LNG FULDA

>>> Verbindungen schaffen

Lokaler Nahverkehrsplan
für den Landkreis Fulda
2017

iGDB
Verkehrsplanung + Beratung

Impressum

Lokaler Nahverkehrsplan 2017 für den Landkreis Fulda

Auftraggeberin

Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH
Zieherser Weg 2 (Richthalle)
36037 Fulda

Tel.: +49 (06 61) 96 94 – 0
www.LNG-Fulda.de
info@LNG-Fulda.de

Auftragnehmerin

IGDB GmbH
Verkehrsplanung und Beratung
Im Steingrund 3
63303 Dreieich

Tel.: +49 (061 03) 50 67 – 0
www.igdb.de
info@igdb.de

Bearbeitung

Felix Esselborn
Alex Müller
Stephan Kyrieleis (Kartographie)
Marike Gatterburg

Beschlussfassung August 2017

© LNG Fulda und IGDB, 2017

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis **3**

I Einleitung und Rechtsrahmen **6**

1 Einleitung 6
1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans 6
1.2 Ausrichtung der Vorgaben 7
1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans 9
1.4 Beteiligungsverfahren 13
1.5 Stellungnahmen aus dem laufenden Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren 14
1.6 Beschlussfassung 14

2 Verkehrliche Rahmenbedingungen 15
2.1 Schienenverkehr 15
2.2 Busverkehr 15

3 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV 17
3.1 Europarechtlicher Rahmen 17
3.2 Bundesrechtlicher Rahmen 19
3.3 Landesrechtlicher Rahmen 23

II Bestandsaufnahme **25**

1 Raumstrukturanalyse 25
1.1 Lage des Planungsgebietes im Raum 25
1.2 Bevölkerungsstruktur 32
1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte 36
1.4 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte 40
1.5 Tourismus, Naherholung und Freizeit 43

2 Schienenpersonennahverkehr 44
2.1 Aufgabenträgerschaft und Betreiber 44
2.2 Bahnlinien und Haltepunkte 44

3 Angebot im straßengebundenen ÖPNV 47
3.1 Aufgabenträgerschaften, Linienbündel und Verkehrsunternehmen 47
3.2 Liniennetz, Bedienungsangebot und Produkte 49
3.3 Infrastruktur 55

4 Tarif und Tarifstruktur 58
4.1 Tarifsystem 58
4.2 Sondertarife 58
4.3 Kreisweite CleverCard 58
4.4 Semesterticket 58
4.5 Elektronisches Ticket 59

5 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage 60
5.1 Regionale Mobilitätskennwerte 60
5.2 Pendlerverflechtungen 62
5.3 Verkehrsnachfrage im MIV 66

5.4 Verkehrsnachfrage im straßengebundenen ÖPNV 66

6 Leistungsdaten und Finanzierung 68
6.1 Nutzkilometerleistungen und Fahrzeugbedarf 68
6.2 Aufwand und Erlöse 69

III Anforderungsprofil 70

1 Leitlinien 70

2 Mindestanforderungen für die Verkehrsbedienung 72
2.1 Verbindungen zwischen zentralen Orten 72
2.2 Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen 73
2.3 Abhängigkeit der Mindestbedienstandards von der Raumstruktur 74
2.4 ÖPNV-Versorgung im Ausbildungsverkehr 78

3 Fahrplan und Liniennetz 81
3.1 Linien und Anschlüsse 81
3.2 Fahrplan und Andienungsfrequenz 82

4 Fahrzeuge 84

5 Haltestellen 90

6 Betriebsqualität, Kundendienst, Marketing und Tarif 91

IV Analyse 92

V Maßnahmendefinition 95

1 Einleitung 95

2 Zuständigkeiten und Angebotsformen 97

3 Angebot für den Schienenpersonennahverkehr 99

4 Angebot für den straßengebundenen ÖPNV 100
4.1 Planungsprinzipien 100
4.2 Übersicht über die Planungslinien 109
4.3 Verkehrsraumbezogene Maßnahmendefinition für den straßengebundenen ÖPNV 113

5 Linienbündelung 129
5.1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen 129
5.2 Zweck der Linienbündelung 130
5.3 Informationspflicht der zuständigen Behörde 130
5.4 Methoden der Linienbündelung 132
5.5 Linienbündelung im Landkreis Fulda 135

6 Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal 143
6.1 Fahrzeuge 143
6.2 Fahrpersonal 144

7 Tarif 144

8 Haltestelleninfrastruktur 145
8.1 Anpassungen des Haltestellennetzes 145
8.2 ÖPNV-affine Siedlungs- und Straßennetzentwicklung 145

8.3 Anschlusssicherung 148
8.4 Investitionen in ortsfeste Anlagen für den ÖPNV 149

9 Kundendienst und Service 149
9.1 Mobilitätszentrale der LNG in Fulda 150
9.2 Kundennähe im ganzen Kreisgebiet 151

10 Information und Marketing 151
10.1 Fahrgastinformation 151
10.2 Marketing 152

VI Maßnahmenwirkung und -umsetzung 153

1 Maßnahmenwirkung 153

2 Maßnahmenumsetzung 157

VII Zusammenfassung 158

1 Verkehrsplanerische Intention und Anforderungen an das künftige Angebot 159

2 Analyse und Maßnahmendefinition 162

3 Maßnahmenwirkung 163

4 Linienbündelung und Ausschreibung 165

5 Planungslinien 166

Verzeichnis der Abbildungen im Textteil 170

Verzeichnis der Tabellen im Textteil 171

Abkürzungsverzeichnis 173

Quellenverzeichnis 179

Verzeichnis der Anlagen 181

I Einleitung und Rechtsrahmen

1 Einleitung

1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende, nunmehr vierte Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Fulda erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für die Jahre 2018 ff.

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und auf § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG). Die Aufgabenträger – in Hessen die Landkreise, kreisfreien Städte und die Städte über 50.000 Einwohner – haben die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen Öffentlichen Personennahverkehrs gesetzlich übertragen bekommen.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV fällt auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck findet. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob der Nahverkehrsplan neu aufzustellen, bzw. fortzuschreiben ist.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV in Hessen werden durch die Verkehrsverbünde (RMV, NVV, VRN für den Kreis Bergstraße) die regionalen Nahverkehrspläne und durch die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte und Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern) die lokalen Nahverkehrspläne aufgestellt. In einem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne eines Verbundgebietes aus dem regionalen Nahverkehrsplan zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat (vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG).

Der Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans erstreckt sich nicht auf die ÖPNV-Leistungen des Stadtverkehrs Fulda, da die Stadt Fulda mit über 50.000 Einwohnern gemäß § 5 Abs. 1 HÖPNVG selbst Aufgabenträger für den ÖPNV auf ihrem Gebiet ist. Beide Aufgabenträger haben bei der Erstellung ihrer Nahverkehrspläne eng zusammengearbeitet, um für die Verflechtungsbereiche, in denen Angebote des Stadtverkehrs und des Landkreises Fulda existieren, ein verkehrsplanerisch und ökonomisch ausgewogenes Angebot fortzuschreiben. So werden die an Fulda angrenzenden Gemeinden Künzell und Petersberg und deren Ortsteile Götzenhof, Steinau, Steinhaus und Marbach (alle Petersberg), sowie Pilgerzell und Engelhelms (beide Künzell), Bimbach (Gemeinde Großenlüder) und Giesel (Gemeinde Neuhof) durch Linien des Stadtverkehrs Fulda an das Oberzentrum Fulda angeschlossen. Gleichzeitig beginnen, bzw. enden Verkehre zur Erschließung des übrigen Landkreises, die sich in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Fulda befinden, in der Stadt Fulda.

Vom Aufgabenträger Landkreis Fulda wurden die verantwortlichen Aufgabenbereiche an die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH (LNG Fulda) übertragen.

Der Aufsichtsrat der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH hat in seiner Sitzung am 10.07.2015 den Beschluss für eine Fortschreibung des aktuellen Nahverkehrsplans gefasst.

Mit Schreiben vom 31.03.2016 wurde das Planungsbüro IGDB GmbH durch die LNG Fulda beauftragt, den vorliegenden Nahverkehrsplan zu erarbeiten.

§ 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG ermöglicht eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen. Gleichzeitig trägt der Aufgabenträger die Verantwortung, dass von ihm finanzierte Linien zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit bestellt werden. Er hat ferner dafür Sorge zu tragen, dass eigenwirtschaftliche Betreiber nicht durch „Rosinenpickerei" lukrative Linien betreiben und der öffentlichen Hand lediglich die Bestellung und Finanzierung stark subventionsbedürftiger Linien verbleiben. In Anpassung an die Erfordernisse eines liberalisierten, europäischen Verkehrsmarkts sowie zur Vermeidung der Übernahme ertragsreicher Linien durch eigenwirtschaftliche Konzessionäre werden daher Betriebsleistungen mehrerer Linien des straßengebundenen ÖPNV vom Aufgabenträger zu wirtschaftlichen Einheiten zusammengefasst, um als „Linienbündel" definiert betrieben und um erforderlichenfalls in künftigen, ggf. europaweiten Ausschreibungen beauftragt zu werden. Die Linienbündelung ist daher eine wesentliche Aussage des Nahverkehrsplans.

Die Inhalte der Nahverkehrspläne werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen durch das Regierungspräsidium Kassel als zuständige Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Die Inhalte sind zudem Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für Mittelvergaben bei Investitionen in ÖPNV-bezogene Infrastrukturen durch das Land Hessen.

Mit dem vierten Nahverkehrsplan verfolgt der Landkreis Fulda die Intention, Perspektiven für eine mit allen Akteuren abgestimmte Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb des gesetzlich verankerten Rahmens zu bieten. Bei allen Vorhaben besitzt die Absicherung ihrer Finanzierung eine zentrale Bedeutung.

1.2 Ausrichtung der Vorgaben

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen (vgl. § 14 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG). Hierfür steht der Regionalplan Nordhessen (2009) als Grundlage zur Verfügung, aus dem u. a. die zentralörtliche Gliederung und Einstufung entnommen sind.

Die Inhalte des Nahverkehrsplans müssen mit den allgemeinen Zielen für und den Anforderungen an das ÖPNV-System korrelieren, die in den §§ 3 und 4 HÖPNVG formuliert sind. Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigen; er muss den Anforderungen des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (vgl. § 14 Abs. 3 HÖPNVG).

Die übergeordnete Ausrichtung der verkehrlich-normativen Vorgaben für die Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes im Landkreis Fulda fokussiert in hohem Maße auf

- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit,
- Herausforderungen durch demographische Entwicklungen,
- Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen,
- Anforderungen an die Barrierefreiheit,
- Belange aus Sicht von Gender Mainstreaming,
- Finanzierungsvorbehalte in Bezug auf das projektierte Verkehrsangebot.

Die Ausrichtung der planerischen Vorgaben im Nahverkehrsplan orientiert sich an den raumstrukturellen Gegebenheiten des Verbundgebietes und den je Raumkategorie vorherrschenden Verkehrsspannungen und Nachfrageverhalten. Der Landkreis Fulda gehört dem ländlichen Raum an.

Der Nahverkehrsplan macht sich eine Systematisierung des Angebotes zur Aufgabe in Hinblick auf

- die Schaffung eines weitgehenden Integralen Taktfahrplans (ITF), insbesondere die Verknüpfung des SPNV mit den Busverkehren betreffend,
- die herzustellenden Verbindungen zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen,
- die Zuordnung des ÖPNV-Angebotes in Netzebenen und zu Angebotstypen.

Die Strukturierung des Verkehrsangebotes findet ihren konkreten Ausdruck im zeitlichen und räumlichen Zusammenwirken der Verkehrsmittel bzw. Angebotsformen.

Neben dem SPNV übernehmen auch zentrale Buslinien die Grundbedienung im Wesentlichen entlang der im Regionalplan ausgewiesenen Regionalachsen und überörtlichen Verkehrs- und Siedlungsachsen, die i. d. R. eine hohe Verkehrsnachfrage aufweisen. In den Achsenzwischenräumen und in nachfrageschwächeren Verkehrsgebieten wird die ÖPNV-Bedienung zwischen fest bedienten Busfahrten und bedarfsgesteuerten Angebotsformen aufgeteilt: In der Regel wird über die Grundbedienung hinaus eine Fahrt mit dem Bus nur dann durchgeführt, wenn die Höhe des Fahrgastaufkommens dies erfordert, z. B. zu den Zeiten des Ausbildungsverkehrs, oder wenn Busfahrzeuge optimiert eingesetzt werden können.

1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

Nahverkehrspläne sollen laut § 14 Abs. 4 HÖPNVG für ihr jeweiliges Geltungsgebiet im Allgemeinen enthalten:

- Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der vorstehenden Feststellungen,
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern,
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV-Angebotes nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG,
- Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem angestrebte Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
- Anforderungen an Fahrzeuge und an die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

Die Abfolge der Kapitel und deren inhaltliches Zusammenwirken im Nahverkehrsplan für den Landkreis Fulda orientieren sich vom Prinzip her an den Gliederungsvorgaben aus dem HÖPNVG, skalieren diese jedoch auf die Situation eines im ländlichen Raum gelegenen Verkehrsgebietes.

Ist im Lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Fulda von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Fahrgäste, Mitarbeiter, Fahrer), werden Frauen und Männer gleichermaßen darunter verstanden.

Bestandsaufnahme (Kap. II)

In der Bestandsaufnahme werden die Raum- und Verkehrsstrukturen im Landkreis analysiert. Die Aufbereitung umfasst neben aktuellen soziodemographischen und -ökonomischen Daten auch die Schulstandorte und die Schülerzahlen. Soweit vorhanden, werden Angaben zur Fahrgastnachfrage dargelegt.

Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes und der dazugehörigen Infrastrukturen bildet eine wesentliche Daten- und Informationsbasis für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems. Das gesamte ÖPNV-Angebot im Status quo (Fahrplanjahr 2016) geht – nach Kriterien sortiert – aus einer Liniensteckbriefliste hervor, die als Anlage beigefügt ist. In einem abschließenden Kapitel zur Bestandsaufnahme werden die projektierten Maßnahmen und Projekte aus dem dritten lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Fulda aus dem Jahr 2010 hinsichtlich des Grades ihrer Umsetzung bis zum Jahr 2016 eingestuft.

Anforderungsprofil (Kap. III)

Im Anforderungsprofil sind normative Vorstellungen und Zielvorgaben für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Territorium des Landkreises Fulda formuliert.

Das Anforderungsprofil stellt die übergeordnete Definition der „ausreichenden Bedienung" für das Kreisgebiet auf, die wiederum in den Mindestbedienstandards ihren quantitativen und qualitativen Ausdruck findet. Ein zentrales Unterkapitel behandelt daher die Erschließungs- und Verbindungsqualitäten; für letztere sind Bedienzeiten, Bedienhäufigkeiten, Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten die zentralen Größen (unabhängig der Angebotsform und der Zuständigkeit der Aufgabenträger für die Linien).

Über die allgemeinen Grundziele und Leitbilder hinaus werden im Anforderungsprofil maßgebende Aussagen für den straßengebundenen ÖPNV getroffen

- zur Barrierefreiheit,
- zur Typisierung und zum Ausbaustandard von Haltestellen,
- zu Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge und an die Betriebsdurchführung.

Analyse (Kap. IV)

In der Analyse wird geprüft, inwieweit das Bestandsangebot von den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil abweicht, wodurch Hinweise zum künftigen Handlungsbedarf geliefert werden.

Ein Fokus liegt auf der Prüfung der Erschließungs- und Verbindungsqualitäten, da hier anhand von Kartenmaterialien flächendeckende Aussagen generiert sind. Eventuelle Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten werden unabhängig von der Angebotsform und der Aufgabenträgerschaft benannt.

Hinsichtlich der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV ist aufgrund der bereits erfolgten umfangreichen Anpassung der Infrastrukturen keine tiefergehende Prüfung mehr erforderlich gewesen.

Weiterhin werden Auswirkungen externer, nicht von der LNG unmittelbar beeinflussbarer Faktoren auf die Nachfrage dargelegt, wie beispielsweise der Tarifgestaltung.

Schließlich war zu klären, ob das betriebsdurchführende Unternehmen den Anforderungen an Qualität und Quantität nachgekommen ist.

Maßnahmendefinition (Kap. V)

In der Maßnahmendefinition werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Vorgaben an das ÖPNV-System konkretisiert. Das entworfene Verkehrsangebot sollte bei vollständiger Umsetzung aller Einzelmaßnahmen keine Schwachstellen gegenüber dem Anforderungsprofil mehr erkennen lassen.

Einleitend wird das Ineinandergreifen der Bestandteile des künftigen ÖPNV-Angebotes umrissen. Hauptbestandteil des Kapitels ist das Angebot auf den einzelnen Linien des regionalen und lokalen straßengebundenen ÖPNV, deren Rahmendaten und Bediengebiete in Liniensteckbriefen festgehalten sind.

Das Verkehrsangebot ist nach funktionalen oder formalen Kriterien strukturiert, d. h.

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Aufgabenträgerschaft des RMV,
- regionaler straßengebundener ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des RMV,
- lokaler Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Fulda,
- lokaler Busverkehr in Aufgabenträgerschaft der Stadt Fulda: Stadtbuslinien mit Linienführung in die angrenzende Bereiche der Stadtregion,
- „einbrechende“ Linien in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Verkehrsverbünde oder Landkreise.

Die regionalen und lokalen Angebotstypen sind zu Netzen zusammengefasst, für die – nach zeitlich gestaffelter Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen – ein Zielzustand projektiert ist, der u. a. kartographisch aufbereitet ist.

Ein weiterer Fokus des Angebotskonzeptes ist die Definition von Verknüpfungspunkten mit regionaler und lokaler Bedeutung, an denen vertaktete Anschlüsse zwischen SPNV, Bus (regional, lokal) und flexiblen Angebotsformen bestehen.

Abschließend wird auf geplante Infrastrukturmaßnahmen und Investitionen eingegangen.

Linienbündelung

Die Linienbündelung ist ein Verfahren mit Bezug zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das auf die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Verknüpfung von Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV abzielt und bei der die Konzessionierung eine entscheidende Rolle einnimmt. An diesem Punkt entfaltet der Nahverkehrsplan eine Wirkung auf Dritte, insbesondere auf eigenwirtschaftliche Antragsteller und auf die Genehmigungsbehörde. Daher ist die Linienbündelung – neben dem Anforderungsprofil und dem Angebotskonzept – ein unverzichtbarer Bestandteil eines Nahverkehrsplans.

Hierzu sind neben den verkehrlichen und rechtlichen Grundlagen auch der Zweck der Linienbündelung sowie die Informationspflichten des Aufgabenträgers erläutert. Die Methoden der Linienbündelung sind allgemein gehalten, da sie für den Landkreis Fulda in einer Fortschreibung besteht. Änderungen ergeben sich durch die beabsichtigte Zusammenlegung der beiden Ost-

Bündel, innerhalb der Bündel um die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen.

Maßnahmenwirkung und -umsetzung (Kap. VI)

Das künftige Nachfrageniveau im ÖPNV in ländlich strukturierten Kreisen wird nicht nur aufgrund von Veränderungen beim Verkehrsangebot bzw. durch systeminterne Größen beeinflusst, sondern auch durch externe, gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie den Auswirkungen des demographischen Wandels und dem Mobilitätsverhalten einzelner Bevölkerungsgruppen, letztlich auch durch die Entwicklung der Mobilitätskosten, insbesondere im Vergleich zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr (MIV).

Die in der Maßnahmendefinition vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind in Teilen zu Maßnahmengruppen aggregiert, deren Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage abgeschätzt sind. Da es sich beim projektierten Verkehrsangebot um eine moderate Weiterentwicklung aus dem Bestand heraus handelt, werden Nachfrageveränderungen im Jedermann-Verkehr nur sehr gering ausfallen. Ausnahmen, bei denen leicht überdurchschnittliche Nachfragesteigerungen erwartet werden, stehen in Zusammenhang mit den Angebotserweiterungen (z. B. durch die beabsichtigte Angebotsstruktur in der Stadtregion, durch Linienverlängerungen, an Wochenenden, bzw. in Tagesrandlagen), die korridorweise auftreten werden. Bei den ausbildungsbezogenen Fahrtzwecken wird es im Geltungszeitraum des NVP geringe Rückgänge im Fahrgastaufkommen geben, bedingt durch die mengenmäßige Abnahme der Anzahl an Schülern und Auszubildenden.

<u>Anmerkung:</u>

Die Bestandsaufnahme bezieht sich auf den Sachstand des Jahres 2016, auf die zu diesem Zeitpunkt gültigen Fahrpläne und die aktuell bekannt gegebenen Strukturdaten.

Der Nahverkehrsplan hat gemäß des HÖPNVG alle lokalen ÖPNV-Linien zu behandeln.

Regionale Linien, Bahnlinien und Busverkehre, die Gebiete anderer Aufgabenträger bedienen und/oder Verkehrsaufgaben regionaler Bedeutung wahrnehmen, fallen in die Zuständigkeit des Regionalen Nahverkehrsplans, der vom RMV aufzustellen ist.

Aufgrund bestehender vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem RMV und der LNG Fulda obliegt die Planungshoheit für die regionalen Buslinien im Bereich des Landkreises Fulda der LNG Fulda. Tatsächlich erfolgt zwischen Verbund und LNG eine regelmäßige und einvernehmliche Abstimmung über die vorzuhaltende Verkehrsleistung.

1.4 Beteiligungsverfahren

Alle Bearbeitungsphasen des NVP wurden durch regelmäßige Erörterungen zwischen dem Planungsbüro IGDB und der LNG Fulda vorbereitet und abgestimmt. Insgesamt zwei Gremien begleiteten fachkundig die Erstellung des NVP. Vor der Beschlussfassung durch das Vertreterorgan des Aufgabenträgers fand das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und HÖPNVG statt.

1.4.1 Projektbegleitende Gremien

Begleitender Ausschuss des Aufsichtsrates zum Nahverkehrsplan

In den Arbeitskreis wurden Vertreter der Kommunen, des Kreistages sowie der Kreisverwaltung eingebunden. Die Mitglieder des Gremiums sind in Anlage I-1 aufgeführt; Präsentationen und Protokolle in Anlage I-2.

Aufsichtsrat der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH:

Abstimmungsgespräche NVP Stadt Fulda / NVP Landkreis Fulda

Zur Abstimmung des künftigen verkehrlichen Angebots – insbesondere für die Stadtregion - fanden mehrere Planungssitzungen statt, an denen Vertreter der Stadt Fulda, der LNG Fulda sowie der beauftragten Planungsbüros teilnahmen.

Die Teilnehmerliste der Abstimmungsgespräche ist in Anlage I-1 benannt.

Workshop „Mobilität im ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demografischen Wandels“

Auf Anregung der kommunalen Seite fand am 16.06.2016 ein Workshop zu Alternativen Bedienformen statt, zu dem Vertreter aller kreisangehörigen Städte und Gemeinden (außer Stadt Fulda) eingeladen waren.

Die Liste der zum Workshop Eingeladenen ist in Anlage I-1 dargestellt, Protokoll, Material und Präsentationen der Referenten – Frau Dr. Röhrig (NVV) und Herr Koch (Landkreis Kassel) – sind in Anlage I-3 dokumentiert.

Informationstermine der LNG Fulda zum NVP

Die LNG Fulda unterrichtete die kommunale Seite während der Planungsphase über den jeweils aktuellen Sachstand. Die jeweiligen Präsentationen sind als Anlage Anlage I-4 eingereiht.

1.4.2 Förmliches Anhörungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG die nach § 8 Abs. 3 S. 4 a. F. und § 14 Abs. 1 und 2 a. F. PBefG Beteiligten hinzuzuziehen und das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören.

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich nach der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG gemäß § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG um

- die vorhandenen (Verkehrs-)Unternehmer,
- Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte (soweit vorhanden),
- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände.

Hinzu kommen gemäß § 14 Abs. 1, 2 der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG

- die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben,
- Städte und Gemeinden,
- Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen,
- Träger der Straßenbaulast,
- nach Landesrecht zuständige Planungsbehörden,
- für Gewerbeaufsicht zuständige Behörden,
- die Industrie- und Handelskammern,
- die betroffenen Fachgewerkschaften,
- Fachverbände der Verkehrstreibenden.

Die in das förmliche Anhörungsverfahren zum Lokalen Nahverkehrsplan aufgenommenen Institutionen sind in Anlage I-5 aufgelistet.

Das formelle Beteiligungsverfahren wurde am 22.05.2017 eingeleitet. Die Anhörungsberechtigten hatten bis zum 12.07.2017 Gelegenheit, Stellungnahmen zum Entwurf des NVP abzugeben.

1.5 Stellungnahmen aus dem laufenden Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren

Die Stellungnahmen aus dem laufenden Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren sowie die Empfehlungen des Büros IGDB über deren Berücksichtigung im Nahverkehrsplan sind als Anlage I-6 beigefügt.

1.6 Beschlussfassung

Der Entwurf des Nahverkehrsplans einschließlich der seitens des Aufsichtsrates der LNG Fulda mbH in seiner Sitzung am 26.07.2017 beschlossenen Anpassungen wurde am 11.08.2017 mit Empfehlung zur Beschlussfassung dem Kreistag übergeben.

Der „Lokale Nahverkehrsplan 2017 für den Landkreis Fulda“ wurde in der hier vorliegenden Fassung am 28.08.2017 durch den Kreistag des Landkreises Fulda verabschiedet. Damit ist die Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan erfolgt.

2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

In Hinblick auf die Konsequenzen künftiger Bevölkerungsentwicklungen (demographischer Wandel), der Entwicklung der Schullandschaft und angesichts des Standortwettbewerbs von Regionen untereinander wird eine an langfristigen Zielen orientierte Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes als wesentlicher Teil der öffentlichen Infrastruktur in den kommenden Jahren deutlich an Bedeutung hinzugewinnen.

Als Aufgabenträger für den regionalen Schienenverkehr ist der RMV für die Entwicklung des Schienennetzes und die Ausschreibung von Fahrleistungen auf der Schiene zuständig. Da die Busverkehre häufig Verknüpfungen mit dem Schienenverkehr anbieten und die Verteilung der Fahrgäste in der Fläche übernehmen, sind Änderungen im Schienenverkehr zu berücksichtigen. Daher werden an dieser Stelle nachrichtlich Informationen zum Schienenverkehr aufgenommen.

2.1 Schienenverkehr

Die Eisenbahnlinien

- „Vogelsbergbahn“ (Fulda – Alsfeld – Gießen),
- „Kinzigtalbahn“ (Fulda – Hanau – Offenbach – Frankfurt),
- „Fuldatalbahn“ (Fulda – Bad Hersfeld – Bebra – Kassel) und
- „Rhönbahn“ (Fulda – Gersfeld)

bilden die wichtigsten auf das Oberzentrum Fulda zulaufenden ÖV-Achsen, so dass dem regionalen und lokalen Busverkehr die Aufgabe der Ergänzung und Erschließung dazwischen liegender – radialer wie auch tangentialer – Achsen zufällt. Diese Funktionen werden durch Bedienungsaufgaben als Zu- und Abbringer der Schiene, als direkte Verbindungen zu den Mittel- und dem Oberzentrum Fulda wie auch zur Feinerschließung der Fläche ergänzt.

