

Aus Gutachtersicht ist die Situation in der Oberstadt weniger eine Frage der Führungsform, sondern vielmehr spielen freiraumplanerische Aspekte eine wichtige Rolle. In einem 1. Realisierungsschritt sollte die Umgestaltung der Rabanusstraße im Vordergrund stehen. Hier soll insbesondere bei der neuen Bushaltestelle am Universitätsplatz auch die Querung für zu Fuß Gehende zur Bahnhofsstraße mitgedacht werden (optische Verengung, Prüfen einer LSA-Notwendigkeit, Shared Space etc.)

- Rabanusstraße ist Busverkehr vorbehalten, lediglich die Anfahrt des Parkhauses Zentrum ist von Süden möglich
- zentraler Bus-Halt am Uni-Platz (vgl. NVP)
- Straßenraum Rabanusstraße wird von ÖPNV, Radverkehr und zu Fuß Gehenden genutzt → erhöhte Aufenthaltsqualität
- Bahnhofsstraße als durchgängige Fußgängerzone als Verbindung zwischen Bahnhof und Universitätsplatz
- Erschließung der Parkhäuser ist gewährleistet, Parkhaus Zentrum (Rabanusstraße) hat ausschließlich eine Zufahrt von Süden



Priorisierung



Zeitraumen



CO2-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure Stadt Fulda, Hessen Mobil, ansässige Unternehmen

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.2.1 und 7.2.2 Qualitätsoffensive im Radverkehr
- 7.9.2 Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung
- 7.8.2 Urbane Logistik
- 7.6.5 Neues Leben auf Parkständen

Nächste(r) Schritt(e)

- Kfz-Durchfahrtsverbot in der Rabanusstraße inkl. Umgestaltung
- Ausarbeitung eines Gestaltungshandbuchs für Straßenräume (z.B. mit Baukastensystem für flexiblen Einsatz von Elementen und Kombinationen)

7.6.4A Innenstadtkonzept: Erschließung Oberstadt (Visualisierung)

HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Lindenstraße

Situation heute:



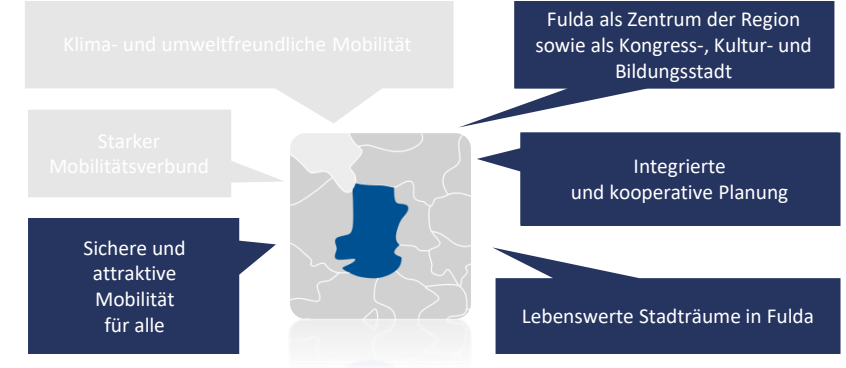
Beispiele Straßenraumgestaltung:



(Bregenz – Zwei-Richtungs-Verkehr)



(Schweinfurt – Ein-Richtungs-Verkehr)



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Hessen Mobil (Land)

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.2.1 und 7.2.2 Qualitätsoffensive im Radverkehr
- 7.9.2 Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung
- 7.8.2 Urbane Logistik
- 7.6.5 Neues Leben auf Parkständen

Nächste(r) Schritt(e)

- Ausarbeitung eines Gestaltungshandbuchs für Straßenräume (z.B. mit Baukastensystem für flexiblen Einsatz von Elementen und Kombinationen)

7.6.4B Innenstadt-konzept: Erschließung Unterstadt

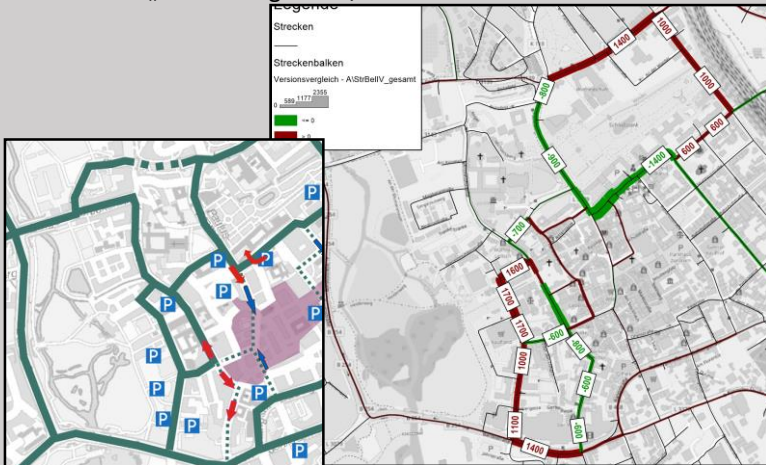
HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Zusammenfassung

Die Erschließung der Unterstadt ist derzeit von unterschiedlichen Nutzungsansprüchen geprägt (Besucher, Anwohner, Einzelhandel etc.) und wird vielfach diskutiert. Daher wurde im Zuge des Innenstadterschließungskonzeptes für die Unterstadt mehrere Varianten untersucht, die Abbieger-Restriktionen oder auch unterschiedliche Einbahnstraßenregelungen beinhalteten. An dieser Stelle werden zwei dieser Varianten mit ihren verkehrlichen Auswirkungen vorgestellt.

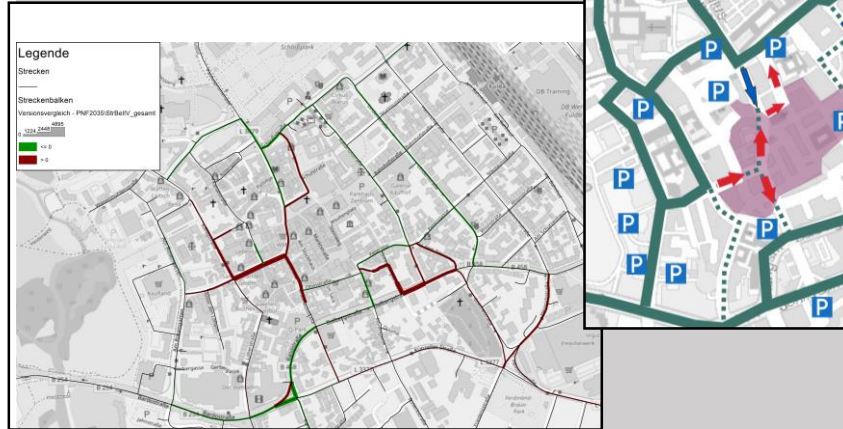
Linksabbieger-Restriktion und Einbahnstraßenregelungen in der Unterstadt

- Sperrung Linksabbieger Pauluspromenade – Schloßstraße für den Individualverkehr, Busverkehr frei
- Linksabbieger Schloßstraße – Friedrichsstraße
- Königstraße Einbahnstraße zw. Mühlenstraße und Robert-Kircher-Straße sowie Ri Löhnerstraße
- Effekte Kfz-Verkehr aus dem Verkehrsmodell:
 - Verlagerung von der Pauluspromenade auf die Kurfürstenstraße
 - Verlagerung von der Königsstraße/ Löhnerstraße auf „Am Rosengarten“/ Bardostraße



Umdrehen der untere Friedrichstraße plus Robert-Kircher-Straße und Mittelstraße

- Umdrehen der Robert-Kircher-Straße zwischen Kanalstraße und Mittelstraße
- Umdrehen der Mittelstraße bzw. Mittelstraße



Effekte Kfz-Kfz-Verkehr aus dem Verkehrsmodell:
 Punktuelle Verlagerungseffekte z.B. im Bereich der Robert-Kircher-Str. und B458 -> führt eher zu einer Zunahme an Parksuchverkehren

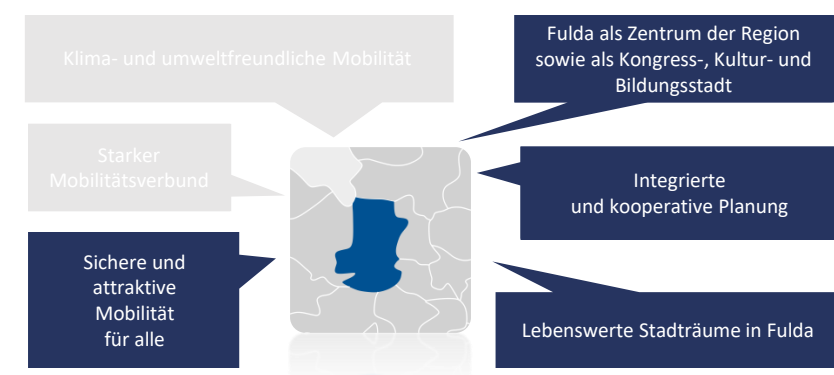
Gutachterliche Empfehlung

Die Untersuchung mit dem Verkehrsmodell hat gezeigt, dass die Probleme in der Unterstadt nicht mit einer alleinigen geänderten Regelung oder Verkehrsführung gelöst werden können. Es ist v.a. eine Frage der Stadtgestaltung:

- Parkplatzangebot und -anordnung
- Stadtmobiliar
- Gastronomie auf Außenräumen

Nächste Schritte

Detailplanung für eine Umgestaltung der Friedrichstraße, insbesondere Parkplatzwegnahme + Ordnung der Lieferverkehre.



Priorisierung	
Zeitraumen	
CO₂-Einsparpotenzial	
Kosten	€ € € € € Jährliches Budget
Akteure	Stadt Fulda, Einzelhandel, Gastronomie etc.
Schnittstellen und Bezugspunkte	7.9.2 Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung 7.8.2 Urbane Logistik 7.6.5 Neues Leben auf Parkständen
Anwendungsbeispiele	Nutzung von Erkenntnissen und Elementen aus Modellprojekten wie der Osterstraße oder der Waitzstraße in Hamburg oder der Neuen Straße in Ulm.

7.6.4B Innenstadtkonzept: Erschließung Unterstadt (Visualisierung)

HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Friedrichstraße/Mittelstraße

Situation heute wird vom Kfz-Verkehr dominiert (insbes. auch Ruhender Verkehr)

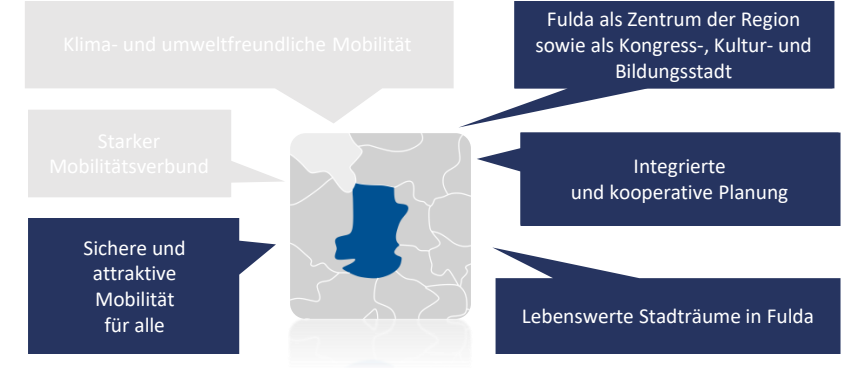


Beispiele Straßenraumgestaltung:



(Hamburg – Belegung der Waitzstraße)

Stadtmobilar erhöht Aufenthalts- und Spielqualität, verhindert „wildes Parken“ und grenzt Parkplatzflächen von Gehwegen und Aufenthaltsplätzen ab.



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, HessenMobil (Land)

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.2.1 und 7.2.2 Qualitätsoffensive im Radverkehr
- 7.9.2 Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung
- 7.8.2 Urbane Logistik
- 7.6.5 Neues Leben auf Parkständen

Nächste(r) Schritt(e)

Ausarbeitung eines Gestaltungshandbuchs für Straßenräume (z.B. mit Baukastensystem für flexiblen Einsatz von Elementen und Kombinationen)

7.6.5 Multifunktionale und stadtverträgliche Straßenräume

HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Zusammenfassung

Bisher sind die vorhandenen Verkehrsanlagen und Straßenräume in Fulda stark an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Die Flächeninanspruchnahme des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs steht insbesondere in Konkurrenz zu den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs. Dieser Umverteilung gilt es mit Elementen einer attraktiven Straßenraum- und Platzgestaltung entgegenzuwirken.

Beschreibung

Mit der Neugestaltung der Bahnhofstraße ist bereits ein gutes Beispiel für einen multifunktionalen und stadtverträglichen Straßenraum in Fulda gegeben. Es gibt jedoch in der Fuldaer Innenstadt eine Vielzahl von stark Kfz-geprägten Straßen (z.B. Heinrichstraße, Lindenstraße).

Auch die Gestaltung von Wohnstraßen ist derzeit noch stark durch Kfz geprägt und lässt andere Straßenraumaktivitäten im Wohnumfeld (Kinderspiel, Aufenthalt etc.) nicht zu. Eine Straßenraumgestaltung kann nicht nur den Umweltverbund stärken sondern insbesondere auch die Aufenthaltsqualität erhöhen.



Untere Bahnhofstraße

Bausteine

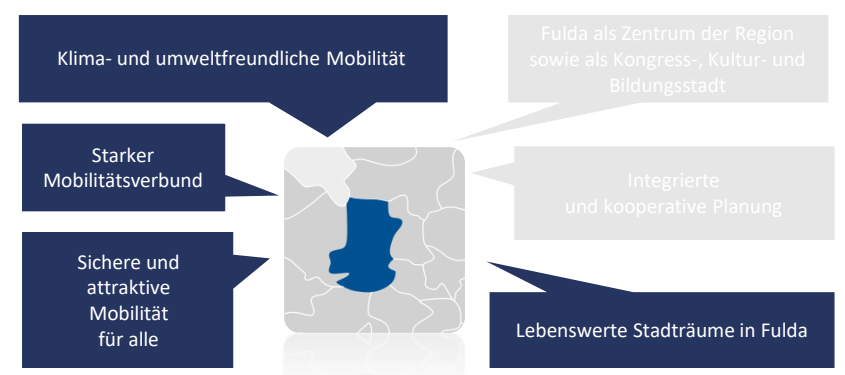
„Straßenraumgestaltung vom Rand aus“:

→ stärkere Bemessung der Straßenräume und Verkehrsanlagen an den Belangen des Fuß- und Radverkehrs sowie sonstiger Umfeldnutzungen:

- Breite Gehwege, Querungshilfen, Barrierefreiheit
- Verringerung des Flächenverbrauchs für Fahrbahn und parkende Kfz
- Ausweitung der Anzahl und Dimensionierung der Fahrradabstellanlagen, um „wildem“ Abstellen entgegenzuwirken
- Sharing-Angebote und Leihradverleih (E-Mobile, E-Bikes)
- Verringerung der Emissionsbelastung durch Förderung des Umweltverbundes und der E-Mobilität
- Abbau von Nutzungskonflikten
- Bereitstellen von neuen Elementen der Straßenraumgestaltung und –nutzung, die zum Verweilen einladen (Sitzmöbel, Aufenthaltsflächen wie kleine Spielflächen, Außengastronomie)
- Begrünung, u.a. durch Blumenbeete und Bäume, aber auch Vorgartengestaltung
- Anpassung der Parkraumbewirtschaftung, um Zielkonflikte mit Anwohnerparken zu vermeiden und v.a. in der Innenstadt Rückbau von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum, sodass neue, flexible Nutzungsmöglichkeiten entstehen

Nächste(r) Schritt(e)

- Detailplanung für eine Umgestaltung der Lindenstraße und der Heinrichstraße (vgl. Anwendungsbeispiele).
- Nutzung des Verkehrsmodells für die Berechnung aktueller und zukünftiger Verkehre.
- Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzept inkl. Parkleitsystem für die Kernstadt



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure Stadt Fulda, Bewohner*innen, Bürgerinitiativen, Gastronomie
Gewerbetreibende vor Ort, ggf. Business Improvement Districts (BID), ADFC

Schnittstellen und Bezugspunkte

7.2 Handlungsfeld Attraktive und selbständige Mobilität,
7.3.6 Mobilitätsstationen und Intermodalität und 7.3.5 Sharing Angebote
7.6.3 Innenstadtkonzept (Ober- + Unterstadt + Kategorisierung)
7.6.5 Neues Leben auf Parkständen und 7.8.2 Urbane Logistik

Anwendungsbeispiele

Opernplatz in Duisburg, Neue Straße in Ulm, Osterstraße in HH-Eimsbüttel
Gestaltungshandbuch (Schwerpunkt Innenstadt, vgl. Steckbriefe 7.6.4)

7.6.6 Neues Leben auf Parkständen

HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Zusammenfassung

Fahrzeuge stehen im Schnitt 23 Stunden pro Tag. Viele der Fahrzeuge stehen im innerstädtischen Raum und nehmen den Bewohnern und Besuchern der Städte wertvollen öffentlichen Raum. Schon punktuelle Umnutzungen können das Straßenbild auflockern und zu einer höheren Aufenthaltsqualität führen

Beschreibung

Eine Entlastung des öffentlichen Raumes durch eine Verlagerung des Parkdrucks in Parkbauten schafft dauerhaft die Möglichkeit, Parkstände für den Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthaltsaktivitäten umzuwidmen. Dies trägt wesentlich zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes bei. Vor dem Hintergrund, dass in den Sommermonaten weniger Auto gefahren wird und somit auch weniger Parkstände benötigt werden, sind aber auch temporäre Nutzungsänderungen von Parkständen sinnvoll. Diese Nutzungsänderungen sind mit einfachen Mitteln möglich und je nach Jahreszeit auch einfach aufzuheben bzw. zu installieren. Vor allem für die Gastronomie bieten sie ein hohes Potenzial (Außenbestuhlung). Durch positive Erfahrungen mit temporären Umnutzungen von Parkständen und die Beteiligung der Anlieger als „Kümmerer“ kann vor Ort wertvolle Überzeugungsarbeit geleistet werden.