2.2 Busverkehr

Im Landkreis verkehren über 50 Buslinien, zum Großteil in Aufgabenträgerschaft des RMV und der LNG Fulda, zusätzlich zu denen der Stadt Fulda oder angrenzender Organisationen.

Der nachfolgende, stilisierte Liniennetzplan zeigt die prinzipiellen Linienführungen im straßengebundenen ÖPNV.

Abbildung I-1: Liniennetzplan Landkreis Fulda

Quelle: *LNG Fulda*

Oben nicht dargestellt sind die Linien des Stadtverkehrs Fulda, die in den Landkreis resp. in die Gemeindegebiete von Großenlüder, Künzell, Neuhof und Petersberg geführt werden:

- Linie 1: Aschenberg – Frauenberg – Stadtschloss – Künzell
- Linie 2: Aschenberg – Horas – Stadtschloss - Künzell
- Linie 3: Istergiesel – Harmerz – Stadtschloss – Maberzell – Bimbach
- Linie 5: Pilgerzell – Bachrain – Stadtschloss – Giesel
- Linie 6: Bronnzell – Stadtschloss – Lehnerz / - Marbach
- Linie 7: Stadtschloss – Edelzell – Engelhelms
- Linie 8: Niesig – Horas – Stadtschloss – Petersberg (Ost)
- Linie 9A / 9B: Ziehers (Nord) – Stadtschloss – Klinikum – Petersberg (Nord)

3 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV

3.1 Europarechtlicher Rahmen

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 23.10.2007 wurde am 03.12.2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie ersetzte die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/1969 und (EWG) Nr. 1107/70, die zuvor die europarechtliche Grundlage für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten bildeten. Die neue Verordnung trat am 03.12.2009 in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die Mitgliedsstaaten die Möglichkeit, ihre nationalen Rechtsrahmen an die neue EU-Verordnung anzupassen.

In der Bundesrepublik Deutschland ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erst durch Artikel 1 vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert und an die Verordnung angepasst worden.

Inhaltlich enthält die VO (EG) Nr. 1370/2007 erstmals für eine ÖPNV-bezogene EU-Verordnung einen speziellen Rechtsrahmen für die Vergabe Öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen.

In der VO (EG) Nr. 1370/2007 bestehen mehrere Möglichkeiten zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Dabei ist jedoch zu beachten, dass zwischen diesen Varianten keine Wahlfreiheit besteht. Vielmehr ist eine abgestufte Vorgehensweise einzuhalten.

Im Einzelnen werden gemäß Artikel 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 nur „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007 vergeben:

> „Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 6 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.“

Hierbei bezeichnet laut Artikel 2 lit. i) der VO der Ausdruck „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“

> *„[…] einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindli-*

chen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen,

- *die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder*
- *die Bedingungen enthalten, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut.*"

Falls es sich jedoch um „Dienstleistungsaufträge" oder „öffentliche Dienstleistungsaufträge" gemäß den Definitionen in den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG handeln sollte, sind ausweislich Art. 5 Abs. 1 der VO andere Vorschriften anzuwenden (s. o.). Diese Aufträge werden aufgrund der Umsetzung der benannten Richtlinien in deutsches Recht nach vergaberechtlichen Vorschriften vergeben.

Dabei bezeichnet ein „Dienstleistungsauftrag" i. S. d. Richtlinie 2004/17/EG gemäß deren Artikel 1 Abs. 2 d)

„*[…] Aufträge über die Erbringung von Dienstleistungen im Sinne von Anhang XVII, die keine Bau- oder Lieferaufträge sind […],*"

sowie ein „öffentlicher Dienstleistungsauftrag" i. S. d. Richtlinie 2004/18/EG gemäß deren Artikel 1 Abs. 2 d)

„*[…] öffentliche Aufträge über die Erbringung von Dienstleistungen im Sinne von Anhang II, die keine öffentlichen Bau- oder Lieferaufträge sind.*"

Die in den vorbezeichneten Anhängen aufgeführten Dienstleistungen sind auszugsweise in Tabelle I-1: aufgeführt.

Kategorie	Bezeichnung	CPC-Referenznummern	CPV-Referenznummern
2	Landverkehr, einschließlich Geldtransport und Kurierdienste, ohne Postverkehr	712 (außer 71235) 7512, 87304	von 60100000-9 bis 60183000-4 (außer 60160000-7, 60161000-4, 60220000-6) und von 64120000-3 bis 64121200-2
18	Eisenbahnen	711	von 60200000-0 bis 60220000-6

Tabelle I-1: Auszug aus den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 213/2008 vom 28. November 2007

Falls keine vergaberechtlichen Vorschriften Anwendung finden sollten, ist eine Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 möglich. Für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen kommt dies gemäß Artikel 5 Abs. 1 der VO nur bei der Vergabe von Dienstleistungskonzessionen in Betracht, nicht jedoch bei Dienstleistungsaufträgen.

Sollten die zuständigen örtlichen Behörden beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen (was nach dem HÖPNVG unzulässig sein dürfte) oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die sie – oder im Falle einer Gruppe von Behörden: wenigstens eine zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausüben, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht, wäre dies grundsätzlich zulässig. Im Einzelfall sind die näheren Anforderungen der Verordnung zu beachten.

Ferner wäre es für den Fall, dass keine vergaberechtlichen Vorschriften Anwendung finden sollten, in bestimmten, in Artikel 5 Abs. 4 der VO definierten Ausnahmefällen (Kleinunternehmerklausel) möglich, Aufträge direkt zu vergeben. Gemäß Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung wird dies regelmäßig in Form einer Dienstleistungskonzession erfolgen. Im Rahmen einer derartigen Dienstleistungskonzession trägt der Unternehmer das überwiegende wirtschaftliche Risiko.

Mithin sind öffentliche Personennahverkehrsleistungen i. d. R. als (öffentlicher) Dienstleistungsauftrag einzuordnen. Diese sind nach vergaberechtlichen Verfahren zu vergeben. Der Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Beschaffung von Verkehrsleistungen wird daher nur in Ausnahmefällen eröffnet sein.

Für die Erteilung einer personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Inhaltlich könnten die im Nahverkehrsplan enthaltenen Anforderungen als „Allgemeine Vorschriften“ i. S. v. Artikel 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuordnen sein. Gemäß lit. a) dieses Absatzes sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren. Bei einer derartigen „gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung“ handelt es sich gemäß Artikel 2 lit. e) der VO um eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Unter diese Definition fallen beispielsweise die im Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben, wie die Mindestanforderungen an die einzusetzenden Fahrzeugqualitäten sowie die Bedienungsquantität.

3.2 Bundesrechtlicher Rahmen

3.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen (O-bussen) und mit Kraftfahrzeugen.

Aufgrund des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 am 03.12.2009 sowie des Wegfallens der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 am gleichen Tage waren das PBefG zu novellieren sowie das Regionalisierungsgesetz (RegG) anzupassen.

Sowohl die Definition des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als auch die Forderung nach einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV hingegen sind beibehalten worden.

Als ÖPNV wird in § 8 Abs. 1 S. 1 PBefG die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (auch Taxen oder Mietwagen) zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr definiert. Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG handelt es sich auch beim Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der vorstehend genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet, um ÖPNV. § 2 Abs. 1 HÖPNVG bezieht in die Definition auch Eisenbahnen sowie diejenigen alternativen Bedienungsformen mit ein, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.

Diese Definition ist in Zusammenhang mit § 2 des Regionalisierungsgesetzes sowie mit § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, zu sehen. In diesem Gesetz ist eine entsprechende Regelung enthalten.

Allen genannten Normen ist gemein, dass diese keine Definition des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs enthalten. Als Auffangklausel ist lediglich normiert, dass im Zweifel vom Vorliegen eines dieser Verkehre auszugehen ist, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Ohne gesetzliche Definition ist davon auszugehen, dass es sich

- bei Stadtverkehren um Verkehre innerhalb eines Gemeindegebietes handelt;
- bei Vorortverkehren um Verkehre handelt, welche eine Gemeinde mit ihrem benachbarten Umland verbinden;
- bei Regionalverkehren um Verkehre handelt, die eine Gemeinde mit zwar noch in der Nähe liegenden, aber nicht mehr angrenzenden Gemeinden verbinden.

In § 2 Abs. 4 HÖPNVG wird folgende Definition für den regionalen Busverkehr getroffen:

> „*Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.*“

Damit handelt es sich bei den ortsübergreifenden Verkehren dieses Nahverkehrsplans um Regionalverkehr i. S. d. PBefG und lokalen Verkehr i. S. d.

HÖPNVG, welcher begrifflich vom regionalen Busverkehr des HÖPNVG zu unterscheiden ist.

Wie unter Ziffer 2.1 bereits angesprochen, wird der Begriff der „ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr" auch in § 8 Abs. 3 PBefG aufgegriffen: Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenhang mit den Auftraggebern und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen für eine „Integration der Nahverkehrsbedienung" (u. a. durch Abstimmung der Fahrpläne) zu sorgen.

Da der Begriff der „ausreichenden Bedienung" sowohl im Regionalisierungsgesetz als auch im Personenbeförderungsgesetz genannt wird, gilt er nach diesen bundesgesetzlichen Normen einheitlich für den ÖPNV sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße.

Im hessischen Landesrecht sind in § 4 Abs. 1 und 2 sowie in § 5 Abs. 2 HÖPNVG Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung enthalten.

Vom gesetzgeberischen Leitbild her sind Verkehrsleistungen im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 4 S. 1 PBefG eigenwirtschaftlich zu erbringen. Hierbei handelt es sich gemäß § 8 Abs. 4 S. 2-3 PBefG um

> „*Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt wurden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.*"

Selbst wenn nicht mit eigenwirtschaftlichen Antragstellungen zu rechnen ist, sollen diese nach den Vorstellungen des Gesetzgebers durch die transparente Veröffentlichung von Informationen über auslaufende Liniengenehmigungen ermöglicht werden. So haben die zuständigen Behörden gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 unter Verweis auf Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten, wonach ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen ist. Ergänzend ist ein eigenwirtschaftlicher Antrag gemäß § 12 Abs. 5 PBefG spätestens 12 Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums, d. h. der Betriebsaufnahme, zu stellen.

Da gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 spätestens ein Jahr vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens dort aufgeführte Informationen zu veröffentlichen sind und dieses einschließlich der Vorbereitung der Betriebsaufnahme durch das Verkehrsunternehmen ca. 12 Monate in Anspruch nimmt, ergeben sich verschärfte Handlungspflichten für die zuständigen Behörden. Die interne Entscheidungsfindung muss so frühzeitig beginnen, dass im Zeitraum zwischen 27 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme eine Vorabbekanntmachung erfolgen kann.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass noch nicht alle über die Anforderungen dieses Nahverkehrsplanes hinausgehenden verkehrlichen Details, insbesondere die Fahrpläne, in ihrem Endstand vorzuliegen brauchen. Diese müssen erst zur Einleitung eines Vergabeverfahrens fertig gestellt sein.

Ergänzend zur vorstehenden Vorabbekanntmachung hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 18 Abs. 1 PBefG am Ende jedes Kalenderjahres ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, O-bussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Hierbei sind die Geltungsdauer anzugeben sowie ein Hinweis, dass die Verkehrsleistung im Anschluss eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.

3.2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 27.12.1993 (BGBl: I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist, benennt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 RegG).

Gemäß des Sozialstaatsgebots (Art. 20 Abs. 1 GG) kommt dem Staat eine Pflicht zur Mobilitätsgewährleistung zu. Die Öffentliche Hand hat die Aufgabe, eine Grundversorgung sicherzustellen, die den gewöhnlichen Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Bevölkerungsgruppen entspricht.

3.2.3 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Definition moderner öffentlicher Verkehrssysteme liegt in der Barrierefreiheit, welcher bei der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung sowie bei der Informationsdistribution des öffentlichen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zukommt. Grundlage dafür sind das Behindertengleichstellungsgesetz (insbesondere § 4 und § 8 Abs. 2 BGG), § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG und landesrechtlich § 4 Abs. 6 HÖPNVG.

Bundesrechtliche Grundlage der Forderung nach einem barrierefreien Zugang zum ÖPNV ist das Behindertengleichstellungsgesetz, das Barrierefreiheit in § 4 BGG wie folgt definiert:

> *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein übli-*

chen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr weist § 8 Abs. 2 BGG auf einschlägige Rechtsvorschriften des Bundes hin:

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

3.3 Landesrechtlicher Rahmen

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 01. Dezember 2005, das zuletzt durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I, 466) geändert worden ist, gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vor.

Als Ziel definiert das HÖPNVG in § 3, dass der Öffentliche Personennahverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems dazu beiträgt, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Der Öffentliche Personennahverkehr soll als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens gestärkt werden. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs ist hierzu vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

Die Aufgabenträger haben gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des jeweiligen Nahverkehrsplans sicherzustellen. Sie sind ferner zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Hierbei definiert § 5 Abs. 1 HÖPNVG als Aufgabenträger die Landkreise, die kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Diese nehmen die Aufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

Ferner können gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 HÖPNVG kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger verkörpern, im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen.

Ergänzend nehmen Aufgabenträger gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG die Belange des regionalen Verkehrs, d. h. die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs, gemeinsam in Verkehrsverbünden wahr. An Verkehrsverbünden existieren in Hessen laut § 6 Abs. 2 HÖPNVG der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Alle Aufgabenträger in Hessen gehören einem dieser beiden Verbünde an. Einzig der südhessische Kreis Bergstraße kann aus Gründen der räumlichen und verkehrlichen Ausrichtung dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) angehören.

Die Aufgabenträger können ihrerseits gemäß § 2 Abs. 6 und § 6 Abs. 1 HÖPNVG für die Belange des lokalen Verkehrs eine Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) einrichten. Der Aufgabenträger kann dieser die Wahrnehmung seiner Aufgaben ganz oder teilweise übertragen. Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation (GNO) gründen.

Die Verbünde und die Nahverkehrsorganisationen als Aufgabenträgerorganisationen sind zur Zusammenarbeit verpflichtet, insbesondere um über ihre jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen hinaus ein durchgängiges Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten. Darüber hinaus haben die Verkehrsverbünde gemäß § 7 Abs. 4 HÖPNVG die Nahverkehrsorganisationen bei wichtigen verkehrlichen und tariflichen Vorhaben zu beteiligen.

II Bestandsaufnahme

1 Raumstrukturanalyse

1.1 Lage des Planungsgebietes im Raum

1.1.1 Kreisgebiet

Der Landkreis Fulda liegt in Osthessen und gehört zum nordhessischen Regierungsbezirk Kassel. Er grenzt

- im Norden an den Landkreis Hersfeld-Rotenburg (Hessen),
- im Nordosten an den Wartburgkreis (Thüringen),
- im Osten an den Landkreis Schmalkalden-Meiningen (Thüringen),
- im Südosten an den Landkreis Rhön-Grabfeld (Bayern),
- im Süden an den Landkreis Bad Kissingen (Bayern),
- im Südwesten an den Main-Kinzig-Kreis (Hessen) und
- im Westen an den Vogelsbergkreis (Hessen).

Der Landkreis verfügt über eine zentrale Lage mitten in Deutschland und mitten in Europa. Mit den BAB 7 und BAB 66 besteht eine sehr gute überregionale Erreichbarkeit auf einer Nord-Südachse und ins Rhein-Main-Gebiet. Mit dem ICE-Bahnhof Fulda ist der Landkreis außerdem an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angebunden. In Fulda besteht u. a. Anbindung an die Nord-Süd-Schnellfahrstrecke Hannover – Göttingen – Kassel – Fulda – Würzburg.

Naturräumlich liegt das Gebiet im osthessischen Bergland. Landschaftlich ist das Kreisgebiet im Wesentlichen von Ausläufern des Vogelsbergs im Westen, der Hohen Rhön im Osten und dem Fuldaer Becken im Kerngebiet geprägt.

Der Landkreis Fulda weist insgesamt eine monozentrische Struktur auf. Es ist eine klare raumstrukturelle Ausrichtung auf die Kreisstadt Fulda mit angrenzenden Nachbargemeinden Petersberg und Künzell gegeben. Für den nördlichen Bereich ist zusätzlich das Mittelzentrum Hünfeld von besonderer Bedeutung.

1.1.2 Strukturräumliche Zuordnung des Kreisgebiets

Gemäß dem Regionalplan Nordhessen wird das Gebiet des Regierungsbezirkes Kassel, bzw. der Planungsregion Nordhessen, raumordnerisch in drei Strukturräume eingeteilt (vgl. *Regierungspräsidium Kassel* 2010, S. 19 ff.):

- Verdichtungsraum,
- Ordnungsraum und
- Ländlicher Raum.

Begrifflichkeiten, Grundsätze und Ziele der einzelnen Räume leiten sich aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 ab (vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2000, S. 8 ff.). Der Regionalplan Nordhessen definiert das gesamte Gebiet des Landkreises Fulda als ländlicher Raum.

Vorgaben zu den Strukturräumen aus dem Regionalplan

Zu den Grundsätzen für die Entwicklung des ländlichen Raumes heißt es im Regionalplan Nordhessen (*Regierungspräsidium Kassel* 2010, S. 22):

> *„Zur Wahrung und Stärkung der gegenseitigen Funktionsergänzung zwischen den verdichteten und dünner besiedelten Gebieten der Planungsregion soll für den ländlichen Raum folgendes Entwicklungskonzept verfolgt werden:*
>
> - *Stärkung der Mittelzentren als Standorte für Versorgungseinrichtungen, Gewerbe, Arbeitsplatz- und Wohnstandorte, insbesondere auch für Einrichtungen der öffentlichen Hand, die nicht an Verdichtungsräume gebunden sind,*
> - *Konzentration der über die Eigenentwicklung hinausgehenden Siedlungsentwicklung vorrangig in den zentralen Ortsteilen der Mittel- und Grundzentren und hier vor allem in den ausgewiesenen Schwerpunkten und entlang der Entwicklungsachsen gemäß Siedlungsstrukturkonzept […],*
> - *Gewährleistung einer flächendeckenden Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr in Abstimmung auf die Siedlungsstruktur sowie Anbindung auch der randlich gelegenen zentralen Orte an die großräumigen Fernverkehrsachsen von Schiene und Straße,*
> - *[…],*
> - *Sicherung und Weiterentwicklung der teilraumabhängigen Tourismus- und (Nah-)Erholungsangebote als ergänzende Erwerbsquellen.“*

Zur Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs als Teil des Gesamtverkehrssystems in den einzelnen Strukturräumen nimmt der Regionalplan Nordhessen ebenfalls Stellung. Für den ländlichen Raum ist laut Regionalplan das System aller Verkehrsträger zu betrachten (*Regierungspräsidium Kassel* 2010, S. 26):

> *„Hier gilt es der weiteren Entleerung und sozialen Erosion, insbesondere peripherer Bereiche durch quantitativ und qualitativ ausreichende Wohnungen, Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten, Dienstleistungs-, öffentliche Verkehrs- und andere Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in wohnortnaher bzw. zumutbarer Entfernung entgegenzuwirken. Das bedeutet auch für dünn besiedelte Gemeinden eine Mindestbedienung durch den ÖPNV sicherzustellen, die es allen Bevölkerungsgruppen ermöglicht, Arbeitsplätze und zentralörtliche Einrichtungen – auch im Verdichtungsraum – unter zumutbarem Zeitaufwand zu erreichen. Ein besonderes Erfordernis besteht hinsichtlich der Anbindung der randlich gelegenen Teilräume durch die Bedienung im überregionalen*

Schienenverkehr der Deutschen Bahn AG sowie durch leistungsfähige Fernverkehrsstraßen sowohl zu den inner- als auch außerregionalen Oberzentren und Verdichtungsräumen. Der Erholungsverkehr – auch zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum – ist dabei bedarfsgerecht zu berücksichtigen. Auf eine gegenseitige Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger ist hinzuwirken.“

1.1.3 Entwicklungsachsen

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll entlang von Achsen stattfinden. Der Landesentwicklungsplan Hessen 2000 legt dazu Grundsätze und Ziele fest (*Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung* 2000, S. 8):

„Für die Verkehrsnetze, die die Siedlungsstruktur des Landes im Rahmen eines zukunftsfähigen Verkehrskonzepts groß- und kleinräumig erschließen und die eine wesentliche Grundlage der siedlungsstrukturellen Weiterentwicklung darstellen, sind Verkehrs- und Siedlungsachsen festzulegen. Die großräumigen Verkehrsachsen (überregional bedeutsame Verkehrsinfrastruktur) werden im LEP dargestellt, die Ausweisung der regionalen und überörtlichen Verkehrs- und Siedlungsachsen bleibt der Regionalplanung vorbehalten (regional bedeutsame Verkehrsinfrastruktur).“

Im Regionalplan Nordhessen wird deshalb auch zwischen „Regionalachsen“ und den nachrangigen „überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen“ unterschieden (vgl. Abbildung I-1), wobei unter Nahverkehr in erster Linie ein nicht überregionaler Verkehr verstanden wird, denn nicht alle Achsen dieser Kategorie sind auch wichtige Achsen des öffentlichen Verkehrssystems.

Der Landkreis Fulda ist durchzogen von überregional bedeutenden Verbindungsachsen. Die Regionalachsen mit Bezug zum Landkreis Fulda verlaufen im Wesentlichen in Nord-Süd-Richtung. Die Entwicklungsachsen verlaufen entlang der

- KBS610/KBS613/B83/B27 Kassel/Eschwege – Bebra – Bad Hersfeld – Hünfeld – Fulda
- KBS615/A66 Fulda – Neuhof – Schlüchtern – Gelnhausen – Hanau - Frankfurt
- BAB 7 Kassel – Bad Hersfeld – Fulda – Würzburg
- B254 Alsfeld – Lauterbach (Hessen) – Großenlüder – Fulda
- B84 Hünfeld – Rasdorf – Buttlar - Vacha
- B458/L3258/L3174 Fulda – Dipperz – Hofbieber – Tann (Rhön) – Kaltensundheim
- B279 Eichenzell – Ebersburg – Gersfeld – Bischofsheim an der Rhön und
- B278 Buttlar – Geisa – Tann (Rhön) – Hilders – Ehrenberg (Rhön) – Bischofsheim an der Rhön

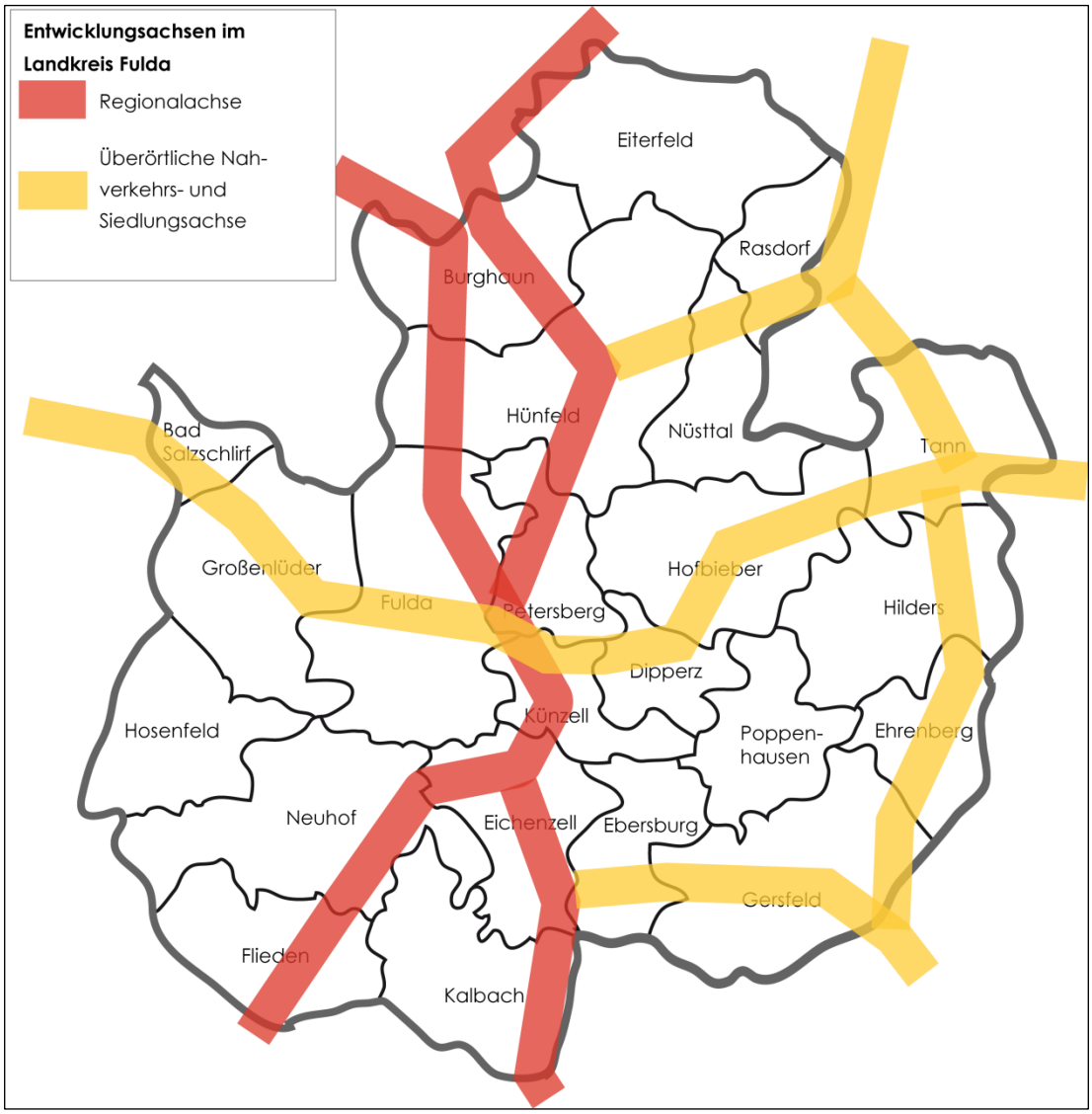

Abbildung II-1: Entwicklungsachsen

Quelle: *Regierungspräsidium Kassel* 2010, S. 46

1.1.4 Administrative Gliederung

Für die Nahverkehrsplanung sind die durch die Gebietsreform Anfang bis Mitte der 1970er Jahre in Hessen entstandenen (Groß-)Gemeinden als kleinste zu betrachtende Einheit in der Regel zu groß und zu heterogen strukturiert. Für manche Fragestellungen eignen sich Stadt- und Ortsteile besser – beispielsweise hinsichtlich der Schulbezirke, bzw. Schuleinzugsbereiche, des Fahrgastpotenzials, der Festlegung von Bedienungsstandards, der Anbindung von Siedlungsbereichen, der Gestaltung von Netzen, der Lage von Bahnstationen oder in Bezug auf die zentralörtlichen Funktionen.

In den 23 Städten und Gemeinden des Landkreises Fulda gibt es 211 Stadt- und Ortsteile. Die Spannweite an Stadt- und Ortsteilen pro Stadt, bzw. Gemeinde, ist relativ groß: So ist die Gemeinde Bad Salzschlirf ohne Ortsteile, die Gemeinden Eiterfeld und Hofbieber sowie die Stadt Hünfeld setzen sich jeweils aus fünfzehn bis siebzehn Stadt- bzw. Ortsteilen unterschiedlicher Größen hinsichtlich der Einwohnerzahlen zusammen. Die Sonderstatusstadt Fulda

besteht aus 24 Stadtteilen in 11 Stadtbezirken. Eine Übersicht über die Stadt- und Ortsteile für das Kreisgebiet findet sich Anlage II-1.