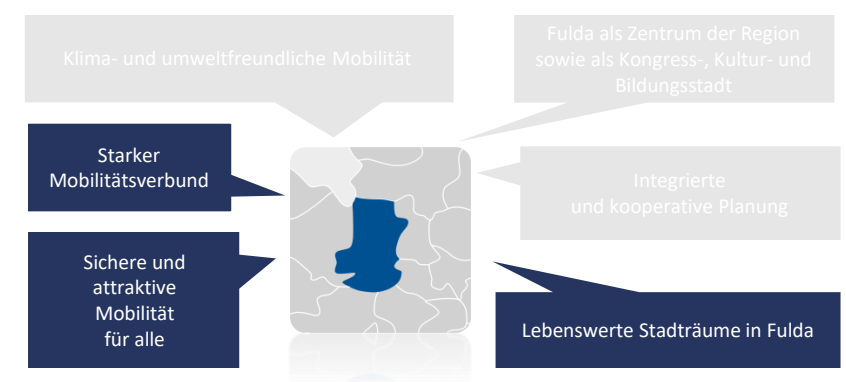
Parklet: Umnutzung eines Stellplatzes für Aufenthalt/Gastronomie (Grenoble)

Bausteine

- Identifizierung von geeigneten Straßenräumen für temporäre Nutzungsänderungen von (einzelnen) Parkständen: Sinnvoll ist dies in Straßen mit anliegenden gastronomischen Betrieben, die an einer Nutzung der Flächen für ihre Außengastronomie interessiert sind, sowie in Straßen mit hoher Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer (z. B. Geschäftsstraßen, lebendige Wohnstraßen oder innerstädtisch nutzungsgemischte Straßen). Geeignet wären in Fulda z. B. zunächst Bereiche in der Innenstadt, z. B. Friedrichstraße. Bei der temporären Umnutzung der Parkstände sind mögliche Konflikte mit dem Radverkehr abzuwägen, wenn vielgenutzte Radwege im Seitenraum geführt werden und dieser von Fußgängern zwischen dem Gehweg und den temporär genutzten Parkflächen gequert wird.
- Initiierung und Abstimmung mit den Anliegern (insb. Gastronomen, Einzelhändlern, Hoteliers) über Möglichkeiten von Umwidmungen und nach Möglichkeit Übernahme von Patenschaften für aufgestelltes Mobiliar
- Möglichkeiten für temporäre Umnutzungen:
- Nutzung der Flächen für die Außengastronomie
 - Aufstellung von Sitzgelegenheiten (Bänke, Sitzwürfel, multifunktionale Elemente) und/ oder Spielgeräten auf einzelnen Parkständen
 - Aufstellung von optisch positiven Elementen, bspw. Begrünung mit Bäumen/ Blumen oder künstlerischen Installationen
 - temporäre Umnutzung von einzelnen Parkständen zu Radabstellflächen durch das Aufstellen mobiler Radabstellanlagen

Nächste(r) Schritt(e)

Generell im ersten Schritt die Erstellung eines Parkraumkonzepts für die Kernstadt angestrebt werden. Hieraus lassen sich durch eine differenzierte Darstellung der Parkbedarfe die Handlungsspielräume aufdecken um daraufhin zielgerichtet perspektivisch Parkflächen umzuwidmen. Parallel zur Erstellung des Konzepts können bereits flexible Lösungen auf Alternativen in der Nutzung hinweisen, um zum einen wildes Parken zu verhindern und gleichzeitig alternative Nutzungsmöglichkeiten aufzuzeigen.



Priorisierung



Zeitraumen



CO2-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure:

Stadt Fulda, Private (Gastronomie, Hoteliers, ..)

Schnittstellen und Bezugspunkte

Zielkonflikte mit dem Kfz-Parken kann durch frühzeitige Einbindung der Anlieger entgegengewirkt werden.

Beispiele

Jährlich findet weltweit der *Parking Day* statt. und ist ein Aktionstags zur Reurbanisierung der Innenstädte. Parkplätze werden dabei kurzfristig umgewidmet und für andere Nutzungen freigegeben. Der Tag ermöglicht es, grundsätzlich alternative Nutzungspotenziale zu testen bzw. aufzuzeigen und im Idealfall skeptische Personen von der neu gewonnenen Aufenthaltsqualität zu überzeugen.

7.6.7 Erhaltungsmanagement der Straßeninfrastruktur

HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Zusammenfassung

Mithilfe einer strategischen Straßenerhaltung sollen die begrenzten vorhandenen Ressourcen gezielt für eine dauerhafte Erhaltung der Straßeninfrastruktur eingesetzt werden. Dies erfordert u.a. eine höhere Wartungsintensität.

Beschreibung

Zu den hoheitlichen Aufgaben der Stadt Fulda gehört im Rahmen der Grunddaseinsvorsorge sowie der Verkehrssicherungspflicht die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur. Gleichzeitig steht zur Erfüllung dieser Aufgabe nur ein begrenztes Budget zur Verfügung, sodass es darum geht, dieses gezielt an den richtigen Stellen und rationell einzusetzen, um die gesetzlich geforderten Ziele erreichen zu können. Hessen Mobil führt im Handbuch zur Straßenerhaltung neben den technischen Regelwerken auch interne Regelungen auf, an denen sich die Stadt Fulda orientiert.

Dabei verläuft die technische Abschreibung der Straßeninfrastruktur nicht linear, sondern fällt ab einem bestimmten Punkt steil ab. Bis zu diesem Zeitpunkt ist eine Erhaltung des Straßenzustandes mit vergleichsweise geringen Kosten möglich, sofern regelmäßig und konsequent Erhaltungsmaßnahmen (Wartung, Reparatur) vorgenommen werden. Nach diesem Punkt nehmen die technischen Kosten überproportional zu, sodass dann die betroffene Straße bzw. der Abschnitt nur mit großen, grundlegenden Maßnahmen erhalten werden kann.



Bausteine

Aufbau eines systematischen Erhaltungsmanagements

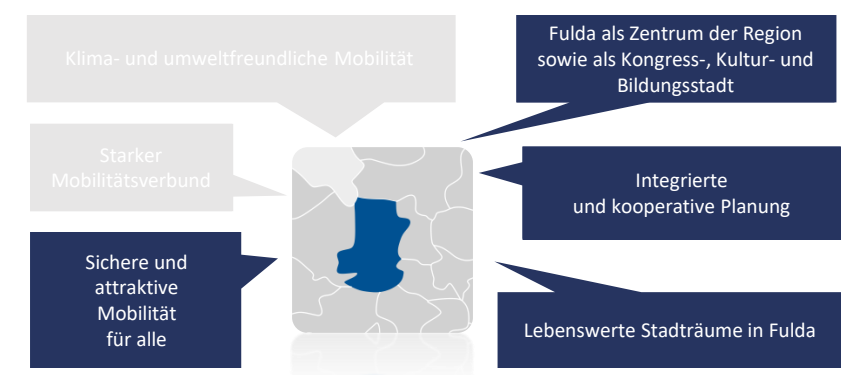
- Erfassung bzw. Fortschreibung des Bestands:
 - äußere Einflüsse, wie klimatische Gegebenheiten, Verkehrsbelastungen etc.
 - Umfeldmerkmale, wie z.B. angrenzende Bebauungssituation
 - Funktionale Kriterien, u.a. Netzfunktion, Geschwindigkeiten etc.
 - Aufgabenbezogene Bewertung des Zustands
- Definition von Anforderungen an die systematische Erfassung des baulichen Anlagenzustands, sowohl bautechnisch, funktions- als auch sicherheitsbezogen
- Abschätzung der voraussichtlichen zukünftigen Entwicklung und der Anforderungen (verkehrlich und funktional)
- Höhere Wartungsintensität, d.h. Reparaturen als Beitrag zum Werterhalt des Anlagevermögens ansehen und entsprechend Mittel im kommunalen Haushalt bereitstellen
- Einsatz von Managementsystemen zur Straßenerhaltung (PMS/BMS) und Aufstellung von koordinierten Erhaltungsprogrammen inkl. der Dokumentation durchgeführter Baumaßnahmen (gemäß dem Handbuch von Hessen Mobil zur Straßenerhaltung)
- Koordinierte Erhaltungsplanung auf 3 Ebenen:
 - Netzweite Betrachtung
 - Objektbezogene Betrachtung und Maßnahmenoptimierung
 - Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsanforderungen

(Quelle: FGSV, AG 4 Infrastrukturmanagement, 4.1 Management zur Straßenerhaltung)

An dieser Stelle wird auf die „Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI)“ hingewiesen. Da die Stadt Fulda die Baulast für die Stadtstraßen besitzt, ist ein enger Austausch mit dem Bund (Bundesstraßen), dem Land Hessen (Landesstraßen) sowie dem Landkreis Fulda (Kreisstraßen) als weitere Baulastträger zu den erforderlichen Unterhaltmaßnahmen erforderlich.

Nächste(r) Schritt(e)

Prüfauftrag zum bisherigen Erhaltungsmanagement und welche Anforderungen es bisher an die systematische Erfassung des Anlagenzustands gibt.



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Jährliches Budget

Akteure

Stadt Fulda, Straßenmeisterei AM Fulda, HessenMobil, Bund

Schnittstellen und Bezugspunkte

7.2.1 Qualitätsoffensive im Radverkehr: Weiterentwicklung Wegenetz

7.6.1 Funktionale Gliederung des Verkehrsnetzes (Zielnetz)

Anwendungsbeispiele

Straßenzustandskarte/-bericht der Stadt Kassel, Erhaltungsmanagement Straßen (Zusammenfassung von Instrumenten, Methoden und Maßnahmen) vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer in Hamburg



7.7: Mobilität und Stadtplanung

Vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Spielräume von Stadt, Land und Bund werden umfangreiche bauliche Maßnahmen langfristig immer schwieriger umsetzbar. Auch der demografische Wandel wird in den nächsten Jahrzehnten spürbare Auswirkungen haben. Zudem wächst der erforderliche Anteil der Erhaltungsinvestitionen für das Bestandsnetz. Angesichts dieser Entwicklungen kommt flächen- und verkehrssparsamem Handeln sowie der Konzentration auf den Bestand eine immer wichtigere Bedeutung zu. Dem fortschreitenden Flächenverbrauch und der Zersiedelung können dadurch entgegengewirkt sowie bestehende Infrastruktur (z.B. im öffentlichen Verkehr) wirtschaftlicher betrieben werden.

Bisherige Wachstumsparadigmen, die den Fokus auf einen Zuwachs an Einwohnern, Fläche und Infrastruktur legen, sind durch flexiblere und nachhaltigere Strategien zu ersetzen. Es wird darauf ankommen, zukünftige Entwicklungen nicht nur abzuwarten, sondern bereits jetzt aktiv die Infrastrukturplanung diesen kommenden Herausforderungen anzupassen und ein möglichst ausbalanciertes Infrastrukturmanagement aufzubauen. Mit der bestehenden Infrastruktur existiert ein dichtes und leistungsfähiges Verkehrsnetz. Es gilt die bereits vorhandenen Kapazitäten bestmöglich auszuschöpfen. Kosteneffiziente Bestandserhaltung und qualitative (Weiter-)Entwicklung müssen somit stärker in den Vordergrund rücken.

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stehen seit jeher in einem engen unmittelbaren Zusammenhang: Siedlungen erzeugen Verkehr, Verkehrserschließung ist Voraussetzung für die Entwicklung von Siedlungen. Dementsprechend ist eine **verkehrseffiziente und integrierte Flächen- und Standortplanung** von elementarer Bedeutung. Dies betrifft einerseits die Stadt Fulda selbst. Andererseits nimmt die Notwendigkeit zur interkommunalen Zusammenarbeit in sämtlichen Themen zu (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit); dies wird nicht zuletzt durch die bereits bestehenden starken Verflechtungen insbesondere in der Stadtregion Fulda, z.T. auch darüber hinaus deutlich. Auf kleinräumiger Ebene können individuelle, **quartiersbezogene Mobilitätskonzepte** dazu beitragen, die (Mobilitäts-)Qualitäten vorhandener wie auch geplanter Quartiere zu steigern und ein auf die örtlichen Rahmenbedingungen, Bedürfnisse und Potenziale ausgerichtetes, nachhaltiges Mobilitätsangebot zu schaffen.



7.7.1 Verkehrseffiziente und integrierte Flächen- und Standortplanung

HANDLUNGSFELD MOBILITÄT UND STADTPLANUNG

Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund der Langlebigkeit der Infrastruktur sind bei der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung langfristige Betrachtungszeiträume zu berücksichtigen. Im Rahmen einer zielgerichteten und am Bedarf orientierten Koordination der kommunalen Planungen sollte der Fokus auf die (Re-)Aktivierung oder die bauliche Verdichtung von vorhandenen, infrastrukturell günstigen Bereichen gelegt werden (z.B. Wiedernutzung von Brachflächen, Nutzungsänderungen, Schließen von Baulücken, Revitalisierung).

Beschreibung

Im Rahmen einer verkehrseffizienten und integrierten Flächen- und Standortplanung können Neuerschließungen und deren Folgekosten minimiert oder ganz vermieden werden. Gleichzeitig ist eine bessere Auslastung und Wirtschaftlichkeit der bestehenden Infrastruktur möglich; insbesondere der ÖPNV profitiert von kompakten Siedlungsstrukturen. Eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung trägt jedoch auch dazu bei, Verkehrsleistungen (vor allem im MIV) zu minimieren und eine zukunftsfähige Daseinsvorsorge zu gewährleisten.

Generell ist es wichtig, die entsprechenden Zeitfenster zu identifizieren. Eine frühzeitige und ganzheitliche Beobachtung von Entwicklungsprozessen ist für eine strategische Planung unerlässlich.

Die Ausweisung neuer Standorte sollte stets auch nachhaltige und verkehrliche Aspekte mit berücksichtigen. Versorgungsstandorte sollten sich beispielsweise in mit Nahmobilität erreichbarer Entfernung zu den Siedlungen befinden; Gewerbegebiete hingegen möglichst in Autobahn oder Schienennähe, um Wirtschafts- und Beschäftigtenverkehr zu vermeiden und aus sensiblen Bereichen fernzuhalten.

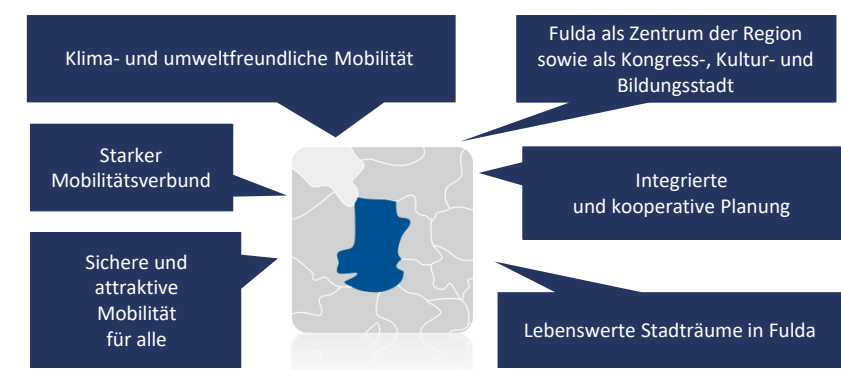
Gerade bei letzterem gilt es zudem, eine Förderung bzw. einen Ausbau der bisherigen interkommunalen Zusammenarbeit zu forcieren. Vor dem Hintergrund der vielfältigen und teils komplexen (stadt)grenzüberschreitenden Verkehrsverflechtungen muss es eine Aufgabe sein, den Betrachtungs- und Handlungszusammenhang regional aufzufassen. Viele Verkehrsprobleme können nur im Stadt-Umland-Kontext gelöst werden.