1.1.5 Zentralörtliche Gliederung

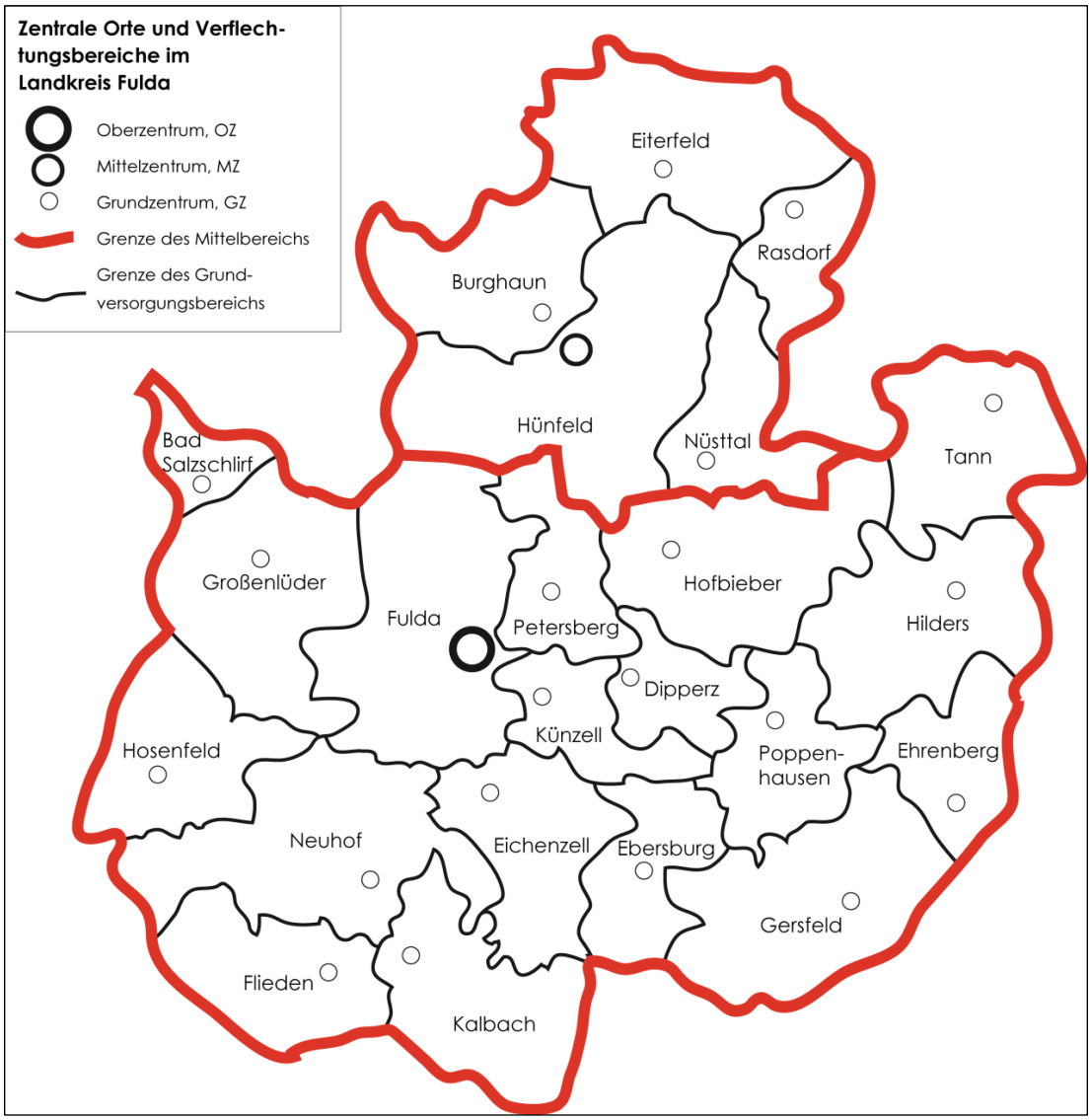

Abbildung II-2: Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche

Quelle: *Regierungspräsidium Kassel* 2010, S. 31

Die zentralörtliche Gliederung, die dazugehörigen Verflechtungsbereiche und die konkret zu erfüllende zentralörtlichen Funktionen der Ober-, Mittel- und Grundzentren sind im Regionalplan Nordhessen festgelegt (vgl. *Regierungspräsidium Kassel* 2010, S. 26 ff.).

Der gesamte Landkreis Fulda ist hinsichtlich seiner zentralörtlichen Zuordnung zum oberzentralen Bereich des Oberzentrums Fulda zugeordnet. Darüber hinaus sind zwei Mittelbereiche definiert, deren Zuordnung aus

Abbildung II-2 ersichtlich werden (Einwohnerzahlen Stand 31.12.2015):

- Mittelbereich Fulda mit ca. 186.300 Einwohnern,
- Mittelbereich Hünfeld mit ca. 33.800 Einwohnern.

Für die Verflechtungsbereiche des Oberzentrums Fulda wird im Regionalplan Nordhessen folgendes Ziel definiert (*Regierungspräsidium Kassel* 2010, S. 23):

„*Das Oberzentrum Fulda bildet mit den benachbarten Grundzentren Petersberg, Künzell, Eichenzell im ländlichen Raum den oberzentralen Siedlungsbereich Fulda zur Stärkung und Entwicklung der oberzentralen Funktionen. Er hat die Aufgabe, Standorte für die allgemeine Siedlungs- und Gewerbeentwicklung des Oberzentrums sowie für zentrale Infrastruktur- und Dienstleistungseinrichtungen [...] zu sichern und umfasst folgende zusammenhängenden Stadt- und Ortsteile:*

Stadt Fulda	*ST'e Besges, Bronnzell, Edelzell, Fulda, Gläserzell, Kohlhaus, Lehnerz, Malkes, Niesig, Rodges*
Gemeinde Eichenzell.	*OT'e Eichenzell, Kerzell, Löschenrod, Ronshausen, Rothemann, Welkers*
Gemeinde Künzell	*OT'e Dirlos, Engelhelms, Keulos, Künzell, Pilgerzell*
Gemeinde Petersberg	*OT'e Böckels, Marbach, Petersberg, Steinau.*“

In jeder Gemeinde des Landkreises Fulda gibt es ein Grundzentrum, d. h. jedes Gemeindegebiet stellt zugleich seinen eigenen Nahbereich dar. Die zentralörtlichen Funktionen nehmen i. d. R. die einwohnerstarken, oftmals namensgebenden Ortsteile (Kernstadt, Kernort) wahr. Gemäß Regionalplan sind folgende Grundzentren definiert (in Klammern zentraler Ortsteil, wenn unterschiedlich zu Gemeindenamen):

Bad Salzschlirf (Salzschlirf), Burghaun, Dipperz, Ebersburg (Schmalnau), Ehrenberg (Wüstensachsen), Eichenzell, Eiterfeld, Flieden, Gersfeld, Großenlüder, Hilders, Hofbieber, Hosenfeld, Kalbach (Mittelkalbach), Künzell, Neuhof, Nüsttal (Hofaschenbach/Morles), Petersberg, Poppenhausen, Rasdorf, Tann.

Eine zusätzliche Übersicht bietet die nachfolgende Tabelle:

Mittelbereich	Ober- bzw. Mittelzentrum (jeweils Kern-stadt)	zugeordnete Grundzentren	grundzentrale(r) Stadt-/Ortsteil(e)
Fulda	Fulda	Bad Salzschlirf	Salzschlirf
		Dipperz	Dipperz
		Ebersburg	Schmalnau
		Ehrenberg (Rhön)	Wüstensachsen
Fulda	Fulda	Eichenzell	Eichenzell
		Flieden	Flieden
		Fulda, Stadt	Fulda/Lehnerz/Niesig/Edelzell/ Gläserzell/Bronnzell/Kohlhaus
		Gersfeld (Rhön)	Gersfeld
		Großenlüder	Großenlüder
		Hilders	Hilders
		Hofbieber	Hofbieber
		Hosenfeld	Hosenfeld
		Kalbach	Mittelkalbach
		Künzell	Künzell
		Neuhof	Neuhof
		Petersberg	Petersberg
		Poppenhausen	Poppenhausen
		Tann (Rhön)	Tann
Hünfeld	Hünfeld	Burghaun	Burghaun
		Eiterfeld	Eiterfeld
		Hünfeld	Hünfeld
		Nüsttal	Hofaschenbach/Morles
		Rasdorf	Rasdorf

Tabelle II-1: Ober-, Mittel- und Grundzentren
Quelle: eigene Zusammenstellung

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der zentralen Orte formuliert der Regionalplan Nordhessen anzustrebende Reisezeitobergrenzen, die auch für den ÖPNV gelten (*Regierungspräsidium Kassel* 2010, S. 16):

> *„Die verkehrliche Anbindung der Verflechtungsbereiche an die zentralen Orte soll sowohl angebotsorientiert als auch bedarfsgerecht und zumutbar geregelt werden. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollen Grundzentren innerhalb der jeweiligen Verflechtungsbereiche möglichst in einer halben Stunde und Mittelzentren in einer Stunde erreichbar sein. Der Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der Oberzentren soll eine Stunde nicht wesentlich überschreiten."*

1.2 Bevölkerungsstruktur

1.2.1 Bevölkerungsdichte

Die Bevölkerungs- bzw. Einwohnerdichte ist ein Maß zur Beschreibung der Siedlungs- und Raumstruktur. Aus Gründen der Datenerhebung durch die amtliche Statistik liegt die Feststellung der Einwohnerdichte flächendeckend nur auf der administrativen Ebene von Städten und Gemeinden vor, nicht jedoch für deren einzelne Stadt- und Ortsteile.

Die am dichtesten besiedelte Kommune nach der Stadt Fulda mit einer Einwohnerdichte von 646 Einw./km² ist Künzell mit einer Einwohnerdichte von 539 Einw./km². Ebenfalls relativ dicht besiedelt ist die Gemeinde Petersberg mit 432 Einw./km². In insgesamt zwölf Gemeinden liegt die Einwohnerdichte lediglich zwischen 55 (Rasdorf) und 98 (Burghaun) Einwohnern pro Quadratkilometer.

1.2.2 Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen

Die Verteilung der Einwohner auf die jeweiligen Städte und Gemeinden sind tabellarisch im Folgenden aufgeführt.

Insgesamt sind im Landkreis Fulda über 220.000 Einwohner gemeldet, über 150.000 davon im Landkreis außerhalb der Stadt Fulda.

Stadt/Gemeinde	Einwohner am 31.12.2015	Fläche am 31.12.2015 in km²	Einwohnerdichte am 31.12.2015 [EW/km²]
Bad Salzschlirf	3.271	13,04	251
Burghaun	6.387	65,04	98
Dipperz	3.450	30,05	115
Ebersburg	4.554	37,04	123
Ehrenberg (Rhön)	2.688	40,84	66
Eichenzell	11.019	56,00	197

Stadt/Gemeinde	Einwohner am 31.12.2015	Fläche am 31.12.2015 in km²	Einwohnerdichte am 31.12.2015 [EW/km²]
Eiterfeld	7.023	89,83	78
Flieden	8.758	49,65	176
Fulda, Stadt	67.253	104,05	646
Gersfeld (Rhön), Stadt	5.506	89,37	62
Großenlüder	8.692	73,92	118
Hilders	4.757	70,38	68
Hofbieber	5.985	87,20	69
Hosenfeld	4.629	50,71	91
Hünfeld, Stadt	15.996	119,77	134
Kalbach	6.264	70,64	89
Künzell	16.322	30,29	539
Neuhof	10.838	90,28	120
Nüsttal	2.801	45,50	62
Petersberg	15.344	35,51	432
Poppenhausen (W.)	2.569	40,77	63
Rasdorf	1.640	30,07	55
Tann (Rhön), Stadt	4.386	60,45	73
Summe LK Fulda mit Stadt Fulda	**220.132**	**1.380,40**	**159**
Summe LK Fulda ohne Stadt Fulda	**152.879**	**1.276,35**	**120**

Tabelle II-2: Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen, Flächen

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Hess. Stat. Landesamt; 31.12.2015

Die Tabelle in Anlage II-1 liefert einen ausführlichen Überblick über den Stand der Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen im Landkreis Fulda. Den Zahlen aus 2015 sind zusätzlich Vergleichszahlen aus 2007 gegenüber gestellt. Aus der Einwohnerentwicklung ergibt sich für den Landkreis ohne die Stadt Fulda einen leicht rückläufige Entwicklung (- 1,4%). Nur 47 Stadt- und Ortsteile weisen dabei eine positive Einwohnerentwicklung aus. Hervorzuheben sind hohe Zuwachsraten in wenigen Gemeindeteilen, die am Stichtag der Auswertung Standorte von Unterkünften für Flüchtlinge waren. Trotz dieser Sondereffekte wird der insgesamt starke Bevölkerungsrückgang im Vergleichszeitraum deut-

lich. Rund 60 Stadt- und Ortsteile, also rund 1/3 aller Einheiten weisen einen Rückgang von 7% oder mehr auf, davon mehr als die Hälfte 10% und mehr.

Rund 57% der Bevölkerung im Landkreis ohne die Stadt Fulda wohnen in den 165 Stadt- und Ortsteilen, die nicht das Grundzentrum darstellen. Darunter sind 49 Einheiten mit weniger als 200 Einwohnern. Hier leben rund 4% der Bevölkerung des Landkreises.

1.2.3 Altersstruktur der Wohnbevölkerung

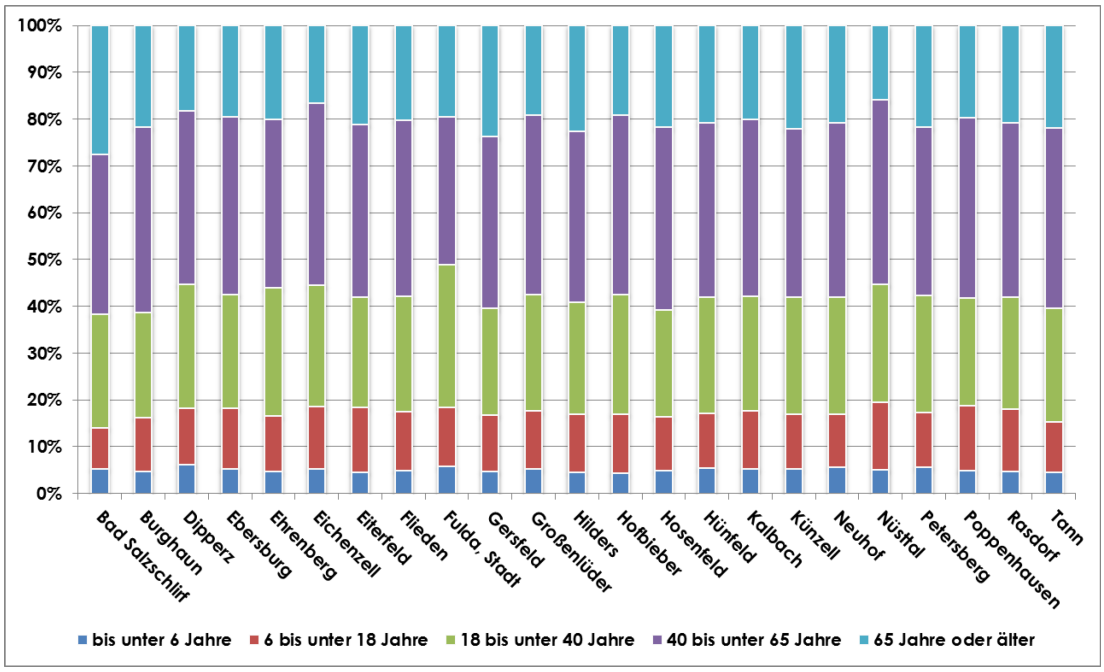

Abbildung II-3: Altersverteilung der Wohnbevölkerung in den Strukturräumen
Quelle: *eigene Zusammenstellung nach Hess. Stat. Landesamt; 31.12.2015*

Bei der Betrachtung der Wohnbevölkerung nach ihrem Altersaufbau wurden fünf Gruppen mit Relevanz für den Öffentlichen Verkehr gebildet, wie die vorangehende Abbildung zeigt. Die Altersgruppen haben unterschiedliche Präferenzen hinsichtlich der gewünschten Angebots- und Bedienungsstandards im ÖPNV.

Im Vergleich zu anderen hessischen Landkreisen weist der Landkreis Fulda einen durchschnittlich hohen Anteil an Einwohnern jenseits des erwerbsfähigen Alters (> 65 Jahre) auf (rund 20 %). Der Anteil von Kindern unter sechs Jahren liegt bei knapp über fünf Prozent, der Anteil der sechs bis 18-Jährigen Einwohner im schulpflichtigen Alter bei knapp 12 Prozent. Über 62 Prozent der Bevölkerung ist zwischen 18 und 65 Jahren alt, 36 Prozent hiervon über 40.

Auf den ersten Blick scheint die Altersverteilung in den Städten und Gemeinden des Landkreises Fulda relativ homogen zu sein. Dennoch sind folgende Unterschiede und Auffälligkeiten herauszustellen:

- „Junge“ Gemeinden mit einem Anteil größer 18 Prozent an Einwohnern unter 18 Jahren sind Dipperz, Ebersburg, Eichenzell, Eiterfeld,

Fulda, Nüsttal, Poppenhausen und Rasdorf. Nüsttal weist hierbei den höchsten Anteil an Einwohnern unter 18 Jahren auf, insgesamt 19,5 Prozent.

- Gemeinden mit einem vergleichsweise hohen Anteil an Einwohnern jenseits des erwerbsfähigen Alters (>65 Jahre) sind Bad Salzschlirf, Gersfeld, Hilders, Künzell und Tann. In Bad Salzschlirf liegt der Anteil der über 65-jährigen bei 27,5 Prozent und ist damit mit Abstand am höchsten.
- In Eichenzell und Nüsttal ist der Anteil der 18- bis 65-jährigen mit 64,7 Prozent am höchsten, in Bad Salzschlirf mit 58.5 Prozent am niedrigsten.

1.2.4 Einwohnerprognose für die Städte und Gemeinden bis 2030

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung geht im Betrachtungszeitraum von moderaten Zuwachsraten über alle Landkreisgemeinden aus, wobei der für den ÖPNV wichtige Anteil der Gruppe der 10- bis unter 20-jährigen – bei regionaler Schwankungsbreite - abnimmt (minus 11,5 % bis 2030). Der Anteil der unter 10-jährigen wird dagegen wieder zunehmen (+ 4,7% bis 2030).

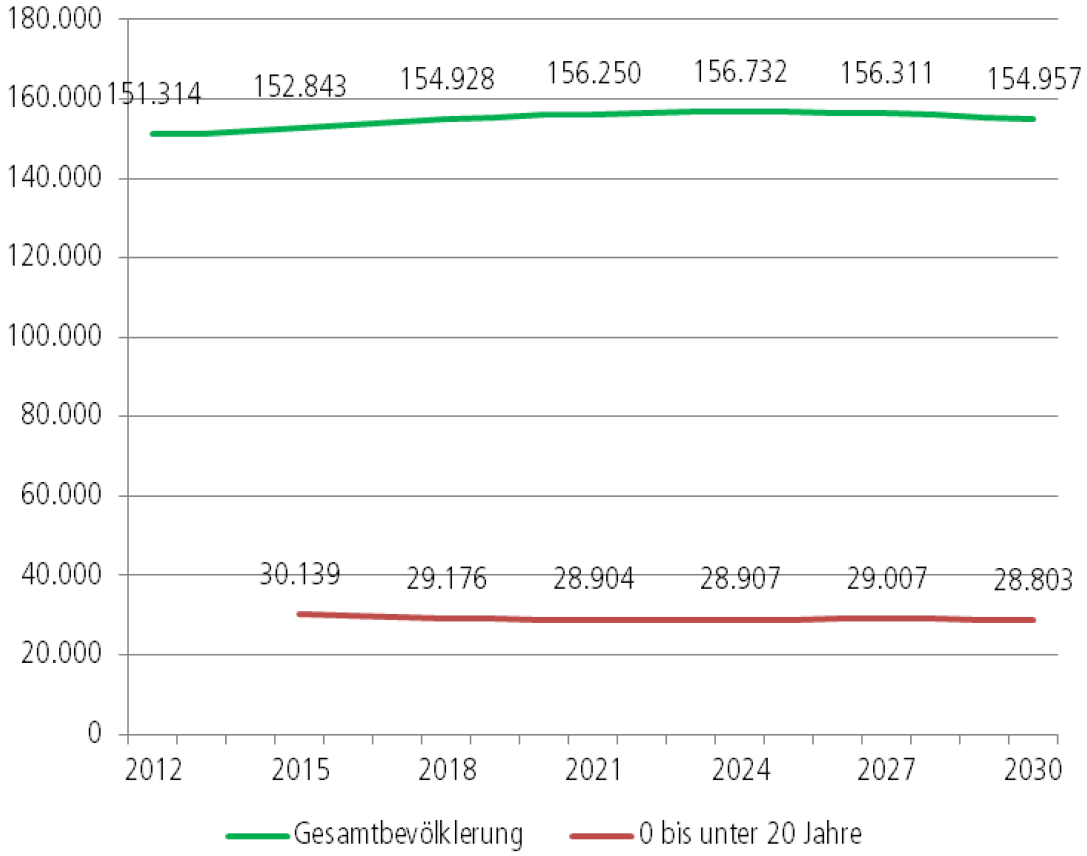

Abbildung II-4: Einwohnerprognose für den Landkreis Fulda ohne Stadt Fulda bei ausklingender Wanderungsbewegung

Quelle: für 2012: Hess. Stat. Landesamt HGSt, ab: 2015 Landkreis Fulda, Prognose auf Einwohnerdaten 2015 ekom21, Gebietsrechenzentrum Gießen

Bezogen auf einzelne Städte und Gemeinden bleibt festzuhalten:

- 12 der 22 Gemeinden (ohne Stadt Fulda) verzeichnen bis 2030 ein Einwohnerwachstum. Dieses liegt zwischen etwa 0,5 Prozent in Neuhof und 26 Prozent in Bad Salzschlirf.
- In zehn Gemeinden wird die Einwohnerzahl abnehmen. Insgesamt liegt die Veränderung zwischen knapp 1,6 Prozent in Nüsttal und 11,5 Prozent in Burghaun.
- Die Bevölkerung der Stadt Fulda wird um etwas über 4,5 Prozent auf über 71.000 Einwohner steigen. Die Grenze von 70.000 Einwohnern wird dem Szenario nach 2022 überschritten.

Die genannten Prognosewerte basieren auf dem Referenzjahr 2015. Daher bedarf es einer besonderen Beachtung, dass für einige Städte und Gemeinden Sondereffekte durch die kurz- bis mittelfristige Aufnahme von Flüchtlingen in die Analyse eingeflossen sind.

1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte

1.3.1 Einzelhandel

Die Attraktivität der einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis Fulda als Einkaufs- und Versorgungsstandorte und damit deren Bedeutung als anzubindende Ziele im ÖPNV-Netz ist unterschiedlich zu bewerten.

Wesentliche Versorgungs- und Einkaufseinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV konzentrieren sich überwiegend auf das Oberzentrum des Landkreises. Die Stadt Fulda ist das Einkaufs- und Versorgungszentrum mit Infrastruktureinrichtungen auch im Freizeitbereich regionaler und überregionaler Bedeutung. Hünfeld als Mittelzentrum und die weiteren Grundzentren verfügen über durchschnittliche Versorgungsstrukturen.

Nicht nur im Landkreis Fulda ist der Trend erkennbar, dass sich der Einzelhandel aus den zentralen Bereichen der Städte und Gemeinden zurückzieht und zu den Siedlungsrändern hin orientiert. Viele Standorte des Lebensmitteleinzelhandels, insbesondere Discounter, befinden sich in Randlagen oder Gewerbegebieten. Dennoch ist in den Mittelzentren sowie in fast allen Grundzentren des Landkreises eine Grundversorgung über den Lebensmitteleinzelhandel weiter gegeben. Für Einwohner des Grundzentrums Nüsttal befindet sich die nächste Einkaufsmöglichkeit in Hofbieber.

Diese Standortverlegungen wirken dem Bestreben, den ÖPNV auch außerhalb des Berufs- und Schülerverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung zu stärken, entgegen. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung der Städte und Gemeinden und jede beliebige Verbindung gewährleistet ist, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Die Nachteile gegenüber dem MIV werden an dieser Stelle besonders deutlich.

1.3.2 Arbeitsplatzschwerpunkte

Eine Vielzahl größerer Unternehmen befindet sich in oder nahe Fulda. Im Folgenden werden in absteigender Reihenfolge der Beschäftigtenzahl die wichtigsten Arbeitgeber aufgelistet:

- K+S KALI GmbH, Neuhof
- Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH, Fulda
- Hochschule Fulda
- R+S solutions Holding AG, Fulda
- EDAG Engineering GmbH, Fulda
- EMOD MOTOREN GmbH, Fulda
- Filzfabrik Fulda GmbH & Co KG, Fulda
- Förstina-Sprudel, Eichenzell
- Heurich GmbH & Co. KG, Petersberg
- JUMO GmbH & Co. KG, Fulda
- Aloysius Krenzer KG, Poppenhausen-Abtsroda
- Rhönsprudel, Eichenzell
- TECHNOLIT® GmbH, Großenlüder
- TECLAC Werner GmbH, Fulda
- Josef Wiegand GmbH & Co. KG, Rasdorf
- Ondal Medical Systems GmbH, Hünfeld
- isel Germany AG, Eichenzell
- Klinikum Fulda gAG
- Procter & Gamble, Hünfeld
- Zentrale des Supermarkts tegut, Fulda
- Dröder Spedition GmbH & Co. KG, Künzell
- FRANZ CARL NÜDLING Basaltwerke GmbH & Co. KG, Fulda
- Friedrich Zufall GmbH & Co. KG, Fulda

1.3.3 Gesundheitsversorgung

Tabelle II-3 führt Seniorenheime auf sowie die größeren Krankenhäuser im Landkreis Fulda.

Kommune	Krankenhäuser	Anzahl Seniorenheime
Bad Salzschlirf	Kurheim St. Bonifatius Reha-Klinik Naturana Reha-Klinik Dr. Wüsthofen TOMESA Gesundheitszentrum	5
Fulda	Dalberg Klinik Herz-Jesu-Krankenhaus Fulda Klinikum Fulda Neuro-Spine-Center (Klinik Dr. Al-Hami)	10
Gersfeld	Schlosspark-Klinik Dr. von Rosen ACURA Rhön-Klinik	2
Hünfeld	HELIOS St. Elisabeth Klinik Mediana Neuro-Care	4

Tabelle II-3: Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen im Landkreis Fulda
Quelle: eigene Zusammenstellung

1.3.4 Neue Wohn- und Gewerbegebiete

Die Städte und Gemeinden des Landkreises haben gemäß unten stehender Tabelle neue Wohn- und Gewerbegebiete benannt, die in den nächsten 5 Jahren bebaut werden sollen. Bei der Abfrage sollten – mit Bezug auf das Erfordernis der Erschließung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln über zusätzliche Haltepunkte / Änderung der Linienführung - nur jene Gebiete aufgeführt werden, die

- nicht an bereits bestehender Wohn- und Gewerbeflächen angrenzen und
- zum Ende des NVP-Geltungszeitraums wenigstens 100 Einwohner oder 100 Arbeitsplätze ausweisen.