Bausteine

- Vermeidung von Standortentwicklungen an rein autoaffinen Lagen
- ÖPNV- und nahmobilitätsorientierte Siedlungsentwicklung (entlang der Hauptachsen des ÖPNV)
- Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung / Versorgungsstandorte an fußläufig und mit dem ÖPNV erreichbarer Lage
- Nutzungsmischung und verträgliche Nachverdichtung/Innenentwicklung statt Entdichtung und Entwicklung an peripheren Lagen
- Interkommunale Zusammenarbeit bei der gewerblichen Flächenentwicklung; ggf. auch im Rahmen der Siedlungsentwicklung (z.B. Aufstellung eines Siedlungsrahmenkonzepts für die Stadtregion Fulda): Siedlungserweiterungsflächen werden bezüglich der Aspekte Erschließungsqualität durch den ÖPNV und Exposition gegen verkehrsbedingte Lärmimmissionen bewertet; bei Gewerbeflächen wird eine siedlungsferne Führung von Güterverkehrsströmen angestrebt, ebenso eine Schienenanbindung an das Güterverkehrsnetz. Zwar können bei der siedlungsplanerischen Abwägung der verschiedenen siedlungsrelevanten Aspekte die verkehrlichen Ziele nicht immer voll umgesetzt werden; jedoch hat insbesondere die ÖPNV-Anbindung eine besondere Bedeutung sowohl für die Erschließung von Neubaugebieten als auch für die Aufwertung des Siedlungsbestandes. Durch die gemeinschaftliche Planung und Umsetzung können Synergieeffekte in der Stadtregion optimal genutzt und negative Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung minimiert werden.

Nächste(r) Schritt(e)

Initiierung einer verstärkten interkommunalen Zusammenarbeit in Bezug auf Flächen- und Standortplanungen (mind. für das Gebiet der Stadtregion Fulda, d.h. Stadt Fulda sowie die Gemeinden Eichenzell, Künzell und Petersberg, ggf. erweiterter Betrachtungsraum)



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Stadtregion/Landkreis

Schnittstellen

- 7.3 Intelligente, innovative und effiziente Mobilität
- 7.6.5 Erhaltungsmanagement
- 7.8 Mobilität und Wirtschaft

Anwendungsbeispiele

Beim Thema „Einzelhandel“ wurde bereits ein erster interkommunaler Ansatz verfolgt und ein (stadt)regionales Einzelhandelsentwicklungskonzept aufgestellt.

7.7.2 Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte

HANDLUNGSFELD MOBILITÄT UND STADTPLANUNG

Zusammenfassung

Mit einem attraktiven und auf die örtlichen Bedürfnisse ausgerichteten Mobilitätsangebot kann bei der Entwicklung neuer Gebiete aber auch in bestehenden Quartieren eine Vermeidung bzw. Begrenzung des entstehenden Verkehrsaufkommens erreicht werden, um negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt von vornherein zu verhindern. Mit neuartigen, gleichzeitig flexibel ausgerichteten Instrumenten können Maßnahmen zur Verhinderung von zusätzlichen Verkehrsbelastungen sowie Maßnahmen zur Entlastung und zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.

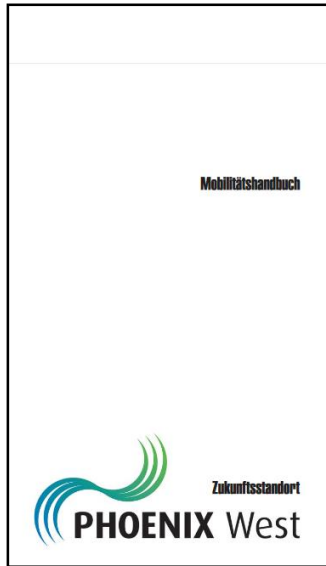
Beschreibung

Eine moderne, zeitgemäße und nachhaltige Abwicklung der Verkehre in Quartieren bedeutet:

- intelligenter Mix der Verkehrsarten (Kfz, ÖPNV, Rad, zu Fuß)
- Schaffung von Angeboten/Anreizen zur Reduzierung des MIV
- Bündelung und möglichst flächensparender Bau von Stellplätzen
- Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum



Beispiel aus Darmstadt



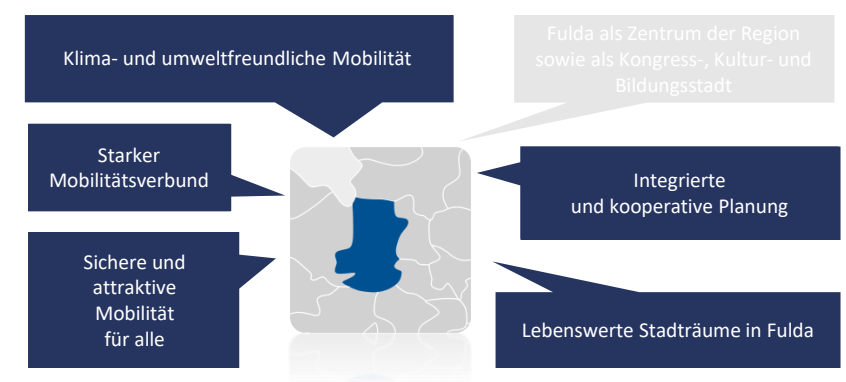
Beispiel aus Dortmund

Bausteine

- Mobilitätshandbücher / Mobilitätsverträge
Diese Instrumente beruhen auf einem Win-Win-Prinzip: Durch individuell auszuhandelnde Maßnahmen können sich Kosteneinsparungen sowohl beim Investor (Reduzierung der Stellplatzpflicht, gemeinsame Nutzung von Stellplatzanlagen), beim Betreiber (weniger Vorhaltekosten für Stellplätze, weniger Unterhaltskosten für Dienstfahrzeuge) als auch bei der öffentlichen Hand (weniger Infrastrukturaufwand, höhere Auslastung des ÖPNV) ergeben. Zwischen Ansiedlungsinteressierten/Investoren und der Stadt Fulda werden Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität vereinbart. Dabei verpflichten sich die Ansiedlungsinteressierten/Investoren zur Umsetzung zahlreicher Maßnahmen, die zum Verzicht auf das Auto und zur Verwendung des ÖPNV, der Elektromobilität, von CarSharing und des Fahrrads bewegen sollen. Die Kommune ist in der Beraterrolle und koordiniert die Absprache aller Beteiligten (z.B. Investor, Unternehmen, ÖPNV-Betreiber, Car-Sharing-Unternehmen); darüber hinaus sorgt sie für eine entsprechende Infrastruktur (z.B. Radverkehrsanlagen, ÖPNV-Anbindung, Fußwege).
- Mobilitätskonzepte für einzelne Stadtteile/Entwicklungsgebiete
Im Rahmen der Konzepterstellung werden zunächst zentrale Defizite und Qualitäten/Potenziale bei den einzelnen Verkehrsträgern detailliert herausgearbeitet und integriert betrachtet. Darauf aufbauend wird ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der im Idealfall auch auf weitere Stadtteile/Entwicklungsgebiete übertragbar ist. Das Mobilitätskonzept sollte dabei bausteinmäßig aufgebaut sein, um die Nachfrage bedürfnisgerecht bedienen zu können, und sämtliche Mobilitätsbereiche abdecken (zentrale Aspekte zur allgemeinen Verkehrsvermeidung, verkehrsberuhigende Gestaltung der Quartiersstraßen, Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes, gute Anbindung an den ÖPNV, Bereitstellung von Sharing-Angeboten usw.)

Nächste(r) Schritt(e)

Im Rahmen eines Modellprojekts sollten erste Erfahrungen gesammelt werden.



Priorisierung



Zeiträumen



CO2-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Wohnungs(bau)unternehmen, Investoren

Schnittstellen

- 7.2 Aktive und selbständige Mobilität
- 7.3 Intelligente, innovative und effiziente Mobilität
- 7.5.2 Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit

Anwendungsbeispiele

Potenziale bestehen sowohl bei der Entwicklung neuer Gebiete (z.B. Wohngebiet L14 mit ca. 80 Wohneinheiten) als auch in Bestandsquartieren (z.B. Ziehers-Nord und -Süd), die geeignete Voraussetzungen wie beispielsweise hohe Bevölkerungsdichte, ein bereits bestehendes vielfältiges Mobilitätsangebot und eine gewisse Lagegunst aufweisen.



7.8: Mobilität und Wirtschaft

Dem Wirtschaftsverkehr in Fulda soll auch zukünftig eine gute Erreichbarkeit der wichtigsten Quellen und Ziele bereitgestellt werden. Gleichwohl muss seine Verträglichkeit - insbesondere im Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffemissionen – deutlich erhöht werden. Daraus ergibt sich sowohl eine sehr enge Verknüpfung mit den Maßnahmenansätzen aus dem Handlungsfeld 7.7. Mobilität und Stadtplanung als auch mit dem Handlungsfeld 7.6. Infrastruktur und Öffentliche Räume.