Kommune	Ausweis und Besiedlung neuer Wohn- und Gewerbegebiete
Bad Salzschlirf	n. n.
Burghaun	n. n.
Dipperz	Keine neuen Wohn- und Gewerbegebiete in den nächsten 5 Jahren
Ebersburg	Keine für eine geänderte oder ergänzende ÖPNV-Anbindung relevanten Neubaugebiete

Kommune	Ausweis und Besiedlung neuer Wohn- und Gewerbegebiete
Ehrenberg	Keine neuen Wohn- und Gewerbegebiete in den nächsten 5 Jahren
Eichenzell	n. n.
Eiterfeld	n. n.
Flieden	Keine neuen Wohn- und Gewerbegebiete
Gersfeld	n. n.
Großenlüder	n. n.
Hilders	n. n.
Hofbieber	n. n.
Hosenfeld	n. n.
Hünfeld	n. n.
Kalbach	n. n.
Künzell	OT Pilgerzell: Wohngebiet südlich Liedeweg; bis 100 Bauplätze. Erschlossen durch Haltestelle „Kirche“ Interkommunales Gewerbegebiet Künzell östlich A7, ca. 10 ha; ÖPNV-Anbindung im zeitlichen Geltungsbereich des NVP vmtl. nicht relevant. OT Wissels: Neubaugebiet Sandfeld II. Erschlossen durch Haltestelle „Wissels“
Neuhof	n. n.
Nüsttal	Keine für eine geänderte oder ergänzende ÖPNV-Anbindung relevanten Neubaugebiete
Petersberg	OT Petersberg: Neubaugebiet Hutweide östl. Straße ‚Neuwiesenfeld‘; ÖPNV-Anbindung über Haltestelle „Am roten Rain“
Poppenhausen	Keine für eine geänderte oder ergänzende ÖPNV-Anbindung relevanten Neubaugebiete
Rasdorf	Keine für eine geänderte oder ergänzende ÖPNV-Anbindung relevanten Neubaugebiete
Tann	n. n.
n. n. – keine Informationen bekannt. Ausweis, soweit nicht an bestehende Baugebiete angrenzend und in 2022 wenigstens 100 Einwohner oder Arbeitsplätze aufweisend.	

Tabelle II-4: Ausweis und Besiedlung neuer Wohn- und Gewerbegebiete 2018 – 2022

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Informationen der Städte und Gemeinden

1.4 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte

1.4.1 Schulstandorte und Schülerzahlen

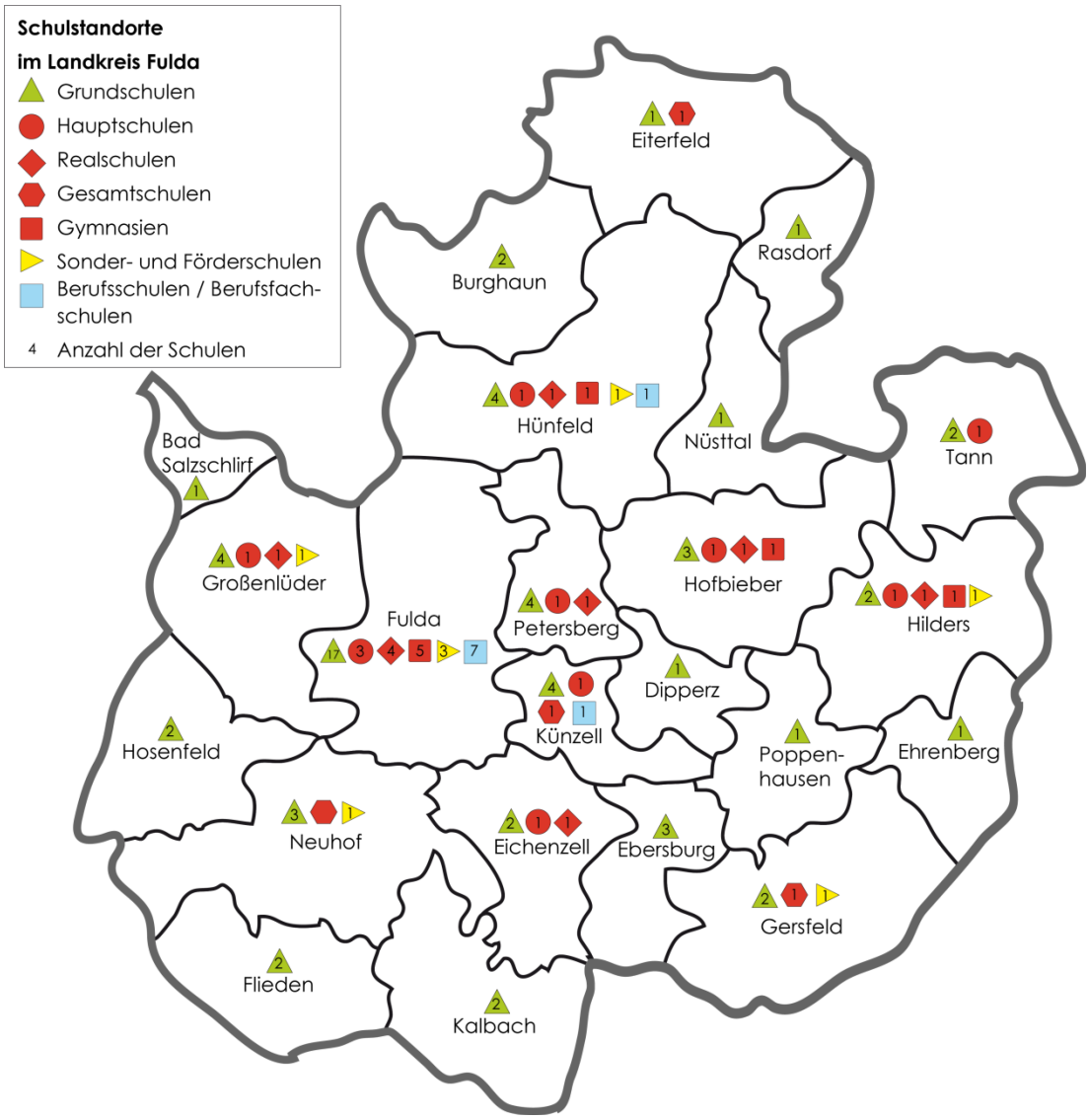

Abbildung II-5: Schulstandorte im Landkreis Fulda
Quelle: eigene Zusammenstellung

Aufgrund des dominierenden Nachfragepotenzials ist eine deutliche Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf die Bedürfnisse des Ausbildungsverkehrs naheliegend.

Der Landkreis Fulda ist mit einer Vielzahl von Schulstandorten ausgestattet. Diese sind in Abbildung II-5 verortet. Im Oberzentrum Fulda liegen insgesamt 23 Schulen mit etwa 13.000 Schülern und Schülerinnen.

Grundschulen sind in den Gemarkungsgebieten jedes Ober-, Mittel- und Grundzentrums vorhanden. Standorte von Schulen mit Mittelstufe sind in geringerer Anzahl vorhanden. Im Oberzentrum Fulda befinden sich 14, im Mittelzentrum Hünfeld vier, in Hilders drei, in sechs Grundzentren jeweils zwei und

in zwei Grundzentren jeweils eine Grundschule. Standorte von Schulen mit einem Angebot für die Oberstufe befinden sich in Fulda, Hünfeld, Hofbieber und Künzell. In Fulda sind acht Schulen mit Oberstufenzug ansässig, in Hofbieber und Künzell jeweils eine. Hünfeld ist Standort von zwei dieser Schulen. In Fulda gibt es sieben Berufsschulen. In Petersberg, Künzell und Hünfeld jeweils eine.

Generell besteht im Land Hessen bei den weiterführenden Schulen freie Schulwahl – unter Ausnahme der beruflichen Schulen. Somit stehen den Schülern aus dem Landkreis Fulda auch die weiterführenden Schulen in Trägerschaft der angrenzenden Landkreise und jene freier Träger grundsätzlich offen. Umgekehrt werden die gymnasialen Oberstufen und beruflichen Schulen in Trägerschaft des Landkreises Fulda auch von Schülern besucht, die in den benachbarten Landkreisen ihren Wohnsitz haben.

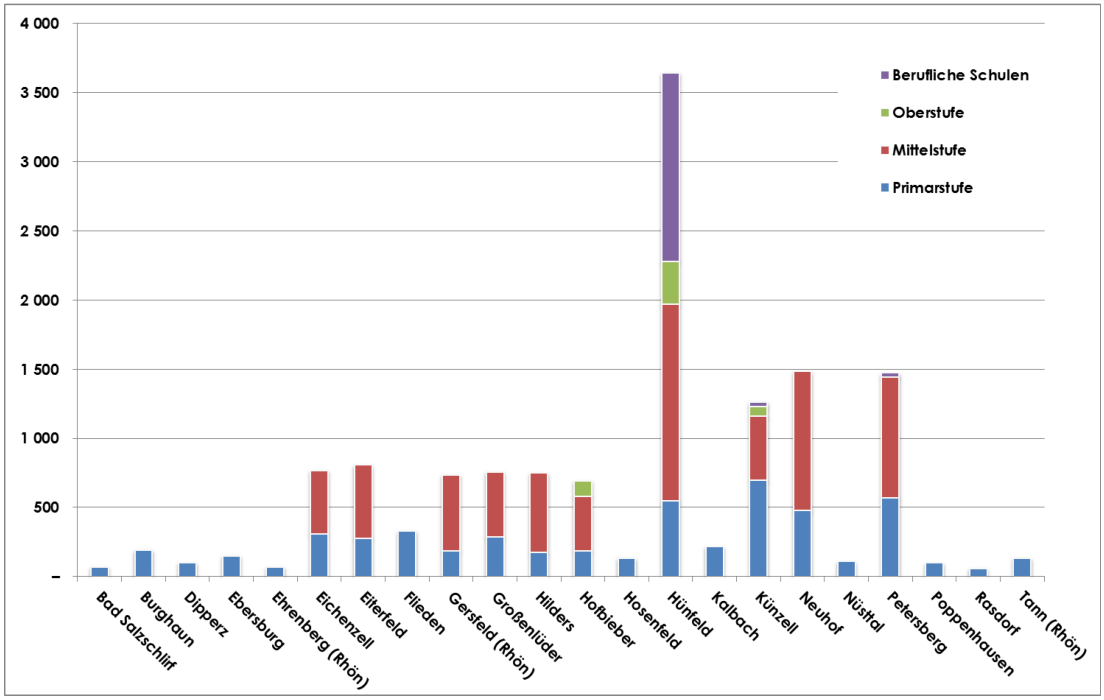

Abbildung II-6: Schüler an den Schulstandorten im Landkreis Fulda

Quelle: eigene Darstellung nach *Hessischem Statistischem Landesamt, Stand Schuljahr 2015/2016*

Abbildung II-6 stellt die Schülerzahlen im Landkreis Fulda (ohne Stadt Fulda) dar, verteilt auf Primar-, Mittel- und Oberstufe und berufliche Schulen. Zu letzteren zählen Berufsschulen, Berufsfachschulen, Fachschulen, Fachoberschulen und berufliche Gymnasien.

Hünfeld sticht als relativ bedeutender Schulstandort hervor. Insgesamt besuchen über 3.600 Schüler eine der in Hünfeld ansässigen Bildungseinrichtungen, jeweils über 1.000 Schüler davon die Mittelstufe oder eine berufliche Schule.

Die Verteilung der Schüler auf die Primarstufen ist unterschiedlich. In Künzell besuchen knapp 700 Schüler die Primarstufe, während die in Rasdorf von 62 Schülern besucht wird. Die Mittelstufe besuchen je nach Gemeinde knapp 400 Schüler in Hofbieber bis über 1.400 Schüler in Hünfeld. Berufliche Schulen sind ebenfalls in Neuhof und Petersberg vorhanden, wobei die Schülerzahl

hier bei lediglich 33 bzw. 30 Schülern liegt. Des Weiteren werden Oberstufen an drei Schulstandorten angeboten. Diese befinden sich neben Hünfeld in Hofbieber und Künzell und werden von ca. 70 bis 300 Schülern besucht.

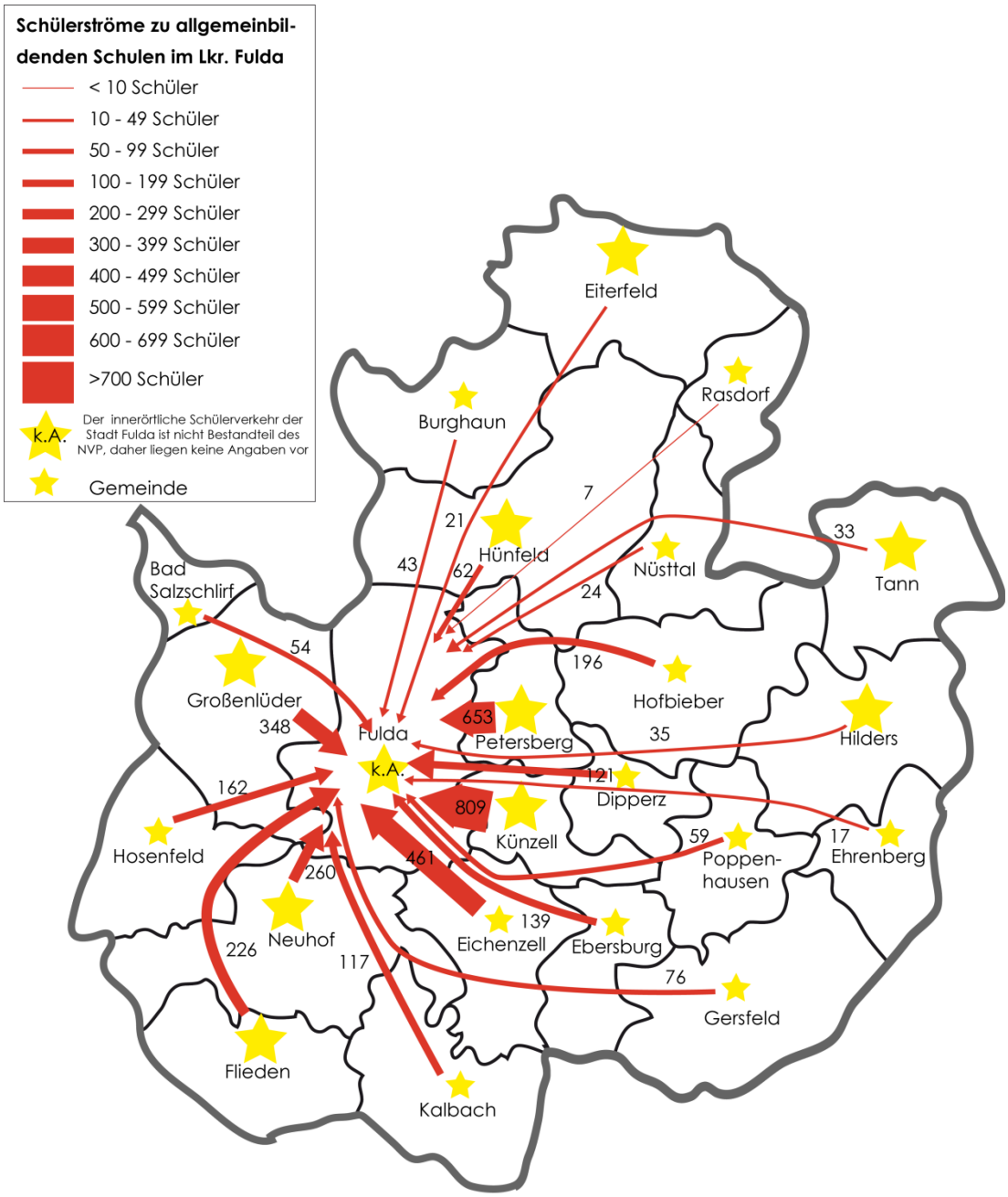

Abbildung II-7: Schülerströme aus den Gemeinden des Landkreises zu allgemeinbildenden Schulen in der Stadt Fulda

Quelle: Statistisches Landesamt Hessen, Schuljahr 2015/2016

1.4.2 Zweiter Bildungsweg und Hochschulen

Die Hochschule in der Stadt Fulda mit etwa 8.000 Studierenden liegt nahe dem Bahnhof und ist fußläufig in 15 bis 20 Minuten erreichbar. Zudem ist die Hochschule mit der Buslinie 6 erreichbar. Die Hochschul- und Landesbibliothek sowie das Hochschulzentrum Fulda Transfer, welche außerhalb des Campus liegen, befinden sich in unmittelbarer Nähe zum ICE-Bahnhof.

Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, über die Volkshochschule Fulda Schulabschlüsse auf dem zweiten Bildungsweg zu erreichen oder Kurse in verschiedenen Themengebieten zu belegen. Insgesamt finden Lehrveranstaltungen an drei Hauptunterrichtsgebäuden und kreisweit an über 100 Unterrichtsstätten statt. Zwei der Hauptunterrichtsgebäude befinden sich in Fulda, eines in Hünfeld.

1.5 Tourismus, Naherholung und Freizeit

Das Oberzentrum Fulda bietet eine Vielzahl von Freizeitangeboten für den (Nah-)Erholungstourismus. Zu sehenswerten Attraktionen zählen unter anderem Fuldas Altstadt, das Adelspalais und Barockviertel, der Dom zu Fulda, der Schlossgarten, die Orangerie und Floravase sowie das Stadtschloss und einige historische Kirchen.

Der Landkreis Fulda wird von den Mittelgebirgszügen der Rhön geprägt, ein seit 1991 ausgezeichnetes UNESCO-Biosphärenreservat und Mittelgebirge. Zahlreiche Rad-, Wander- und Reitwege, welche unter anderem an der Enzianhütte oder dem Schwarzen Moor in Hilders oder der Milseburghütte in Hofbieber entlang führen, unterstreichen zusätzlich den Erlebnistourismus in der Region. So wurde im April 2010 der BahnRadweg Hessen zwischen Hanau und Bad Hersfeld eröffnet, der entlang des Naturparks Spessart, des Vogelsberges und der Rhön durch die hessische Mittelgebirgslandschaft führt. An der Wasserkuppe, dem höchsten Gipfel der Rhön, befindet sich das Rhön-Info-Zentrum, von welchem aus viele Wanderungen und Radtouren starten.

Weitere touristische Ziele sowie Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten:

- Schloss Fasanerie mit Park, Eichenzell
- Kanutouren auf der Fulda, u.a. ab Fulda-Kämmerzell
- Sieben Welten Therme, Künzell
- Kegelspiel-Radweg, Hünfeld – Burghaun – Eiterfeld – Rasdorf
- Rhön-Haus Mahlerts, Hofbieber
- Wasserkuppe mit Sommerrodelbahn, Deutschem Segelflugmuseum und weiteren Sehenswürdigkeiten, Gersfeld
- Milseburg-Radweg
- Museum Modern Art, Hünfeld

Des Weiteren werden für Wanderer Fahrtmöglichkeiten auf den Buslinien 35 und 90 zur Wasserkuppe angeboten, auf bestimmten Strecken und zu bestimmten Zeiten auch zur Fahrrad-Mitnahme.

Im Kreis Fulda bieten knapp 250 Betriebe über 13.000 Bettenplätze an. Im Jahr 2015 wurden mehr als 744.000 Übernachtungen verzeichnet, wobei die durchschnittliche Aufenthaltsdauer 2,2 Tage beträgt. Die längste Aufenthaltsdauer ist für das Heilbad Bad Salzschlirf mit durchschnittlich 5,6 Tagen zu vermerken.

Nach Fulda mit 341.819 Übernachtungen finden die meisten Übernachtungen in Künzell statt, insgesamt über 53.000. Ebenfalls touristisch beliebt sind Bad Salzschlirf mit über 38.000 Übernachtungen, Gersfeld mit über 45.000 Übernachtungen, Großenlüder mit über 32.000 Übernachtungen und Hünfeld mit knapp 45.000 Übernachtungen.

2 Schienenpersonennahverkehr

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) definiert den schienengebundenen Personennahverkehr als regionalen Nahverkehr. Der SPNV dient als Rückgrat des ÖPNV zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum und ermöglicht die Vernetzung unterschiedlich ausgeprägter Siedlungsräume im Einzugsbereich des Oberzentrums Fulda unter dem Einfluss des Verdichtungskerns im Rhein-Main-Gebiet. Zusammen mit dem Angebot des BPNV und den eingerichteten Übergangsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße an definierten Verknüpfungspunkten gestaltet sich der öffentliche Personennahverkehr als bedeutender Teil des Gesamtverkehrssystems im Landkreis Fulda.

2.1 Aufgabenträgerschaft und Betreiber

Zuständiger Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr ist der Landkreis Fulda als Mitglied der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH. Für das Gebiet des SPNV übernimmt der RMV Planung und Finanzen im gesamten Verbundgebiet.

Betreiber der Linie RB5 (Fuldatalbahn) ist die cantus Verkehrsgesellschaft mbH, während die Linien RB45 (Vogelsbergbahn) und RB52 (Rhönbahn) von der Hessischen Landesbahn GmbH betrieben werden. Die Deutsche Bahn AG betreibt die Linie RE50 (Kinzigtalbahn).

2.2 Bahnlinien und Haltepunkte

Alle Bahnlinien sind über den zentralen Verkehrsknoten Bahnhof Fulda miteinander verknüpft, wie die folgende Abbildung II-8verdeutlicht.

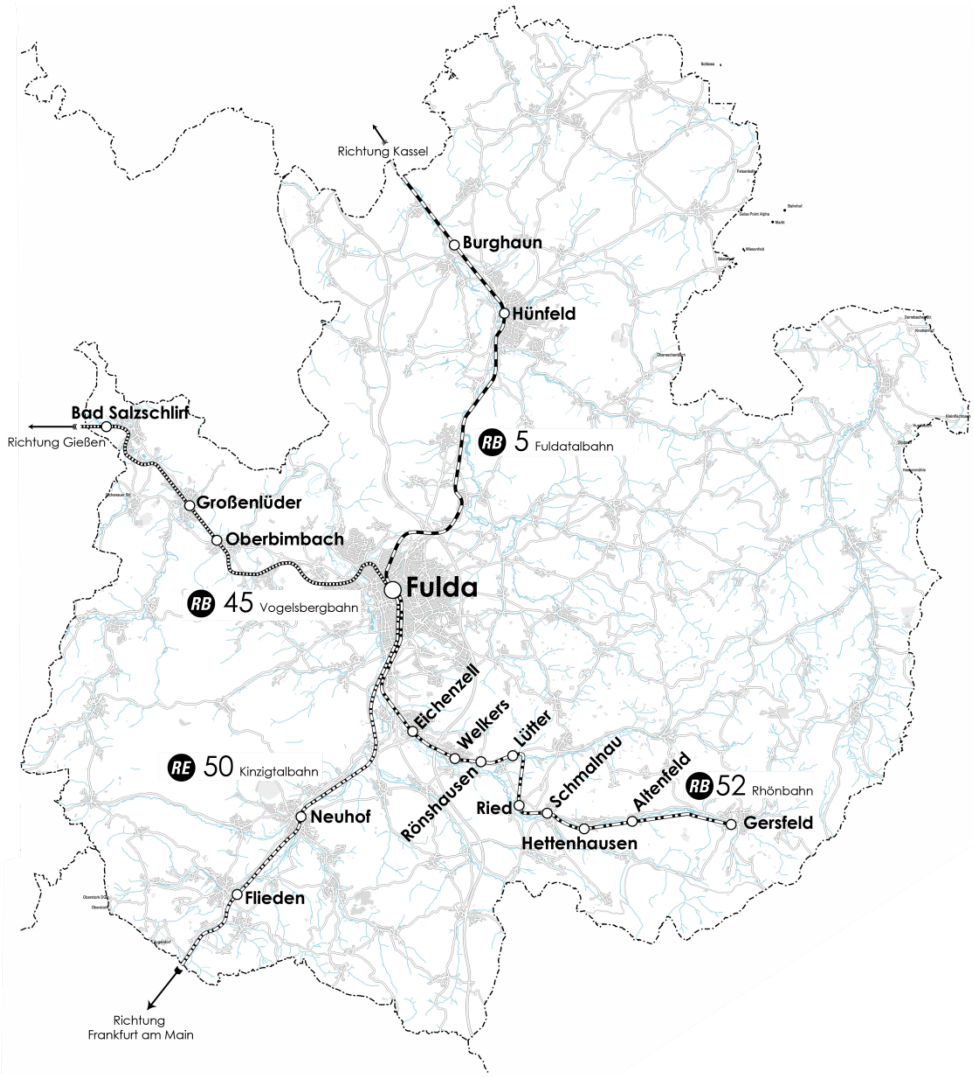

Abbildung II-8: Schienenverkehrslinien im Landkreis Fulda
Quelle: eigene Darstellung

Im Landkreis Fulda verlaufen vier SPNV-Linien: die Fuldatalbahn (RB5 / RB7 / RE50), die Vogelsbergbahn (RB45), die Kinzigtalbahn (RE50) und die Rhönbahn (RB52).

Eine Übersicht über die Bedienungsdichte, Betriebszeiten an ausgewählten Haltepunkten im Landkreis Fulda sowie über die Ausstattung an diesen Haltepunkten und deren Lage geben die folgenden beiden Tabellen.

RMV-Bahn-linie	Bahn-hof/Haltepunkt	Anzahl Fahrtenpaare			Betriebszeiten Mo-Fr		Fahrzeit [1] [min]
		Mo-Fr	Sa	So	Beginn	Ende	
RB5	Burghaun	21,5	18,0	16,0	03.39	00.08	14
	Hünfeld	23,0 [2]	18,0	16,0	03.43	00.12	11
RB45	Bad Salzschlirf	18,5	14,0	11,0	05.09	21.47	18
	Großenlüder	18,5	14,0	11,0	05.16	21.53	13
RE50	Flieden	25,0	21,0	19,5	04.09	00.35	14
	Neuhof	25,0	21,0	19,5	04.14	00.39	10
RB52	Gersfeld	16,0	8,0	12,0 [3]	04.35	22.08	41
	Eichenzell	16,0	8,0	12,0 [3]	05.22	22.38	8

[1] durchschnittliche Fahrzeit von Regionalbahn und Regionalexpress von/nach Fulda
[2] enthält auch Fahrten der DB Regio AG
[3] davon fünf Fahrtenpaare vom 01.05. bis 31.10.