Neben einer besseren **Verkehrslenkung und Wegweisung des Wirtschaftsverkehrs**, die zu einer zielgerichteten Abwicklung der Schwerverkehre in Fulda führen sollen, werden in diesem Handlungsfeld auch zukunftsweisende Ansätze für eine **Urbane Logistik** vorgestellt. Dabei geht es vornehmlich um eine Förderung von innovativen Fahrzeugtechnologien für innerstädtische Dienstleistungs- und Lieferverkehre und darum, diese mithilfe von Stellplatzangeboten und Lieferzonen insbesondere in der Fuldaer Innenstadt verträglich abzuwickeln. Hinzu kommt ein verstärktes Einsetzen von Lastenrädern und Paketstationen und/oder Mikro-Hubs im Bereich der Kurier-Express-Paket-Dienstleister (vgl. Steckbrief 7.8.2).

Hier geht es neben dem Hervorheben eines „Vorrangnetzes“ und dem Vorschlag einer Ausweitung des Lkw-Nachtdurchfahrverbotes, v.a. um eine verbesserte Wegweisung und Kennzeichnung des Lkw-Führungsnetzes. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen an Straßen mit betroffener Wohnbevölkerung erforderlich, um die Schwerverkehre verträglich abzuwickeln.



7.8.1 Verkehrslenkung des Wirtschaftsverkehrs

HANDLUNGSFELD MOBILITÄT UND WIRTSCHAFT

Zusammenfassung

Entwicklung und Einführung eines Lkw-Führungsnetzes, das den Wirtschaftsverkehr lenkt, ohne die Erreichbarkeit wichtiger Wirtschaftsstandorte einzuschränken. Dazu gehört auch, dass auf Abschnitten mit Wohnbebauung und gleichzeitig starken Umweltbelastungen (Lärm + Luftschadstoffe) u.a. auch zeitlich begrenzte Lkw-Durchgangsverbote in Betracht gezogen werden.

Beschreibung

Der Wirtschaftsverkehr, und insbesondere der Schwerverkehr, hat in den letzten Jahren stetig zugenommen und die Nachfrage wird zukünftig weiter steigen. Daher gilt es, den Wirtschaftsverkehr >3,5t auf ausgewählten Strecken zu bündeln und gleichzeitig eine gute Erreichbarkeit der Industrie- und Wirtschaftsstandorte zu gewährleisten.

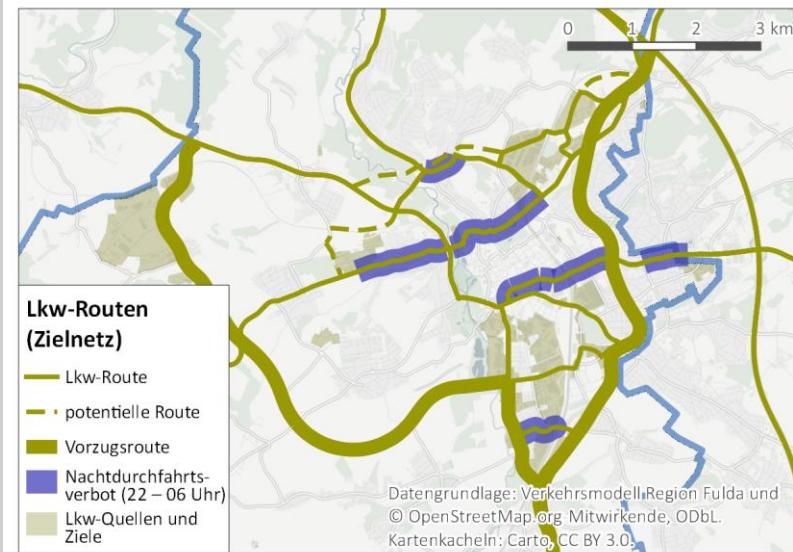
Eine Lkw-Kennzeichenerfassung im Herbst 2016 hat gezeigt, dass der stadtweite Durchgangsverkehr insgesamt von begrenzter Bedeutung ist und der Westring seiner Funktion als Umfahrung der Innenstadtbereiche gerecht wird. Abgesehen vom Westring und der B27 wurden hohe Schwerverkehrsstärken v.a. im direkten Umfeld der Industrie- und Gewerbegebiete gemessen. Insbesondere gibt es vom/nach IP West und dem Industriegebiet Eisweiher bzw. dem Gewerbegebiet Lehnerz. Die Verbindungsstraßen zwischen diesen Lkw-Quellen/Zielen (Nieiger Straße, Leipziger Straße, Mackenrodtstr.) sind insbesondere auch nachts vom Schwerverkehr betroffen. Daher sollen nächtliche Durchfahrtsverbote den Schwerverkehr zwischen 22 und 6 Uhr entlang von Straßen mit vergleichsweise hoher Betroffenheit auf Vorzugsrouten umleiten.

Die Betrachtung der Lkw-Routen orientiert sich zudem an der funktionalen Gliederung des Verkehrsnetzes (Steckbrief 7.6.1).

Das im Folgenden dargestellt Zielnetz berücksichtigt auch alternative – noch nicht realisierte - Lkw-Routen: Dazu gehören die Anbindung des Gewerbeparks Münsterfeldallee und die kernstadtnahe Nordtangente. Letztere ermöglicht selbst nach einer Umsetzung des 1. Realisierungsabschnitts eine Entlastung der Niesiger Straße bei gleichzeitiger direkter Anbindung der Gebiete Eisweiher und Lehnerz.

Bausteine

Das Zielnetz für den Schwerlastverkehr inkl. nächtlicher Durchfahrtsbeschränkungen sieht wie folgt aus:



- Hauptrouten für den Schwerverkehr über den Westring und die B27
- Berücksichtigung von Lärmschutz- und Emissionsschutzaspekten: Zeitbegrenzung bei Durchfahrt auf Strecken mit Wohnbebauung (u.a. Niesiger Straße, Leipziger Str.) → Privilegierung z.B. bei nächtlichen Durchfahrtsverboten für Fahrzeuge mit Elektro-Antrieb aufgrund der geringeren Lärm- und Schadstoffbelastung
- Erstellen eines City-Logistik-Konzeptes
- Beschilderungskonzept inkl. ggf. Aktualisierung der Autobahn-Informationstafeln

Nächste(r) Schritt(e)

- Beschilderung der Lkw-Routen und der nächtlichen Durchfahrtsverbote
- Prüfen der Einflussnahme auf Software/Programmierungen von Navigations-Dienstleistern

Klima- und umweltfreundliche Mobilität

Fulda als Zentrum der Region sowie als Kongress-, Kultur- und Bildungsstadt

Starker Mobilitätsverbund

Sichere und attraktive Mobilität für alle



Integrierte und kooperative Planung

Lebenswerte Stadträume in Fulda

Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Hessen Mobil, Hersteller der Navigationssysteme und Routenplaner, IHK Fulda, Kreishandwerkskammer

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.6.2 Anbindung Gewerbepark „Münsterfeld“ an Fuldaer Weg
- 7.7.1 Verkehrseffiziente und integrierte Flächen- und Standortplanung
- 7.6.1 Funktionale Gliederung des Verkehrsnetzes (Zielnetz)
- 7.6.2B kernstadtnahe Nordtangente (1. Realisierungsabschnitt)
- 7.3.1 Förderung E-Mobilität und alternative Antriebe
- 7.8.2 Urbane Logistik

7.8.2 Urbane Logistik

HANDLUNGSFELD MOBILITÄT UND WIRTSCHAFT

Zusammenfassung

City-Logistik mit innovativen Konzepten und umweltfreundlichen Fahrzeugen, insbesondere für die KEP-Dienstleister. Ein weiterer Ansatz ist die Etablierung von Mikro-Hubs und die Ausweitung von Paketstationen. Hier lohnt sich die Unterstützung von Lastenrädern, ggf. auch als Leihangebot.

Beschreibung

In den letzten Jahren haben die Dienstleistungs- und Lieferverkehre deutlich zugenommen – allen voran die Kurier-Express-Paket-Dienste (KEP-Dienste). Im vergangenen Jahr wurden deutschlandweit mehr als 3,16 Mrd. Pakete deutschlandweit transportiert – 2020 sollen es entsprechend der Prognosen des BIEK (Bundesverbandes Paket & Expresslogistik) über 3,9 Mrd. sein. Dabei spielt insbesondere die „letzte Meile“, also die optimale Zulieferung zum Empfänger, eine entscheidende Rolle. Es gilt, zwischen der Effizienz und Wirtschaftlichkeit auf Seiten der KEP-Dienstleister und der erforderlichen Verträglichkeit für Anwohner und Kommunen neue Lösungsansätze zu finden. Neben dem Einsatz von (autonomen) Elektrofahrzeugen, können insbesondere sogenannte Mikro-Hubs für eine flexiblere und umweltschonendere Zustellung von Lieferungen sorgen. Hier gilt es Anreize für den Einsatz für solche neuen Lösungsansätze zu schaffen (Parkmöglichkeiten, Lieferzonen, Ladestationen) und Innovationen in Unternehmen zu unterstützen (Umstellung des Fuhrparks, vermehrter Einsatz von Lastenrädern etc.).



E-Fahrzeug von UPS

Bausteine

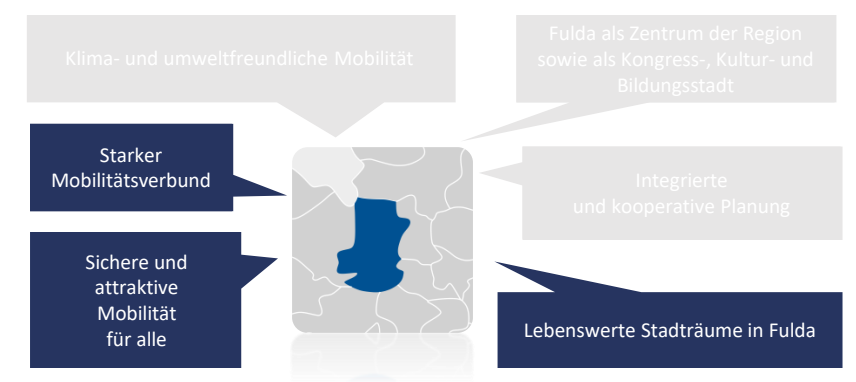
- Umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs
- derzeit gute Voraussetzungen, da viele KEP-Dienstleister bereits elektrisch angetriebene Fahrzeuge im Fuhrpark haben oder testen
- Etablierung und Erprobung von Mikro-Hubs und Lastenrädern
- Paketstationen ausweiten
- Huckepack-Logistik (Kombinierter Ladungsverkehr)
- Typisierung der Statteile aus Sicht der KEP-Dienste: z.B. nach Kernstadt, Wohnen, Gewerbe, Industrie- und Mischgebieten



Derzeitige Behinderungen durch parkende Anlieferverkehre oder KEP-Dienstleister können durch diese Maßnahmen vermieden werden und erhöhen die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus werden die Ansätze in der Fuldaer Innenstadt (v.a. in der Friedrichstraße/ Mittelstraße) aufgrund der eingesetzten umweltfreundlichen Antriebe und freigewordenen Straßenräume zu einer erhöhten Attraktivität für die Besucher und Bewohner führen.

Nächste(r) Schritt(e)

Modellversuche zu elektrisch betriebenen Lieferfahrzeugen mit KEP-Dienstleistern starten. Z.B. Nutzung des Testangebots „Lasten klimaschonend transportieren“ von Unternehmen und Betrieben (Angebot des DLR, das vom Bundesumweltministerium gefördert wird).



Priorisierung



Zeitraumen



CO2-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure: KEP-Dienstleister, Stadt Fulda (v.a. Stadtmarketing/Wirtschaftsförderung), RhönEnergie GmbH

Schnittstellen und Bezugspunkte

- 7.7.2 Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte
- 7.6.5 Multifunktionale und stadtverträgliche Straßenräume
- 7.6.4 Innenstadterschließungskonzept Oberstadt und Unterstadt
- 7.3.1 und 7.3.2 Förderung E-Mobilität
- 7.8.1 Verkehrslenkung Wirtschaftsverkehr



Anwendungsbeispiele

Projekt „Wirtschaftsverkehr 2.0“ des Landes Hessen und des House of Logistics and Mobility e.V., kurz HOLM e.V. an der Frankfurter University of Applied Sciences (Frankfurt UAS); Innenstadtlogistik Huckepack z.B. v. Libner



7.9: Mobilität und Tourismus

Der Tourismus stellt ähnlich wie Geschäftsreisen und der Einzelhandel einen wichtigen Wirtschaftszweig für die Stadt Fulda dar. Fulda kann dabei – ähnlich wie die Region – stetig wachsende Übernachtungszahlen vorweisen. Für Fulda ist dabei sowohl der Städtetourismus, aber auch der Rad- und Wandertourismus von Relevanz, da Fulda als Zentrum der Region Ausgangspunkt von Ausflügen (v.a. in die Rhön) ist.

Das Handlungsfeld **Mobilität und Tourismus** zielt darauf ab, dass der Verkehr nach Fulda möglichst stadtverträglich und umweltschonend absolviert wird und zudem die Mobilität innerhalb der Stadt (und der Stadtregion) durch umweltschonende Alternativen möglich ist. Als erstes Maßnahmenfeld besteht daher die **Förderung des Pkw-freien Tourismus**. Schon jetzt gibt es zahlreiche attraktive Möglichkeiten, Fulda ohne den eigenen Pkw zu besuchen und vor Ort zu erkunden. In diesem Zusammenhang besteht durch die **Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung** ein Maßnahmenfeld, das sich mit den Verkehren innerhalb Fuldas und der gezielten Lenkung von Außerhalb auseinandersetzt. Gleichzeitig soll die Stadt Fulda jedoch auch im Sinne des VEP-Zielsystems für sämtliche Verkehrsteilnehmer erreichbar bleiben.



7.9.1 Förderung des Pkw-freien Tourismus

HANDLUNGSFELD MOBILITÄT UND TOURISMUS

Zusammenfassung

Freizeitverkehre machen einen nicht unerheblichen Teil des Gesamtverkehrsaufkommens aus. Durch die Förderung eines Pkw-freien Tourismus wird der Besucherverkehr stadtvträglich abgewickelt ohne dass die Erreichbarkeit Fuldas darunter leidet.

Beschreibung

Freizeitverkehre machen einen nicht unerheblichen Teil des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Gleichzeitig sind insbesondere der Einkaufs- und Tourismusverkehr aber auch wichtige Wirtschaftszweige für die Stadt Fulda.

Fulda hat durch den ICE-Bahnhof und die Lage innerhalb Deutschlands beste Voraussetzungen, Besucher ohne eigenen Pkw in Fulda zu begrüßen. Eine Aufwertung und Ausweitung der Infrastruktur (z.B. Rad- und Fußwege, Abbau von Zäsuren und Barrieren, mehr Verkehrssicherheit, ..), wie sie bereits in anderen Handlungsfeldern erfolgt, wirkt sich auch auf die Erreichbarkeit und Mobilität von Touristen und Besuchern in der Stadt positiv aus. Um effektiv auf die Verkehrsmittelwahl der Besucher der Stadt Fulda einwirken zu können, sollten Marketing, Information und Serviceangebote intensiviert werden, da sich bereits durch relativ einfache kommunikative Maßnahmen Erfolge erzielen lassen.

Vor allem dem Fuldaer ICE-Bahnhof kommt dabei die Aufgabe zu, eine Mobilitätsstation für die gesamte Region zu sein. Es sind nicht nur die Besucher selbst, die touristischen Verkehr erzeugen, sondern auch Bewohner der Stadt Fulda, die Ziele innerhalb der Stadt oder in der Region auf verschiedene Weise ansteuern.

Bausteine

- Informationen
Gezielte Informationen zur Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auf Veröffentlichungen (Printmedien, Internet) der Stadt Fulda sowie der relevanten Tourismus-Einrichtungen schaffen Bekanntheit der heute schon vorhandenen Alternativen.

- Ausbau des Radtourismus

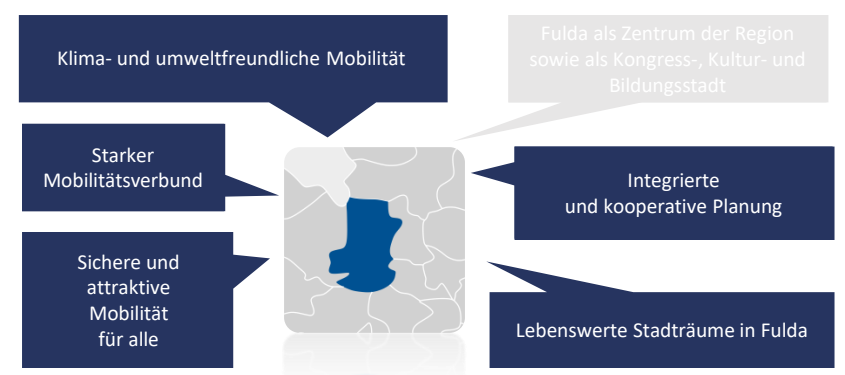
Der Radtourismus ist durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs nach wie vor starker Bestandteil touristischer Verkehre. Der Ausbau vorhandener Fernradwege (z.B. auch zu Radpendlerrouten) steigert die Attraktivität für Besucher bzw. Radtouristen. Vor Ort entsteht zukünftig so auch in Fulda eine höhere Nachfrage an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (angesiedelt an Gastronomie- oder Hotelbetrieben) und – da die Fahrräder zunehmend hochwertiger und damit für die Besitzer sensibler werden – sichere Abstellmöglichkeiten. Vereint werden kann dies v.a. auch am Fuldaer ICE-Bahnhof, wo im Zuge der geplanten Aufwertung mit u.a. Abstell- und Lademöglichkeiten eine Mobilitätsstation für Radtouristen der Region entstehen kann.