Tabelle II-5: Bedienungsfrequenzen an ausgewählten Haltepunkten des SPNV

Quelle: eigene Zusammenstellung (Basis: Jahresfahrplan 2016)

RMV-Bahnlinie	Bahnhof (Bf.)/ Haltepunkt (Hp.)	Entfernung Ortsmitte [m]	Übergang BPNV[1]	Entfernung Bus/Bahn [m]	Zugang barrierefrei	Bahnsteiglänge [m]	Bahnsteighöhe [cm]	Parkplätze vorhanden[2]
	Fulda (Bf.)	600	X	300	X	150-451	38/76	ja
RB5	Hünfeld (Bf.)	300	X	150	X	280-282	55	ja
	Burghaun (Hp.)	600	X	200	teilw.	161-163	55	ja
RB45	Oberbimbach (Hp.)	900	-	-	-	150	38	nein
	Großenlüder (Bf.)	900	X	200	X	139-151	30/38	ja
	Bad Salzschlirf (Bf.)	900	X	50	X	152	18	ja
RE50	Neuhof (Bf.)	700	X	150	X	280-289	76	ja
	Flieden (Bf.)	800	X	150	X	340	76	ja
RB52	Eichenzell (Hp.)	200	-	-	X	142	38	ja
	Welkers (Hp.)	500	-	-	X	100	38	ja
	Rönshausen (Hp.)	200	-	-	X	101	38	nein
	Lütter (Bf.)	700	-	-	teilw.	100	38	ja
	Ried (Hp.)	100	-	-	X	100	38	ja
	Schmalnau (Hp.)	700	-	-	X	100	38	ja
	Hettenhausen (Hp.)	500	-	-	X	100	38	nein
	Altenfeld (Rh.) (Hp.)	400	-	-	-	100	38	ja
	Gersfeld (Rh.) (Hp.)	600	X	100	X	100	38	ja

[1] Planmäßiger Übergang SPNV / BPNV
[2] P+R – Parkplätze laut Deutscher Bahn

Tabelle II-6: Kenndaten und Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Fulda

Quelle: eigene Zusammenstellung

3 Angebot im straßengebundenen ÖPNV

3.1 Aufgabenträgerschaften, Linienbündel und Verkehrsunternehmen

3.1.1 Zuordnung der Linien zu Linienbündeln und Aufgabenträgern

Auf dem Gebiet des Landkreises Fulda verkehren insgesamt 42 Linien, zusammengefasst in fünf Linienbündel mit circa 3,4 Millionen Fahrplankilometern pro Jahr. Alle Linienbündel werden von der Rhönenergie Bus GmbH betrieben. Ein Linienbündel wird als eigenwirtschaftlicher Verkehr betrieben.

Als Besonderheiten im ÖPNV gilt die im Landkreis bewährte, gemeinsame Abstimmung zur Leistungsdefinition und Angebotsumsetzung mit dem RMV sowie die gemeinsame Grundbedienung von Stadt- und Ortsteilen in der Stadtregion mit den Linien der Stadt Fulda.

Tabelle II-7 zeigt eine Auflistung der Linienzuordnung zu den Linienbündeln Ost 1, Ost 2, West, Süd und Nord. Daraus wird auch die Zuordnung der Linien zum Aufgabenträger LNG Fulda oder RMV ersichtlich. Für die RMV Linien wird ihre Einordnung gemäß des Regionalen Nahverkehrsplans aufgeführt.

Zudem gibt es einzelne Linien mit verschiedenen Aufgabenträgern:

- Linie 124 / 125: Aufgabenträger Wartburgkreis
- Linie 360: Aufgabenträger NVV
- Linie 393: Rhein-Main-Verkehrsverbund
- VB-48, VB-51 & VB-56: Aufgabenträger ZOV
- Linie 8054: Aufgabenträger Kreis Bad Kissingen
- Linie 8305: Aufgabenträger Kreis Rhön-Grabfeld
- Linien 1 bis 9 des Stadtverkehrs Fulda: Aufgabenträger Stadt Fulda

Linienbündel		Aufgabenträger	Einordnung	Linien
Nr.	Bezeichnung			
1	Ost 1	RMV	Lokal	21
			Regional	20, 22
		LNG		23, 24, 25, 90
2	Ost 2	RMV	Lokal	36
			Regional	31, 35, 301*, 321*
		LNG		33, 34, 37, 302*, 322*
3	West	RMV	Lokal	40, 41, 42, 60, 65
			Regional	-
		LNG		43, 61, 66
4	Süd	RMV	Lokal	50, 52, 53, 55, 56
			Regional	-
		LNG		51, 54
5	Nord	RMV	Lokal	70, 72, 73, 74, 75, 76, 80
			Regional	-
		LNG		71, 77, 82, 85, 87
*Die Linien 301 und 302 werden als Linie 30 und die Linien 321 und 322 als Linie 32 dargestellt.				

Tabelle II-7: Linienbündel und Aufgabenträger der auf dem Gebiet des Landkreises Fulda verkehrenden Linien

Quelle: eigene Zusammenstellung

3.1.2 Betreiberstrukturen

Auf dem Gebiet des Landkreises Fulda sind acht Verkehrsunternehmen bzw. Konzessionäre mit der Betriebsdurchführung beauftragt (Stand: Fahrplanjahr 2016). Die Betreiberstruktur setzt sich wie folgt zusammen:

- RhönEnergie Fulda GmbH
- RhönEnergie Bus GmbH: Tochterbetrieb des kommunalen Versorgungsunternehmens RhönEnergie Fulda GmbH
- VGW Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH mit Sitz in Bad Salzungen
- Reiseservice Frieda Gass GmbH & Co. KG mit Sitz in Neuhof-Hauswurz
- Omnibusbetrieb Franz Käberich mit Sitz in Niederaula
- Omnibusverkehr Franken GmbH mit Sitz in Gemünden
- OVB GmbH mit Sitz in Bischofsheim a.d.Rhön
- Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH mit Sitz in Friedberg

3.2 Liniennetz, Bedienungsangebot und Produkte

3.2.1 Linienliste Bestandsangebot

Detaillierte Angaben zu den auf dem Gebiet des Landkreises Fulda verkehrenden Linien sind in den Liniensteckbriefen in Anlage II-2 zusammengestellt. Anlage II-3 und Anlage II-4 stellen für alle Bedienbereiche des Landkreises die erschlossenen Haltestellenbereiche und das Bestandsnetz der verkehrenden Linien kartographisch dar.

3.2.2 Anschlüsse und Verknüpfungen

Die wichtigsten Anschluss- und Verknüpfungsbeziehungen zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV-System im Landkreis Fulda sind in **Tabelle II-8** zusammengestellt.

Bei schulbezogenen Verbindungen werden hin und wieder Haltestellen als Umsteigepunkte zwischen einzelnen Linien genutzt, die ansonsten keine systematischen Umsteigehaltestellen sind und deren Fahrten auf die Abwicklung des Ausbildungsverkehrs abzielen. Für die nachfolgende Tabelle besteht daher nicht der Anspruch, dass singuläre Umsteigehaltestellen zwischen sich kreuzenden Linienwegen von Fahrten im schulbezogenen Linienverkehr vollständig aufgeführt sind. Ferner können Haltestellen entlang parallel geführter Linienwege auch zum Umstieg zwischen den dort fahrenden Linien dienen. Auch kann zwischen Linien umgestiegen werden, die an räumlich benachbarten, aber getrennten Haltestellen halten, wobei dafür längere Fußwege anfallen.

Je nach Bedeutung in Hinblick auf Lage, Einzugsbereich, Bedienungsfrequenz und Fahrgastaufkommen einer Haltestelle des straßengebundenem ÖPNV bestehen auch Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln im Vor- und Nachlauf einer Reise. Dies trifft in erster Linie auf den Radverkehr zu, denn beim straßengebundenen ÖPNV sind kombinierte Fahrten von MIV und ÖV über die Schnittstelle „Park+Ride“ oder „Kiss+Ride“ im Vergleich zum SPNV von geringerer Bedeutung, so dass dafür auch kaum gewidmete Flächen eingerichtet sind. Dazu trägt auch das in der Regel dichte Haltestellennetz im Busverkehr bei, wodurch Start- und Zielpunkte zumeist fußläufig erreichbar sind.

Stadt/ Gemeinde	Stadt-/Ortsteil mit Haltestelle	Verknüpfte Linien	
		Schiene	Straße (Bus, AST)
Bad Salzschlirf	Bad Salzschlirf Bf.	RB35	61, 66, 393
Burghaun	Burghaun Bf.	RB5, RE50	71, 72, 80, 82
Dipperz	Dipperz -Eckartsmühle -Evangelische Kirche -Gasthaus Kircher	-	30, 31, 32
Ebersburg	Thalau Bonifatiusstr.	-	41, 8054
Ehrenberg	z.B. Thaiden	-	30, 90

Stadt/ Gemeinde	Stadt-/Ortsteil mit Haltestelle	Verknüpfte Linien	
		Schiene	Straße (Bus, AST)
Eichenzell	Kerzell Ortsmitte		40, 41, 50, 8054
	Rothemann Barbarastraße	-	40, 41, 42, 8054
Eiterfeld	Eiterfeld Schule		70, 71, 80, 360
Flieden	Bahnhof	RE50	53, 55, 56
Gersfeld	Bahnhof	RB52	37, 90, 8305
Großenlüder	Bahnhof	RB45	61, 65, 66
Hilders	ZOB	-	21, 24, 25, 30, 32, 33, 34, 75, 90, 124
Hofbieber	Hofbieber - Langenbieberer Straße - Ortsmitte Langenbieber - Hofbieberer Straße	-	20, 21, 22, 90
Hosenfeld	Blankenau Bürgerhaus	-	VB-48, VB-56, 60, 65
Hünfeld	Bahnhof	RB5, RE50	70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 85, 125
Kalbach	z.B. Heubach Rathaus	-	42, 51
Künzell	Künzell - Fuldaer Straße - Grezzbachstraße	-	1, 31, 35, 36
Neuhof	Bahnhof	RE50	50, 52, 53, 54
Nüsttal	z.B. Mittelaschenbach Bach-straße	-	22, 75, 85
Petersberg	Petersberg - Rhönbergstr. - Propsteihaus	-	6, 9A, 9B, 20, 21, 22
Poppenhausen	z.B. Poppenhausen Kirche	-	35, 37
Rasdorf	Rasdorf - Am Anger - Jammersweg - Vockenbach	-	76, 77, 80, 125
Tann	Tann Rhönhalle	-	20, 23, 24, 25, 30, 33, 124

Tabelle II-8: Anschlüsse und Verknüpfungen
Quelle: eigene Darstellung

3.2.3 Produkte und andere besondere Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV

Seit Juni 2013 besteht im Landkreis Fulda ein Rufbussystem auf vier Linien. Fahrten dieser Linien werden nach vorheriger telefonischer Anmeldung bis 30 Minuten vor der im Fahrplan angegebener Abfahrtszeit durchgeführt und betreffen die Linien 22, 37, 56 und 74.

Auf der Linie 22 findet dieses System zwischen Mittelaschenbach und Hofbieber Anwendung. Montag bis Freitag werden fünf Verbindungen zwischen 05.20 Uhr und 17.52 Uhr ab Mittelaschenbach angeboten, während ab Hofbieber drei Verbindungen zwischen 11.09 Uhr und 17.09 Uhr angeboten werden (Stand Fahrplan 2016). So wird dieser Abschnitt als Verlängerung der Linie 22 bei Bedarf genutzt.

Die Rufbuslinie 37 verkehrt zwischen Poppenhausen und Gersfeld an Montagen bis Freitagen und verlängert die Linie 37, welche zwischen Gersfeld und der Wasserkuppe verkehrt. Eine Abfahrt ab Poppenhausen wird ohne Voranmeldung bedient, während fünf Verbindungen pro Richtung nach vorheriger Anmeldung erfolgen. Diese finden zwischen 08.09 Uhr und 17.47 Uhr statt.

Zwischen Struth, Stork, Höf und Haid, Leimenhof/Kreutzelbuch und Flieden verkehrt die Rufbuslinie 56 von Montag bis Freitag. Jeder Abschnitt wird täglich mit sechs Fahrtenpaaren bedient, wobei nur vier Fahrtenpaare in den Ferien oder an schulfreien Tagen verkehren. Das Zeitfenster der Bedienung liegt zwischen ca. 06.00 Uhr und 18.00 Uhr.

Die Rufbuslinie 74 verkehrt zwischen Marbach und Hünfeld. In Richtung Hünfeld werden Montag bis Freitag sechs Fahrten angeboten, in Richtung Marbach vier. Die Verbindungen liegen zwischen etwa 07.30 Uhr und 18.00 Uhr. In Hünfeld entstehen bei neun der zehn Kurse knappe Anschlusszeiten von/nach Fulda.

Die Linie 90, der „RhönRadBus“, verkehrt an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen zwischen ca. 10.00 Uhr und 16.00 Uhr im zwei-Stunden-Takt mit je vier Fahrtenpaaren pro Tag. An den Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie vom 01.05. bis 03.10. Die Linienführung reicht über Gersfeld, Wasserkuppe, Hilders und den Milseburgradweg bis Fulda. Der Bus führt einen Fahrradanhänger mit und stellt ein attraktives Angebot für Wanderer und Radfahrer dar.

In Ebersburg wurde Ende April 2016 ein Bürgerbus-Angebot eingeführt. In Hünfeld verkehrt Montag bis Samstag ein Citybus auf einer Ringlinie innerhalb der Kernstadt. Beide Verkehre sind nicht Teil des Angebots im RMV.

3.2.4 Reisezeitvergleiche zwischen ÖV und MIV

Ziel eines attraktiven, öffentlichen Personennahverkehrs ist die Sicherstellung von Mobilitätsbedürfnissen innerhalb einer angemessenen Fahrzeit. Öffentliche Verkehrsmittel stehen dabei immer in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr, der in der Regel systembedingt Fahrzeitvorteile gegenüber dem Busverkehr aufweist (Fahrt auf direktem Weg zwischen Start und Ziel, Fahrtbeginn unmittelbar am Wegekettenstart, wegen fehlendem Fahrgastwechsel höhere Reisegeschwindigkeit, kein Umsteigen, selbstbestimmter Ablauf der Fahrt).

Eine annähernd gleichwertige Alternative bietet der ÖPNV daher insbesondere auf solchen Relationen, auf denen die Reisezeiten nicht zu stark vom MIV abweichen. In Tabelle II-9 werden die Reisezeiten auf Linien im Bereich der LNG Fulda jenen des MIV gegenübergestellt. Grundlage dieser Analyse bilden die jeweils zeitkürzesten Wege zwischen den Kernorten der Gemeinden und dem Oberzentrum Fulda bzw. dem Mittelzentrum Hünfeld, wobei notwendige An- und Abmarschwege zwischen Aktivitätsort und Haltestelle unberücksichtigt bleiben. Zur Sicherstellung der Grundversorgung und zur Andienung im Schülerverkehr werden auch Fahrten mit veränderten bzw. erweiterten Linienwegen (z. B. Stich- und Umwegfahrten) notwendig. Dadurch verlängert sich unter Umständen die Gesamtreisezeit.

Maßstab für die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV ist insbesondere der Faktor aus den Reisezeiten des öffentlichen und des Individualverkehrs. Ein Faktor von 1,0 entspricht gleich langen Reisezeiten, ein Faktor von 2,0 bedeutet, dass die Reisezeit mit dem ÖPNV doppelt so hoch ist wie jene des MIV.

Eine Minimierung der Gesamtreisezeit zur Verringerung des ÖV-MIV-Faktors ist nur mit zusätzlichem betriebswirtschaftlichem Aufwand umsetzbar, indem weitere Direktfahrten ohne Stich- und Umwegfahrten angeboten werden.

Innerhalb des Landkreises fällt hierbei auf, dass der ÖV-MIV-Faktor je nach Start- und Zielort differiert. Mit Ausnahme der Verbindung Gersfeld – Fulda sind die SPNV-Verbindungen weniger zeitaufwendig als die Anreise mit dem MIV. Die Verbindungen über den BPNV haben einen Faktor gleich oder größer eins und sind damit mit Ausnahme der Verbindung Eiterfeld – Hünfeld zeitaufwendiger als die Fahrt mit dem MIV.

Verbindung vom Startort zum Zielort		kürzeste Fahrtzeit		
Start (Grundzentrum)	Ziel	ÖV [min]	MIV [min]	Faktor
Burghaun *	Hünfeld	3	6	0,5
Eiterfeld		17	17	1
Hofaschenbach		22	13	1,7
Rasdorf		16	14	1,1
Bad Salzschlirf *	Fulda	19	25	0,8
Dipperz		15	13	1,2
Eichenzell *		8	11	0,7
Flieden *		14	18	0,8
Gersfeld *		40	32	1,3
Großenlüder *		13	17	0,8
Hilders		40	31	1,3
Hofbieber		26	20	1,3
Hosenfeld		45	24	1,9
Künzell		13	6	2,2
Mittelkalbach		26	20	1,3
Neuhof *		10	17	0,6
Petersberg		11	7	1,6
Poppenhausen		44	22	2
Schmalnau*		27	22	1,2
Tann		53	40	1,3
Wüstensachsen		56	37	1,5
* SPNV-Verbindung (übrige ÖV-Verbindungen ohne „*“ über BPNV)				

Tabelle II-9: Reisezeitvergleiche zwischen ÖV und MIV 2016

Quelle: eigene Auswertung nach *http://rmv.de/auskunft*

3.2.5 Busfernverkehr

Der Busfernverkehr nimmt einen immer noch leicht wachsenden Nachfrageanteil auf überregionalen Verbindungen ein. Die Verbindungen starten zumeist an zentralen Busbahnhöfen, in Fulda aktuell in der Weimarer Straße, etwa zwei Kilometer beziehungsweise ca. 20 Minuten Fußweg vom Hauptbahnhof entfernt. Zwischen dem ZOB und der Weimarer Straße verkehren jedoch Linienbusse.

Insgesamt werden von „Flixbus“ 13 Verbindungen von und nach Fulda angeboten. Diese verkehren täglich einmal je Richtung nach München, Nürnberg, Schweinfurt, Kassel, Hannover, Hamburg, Göttingen, Jena, Erfurt, Berlin, Frankfurt, Weimar und Gotha.

3.2.6 Überlagerung der Busverkehre aus der Region und der Stadtregion

Für einige (Kern-)Orte der Gemeinden sind durch Überlagerungen von Linien Verdichtungen des ÖPNV-Angebots an das Oberzentrum Fulda bzw. das Mittelzentrum Hünfeld gegeben. Darüber hinaus verkehren mehrere Buslinien der Stadt Fulda in die weitere Stadtregion und in das Umland, wodurch diese ebenfalls Erschließungsfunktionen im Bereich der LNG Fulda übernehmen:

Linie 1 und 2 erschließen die nördlichen und zentralen Bereiche von Künzell, Linie 3 bindet in Bimbach an die Vogelsbergbahn an, Linie 5 schafft eine Anbindung von Giesel und Künzell mit Pilgerzell an Fulda. Die Linie 6 fährt von Bronnzell über Fulda und u. a. Lehnerz bis Marbach, wo der Anschluss zur regionalen Linie 74 nach Hünfeld besteht. Linie 7 führt nach Engelhelms, die Linien 8, 9A und 9B erschließen Petersberg.

3.3 Infrastruktur

3.3.1 Haltestellen

Stadt bzw. Gemeinde	Anzahl		Anzahl Haltestellenpositionen mit …			
	Halte-stellen	Positio-nen	Informa-tions-vitrinen	Fahrgast-unterstän-den	Hoch-borde[1]	taktilen Leitele-mente
Bad Salzschlirf	7	13	8	5	8	8
Burghaun	20	35	17	21	28	26
Dipperz	14	28	10	17	26	22
Ebersburg	12	22	12	10	13	13
Ehrenberg	9	15	3	11	12	12
Eichenzell	19	35	19	18	31	31
Eiterfeld	29	50	21	32	40	31
Flieden	31	58	29	33	52	52
Gersfeld	15	20	15	7	7	6
Großenlüder	20	36	22	13	21	20
Hilders	33	65	28	27	41	40
Hofbieber	29	58	33	26	46	27
Hosenfeld	15	28	15	15	22	16
Hünfeld	41	81	30	47	65	60
Kalbach	20	30	13	18	28	28
Künzell	32	56	28	35	27	27
Neuhof	36	71	44	39	57	57
Nüsttal	14	26	14	12	25	26
Petersberg	36	63	33	37	59	19
Poppenhausen	16	27	19	9	20	20
Rasdorf	8	14	9	5	6	5
Tann	37	69	27	39	55	37

[1] Haltestelle mit mindestens einem barrierefreien Kriterium: niederflurgerechter Hochbord Höhe mindestens 18 cm) und/oder barrierefreie Zuwegung über erhöhten Bordstein

Tabelle II-10: Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Fulda
Quelle: eigene Zusammenstellung nach LNG Fulda; Stand Juni 2016

In den 22 Städten und Gemeinden des Landkreises Fulda (ohne Stadt) gibt es 517 Linienbushaltestellen mit insgesamt 876 Haltestellenpositionen (Stand Juni 2016).

Die meisten Haltestellen und Haltestellenpositionen entfallen auf die Stadt Hünfeld mit 41 Haltestellen und 81 Positionen. Vergleichbare Haltestellendichten gibt es in Petersberg (36 Haltestellen, 63 Positionen), Hilders (33 Haltestellen, 65 Positionen), Neuhof (36 Haltestellen, 71 Positionen), Flieden (31 Haltestellen, 58 Positionen) und Tann (37 Haltestellen, 69 Positionen). Insgesamt gibt es im Landkreis annähernd 450 Informationsvitrinen und 476 Fahrgastunterstände (Stand Juni 2016).

Der Anteil der mit Hochbordsteinen (Höhe mindestens 18 cm) ausgestatteten Haltestellen ist im Landkreis Fulda mit über 80 % sehr hoch; nicht derart ausgebaute Positionen liegen zumeist außerhalb und weisen eine sehr geringe Frequenz auf. Bei Einsatz der Fahrzeug-Kneeling-Technik ist ein nahezu barrierefreier Übergang zwischen Fahrzeug und Bussteig gewährleistet.

583 und damit 67 Prozent der Haltestellenpositionen sind mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet.

Abbildung II-9: Beispiele für ausgebaute Haltestellenpositionen

Quelle: Fotos LNG Fulda [Bad Salzschlirf (oben links), Hünfeld (oben rechts), Eichenzell (unten links) und Großenlüder Schule (unten rechts)]

3.3.2 Verknüpfungshaltestellen

Haltestellen mit direkten Verknüpfungsfunktionen zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV und mit entsprechend kurzen Wegen zwischen den Verkehrsmitteln befinden sich an den Bahnstationen in

- Flieden
- Neuhof
- Großenlüder
- Bad Salzschlirf
- Hünfeld
- Burghaun
- Gersfeld

Abbildung II-10: Beispiele für Verknüpfungshaltestellen

Quelle: Fotos LNG Fulda [Neuhof (oben links), Burghaun (oben rechts), Großenlüder (unten links), Gersfeld (unten rechts)]

4 Tarif und Tarifstruktur

4.1 Tarifsystem

Die Tarife innerhalb eines Verkehrsverbundes werden gemäß § 7 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 HÖPNVG von dem jeweiligen Verkehrsverbund festgelegt. Den Verbünden obliegt ferner der Abschluss von Vereinbarungen über die Anerkennung von Übergangstarifen und landesweit gültigen Tarifen. Die Lokalen Nahverkehrsorganisationen wirken gemäß § 7 Abs. 4 HÖPNVG bei der Festlegung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs mit.

Die Tarifhoheit und damit die Festsetzung der Tarif- und Beförderungsbedingungen obliegen gemäß § 7 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 HÖPNVG dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Das Tarifgesamtnetz des Verbunds reicht im Norden bis Münchhausen, im Osten bis Gersfeld (Rhön), im Süden bis Eberbach am Neckar und im Westen bis Limburg an der Lahn (mit Übergangstarifzonen weiter in den NVV, VRN, nach Unterfranken und Rheinland-Pfalz).

4.2 Sondertarife

Für die Rufbus-Verkehre gelten die Beförderungsbedingungen der RMV-GmbH. Im Bereich der Stadt Fulda beträgt der AST-Zuschlag seit dem ersten Januar 2017 1,50 Euro für Erwachsene und 0,65 Euro für Kinder zwischen sechs und 14 Jahren.

Zusätzlich gibt es für Jugendliche und Fahrgäste bis 27 Jahre die Möglichkeit, einen Block à zehn Zuschlagsfahrscheine zum Preis von 13,00 Euro zu erwerben, den „Disco-Pass“.

4.3 Kreisweite CleverCard

Die CleverCard ist eine Jahreskarte für Schüler und Schülerinnen sowie Auszubildende und gilt kreisweit täglich während der Schulzeit und verbundweit in den hessischen Schulferien. Sie ist ebenfalls für Fahrgäste zwischen sechs und 14 Jahren, Gastschüler/-innen und Austauschschüler/-innen erhältlich. Die CleverCard ist nicht übertragbar. Der Preis beträgt bei Einmalzahlung 520 Euro.

Die Clever-Card wird nunmehr ersetzt durch ein hessenweit gültiges Schüler-Ticket.

4.4 Semesterticket

Für Studierende der Hochschule Fulda wird mit den Semestergebühren ein Beitrag für das Semesterticket erhoben. Dieses gilt in allen lokalen und regionalen Verkehrsmitteln des RMV und des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV). Zusätzlich besteht die Möglichkeit zum Erwerb eines Anschlusstickets. Dieses gilt im gesamten Gebiet des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (ohne Westpfalz). Zum Sommersemester 2017 und Wintersemester 2017/18 beträgt

der Gesamtpreis des Semestertickets 143,29 Euro. Das Anschlussticket kostet zusätzlich 200,60 Euro (Stand August 2016).

4.5 Elektronisches Ticket

Zurzeit läuft die Umstellung der RMV-Zeitkarten in Papierform auf das eTicket RheinMain

Derzeit werden folgende Fahrkartentypen als eTicket ausgegeben:

- RMV-JahresAbos: Persönliche Jahreskarte, Übertragbare Jahreskarte, 9-Uhr-Jahreskarte, 65-plus-Jahreskarte, Fernverkehrs-Ergänzungskarte Jahr, Zuschlagfahrkarte Jahr
- CleverCards für Schüler/-innen und Auszubildende
- RMV-Monatskarten im Erwachsenentarif: Monatskarte Erwachsene, 9-Uhr-Monatskarte Erwachsene, 65-plus-Monatskarte
- RMV-Wochenkarte Erwachsene

Ausnahme sind Fahrkarten, die in Übergangstarifgebieten gültig sind. Diese werden weiterhin als Papierfahrkarten ausgegeben.

5 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage

5.1 Regionale Mobilitätskennwerte

Die Stichprobe der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2008 wurde für Hessen aufgestockt, um regional differenzierte Ergebnisse zu erhalten (vgl. infas 2010). Die MiD 2002 und 2008 folgen der Systematik der zuvor ausschließlich westdeutschen „Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten“ (KONTIV) der Jahre 1976, 1982 und 1989. Eine weitere MiD wurde 2015 durchgeführt.

In diesem Unterkapitel werden ausgewählte Mobilitätskennwerte aus der MiD 2008 für das Untersuchungsgebiet mit Fokus auf den ÖPNV dargestellt. Für den Landkreis Fulda gibt es keine eigenen Auswertungen. Die entsprechenden regionsspezifischen Auswertungen liegen in regionalen Zuschnitten vor. Für den Landkreis Fulda ist folgende Auswertung relevant:

- Region Osthessen mit den Landkreisen Fulda und Hersfeld-Rotenburg sowie den Altkreisen Gelnhausen, Schlüchtern und Lauterbach.