- Reisebusse

Für ein funktionierendes Reisebusmanagement sind neben der lückenlosen und international verständlichen lokalen Beschilderung auch Vorab-Informationen (v.a. online) notwendig. Zudem sollte eine Infrastruktur für Busfahrer an den Langzeit-Parkmöglichkeiten (aktuell an der Weimarer Straße) geschaffen werden. Dies sind vor allem attraktive sanitäre Anlagen oder Reinigungsmöglichkeiten für die Reisebusse. Zusätzlich dazu sollte es ein flexibles System im Reisebusverkehr für Großveranstaltungen geben, welches mit temporären Beschilderungen Wege zu weiteren (auch angemieteten) Stellplätzen weist.

- Stärkung des regionalen ÖV

Die Erreichbarkeit der Stadt sowie der Region ist durch eine Vielzahl von Regionalbahnlinien gegeben, so dass auch hier ein hohes Potenzial zur Verlagerung heutiger MIV-Verkehre auf die Bahn im Freizeit- und Einkaufsverkehr besteht. Vor allem da Fulda Ausgangspunkt für Ausflüge in die Region ist, sind die Umsteigemöglichkeiten und multimodalen Verknüpfungen am Fuldaer ICE-Bahnhof. Darüber hinaus bestehen Potenziale, durch kombinierte Tickets Besucher gezielt auf ÖV-Alternativen hinzuweisen und den Umstieg zu erleichtern.



Priorisierung



Zeitraumen



Dauer-Aufgabe

CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Region Fulda, Private, Stadtmarketing/Wirtschaftsförderung, RhönEnergie Fulda GmbH, RMV

Schnittstellen

- 7.2.1 Qualitätsoffensive im Radverkehr
- 7.3.3 Optimierung des Busbetriebs
- 7.3.7 Mobilitätsstationen und Intermodalität
- 7.4.1 Radpendlerrouten
- 7.4.2 Attraktivität des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes

Anwendungsbeispiele

- Attraktive Kombiticketangebote für Besucher der Stadt
- Stärkung des ICE-Bahnhofs als Mobilitätsstandort für die Region
- Stärkere ÖV-Anbindung touristischer Ziele in der Region

7.9.2 Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung

HANDLUNGSFELD MOBILITÄT UND TOURISMUS

Zusammenfassung

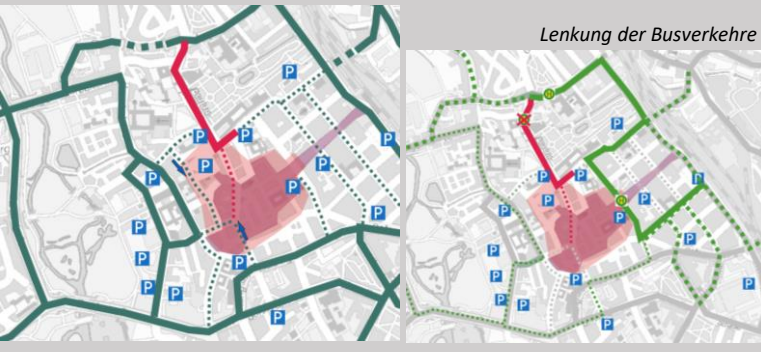
Die Stadt Fulda ist neben Ihrer Funktion als Oberzentrum auch ein beliebtes touristisches Ziel (Barockstadt). Daher hat der VEP den Anspruch, auch die touristischen Verkehre möglichst stadtverträglich abzuwickeln. Zusätzlich finden in Fulda über das Jahr verteilt zahlreiche regelmäßige bzw. jährliche kulturelle Veranstaltungen statt. Zudem sind in naher Zukunft durch das Stadtjubiläum, den Hessestag sowie der Landesgartenschau mehrere Großereignisse hintereinander geplant.

Beschreibung

Im Jahr 2017 wurden erstmals über 600.000 Übernachtungen gezählt. Für eine Lenkung der Besucherverkehre in der Innenstadt gibt es derzeit den Stadtring Fulda, von dem man die wichtigsten Sehenswürdigkeiten, Parkmöglichkeiten und Unterkünfte erreichen kann. An dieser Stelle wird auf die Steckbriefe der Innenstadterschließung unter 7.3. in der Ober- und Unterstadt hingewiesen.

Informationsangebote verbessern:

- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Echtzeit-Informationen → verstärkte Kommunikation
- besondere Werbeangebote für Veranstaltungen (z. B. Einkaufsrabatt/ Verzehrgutschein bei Nutzung von P&R oder ÖV) → ÖV-Anreise im Internet als erstes darstellen
- Vorstellung der alternativen Routen und Parkmöglichkeiten mit dem Pkw



Bausteine

Lenkung der Innenstadtverkehre bei kleineren Veranstaltungen:

- Sperrung bestimmter Straßenabschnitte, insbesondere in der Unterstadt
- P+R und zusätzliche Parkflächen außerhalb der Innenstadt (z.B. Fulda-Galerie) → Einrichten eines Shuttlebusses
- Aufstellen eines Verkehrslenkungsplans
- Etablierung eines Leihradsystem (inkl. E-Bike-Angeboten)

Verkehrsmanagementkonzepte für Großveranstaltungen

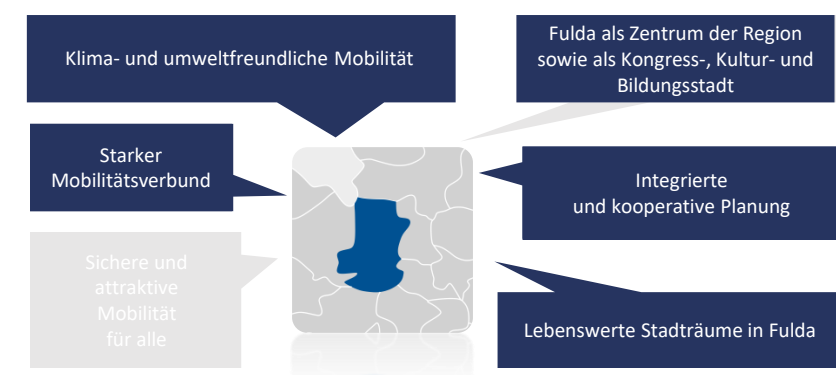
Es gibt eine Reihe von Maßnahmen, die flexibel eingesetzt werden können und helfen, den An- und Abreiseverkehr bei Großveranstaltungen stadtverträglich zu lenken. Darüber hinaus sollen möglichst viele Anreize für die Nutzung des Umweltverbundes (Fahrrad, ÖPNV) geschaffen werden. Eine frühzeitige Abschätzung der zu erwartenden Besucherzahlen und -ströme (Quellen/Ziele) ist dabei essentiell für die Planung des Verkehrsmanagementkonzeptes.

Verbesserung der Orientierung:

- Optimierung und Ausweitung von temporären Beschilderungskonzepten für Veranstaltungen (Roter-Punkt-System)
- verbesserte Orientierung auch auf und im Umfeld der Parkplätze → temporäre P&R-Angebote (ggf. Öffnung/Anmietung privater Parkplätze z. B. nach 16 Uhr oder am Samstag)
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Information über Radio und Internetdienste zur Anreise und den Parkmöglichkeiten
- Unterstützung der Anreise mit dem ÖPNV durch z.B.
 - Kombitickets für Kongresse/Veranstaltungen: Ticket = Fahrschein
 - Xmas-Tickets: Gruppentickets mit Verzehrgutschein für Weihnachtsmarkt
- Bewachte Fahrradparkplätze (Zusammenarbeit mit z.B. ADFC)
- Anschaffung mobiler Radabstellanlagen

Nächste(r) Schritt(e)

Im Rahmen eines Modellprojekts sollten erste Erfahrungen gesammelt und ausgewertet werden.



Priorisierung



Zeitraumen



CO₂-Einsparpotenzial



Kosten



Akteure

Stadt Fulda, Veranstaltungsmanager, RhönEnergie Fulda GmbH (Shuttle-Bus), ADFC

Schnittstellen

- 7.3 Intelligente, innovative und effiziente Mobilität
- 7.4.2 Attraktivität des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes
- 7.6.3 Innenstadterschließungskonzepte für die Fuldaer Innenstadt
- 7.5.2 Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit

Anwendungsbeispiele

Wiederkehrende Veranstaltungen: Sommerveranstaltungen am Domplatz, saisonale Märkte (Weihnachtsmarkt)
Großveranstaltungen: Stadtjubiläum (2019), Hessestag (2021), Landesgartenschau (2023)