Dabei dürfte die Region Osthessen relativ homogen zusammengesetzt sein (mit Ausnahme der Stadt Fulda). Die in Tabelle II-11 ausgewählten Mobilitätskennwerte für Osthessen werden in Vergleich gesetzt zum gesamten Land Hessen sowie zum Ballungsraum Rhein-Main[1]. Die Aufnahme des Rhein-Main-Gebietes soll die Spannweite des Mobilitätsverhaltens zwischen dem teils ländlich strukturierten Osthessen einerseits und einem großstädtischen Ballungsraum andererseits hervorheben.

Die Ausprägungen für die Inanspruchnahme und die Wahrnehmung des ÖPNV im Betrachtungsraum Osthessen liegen fast durchgehend unterhalb der hessenweiten Durchschnittswerte.

In Osthessen fällt bei nur 6 % aller zurückgelegten Wege die Wahl auf den ÖV[2]. Das dominierende Verkehrsmittel ist eindeutig der MIV mit 66 % (Selbst- und Mitfahrer). Nahezu zwei Drittel der Bürger (über 14 Jahre alt) nutzen in Osthessen öffentliche Verkehrsmittel „(fast) nie“, während es auf gesamthessischer Ebene etwa 40 % sind. Eine (fast) tägliche Nutzung des ÖV entfällt in ländlichen Räumen größtenteils auf Wege zu/ von den Ausbildungsstätten, während in Ballungsräumen der Berufspendelverkehr hinzukommt. Diese raumstrukturell bedingte Spannweite reichte von 7 % in Osthessen bis 18 % im Rhein-Main-Gebiet. Dies korreliert mit dem Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte, die in Osthessen bei 8 % und im Rhein-Mai-Gebiet bei 22 % liegt. Die subjektive Bewertung der Erreichbarkeit des eigenen Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV wird in ländlichen Räumen wie Osthessen zu 69 % als „(sehr) schlecht“ bis „gar nicht“ eingestuft. Daher ist die Aktivierung eines hohen Nutzerpotenzials bei diesen Wegezwecken auch kaum möglich.

[1] Der Landkreis Fulda wird in diesem Zusammenhang nicht als Teil des Ballungsraums verstanden.
[2] ÖV- Öffentlicher Verkehr ist sowohl Nah- als auch Fernverkehr (SPFV, Flugzeug), wobei die Anteile aller Fernverkehrsmittel i. d. R. nur sehr gering ins Gewicht fallen.

Merkmal	Osthessen	Land Hessen	Ballungsraum Rhein/Main
Haushalte mit mindestens 1 Pkw	91 %	85 %	80 %
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte 1	8 %	17 %	22 %
Hauptverkehrsmittel (Modal Split) nach unternommenen Wegen [2]			
MIV Fahrer	48 %	42 %	38 %
MIV Mitfahrer	18 %	16 %	14 %
ÖV (gesamt)	6 %	9 %	12 %
Fahrrad	5 %	7 %	9 %
zu Fuß	23 %	26 %	27 %
Nutzungshäufigkeit des ÖPNV … [1]			
… „(fast) täglich“	7 %	14 %	18 %
… „1-3 Tage pro Woche“	3 %	12 %	16 %
… „1-3 Tage pro Monat“	9 %	15 %	21 %
… „seltener als monatlich“	18 %	17 %	16 %
… „(fast) nie“	63 %	42 %	29 %
Anteil der Wohnbevölkerung mit empfundener Distanz zur nächstgelegenen Haltestelle des …[1]			
… schienengeb. ÖPNV < 1 km	25 %	34 %	50 %
… straßengeb. ÖPNV < 400 m	52 %	60 %	66 %
Empfundene Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV vom Wohnort aus [1]			
„(sehr) gut“, „einigermaßen“	31 %	49 %	60 %
„(sehr) schlecht“, „gar nicht“	69 %	51 %	40 %
Empfundene Erreichbarkeit von Einkaufmöglichkeiten für den täglichen Bedarf mit dem ÖPNV vom Wohnort aus [1]			
„(sehr) gut“, „einigermaßen“	46 %	55 %	58 %
„(sehr) schlecht“, „gar nicht“	54 %	35 %	42 %

[1] nur Personen ab 14 Jahren
[2] Personen ab 0 Jahre; ohne Wirtschaftsverkehr, jedoch inkl. regelmäßiger beruflicher Wege

Tabelle II-11: Ausgewählte regionale Mobilitätskennwerte im Vergleich

Quelle: eigene Zusammenstellung nach infas 2010

5.2 Pendlerverflechtungen

5.2.1 Pendler im Berufsverkehr

Die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit enthalten die gemeldeten Wohn- und Arbeitsorte aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Die daraus gewonnenen Pendlermatrizen für diese wichtige Beschäftigtengruppe lassen Schlüsse über die Intensität von Verflechtungen im Berufsverkehr zwischen Kreisen und Gemeinden sowie innerhalb von Gebietskörperschaften zu. Diese Pendlermatrix ist eine reine Beziehungsmatrix, die keine Aussagen zu Verkehrsstärken oder zu tatsächlich durchgeführten Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort innerhalb einer Zeiteinheit zulässt (z. B. im Sinne einer Tages- oder Jahresmatrix). Andere, kleinräumige Datengrundlagen auf der Ebene von Gemeinden sind nicht verfügbar, denn die letzte, empirisch erhobene Berufspendlermatrix über alle Beschäftigten fand im Rahmen der bundesdeutschen Volks- und Arbeitsstättenzählung 1987 statt. Angaben aus dem jährlichen Mikrozensus sind nicht für kleinräumige Betrachtungen und konkrete Planungsräume zu verwerten.

Zum Stichtag 30.06.2015 gab es gut 21.000 Pendelbeziehungen von Beschäftigten, die ihren Wohnort außerhalb des Landkreises Fulda und ihren Arbeitsort innerhalb hatten (Einpendler). Demgegenüber waren etwa 15.000 Auspendler gemeldet. Die vielfältige Wirtschaftsstruktur des Landkreises, die – nicht zuletzt aufgrund der günstigen Verkehrslage im Verkehrsknotenpunkt der Autobahnen Nord-Süd und Ost-West sowie der EU-Osterweiterung – immer weiter in Richtung Logistik forciert werden konnte, hat maßgeblich Einfluss darauf, dass der Landkreis ein positives Pendlersaldo aufweisen kann.

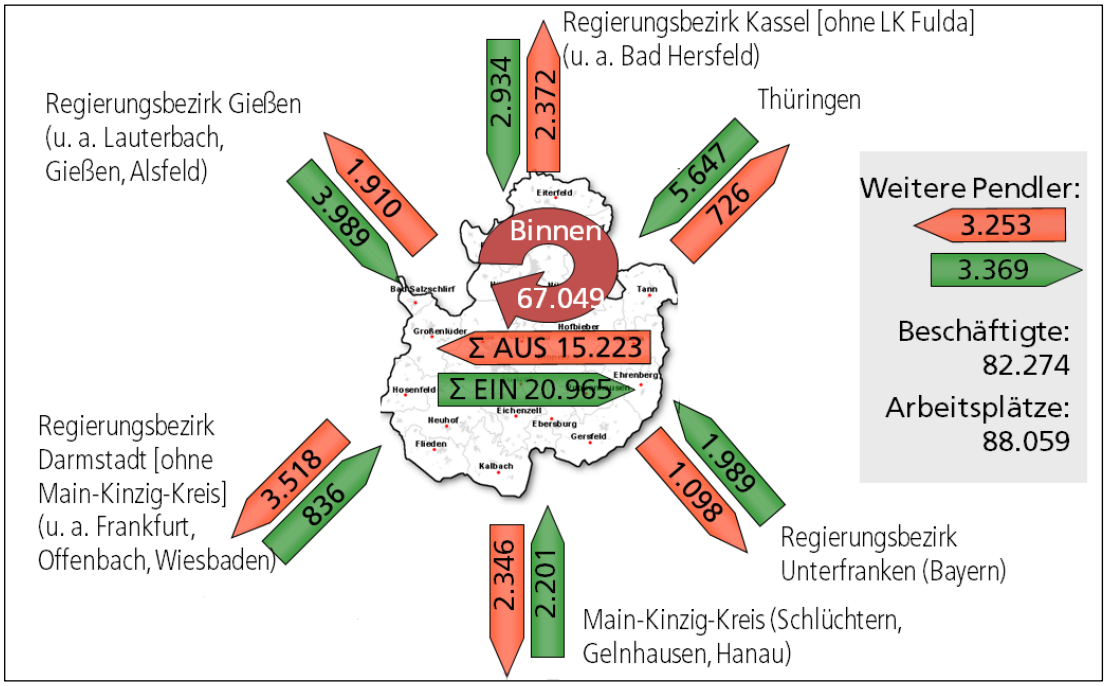

Abbildung II-11: Ein-, Aus- und Binnenpendler im Landkreis Fulda (Berufspendler)
Quelle: *Bundesagentur für Arbeit,* Statistik, Datenstand 30.06.2015

Wie Abbildung II-11 zeigt, finden überregionale Auspendelbeziehungen vorrangig in den Main-Kinzig-Kreis, den restlichen Regierungsbezirk Darmstadt, den Regierungsbezirk Gießen und den Regierungsbezirk Kassel statt. Mit 3.518 Auspendlern stellt der Regierungsbezirk Darmstadt hierbei den für Auspendler relevantesten Zielort dar. Rund 1.300 dieser Beschäftigten arbeiten in der Stadt Frankfurt. Zudem sind insgesamt etwa 2.700 Auspendler in Thüringen und Unterfranken beschäftigt.

Die Einpendler verteilen sich insbesondere auf die Regionen des Regierungsbezirks Gießen, den Regierungsbezirk Kassel und mit weit über 5.000 Pendlern auf Thüringen. Des Weiteren pendeln über 2.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus dem Main-Kinzig-Kreis ein und knapp 2.000 aus dem Regierungsbezirk Unterfranken. Aus dem restlichen Regierungsbezirk Darmstadt kommen etwa 830 Auspendler.

Aufgrund eines Angebots von ca. 88.000 Arbeitsplätzen und knapp 83.000 Beschäftigten ist ein „Arbeitsplatzüberschuss" im Landkreis Fulda festzustellen.

Eine Übersicht der Pendlerbewegungen innerhalb des Landkreises Fulda mit der Darstellung des Verhältnisses zwischen Einpendlern und Auspendlern je Stadt und Gemeinde zeigt die folgende Tabelle. In dieser wird zudem dargestellt, wie hoch die Anzahl der an ihrem Wohnort arbeitenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist.

Stadt / Gemeinde	Wohnort	Arbeitsort	Wohnort gleich Arbeitsort	Einpendler	Auspendler
Bad Salzschlirf	1.069	1.163	298	865	771
Burghaun	2.499	1.500	473	1.026	2.026
Dipperz	1.370	526	147	378	1.223
Ebersburg	1.757	1.132	291	841	1.466
Ehrenberg	1.043	306	157	149	886
Eichenzell	4.552	4.248	946	3.297	3.606
Eiterfeld	2.772	2.055	738	1.316	2.033
Flieden	3.257	1.546	576	970	2.681
Gersfeld	2.004	1.512	658	853	1.346
Großenlüder	3.555	2.407	694	1.713	2.861
Hilders	1.723	1.044	393	651	1.330
Hofbieber	2.263	1.018	317	700	1.946
Hosenfeld	1.841	528	270	258	1.571

Stadt / Gemeinde	Wohnort	Arbeitsort	Wohnort gleich Arbeitsort	Einpendler	Auspendler
Hünfeld	5.867	5.943	1.919	4.023	9.948
Kalbach	2.486	1.424	494	929	1.992
Künzell	6.225	2.868	687	2.181	5.538
Neuhof	4.169	2.806	889	1.916	3.280
Nüsttal	1.192	241	90	150	1.102
Petersberg	5.637	4.425	589	3.830	5.048
Poppenhausen	961	1.354	255	1.098	706
Rasdorf	605	382	103	279	502
Tann	1.649	1.016	430	584	1.219

Tabelle II-12: Pendler innerhalb des Landkreises Fulda
Quelle: *Bundesagentur für Arbeit,* Statistik, Datenstand 30.06.2015

Im Falle von 11.414 sozialversicherungspflichtig Beschäftigen des Landkreises Fulda (ohne Einbeziehung der Stadt Fulda) ist der Wohnort auch der Arbeitsort. Während über 1.900 Beschäftigte in Hünfeld arbeiten und leben und beinahe 1.000 in Eichenzell, ist in Nüsttal für unter 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Wohn- gleich Arbeitsort.

In die Städte und Gemeinden Künzell, Eichenzell, Petersberg und Hünfeld pendeln jeweils zwischen über 2.000 und etwa 4.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ein. Die Gemeinden Ehrenberg und Nüsttal verzeichnen 149 bzw. 150 Einpendler.

Aus neun Städten und Gemeinden pendeln über 2.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte innerhalb des Landkreises Fulda aus: Burghaun, Eiterfeld, Flieden, Großenlüder, Neuhof, Eichenzell, Hünfeld, Petersberg und Künzell. In Ehrenberg, Bad Salzschlirf, Poppenhausen und Rasdorf pendeln unter 1.000 Beschäftigte innerhalb des Landkreises aus. Im Landkreis Fulda pendeln insgesamt zwischen knapp 67 Prozent (Gersfeld) und bis zu etwa 93 Prozent (Nüsttal) aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus ihrem Wohnort aus.

Acht weitere Städte und Gemeinden haben Auspendelquoten von unter 80 Prozent. Unter anderem zählen hierzu Hünfeld und Eichenzell. In insgesamt 13 Städten und Gemeinden pendeln mehr als 80 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus.

5.2.2 Pendler im Ausbildungsverkehr

Fahrgäste mit Fahrtzweck „Schule“ stellen eine wichtige Kundengruppe des ÖPNV im Allgemeinen und des straßengebundenen ÖPNV im Besonderen

dar, vor allem je weiter ein Ballungsraum entfernt ist und das Angebot im straßengebundenen ÖPNV zunehmend – wenn nicht gar nahezu vollständig – auf diese Kundengruppe ausgerichtet ist.

Innerhalb des Landkreises Fulda ist eine klare Ausrichtung auf die Stadt Fulda als Schulstandort erkennbar. Von 9.904 Schülern, die eine Schule in der Stadt Fulda besuchen, pendeln 3.923 aus dem Landkreis ein. 5.798 der Schüler kommen direkt aus der Stadt Fulda. Ein Großteil der 492 in den Landkreis Fulda aus anderen Landkreisen einpendelnde Schüler besucht Schulen in der Stadt Fulda, Gersfeld, Hofbieber, Hünfeld und Künzell. Vereinzelt liegen die Ziele einiger Berufsschüler in Burghaun, Eiterfeld, Großenlüder, Hilders oder Neuhof.

Eine Übersicht über aus anderen Gemeinden einpendelnde Schüler je Schulstandort zeigt die folgende Grafik.

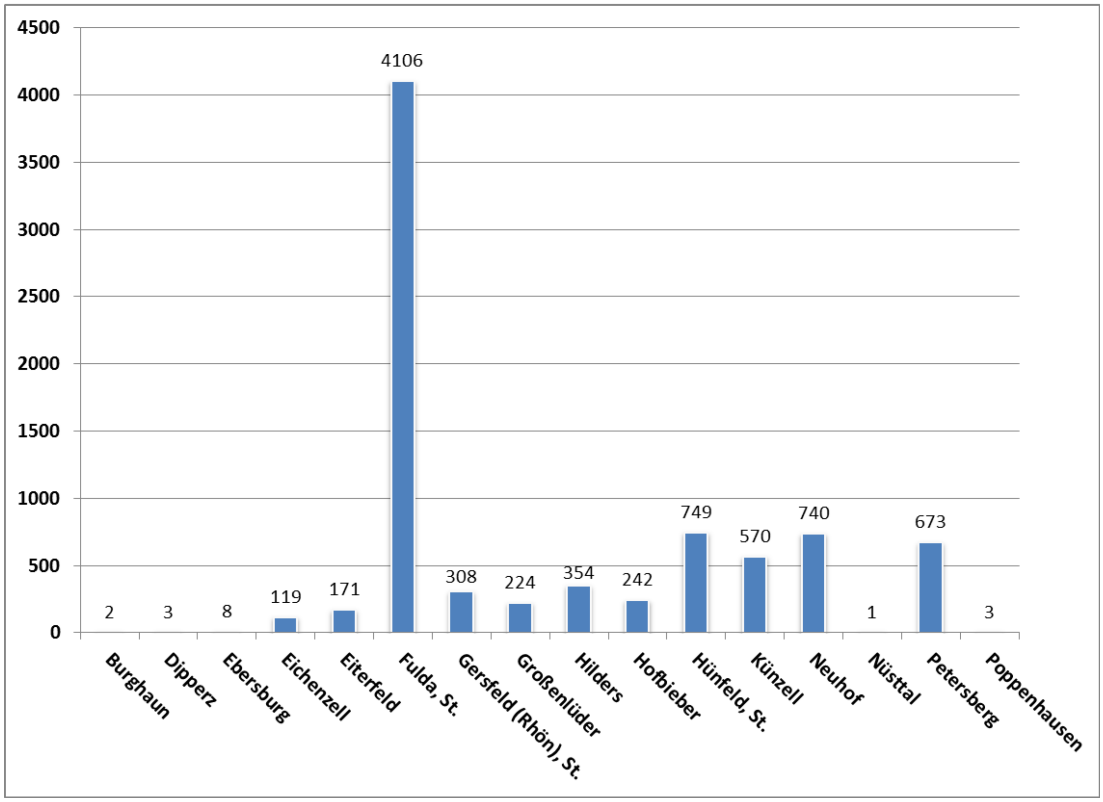

Abbildung II-12: Einpendelnde Schüler je Schulstandort

Quelle: eigene Darstellung nach *Hessischem Statistischem Landesamt, Stand Schuljahr 2015/2016.*

Neben Ausbildungsstätten in Fulda werden insbesondere Schulen der Städte und Gemeinden Hünfeld, Künzell, Neuhof und Petersberg besucht. Insgesamt pendeln in die vier Schulorte 2.732 Schüler von Städten und Gemeinden außerhalb des Schulortes ein. Nach Petersberg pendeln hierbei insbesondere Schüler aus Fulda und Künzell, nach Neuhof aus Eichenzell, Flieden und Kalbach, nach Künzell aus Fulda und anderen Landkreisen und nach Hünfeld aus Burghaun und Nüsttal.

Hilders und Gersfeld, wohin besonders Schüler aus Ehrenberg und Tann bzw. Ebersburg und Poppenhausen einpendeln, stellen den Schulstandort für je über 300 Schüler dar, während nach Großenlüder und Hofbieber über 200 Schüler pendeln. Diese kommen unter anderem aus Hosenfeld bzw. anderen Landkreisen. Eichenzell und Eiterfeld stellen insbesondere Schulorte für die insgesamt 290 Schüler aus Ebersburg bzw. Rasdorf dar.

Die einpendelnden Schüler, welche eine Schule in Burghaun, Dipperz, Ebersburg, Nüsttal und Poppenhausen besuchen, belaufen sich auf insgesamt 17. Nach Bad Salzschlirf, Ehrenberg, Flieden, Hosenfeld, Kalbach, Rasdorf und Tann pendeln keine Schüler von Städten und Gemeinden außerhalb des Schulortes ein.

5.3 Verkehrsnachfrage im MIV

Im Landkreis Fulda ist flächendeckend ein gut ausgebautes Straßennetz vorhanden. Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr weist nur vereinzelt Engpässe auf, wie z. B. Verkehrsstockungen in den Einfallstraßen nach Fulda während der Hauptverkehrszeiten. Eine Übersicht über die Verkehrsnachfrage findet sich in den Verkehrsmengenkarten in Anlage II-5.

5.4 Verkehrsnachfrage im straßengebundenen ÖPNV

Im Landkreis Fulda verkehren fünf Linienbündel, von denen ein Linienbündel eigenwirtschaftlich erbracht wird. Folgend wird die Nachfrage für die Linienbündel aufgezeigt, welche nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden. Die letzte abgeschlossene Verbunderhebung des RMV fand 2010 statt.

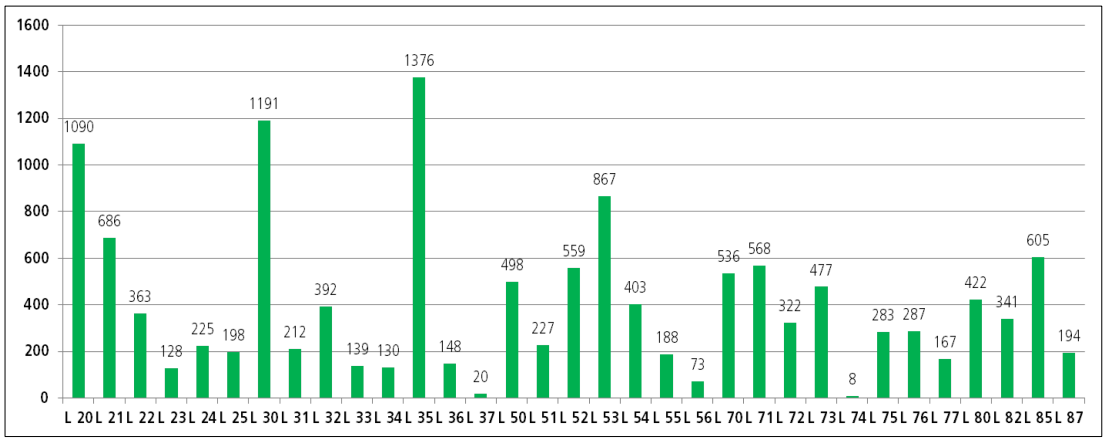

Abbildung II-13: Einsteiger nach Linie im Nov. 2015 an Schulwerktagen – ohne Linienbündel West)

Quelle: eigene Darstellung nach Erhebung der Verkehrsunternehmen für LNG Fulda

Abbildung II-13 zeigt die Ergebnisse einer Fahrgastzählung vom 11.11.2015 auf allen gemeinwirtschaftlichen Linienbündeln. Die Daten enthalten teilweise Doppelzählungen im Nachlauf des Schulsternverkehrs Fulda. Erkennbar ist die stark unterschiedliche Verteilung der Nachfrage auf die verschiedenen Linien.

Mit über 1000 Einsteigern zählen die Linien 20 (Fulda – Petersberg – Tann – Neuswarts und zurück), 30 (Fulda – Dipperz – Hilders – Wüstensachsen / Simmershausen – Tann und zurück) und 35 (Fulda – Künzell – Weyhers - Poppenhausen – Wasserkuppe und zurück) zu den nachfragestärksten Linien.

Die Linien 21, 52, 53, 70, 71 und 85 weisen zwischen über 500 bis knapp 900 Einsteiger auf. 21 der 33 Linien haben laut Erhebung zwischen 100 und 500 Einsteiger pro Tag.

Zu nachfrageschwachen Linien zählen die Rufbus-Linien 37 (Poppenhausen - Gersfeld und zurück), 56 (Struth – Flieden und zurück) und 74 (Marbach – Rückers – Dammersbach – Hünfeld und zurück).

Aus der Verbunderhebung 2010 geht hervor, dass rund 85 Prozent aller Fahrten im Schul- und Ausbildungsverkehr stattfinden.

Erste vorläufige Einsteigerzahlen nach Linie aus der in Auswertung befindlichen Verbunderhebung 2015 werden in Abbildung II-14 vorgestellt. Die Angaben vom Oktober 2016 weisen einen hohen Übereinstimmungsgrad mit der Einsteigerzählung des Verkehrsunternehmens auf.

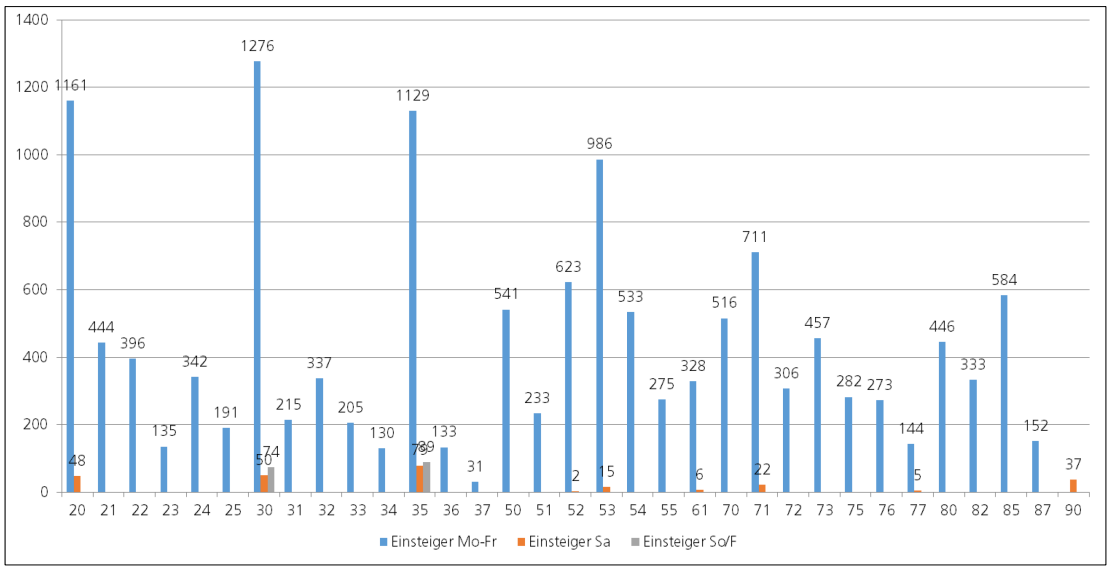

Abbildung II-14: Einsteiger nach Linie gemäß RMV-Verbunderhebung 2015 (vorläufige Daten)

Quelle: eigene Darstellung nach *Daten des RMV*

6 Leistungsdaten und Finanzierung

6.1 Nutzkilometerleistungen und Fahrzeugbedarf

Im Abrechnungsjahr 2015 (LB West: Schätzung nach Daten aus 2012) wurden über alle Linienverkehre Verkehrsleistungen von

Ca. 3,37 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm)

erbracht. Diese verteilten sich auf die einzelnen Linienbündel wie folgt:

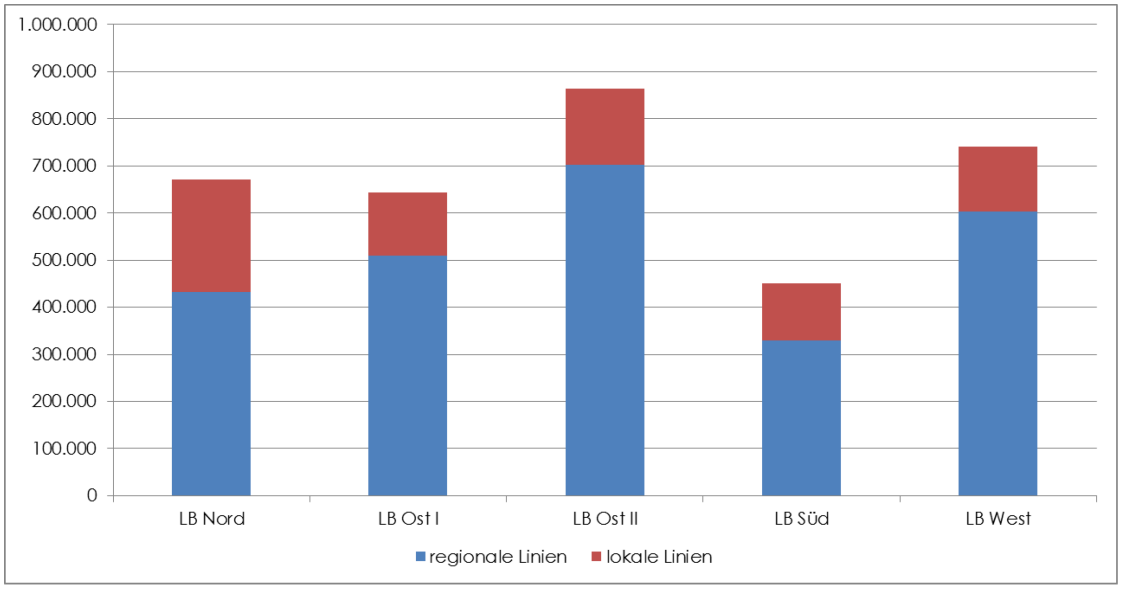

Abbildung II-15: Ca.-Nutzkilometerleistungen 2015 (2012) p.a. nach Linienbündel
Quelle: eigene Darstellung nach *Daten der LNG Fulda*

Der Fahrzeugbedarf in der Verkehrsspitze beläuft sich ohne Reserven auf ca. 73 Busse (zu den geltenden Anforderungen an die Fahrzeuge siehe Anlage II-6).

Der Bedarf ist geschätzt, tatsächlich können die Verkehrsunternehmen aufgrund (nicht bekannter) firmenspezifischer Rahmenbedingungen weitere Fahrzeuge benötigen und einsetzen. Ein geringerer Bedarf erscheint nicht realistisch.

Linienbündel	Fahrzeugspitzen-bedarf	davon Standardbusse	davon Gelenkbusse
Nord	21	9	12
Ost I (*)	11	8	3
Ost II (*)	14	8	6
Süd	14	7	7
West	13	nicht bekannt	nicht bekannt
(*) = gemischter Umlauf über beide Bündel, Zuordnung auf die Bündel geschätzt			

Tabelle II-13: Geschätzter Fahrzeugbedarf in der Verkehrsspitze (2017)
Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Daten der LNG Fulda

6.2 Aufwand und Erlöse

Der monetäre Aufwand zur Erbringung der Verkehrsleistungen betrug für die Linienbündel Nord, Ost I, Ost II und Süd gemäß vorläufiger Abrechnung 2016 – für das eigenwirtschaftliche Linienbündel West gemäß Berechnung im Kooperationsvertrag –

rund 8,321 Mio. EUR netto.

Aufgabenträger	Aufwand in EUR p.a. netto (gerundet)	Relativer Anteil in %
Linien des **RMV**	4.838.000	58,1
Linien der **LNG Fulda**	1.587.000	19,1
Eigenwirtschaftlich betriebenes **LB West**, **regional**e Verkehre	1.538.000	18,5
Eigenwirtschaftlich betriebenes **LB West**, **lokal**e Verkehre	358.000	4,3
Summen	8.321.000	100,00

Tabelle II-14: Geschätzter monetärer Aufwand zur Erbringung der Verkehrsleistungen 2016

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Daten der LNG Fulda

Hinsichtlich der Einnahmenzuscheidungen aus der Nutzerfinanzierung sind die nachfolgend genannten Werte als vorläufig zu betrachten und beruhen zum Teil auf Schätzungen.

Die Ergebnisse aus dem EAV, das auf den Erhebungen des RMV in 2015 fußt, liegen noch nicht vor, auch können die Zuscheidungen für den Betreiber des kommerziellen Linienbündels nicht verifiziert werden.

Unter Beachtung der v. g. Annahmen und Einschränkungen sowie unter Hinzurechnung mittelbar zurechnungsfähiger Zuwendungen betragen die Erlöse aus der Nutzfinanzierung 2015

Ca. 3,852 Mio. EUR netto.

Quelle	Zuscheidung in EUR p.a. netto (gerundet)	Relativer Anteil in %
Tarifanwendung	2.159.00	56,0
Zuwendungen (*)	936.000	24,3
Eigenwirtschaftlich betriebenes **LB West**	757.000	19,7
Summen	3.852.000	100,0
(*) = Zuwendung ländlicher Raum, Zusendung lokale Verkehre, Erstattung nach § 145 ff SGB IX		

Tabelle II-15: Geschätzte Erlöse für die Erbringung der Verkehrsleistungen 2015

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Daten der LNG Fulda

III Anforderungsprofil

Basierend auf den Ergebnissen der Analyse ÖPNV-relevanter Raumstrukturen und auf der Bewertung der Angebotsqualität des ÖPNV im Landkreis Fulda wurde das folgende Anforderungsprofil entwickelt. Es stellt die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landkreises im Bereich des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs dar.

1 Leitlinien

Der Landkreis Fulda als Aufgabenträger des lokalen öffentlichen Personennahverkehrs strebt eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet an.

Der öffentliche Verkehr soll in seiner Funktion zur Mobilitätssicherung für die Bevölkerung und zur Verbesserung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes grundsätzlich gestärkt und – unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit – weiter ausgebaut werden. Dazu sind die gegebenen Zuschussmöglichkeiten, insbesondere Bundes- und Landesmittel, auszuschöpfen.

Der Ausbau des ÖPNV soll als wichtiger Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik dazu beitragen,

- die räumliche Mobilität der Bevölkerung – auch angesichts der Herausforderungen durch die demographische Entwicklung – zu sichern,
- die Umweltbelastungen und den Flächenverbrauch durch den privaten Kfz-Verkehr möglichst zu reduzieren sowie
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Hierzu ist in Räumen, in denen die vorhandenen Verkehrspotenziale einen entsprechenden Ressourceneinsatz rechtfertigen, eine Stärkung des ÖPNV-Anteils an der Gesamtverkehrsmenge anzustreben. Als Ziel wird eine Erhöhung der Nutzung des ÖPNV bei den nicht ausbildungsbezogenen Verkehren („Jedermann-Verkehr") mindestens in dem Maße angestrebt, dass

- die rückläufigen Anteile im Schülerverkehr insgesamt nicht zu Fahrgastverlusten führen und zugleich
- die vorhandenen Kapazitäten gleichmäßiger ausgelastet werden.

Die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Fulda orientiert sich an den Vorgaben der Raumordnung und der Regionalplanung, deren Zielsetzungen auch mithilfe des vorliegenden Nahverkehrsplans eine Unterstützung erfahren sollen. Die im letzten NVP dargelegte Zielbeschreibung, das ÖPNV-Netz auf zentrale Orte auszurichten, hat sich bewährt und wird fortgeführt. Mit attraktiven Verbindungen und einer guten Erreichbarkeit sollen die Funktionen der zentralen Orte und die Nahversorgung gestärkt werden.

Für die Bevölkerung in den dünner besiedelten Kreisteilen ist mit dem ÖPNV eine akzeptable Mobilitätsalternative zum MIV sicherzustellen.

Hierzu wurde im Fahrplanjahr 2012 erstmals ein sog. Rufbusangebot eingeführt, das in Regionen mit schwacher Verkehrsnachfrage die Mobilität der Bevölkerung bei vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand garantieren soll. Die Rufangebote haben sich bewährt und sind weiter auszudehnen.

Darüber hinaus sind die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen. Die Nahverkehrsgesellschaft hat bereits vor der landesweit einheitlichen Festlegung der Vorgaben zur barrierefreien Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel die barrierefreie Anpassung der Haltestelleninfrastruktur (ortsfeste Anlagen) umgesetzt. Die Realisierung erfolgte in enger Abstimmung mit den Behindertenverbänden.

Der ÖPNV soll zu einer hohen Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit bei gleichzeitig hoher Effizienz und Wirtschaftlichkeit entwickelt werden. Voraussetzung hierzu ist eine konsequent marktgerechte Gestaltung der Bedienungsangebote.

Die zukünftigen Angebote sind übersichtlich und sowohl für die heutigen als auch die potenziellen Nutzer leicht begreifbar zu gestalten. Die Herstellung einer spürbar höheren Systemtransparenz ist unabdingbare Voraussetzung für eine zeitgemäße Vermarktung des Gesamtangebots im öffentlichen Verkehrssystem.

2 Mindestanforderungen für die Verkehrsbedienung

2.1 Verbindungen zwischen zentralen Orten

Der im Landkreis Fulda geltende Regionalplan für Nordhessen setzt bei den Grundzügen eines Nahverkehrsnetzes hinsichtlich anzubietender Relationen auf dem hierarchischen System der zentralen Orte auf (*Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 134):

> „*Das Nahverkehrsnetz und der Einsatz von Nahverkehrsmitteln sollen so gestaltet werden, dass sie die Erreichbarkeit der zentralen Orte verschiedener Stufen aus ihrem jeweiligen Einzugsbereich auch hinsichtlich Zeitaufwand und Bedienungshäufigkeit sicherstellen und dabei auch Verbindungen zwischen den zentralen Orten gleicher Stufe schaffen. Dabei sollen Grundzentren innerhalb ihrer Verflechtungsbereiche in einer halben Stunde, Mittelzentren innerhalb einer Stunde erreichbar sein. Der Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der Oberzentren soll eine Stunde nicht wesentlich überschreiten.*“

Die Vorgaben aus dem Regionalplan für Nordhessen werden für das Anforderungsprofil dahingehend aufgegriffen, dass Mindestbedienungsstandards zwischen den zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen innerhalb deren Grund-, Mittel- und Oberbereiche als erforderliche Bedienung aus Sicht der zentralörtlichen Gliederung festgelegt werden. Dadurch soll – unabhängig von der Lage physischer Verkehrswege, von konkreten Verkehrsmitteln (Zug, Bus, Rufbus), deren Linienführungen und -bezeichnungen – den Nutzern eine Bewegung im Raum zu den verschiedenen Wegezwecken des Jedermann-Verkehrs ermöglicht werden, wobei der Fokus auf die Verbindung zu dem jeweils höherrangigen zentralen Ort gelegt ist.

Auf eine gesonderte Vorgabe von Mindestanforderungen für Verbindungen zwischen Orten, bei denen eine Hierarchiestufe übersprungen wird – z. B. von einem nichtzentralen Stadt- bzw. Ortsteil zu einem Mittelzentrum oder von einem Grundzentrum zu einem Oberzentrum – wird in diesem Verbindungsmodell verzichtet. Entweder bestehen Anschlussverbindungen zu den nächst höheren zentralen Orten, die die Mindestbedienungsstandards des Vorlaufes nicht unterschreiten, oder Bahn- und Buslinien sind de facto durchgebunden. Insofern sind alle Verbindungen zu den zentralen Orten aller höheren Stufen implizit im Mindestbedienungsmodell enthalten.

Darüber hinausreichende Bedienungen, z. B. mit höherer Fahrtenfolge oder anderweitig angebotenen Verbindungen, bleiben von den Mindestbedienungsstandards dieses hierarchisch aufgebauten Verbindungsmodells unberührt. Sofern eine hohe Fahrgastnachfrage auf bereits existierenden ÖPNV-Verbindungen zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Stufe besteht, ist dadurch ein Fahrtenangebot, das über die Mindestvorgaben hinausreicht, jederzeit gerechtfertigt. Dies ist oftmals dann der Fall, wenn sich Ausbildungs- und Jedermann-Verkehr entlang von Entwicklungsachsen mit leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen und öffentlichen Verkehrsangeboten überlagern. Dies gilt analog für Verbindungen zwischen zentralen Orten derselben Hie-

rarchiestufe, also zwischen benachbarten Grund-, Mittel- oder Oberzentren, für die Bus- und Bahnverbindungen bestehen, für die aber im Anforderungsprofil keine Mindestkriterien vorgesehen sind (z. B. zwischen den Grundzentren Ehrenberg und Hilders).

2.2 Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen

Das dem Mindestbedienkonzept zugrundeliegende schematische Verbindungsmodell basiert auf der Zuordnung der Siedlungsbereiche als zentrale Orte unterschiedlicher Hierarchiestufen, also als Stadt- bzw. Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen (NZ), als Grundzentren (GZ), Mittelzentren (MZ) oder Oberzentren (OZ). Jeder dieser Orte ist gemäß des Regionalplanes für Nordhessen einem Grund-, Mittel- und Oberbereich zugeordnet (vgl. Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 26 ff.).

Für eine Mindestbedienung – unabhängig ob mit Zug, Bus oder Rufbus – genießen im vorliegenden Anforderungsprofil Verbindungen innerhalb der jeweils zugeordneten zentralörtlichen Bereiche maßgebende Priorität und zwar

- vom Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktionen (NZ) zum zugehörigen Grund- bzw. Gemeindezentrum (Stadt-/Ortsteil mit grundzentralen Funktionen; GZ),
- vom Grundzentrum (GZ) zum zugehörigen Mittelzentrum (MZ),
- vom Mittelzentrum (MZ) zum zugehörigen Oberzentrum (OZ).

In diesem Anforderungsprofil sind innergemeindliche Verbindungen explizit mit aufgenommen. Ortschaften mit zusammenhängender Bebauung sind erst dann an das ÖPNV-System für den Jedermann-Verkehr anzubinden, wenn diese mehr als 200 Einwohner haben (vgl. *VDV* 2001, S. 12; *FGSV* 2010, S. 15). Liegen solch „kleine“ Orte entlang des Verlaufes einer Linie des straßengebundenen ÖPNV (Bus, Rufbus), können diese an das ÖPNV-Netz angebunden werden.

Von den 188 Stadt- und Ortsteilen im Landkreis Fulda (ohne Stadt Fulda) haben etwa 49 weniger als 200 Einwohner. Dort leben summiert knapp 6.000 Einwohner (Datenbasis: ekom21 – Gebietsrechenzentrum Gießen 2015), die nur ca. 4 % der Gesamteinwohner des Landkreises entsprechen. Im Umkehrschluss sind 96 % aller Einwohner gemäß dem Anforderungsprofil an ein regelmäßig verkehrendes ÖPNV-Angebot für den Jedermann-Verkehr anzubinden. Die ausdrückliche Einbeziehung der Einwohner der Stadt- und Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen (NZ) über 200 Einwohnern in das Verbindungsmodell gewinnt dadurch an Gewicht, weil dort mit 61.600 Einwohnern ca. 57 % der Wohnbevölkerung eine im Nahverkehrsplan verankerte ÖPNV-Anbindung erhalten.

Bezüglich der Anforderungen zu Verbindungen zwischen einem Kernort und dem zugeordneten Mittelzentrum Hünfeld bzw. dem Oberzentrum Fulda, also zwischen den Orten der Stufen NZ und MZ/OZ, wird zwischen einwohnerstärkeren und einwohnerschwächeren Kommunen unterschieden. Die Grenze wird bei 3.000 Einwohnern festgelegt. Im Landkreis Fulda haben die Gemein-

den Ehrenberg, Nüsttal, Poppenhausen und Rasdorf weniger als 3.000 Einwohner.

Sofern es eine von diesem System abweichende ÖPNV-Verbindung bereits gibt oder anderweitig sinnvoll ist, z. B. aufgrund gegebener Verkehrsinfrastrukturen, der topographischen Lage einzelner Orte oder der verkehrserzeugenden Wirkung von Arbeitsplatzschwerpunkten und Versorgungsmöglichkeiten in anderen zentralen Orten, können Verbindungen auch dann den Mindestanforderungen genügen, wenn

- zu einem höherrangigen zentralen Ort der übernächsten Hierarchiestufe innerhalb des zugeordneten zentralörtlichen Bereichs oder
- zu einem höherrangigen zentralen Ort nächster oder übernächster Stufe in einem benachbarten zentralörtlichen Bereich

ausgewichen werden kann und die Verbindungen dorthin die Mindestanforderungen besser erfüllen.

An die Verbindungen zwischen zentralen Orten gleicher Hierarchiestufen werden im vorliegenden Verbindungsmodell ausdrücklich keine gesonderten Anforderungen gestellt, weil diese sich zumeist aufgrund des vorhandenen ÖPNV-Netzes ergeben.

Die Grundzentren Petersberg und Künzell zählen gemäß Regionalplan zum oberzentralen Siedlungsbereich Fulda „… zur Stärkung und Entwicklung der oberzentralen Funktionen …“ (*Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 23). Die Mindestbedienstandards innerhalb der grundzentralen Bereiche sowie zwischen diesen und der Stadt Fulda in der sog. Stadtregion werden daher gesondert definiert.

2.3 Abhängigkeit der Mindestbedienstandards von der Raumstruktur

2.3.1 Erschließungsqualität

- Die punktbezogene Erschließung des Raumes mit Zugangsstellen ist Grundlage für die darüber abzuwickelnden Verbindungen (vgl. Kap. III 2.3.2). Die Erschließungsqualität setzt sich zusammen aus

- Erschließungswirkung auf Basis festgelegter Haltestelleneinzugsbereiche,
- Erschließungsgrad: erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraumes.

Ein Haltestelleneinzugsbereich (Erschließungswirkung) wird aus Gründen der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit als Luftlinienradius um eine Bahnstation oder Haltestelle gezogen, die eine regelmäßige Bedienung für den Jedermann-Verkehr aufweist (dadurch keine Berücksichtigung von Haltestellen, die nur im schulbezogenen Linienverkehr bedient werden). Je nach topographischen Voraussetzungen und in Abhängigkeit der Wege- und Straßenführungen erhöht sich die tatsächliche Entfernung zur Haltestelle im Schnitt um den (Umweg-) Faktor von 1,2 (vgl. *FGSV* 2010, S. 8).

Der definierte Mindeststandard „Erschließungsgrad“ gibt an, wie hoch der Anteil an der gesamten Bevölkerung eines Ortes mindestens sein soll, der innerhalb eines definierten Luftlinienradius um eine Zugangsstelle zum ÖPNV-System wohnen muss, damit ein in sich baulich abgegrenztes Siedlungsgebiet als „räumlich erschlossen“ gilt (vgl. Tabelle III-1).

Zentralitätsstufe des Stadt- bzw. Ortsteils	Mindester-schließungs-grad	Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung	
		SPNV (RE, RB)	straßengeb. ÖPNV (Bus, Rufbus)
OZ mit GZ Petersberg und Künzell	70 %	1.000 m	300 m
MZ	70 %	1.000 m	500 m
GZ ohne GZ Petersberg und Künzell, NZ > 200 Einw.	70 %	1.250 m	800 m

Tabelle III-1: Mindestanforderungen an Erschließungsqualitäten im ÖPNV

Quelle: eigener Entwurf; in Anlehnung an *VDV* 2001, S. 10 ff.; *FGSV* 2010, S. 8

Der Mindesterschließungsgrad in allen Orten über 200 Einwohner wird unabhängig ihrer Zentralitätsstufe auf 70 % gesetzt - der Erschließungsradius auf 800 m festgelegt. In der als Mittelzentrum eingestuften Kernstadt Hünfeld wird der Erschließungsradius um regelmäßig angefahrene Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV auf 500 m, in den Kernbereichen des Oberzentrums Fulda und den Gemeinden Petersberg und Künzell auf 300 m reduziert.

Der SPNV (RE, RB) erreicht mit seinen Zugangsstellen erfahrungsgemäß eine höhere Anziehungs- und Bündelungswirkung als der straßengebundene ÖPNV. Die Erschließungsradien um die Bahnstationen liegen daher bei 1.000 m in den ober- und mittelzentralen Stadtteilen, in allen übrigen Orten bei 1.250 m.

Die Erschließungsqualität im ÖPNV entfaltet Rückkopplungen zur Bauleitplanung, auf die der Regionalplan für Nordhessen verweist (*Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 134):

> *„Größere Baugebiete sollen grundsätzlich im Einzugsbereich regionaler und lokaler Achsen des Nahverkehrs ausgewiesen werden. Diese sind in den jeweiligen Nahverkehrsplänen der Nahverkehrsträger dargestellt.“*

2.3.2 Verbindungsqualität

Die Definition von Mindestanforderungen an die Verbindungsqualität setzt zunächst eine punktuelle Erschließung des Raumes voraus (vgl. Kap. III 2.3.1), unabhängig von einzelnen Verkehrsmitteln des ÖPNV-Systems (Zug, Bus, Rufbus).

Tabelle III-2 enthält eine Übersicht über die Mindestbedienzeiträume und Taktfolgen bzw. Fahrtenhäufigkeiten nach dem in Kapitel III 2.2 vorgestellten Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen. Es wird hierbei nach Wochentagsgruppen differenziert (Mo-Fr, Sa, So/F).

Aus bereits genannten Gründen wird die Verbindungsqualität für die Gemeinden Petersberg und Künzell („Stadtregion“ – innergemeindliches Angebot und Fahrten in das Oberzentrum Fulda) getrennt von den übrigen Fahrtrelationen („weiteres Kreisgebiet“) definiert.

Für die grundzentralen Bereiche von Petersberg und Künzell erfolgt täglich eine Bedienung analog zum Bedienungsstandard des Stadtverkehrs Fulda (30‘- / 60‘- Takt).

Für alle Stadt- und Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen (NZ) über 200 Einwohnern besteht montags-freitags zum bzw. vom zugehörigen Grundzentrum (GZ) – alternativ auch benachbarten Grundzentrum – ein Grundversorgungsangebot von vier Fahrten je Richtung. Durch Direkt- oder Umsteigeverbindungen ist jeweils auch das zugehörige Mittelzentrum (Hünfeld – für die Gemeinden Burghaun, Eiterfeld, Nüsttal und Rasdorf) bzw. Oberzentrum (Fulda – für alle weiteren Städte und Gemeinden) erreichbar.

Die Fahrten werden über den Betriebstag hinweg im jeweiligen Zeitfenster nachfrageorientiert gelegt und dienen vornehmlich dem Pendler- und Versorgungsverkehr – und bilden darüber hinaus das Grundangebot für den Ausbildungsverkehr ab.

Für die Relation Grundzentrum (GZ) <> Mittelzentrum (MZ) bzw. Oberzentrum (OZ) wird mindestens eine Anbindung im 120-Minuten Takt (0,5 Abfahrten pro Stunde) vorgesehen. Je nach Gemeindegröße und Verkehrszeit wird das Angebot auf einen 60-Minuten-Takt (resp. 1 Abfahrt pro Stunde) oder 30-Minuten Takt (resp. 2 Abfahrten pro Stunde) verdichtet.

An Samstagen wird ein Mindestfahrtenangebot für die Relation Grundzentrum von Gemeinden über 3.000 Einwohner (GZ > 3.000) <> Mittelzentrum (MZ) bzw. Oberzentrum (OZ) von 3 Fahrten im Zeitraum 8.00-16.00 Uhr definiert.

Relation	Montag-Freitag		Samstag	Sonntag/ Feiertag
	Hin	Rück		
Stadtregion (Petersberg und Künzell)				
NZ <-> GZ	06.00-16.00: 4 Fahrten	09.00-19.00: 4 Fahrten	-	-
	Vorbehaltlich ausstehender Abstimmung mit dem AT Stadt Fulda			
GZ <-> OZ	05.00-06.00: 60‘ 06.00-19.00: 30‘ 19.00-22.00: 60‘	05.00-06.00: 60‘ 06.00-19.00: 30‘ 19.00-22.00: 60‘	07.00-09.00: 60‘ 09.00-15.00: 30‘ 15.00-22.00: 60‘	10.00-22.00: 60‘
Weiteres Kreisgebiet				
NZ <-> GZ	06.00-16.00: 4 Fahrten	09.00-19.00: 4 Fahrten	-	-
GZ<3.000 <-> MZ/OZ	06.00-18.00 120‘	08.00-19.00: 120‘	-	-
GZ>3.000 <-> MZ/OZ	05.00-18.00: 60‘	08.00-20.00: 60‘	08.00-16.00: 3 Fahrten	-
MZ <-> OZ	05.00-07.00: 30‘ 07.00-22.00: 60‘	06.00-07.00: 30‘ 07.00-23.00: 60‘	06.00-23.00: 60‘	06.00-23.00: 60‘

Erläuterungen:

NZ:	*Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion) Es werden nur NZ > 200 Einwohner betrachtet.*
GZ <3.000	*Grundzentrum (Kernstadt/Kernort/Stadt-/Ortsteil mit grundzentraler Funktion) in einer Gemeinde mit insgesamt weniger als 3.000 Einw.*
GZ>3.000	*Grundzentrum (Kernstadt/Kernort/Stadt-/Ortsteil mit grundzentraler Funktion) in einer Gemeinde mit insgesamt mehr als 3.000 Einw.*
MZ	Mittelzentrum (Kernstadtbereich mit mittelzentraler Funktion)
OZ	Oberzentrum (Innenstadtbereich mit oberzentraler Funktion)

Tabelle III-2: Zeitlagen des Mindestfahrtenangebots und Angebotsdichte

Quelle: eigene Darstellung

Durch Überlagerung im Fahrtenangebot mehrerer Linien oder aufgrund einer Linienverdichtung wird für die folgenden grundzentralen Bereiche eine Verdoppelung des Grundbedienungsangebots in das Oberzentrum Fulda vorgesehen:

Montag bis Freitag

- Hofbieber und Dipperz:
  08.00-18.00 Uhr 2 Fahrten je Stunde und Richtung (ca. alle 30 min)
- Künzell und Petersberg:
  06.00-19.00 Uhr 4 Fahrten je Stunde und Richtung (ca. alle 15 min)

Samstag

- Hofbieber und Dipperz:
  08.00-16.00 Uhr 1 Fahrt je Stunde und Richtung (ca. alle 60 min)

Grundsätzlich gilt im Zusammenhang mit den Mindestvorgaben gemäß Tabelle III-2, dass

- zeitparallele Fahrten je Richtung (Verstärkerfahrten im Ausbildungsverkehr) zur Bestimmung der Grundversorgung als eine Fahrt gezählt werden,
- eine Einbindung von Orten und Ortsteile unter 200 Einwohnern in das Liniennetz dann erfolgt, wenn sie im Verlauf bestehender oder künftiger Linien gegeben ist, ferner unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit oder bei Sicherstellung einer (kommunalen) Finanzierung,
- weitere Fahrten an Werktagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen dann stattfinden können, wenn eine verkehrliche Nachfrage gegeben oder zu erwarten ist sowie Kriterien der Wirtschaftlichkeit erfüllt sind. Neben einer Angebotsverdichtung im Jedermannverkehr können dabei auch Relationen zur Befriedigung einer Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr Berücksichtigung finden.

2.4 ÖPNV-Versorgung im Ausbildungsverkehr

Zwischen dem Jedermann-Verkehr und dem Ausbildungsverkehr gibt es hinsichtlich der Anforderungen an das ÖPNV-System erhebliche Schnittmengen. Dennoch erfordern Teile des schulbedingten Linienverkehrs davon abweichende Vorgaben. Diese ergeben sich insbesondere dann, wenn das für den Jedermann-Verkehr konzipierte Regelangebot aufgrund von Siedlungsstrukturen, Schulstandorten, Linienführungen oder Zeitlagen für die spezifischen Belange des Schülerverkehrs nicht oder nur bedingt geeignet ist.

Daher werden die Mindeststandards um besondere Anforderungen an das Angebot für den schulbezogenen Linienverkehr ergänzt. Für die Ausgestaltung und die Abwicklung des eigens in den ÖPNV integrierten Verkehrs zu und von den allgemein bildenden und beruflichen Schulen gelten für den Landkreis Fulda:

- Die grundsätzliche Verkehrssicherheit eines jeden Schülers auf dem gesamten Schulweg genießt oberste und uneingeschränkte Priorität.

- Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG).
- Die Schülerbeförderung erfolgt laut § 161 Abs. 4 Satz 2 HSchG vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Bei fehlendem oder dafür unzureichendem Regelangebot werden Fahrten im öffentlichen Linienverkehr durchgeführt.
- Bei sehr geringem Bündelungspotenzial kommen flexible Angebotsformen auch im ausbildungsrelevanten Angebot zum Einsatz.
- Ein eigens für den Ausbildungsverkehr bereitgestelltes Fahrtenangebot des öffentlichen Linienverkehrs wird auf die Schulanfangs- und -schlusszeiten abgestimmt.
- Wartezeiten der Schüler vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende richten sich im Kontext einer wirtschaftlichen Fahr- und Umlaufplanung an einer möglichst hohen Akzeptanz bei den Schülern aus.
- Im Grundschulbereich werden Umsteigeverbindungen weitgehend vermieden. In wenigen Ausnahmefällen – Mitnutzung von flexiblen Angebotsformen – ist eine Betreuung vorgesehen.
- Umsteigebeziehungen zwischen Linien werden zeitlich und hinsichtlich der Verkehrssicherheit an den Umsteigepunkten optimiert.
- Die Gesamtreisezeiten zwischen den Wohnorten und den Schulstandorten sind ihrer Länge nach und der Altersgruppe entsprechend zumutbar bemessen.
- Rationalisierungsmaßnahmen im schulbezogenen Verkehr mit dem Ziel einer gleichmäßigeren Auslastung des Fahrzeugparks und dadurch eines gleichmäßigeren Einsatzes des Fahrpersonals werden im Interesse einer sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel angestrebt.

Aufbauend auf diesen Grundsätzen gelten für den schulbedingten Linienverkehr die nachfolgenden Mindestvorgaben, sofern eine Schulbedingung nicht mit dem freigestellten Schülerverkehr nach §43 PBefG besteht:

- Verknüpfung aller Ortsteile über 200 Einwohner mit den gemäß Schulentwicklungsplan zugeordneten, öffentlichen Schulen.
- Verknüpfung von Wohnplätzen mit mindestens fünf Schülern zu den gemäß Schulentwicklungsplan zugeordneten öffentlichen Schulen, soweit wirtschaftlich vertretbar.
- Verbindung der Wohnorte mit den gemäß Schulentwicklungsplan zugeordneten Schulen – mindestens zwei Anfahrten zur Schule, mindestens zwei Abfahrten zurück –, soweit die Stundenplangestaltung entsprechende Schulbeginn- und -schlusszeiten vorsieht und eine relationsbezogene Nachfrage besteht.
- Verbindung von Ortsteilen zu weiteren Schulen, sofern eine nennenswerte, durch die LNG Fulda zu bewertende Nachfrage besteht und Kriterien der Wirtschaftlichkeit erfüllt sind.

- Maximale Wartezeit bei der Bedienung von Schulen vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende: 30 Minuten für Grund- und Förderschulen, 45 Minuten für sonstige Schulen. Fußwege von/zur nächstgelegenen Haltestelle und Umsteigezeiten werden zu dieser Wartezeit nicht hinzugezählt.

3 Fahrplan und Liniennetz

3.1 Linien und Anschlüsse

Liniennetz und Anschlüsse

Das Liniennetz wird ohne grundsätzliche Veränderungen gegenüber der Netzstruktur des Jahresfahrplans 2016 fortgeführt.

Das Bestandsliniennetz 2016 ist Grundlage der Maßnahmenkonzeption. Es ist nur dort weiterzuentwickeln, wo Nachfrageveränderungen unter Abwägung aller wirtschaftlichen und verkehrlichen Aspekte eine Anpassung sinnfällig erscheinen lassen. Die Linien sind sowohl auf die höherrangig zentralen Orte als auch – soweit vorhanden – auf die Netzknoten (Bus-Bus, Bus-Schiene) auszurichten. Anschlüsse und Verknüpfungen müssen an den nachfolgend aufgeführten Netzknoten gewährleistet sein, wobei die Listungen mit absteigender Priorität zu verstehen sind.

Fulda

- ZOB am Bahnhof: zwischen Linien der LNG Fulda (Sternverkehr) und zu übrigen Buslinien;
- Bahnhof: zwischen Linien der LNG Fulda und regionalen Zügen von/nach Frankfurt (Main);
- Bahnhof: zwischen Linien der LNG Fulda und Fernzüge von/nach Frankfurt (Main);
- Bahnhof: zwischen Linien der LNG Fulda und Fernzüge und regionalen Zügen von/nach Bad Hersfeld bzw. Kassel;
- Bahnhof: zwischen Linien der LNG Fulda und regionalen Zügen von/nach Lauterbach und Gersfeld.

Hünfeld

- ZOB am Bahnhof: zwischen Linien der LNG Fulda;
- Bahnhof: zwischen Linien der LNG Fulda und regionalen Zügen von/nach Fulda sowie in Verlängerung von/nach Frankfurt (Main);
- Bahnhof: zwischen Linien der LNG Fulda und regionalen Zügen von/nach Bad Hersfeld und Kassel.

Neuhof und Flieden

- Haltestelle Bahnhof: Zwischen Linien der LNG Fulda;
- Bahnhof: Zwischen Linien der LNG Fulda und regionalen Zügen von/nach Fulda;
- Bahnhof: Zwischen Linien der LNG Fulda und regionalen Zügen von/nach Frankfurt.

Bad Salzschlirf, Gersfeld, Großenlüder und Ebersburg-Schmalnau

- Bahnhöfe: Regionale Züge von/nach Fulda.
- Gersfeld: zwischen Linien der LNG Fulda und regionalen Verkehren des Landes Bayern.

übrige Verknüpfungspunkte

- zentrale Bushaltestellen in Eiterfeld, Rasdorf, Marbach, Hofbieber, Tann, Dipperz, Hilders: zwischen Linien der LNG Fulda und zu übrigen Buslinien.

3.2 Fahrplan und Andienungsfrequenz

Angebot

Es erfolgt eine Mindestandienung aller Ortsteile über 200 Einwohner gemäß ÖPNV-Grundversorgung. Der Mindestbedienzeitraum ist ganzjährig montags bis freitags an Werktagen innerhalb des sich aus dem Bedienungsschema zur ÖPNV-Grundversorgung ergebenden Zeitrahmens aufrechtzuerhalten.

Zwischen Kernorten der Grundzentren und dem zugehörigen, höherrangig zentralen Ort wird durch Verdichtung des Angebots der Linien und Überlagerung von Linien montags bis freitags an Werktagen während der Betriebszeiten ein gleichförmig rhythmisiertes Angebot zum / vom übergeordneten zentralen Ort vorgehalten:

- Je 1 Hin- und Rückfahrt innerhalb 30 min: Dipperz, Hofbieber;
- Je 1 Hin- und Rückfahrt innerhalb 60 min: Bad Salzschlirf, Burghaun, Ebersburg, Eichenzell, Eiterfeld, Flieden, Gersfeld, Großenlüder, Hilders, Hosenfeld, Kalbach, Neuhof, Tann;
- Je 1 Hin- und Rückfahrt innerhalb 120 min: Ehrenberg, Nüsttal, Poppenhausen, Rasdorf.

Übergangszeiten an Netzknoten

Die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Pendlerbusse an Netzknoten zum SPNV sind auf die entsprechenden Zugverbindungen auszurichten. Für Übergänge zwischen den Linien der LNG Fulda an den vorgesehenen Netzknoten gilt eine reguläre Umsteigezeit von maximal 15 Minuten. Für Übergänge zum bzw. vom regionalen Zugverkehr nach/aus Frankfurt (Main) bzw. bei den übrigen Knoten nach/aus Fulda gilt eine reguläre Umsteigezeit von höchstens 30 Minuten.

Für alle Linienabschnitte ist unter Berücksichtigung der Belange des schulbezogenen Linienverkehrs und der Anschlusssicherung an den Netzknoten ein Taktverkehr anzustreben. Bei Fahrzeitabweichungen vom Regelkurs aufgrund unterschiedlicher Linienlaufwege ist eine vertaktete Abfahrts- bzw. Ankunftszeit am höherrangig zentralen Ort bzw. am höherrangigen Netzknoten vorzusehen. Eine Abweichung von der Taktminute um 30 Minuten ist zulässig, sofern es die verkehrliche Nachfrage erfordert.

Freizeit- und Tourismusverkehr

Beim Freizeit- und Tourismusverkehr an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gelten folgende Regelungen:

- Je 4 Hin- und Rückfahrten als Radtouristiklinie mit der Möglichkeit der Fahrradmitnahme entlang des Milseburgradweges (Gersfeld – Wasserkuppe – Wüstensachsen – Hilders – Milseburg – Hofbieber – Fulda) an Samstagen sowie in der Zeit vom 01.05. bis 03.10. an Sonn- und Feiertagen.
- Je 4 Hin- und Rückfahrten zur Wasserkuppe (Wasserkuppe – Poppenhausen – Weyhers – Künzell – Fulda).
- Je 4 Hin- und Rückfahrten ins Ulstertal (Tann – Hilders – Dipperz – Petersberg – Fulda)

Ergänzende alternative Verkehre

Die bereits eingeführten Rufbusangebote werden ausgedehnt. Neben der hauptsächlich bestehenden Angebotsform der

- (Rück-) Verlängerung von Fahrten

sind je nach Bedarf und Wirtschaftlichkeit auch der

- Linienbandbetrieb (bedarfsweise Abweichung vom regulären Linienweg)

und alternativ der

- Korridorbetrieb (bedarfsweise Bedienung aller Halte innerhalb eines definierten Gebiets ohne festen Linienweg)

vorgesehen. Betriebszeiten, Taktdichten und Fahrzeitlagen dieser Angebote richten sich nach den Anschlussverkehrsmitteln.

4 Fahrzeuge

Die im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge haben verschiedene Mindestanforderungen an Fahrgastkomfort, Fahrgast- und Verkehrssicherheit, Technik und Umweltschutz zu erfüllen, die im Einzelnen aus der nachfolgenden Tabelle III-3 hervorgehen.

Bei den Abgasnormen der Dieselmotoren gelten die zum Zeitpunkt der Erstzulassung aktuellen EU-weiten Bestimmungen, wobei höherwertige, von der Fahrzeugindustrie angebotene Standards ebenso zur Anwendung kommen können. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, z. B. durch Stromspeicher, Gas, Wasserstoff oder mit Hybridantrieben senken den Verbrauch an erdölbasierten Kraftstoffen und tragen zu einer Reduktion des CO_2-Ausstoßes im Verkehrssektor bei. Die Verwendung erprobter alternativer Antriebe in den ÖPNV-Fahrzeugen ist grundsätzlich möglich, sofern durch den Betreiber garantiert wird, dass dadurch keine Einbußen bei der Qualität der Verkehrsdienstleistungserbringung erfolgen. Eine Unterstützung von Test- und Probeeinsätzen und ggf. damit verbundener Beteiligung an ihrer Finanzierung erfolgt nicht durch die LNG Fulda.

Unabhängig der im Anforderungsprofil des vorliegenden Nahverkehrsplans aufgestellten Mindestanforderungen sind die gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Der LNG Fulda steht es im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs frei, Fahrzeuge zu fordern, die höherwertige Ausstattungen aufweisen oder höhere Umweltstandards erfüllen. Diese Aussage gilt analog für die Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit höherwertiger Ausstattung oder mit höheren Umweltstandards einsetzen können.

Bildung von Fahrzeugkategorien

Die einsetzbaren Fahrzeuge unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Fahrgastkapazitäten. Es erfolgt keine Einteilung verschiedener Fahrzeugkategorien hinsichtlich unterschiedlicher Qualitätsstandards von Fahrzeugen mit gleicher Fahrgastkapazität. Zum Einsatz kommen können Kleinbusse, Standardbusse oder Gelenkbusse.

Das je Linie bzw. je Fahrt in Frage kommende Fahrzeug wird im Angebotskonzept angegeben Die geforderten Fahrzeugzusatzausstattungen wie Klimaanlage, Kneeling oder bei Bedarf LSA-Beeinflussung sind im laufenden Betrieb ihren jeweiligen Bestimmungen nach zu nutzen.

Barrierefreie Nutzung

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist beim Fahrzeugeinsatz besonders Rechnung zu tragen. Durch EU-Richtlinie 2001/85/EG und StVZO ist für Stadtbusse bereits verpflichtend, mobilitätseingeschränkten Personen – in erster Linie Personen mit Gehbehinderungen und Rollstuhlfahrern – eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen. In Hinblick auf die bis 01. Januar 2022 umzusetzende vollständige Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG) ist eine barrierefreie Nutzung mit allen eingesetzten Fahrzeugen sicherzustellen.

Fahrzeugtyp		Klein-bus	Solo-bus	Ge-lenk-bus
Fahrzeugabmessungen und Bauform				
Länge	in mm	max. 8.900	11.500-13.500	17.000-18.750
Breite	in mm	max. 2.400		
Niederflur		X	X	X
Low-Entry		X	X	X
Podestloser Durchgang zwischen den Türen 1 und 2 (stufenloser Mittelgang einschließlich Mehrzweckfläche)			X	X
Fahrzeugalter und Durchschnittsalter				
Maximales Fahrzeugalter: 12 Jahre, bezogen auf den 01.07. des jeweiligen Fahrplanjahres, maßgeblich ist Tag des Ersteinsatzes bei der Personenbeförderung		X	X	X
Durchschnittsalter der Gesamtflotte je Bündel: 8 Jahre		X	X	X
Vorgaben für das max. Durchschnittsalter entfallen, wenn ausschließlich fabrikneue zum Betriebsstart eingesetzt werden		X	X	X
Sitzplätze inkl. Fahrerplatz und Klappsitze sowie Gesamtfahrgastkapazität*				
Sitzplätze *unter Ausnutzung v. max. 75% der zulässigen Stehplatzzahl	Gesamtfahrgastkapazität*			
mind. 12	mind. 20	X		
mind. 32	mind. 70		X	
mind. 47	mind. 100			X
Türen				
mind. eine Fahrgasttür		X		
mind. zwei Fahrgasttüren			X	
mind. drei Fahrgasttüren				X
Doppelbreite Türen [lichte Durchgangsbreite mind. 1250 mm; +/- 50mm]		X	X	X
Tür 1: einflüglige Tür anstelle doppelbreiter Tür zulässig			X	X
Tür 2: einflüglige Tür anstelle doppelbreiter Tür zulässig [Durchgangsbreite mind. 1150 mm]			X	

Fahrzeugtyp		Klein-bus	Solo-bus	Ge-lenk-bus
Tür 3: einflüglige Tür anstelle doppelbreiter Tür zulässig			X	
akustisches Türschließsignal		X	X	X
Abgasnorm, Motorisierung, Antrieb				
Umweltstandards nach jeweils geltenden rechtlichen Vorschriften im Jahr der Erstzulassung (mindestens EURO 4)		X	X	X
bei Neufahrzeugen	Euro 6	X	X	X
	Hybrid	A	A	A
	Gas	A	A	A
	Elektro	A	A	A
Fahrzeuge müssen hinsichtlich der Motorisierung den Anforderungen einer im Mittelgebirge liegenden Region (Steigungen bis zu 15%) und die vorgegebenen Fahrplanzeiten unter Vollbesatz einhalten können.		X	X	X
Getriebeauslegung angepasst an die topographischen Gegebenheiten (Steigungen bis zu 15%; bei Vollbesatz einhalten der Fahrplanzeiten)	automatisch	X	X	X
	manuell	A		
Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche [falls bauartbedingt nicht möglich: Begrenzung der Dezibelzahl zur Fahrgeräuschdämmung auf 78 dB (A)]			X	X
Anti-Blockier-System (ABS)		X	X	X
Anti-Schlupf-Regelung (ASR)		X	X	X
Anfahrsperre (bei offenen Türen wirksam)		X	X	X
Winterbereifung auf allen Achsen in der Zeit von 01.11. bis 01.04. des Folgejahres und zusätzlich bei entsprechender Witterung [Allwetterreifen nicht zulässig]		X	X	X
Fahrzeugausstattung Heizung, Lüftung, Klimatisierung				
leistungsfähige Klimaanlage mit Heizung für Fahrgastraum und Fahrerplatz getrennt steuerbar		X	X	X
Belüftungsmöglichkeit (Fahrgastraum und Fahrerplatz)		X	X	X
Fahrzeugausstattung Bestuhlung				
Mindestsitzplatzabstand: 680 mm		X	X	X
Aufgepolsterte Sitze mit mind. 3 cm Polsterstärke, vandalismusresistent, schwer entflammbar		X	X	X

Fahrzeugtyp	Klein-bus	Solo-bus	Ge-lenk-bus
Erhöhte Rückenlehne mit Stützfunktion des Kopfbereichs	X	X	X
Fahrzeugausstattung Fahrgastraum und Barrierefreiheit			
mechanische Klapprampe oder Hublift; Tragfähigkeit mind. 350 kg	X	X	X
Kneeling-Einrichtung als elektronisch-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite; Absenkbarkeit der Einstiegskante auf 210 mm über Oberkante Fahrbahn	X	X	X
Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche / Stehperron (niederflurig, mind. 900 x 1.500 mm) für Rollstühle / Kinderwagen / Fahrräder nach VDV-Schrift 231 gegenüber Tür 2. Bei Kleinbussen gegenüber Tür 1 zulässig.	X	X	X
Zweiter Stehperron (niederflurig, mind. 900 x 1.200 mm). Bei Solobussen nicht erforderlich bei verbreitertem Gangbereich zwischen Vorderachse und Tür 2 (1+1 bzw. 1+2 Bestuhlung)		X	X
Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle / Kinderwagen / Fahrräder oder ähnlichem (z.B. Gurte); Rückenstütze für Rollstuhlfahrer	X	X	X
Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich der Stehperrons	X	X	X
Klappsitze im Bereich der Stehperrons	X	X	X
Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe, Kennzeichnung durch Piktogramm für mind. 2 Sitzplätze	X	X	X
Senkrechte Haltestangen im Abstand von zwei Sitzreihen, in Kontrastfarben, jeweils versetzt auf der rechten und linken Fahrzeugseite; waagerechte Haltestangen mit Halteschlaufen in Bereichen des Stehperrons		X	X
gangseitige Haltegriffe an allen Sitzreihen, sofern keine Haltestangen vorhanden	X	X	X
funktionsfähige Haltewunschtaster im Abstand von zwei Sitzreihen, sowie im Bereich des Stehperron, erreichbar für Rollstuhlfahrer	X	X	X
"Wagen hält"-Anzeige: gut einsehbar im gesamten Fahrzeug [bei TFT-Monitoren kann die Anzeige darin eingebunden werden]	X	X	X
akustische Bestätigung des Haltewunschs für den Fahrgast	X	X	X
mind. ein Abfallbehälter; bei Gelenkfahrzeugen in beiden Wagenabschnitten	X	X	X

Fahrzeugtyp	Klein-bus	Solo-bus	Ge-lenk-bus
Fahrzeugausstattung betriebliche Kommunikation			
Unterbrechungsfreie jederzeitige Ruf-/Sprachverbindung zwischen Fahrzeugführer und Betriebsleitung des VU (Betriebsfunk oder gleichwertige Alternative; Voraussetzung stabile Netzabdeckung); kann auch über ein Verkehrs-Managementsystem abgedeckt werden	X	X	X
Schnittstelle und Einbauraum eines Verkehrs-Managementssystems in erreichbarer Nähe des Fahrerarbeitsplatzes. Verkabelung des Fahrzeugs nach den technischen Voraussetzungen des Verkehrs-Managementsystems	X	X	X
Fahrkartenverkaufsgerät (in Verkehrs-Managementsystem integriert), das den jeweils aktuellen Anforderungen des RMV genügt	X	X	X
System zur automatischen Pünktlichkeitserfassung (soweit nicht in Verkehrs-Managementsystem integriert)	X	X	X
Zugangsmöglichkeit zu einem WEB-basierten Fahrtauftragssystem (Internetanbindung und Lesegerät), sofern nicht durch das Verkehrs-Managementsystem abgedeckt	X	X	X
Fahrgastinformation innen und außen			
akustische Haltestellenansage über digitalen Sprachspeicher (optional mit Ansage der Umsteigeverbindungen)	X	X	X
optische Haltestellenanzeige	X	X	X
TFT-Monitor (mind. 18,5-Zoll, Steuerung durch Verkehrs-Managementsystem; alternativ auch LCD/LED-Monitor) zur Anzeige der Linienverläufe mit den nächsten 3 Haltestellen und ggf. Umsteigeverknüpfungen, sowie "Wagen hält"-Funktion; [bei Gelenkfahrzeugen in beiden Wagenabschnitten]	A	A	A
Ausrufanlage: Mikrofon und Lautsprecher (umschaltbar innen/außen; innen Lautsprecher in ausreichender Zahl, außen Lautsprecher im Einstiegsbereich)	X	X	X
Front: Liniennummer und Fahrtziel	X	X	X
rechte Fahrzeugseite: Liniennummer und Linienverlauf		X	X
Heck: Liniennummer		X	X

Fahrzeugtyp	Klein-bus	Solo-bus	Ge-lenk-bus
Erscheinungsbild der Fahrzeuge			
Werbung außen zulässig an den Seiten unterhalb der Fensterbrüstungen und am Heck, keine Abdeckung der Front- und Seitenfenster, keine Ganzflächenwerbung	X	X	X
Kennzeichnung des Fahrzeugs als im RMV-Verbund verkehrend (Logo, Farbbanderolen), Logo des Auftraggebers an 2 Stellen	X	X	X
Sonstige Ausstattung			
Aufnahmevorrichtungen für Fahrradträger o.ä. am Fahrzeugheck	nach Vorgabe des AG für bestimmte Fahrzeuge auf Linien, die auch der touristischen Nachfrage dienen		
		X	
Kennzeichnung gemäß §33 Abs. 4 Anl. 4 BOKraft (Schulbus), Fahrzeugfront und - heck bei Fahrten nur an Schultagen	X	X	X
Aushang der RMV-Tarifinformation und Hinweise auf das erhöhte Beförderungsentgelt	X	X	X
Grundsätzlich gelten die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere jene der StVO, der StVZO und der BOKraft. Höherwertige Ausstattungen bzw. Werte sind ausdrücklich zulässig, sofern das VU eine ordnungs- und fahrplanmäßige Befahrung des entsprechenden Linienwegs gewährleisten kann.			
<u>Erläuterung:</u> X = Vorgabe A = Zulässige Alternative			

Tabelle III-3: Mindestanforderung an die Fahrzeuge

Quelle: eigene Darstellung

5 Haltestellen

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV sind als Zugangsstellen und Umsteigepunkte essentielle Netzelemente mit hoher Systemwirkung. Dort warten und informieren sich Fahrgäste. Sie sind „Visitenkarten" des ÖPNV. Alle Empfehlungen und Vorgaben im Nahverkehrsplan zu den Haltestellen sind unter der Maßgabe zu sehen, dass sich diese Infrastrukturen im Eigentum und in der Planungshoheit der Städte und Gemeinden befinden.

Haltestellen sind so anzulegen, dass

- sie hinsichtlich Erreichbarkeit und Aufenthalt verkehrssicher sind (gegenüber Gefahren durch den Straßenverkehr),
- sich Fahrgäste bei Zugang und Aufenthalt objektiv und subjektiv sicher fühlen (soziale Sicherheit),
- keine Konfliktsituationen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen entstehen,
- Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt bzw. eingehalten werden,
- sie lage- und verkehrsgünstig zu Quell- und Zielorten liegen,
- sie sich baulich in das Stadt- bzw. Ortsbild integrieren, dennoch aus Gründen der Verkehrssicherheit zwar auffällig, aber dennoch dezent gestaltet sind.

Die im Zuständigkeitsbereich der LNG Fulda vorhandenen Haltestellen wurden mit dem letzten Haltestellenausbauprogramm (von fünf) umfänglich modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Auf eine ausführliche Definition von Anforderungen wird im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans verzichtet.

Es wird jedoch in diesem Zusammenhang bzgl. der Neuanlage von Haltestellen auf die Informationen von Hessen Mobil zur Förderung von Haltestellen und zur Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen in der jeweils aktuellen Fassung verwiesen. Der Ausbaustandard der LNG Fulda mbH sowie das zugehörige Layout (CI) ist grundsätzlich einzuhalten. Weitere grundlegende Vorgaben an die Ausgestaltung sind:

- Ausstattung mit Haltestellen-Schild, Abfallbehälter, aktuellen Fahrplänen, ggf. Liniennetzplan und Tarifinformationen,
- Sicherstellung einer ausreichenden Sichtbarkeit im Straßenraum,
- Umgebungsinformation an den Haltestellen in Form von Stadt- und Ortsplänen, insbesondere für Orte mit starkem Freizeit- und Fremdenverkehr,
- Errichtung von Fahrgastunterständen an Haltestellenpositionen mit erwartbar hoher Nachfrage.

6 Betriebsqualität, Kundendienst, Marketing und Tarif

Bezüglich Qualitätssicherung, Leistungsdurchführung und Anforderungen an das Fahrpersonal stellt der Landkreis Fulda eine Reihe von Kriterien für den straßengebundenen ÖPNV auf, die im Kundeninteresse als Mindestanforderungen zu betrachten sind. Dabei ist sicherzustellen, dass die einheitlichen Mindestqualitätskriterien auch bei unterschiedlichen Konstellationen zur Anwendung kommen, also

- im Zuge des Ausschreibungswettbewerbs Eingang in die Verträge zwischen Besteller (Aufgabenträger, LNO) und Ersteller (Verkehrsunternehmen) finden,
- im Falle von Direktvergaben als Auflage dienen oder
- bei „kommerziellen" Verkehrsleistungen üblicherweise als Auflage an den Bestand einer Konzession geknüpft ist, etwa wie die Verpflichtung zur Einhaltung des Verbundtarifs.

Beschilderung, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung

- Alle im Linienverkehr eingesetzten Busse sind mit jeweiliger Liniennummer und Fahrziel – ggf. auch Zwischenzielen zur Fahrwegunterscheidung – zuverlässig und auch bei Dunkelheit gut sichtbar zu beschildern.
- Der Betrieb ist mit einer hohen Fahrplantreue und Pünktlichkeit durchzuführen.
- Anschlusssicherung sowohl zwischen den Bussen untereinander als auch zwischen Bus und Bahn ist zu gewährleisten.
- Umfassende Information der Fahrgäste bei Betriebsstörungen und zügige Gestellung von Ersatzverkehren und -verbindungen ist zu leisten. Die Erreichbarkeit der Zentralen eingesetzter Betreiber während der Betriebszeiten für Kundenwünsche und -beschwerden ist vorzuhalten.

Kundendienst und Service

- Sicherstellung einer umfassenden Fahrgastinformation über Haltestellen, elektronische Medien der Betreiber, der LNG Fulda und des RMV.

Information und Marketing

- Wirksame Vermarktung der ÖPNV-Angebote in Abstimmung mit dem Verbund, den Verkehrsunternehmen, den Städten und Gemeinden sowie durch engagierte und zeitgemäße Öffentlichkeitsarbeit.

Qualitätsmanagement

- Sicherstellung eines Qualitätskontrollverfahrens und eines Beschwerdemanagements für ÖPNV-Leistungen.

Tarif

- Es gelten der Tarif und die Beförderungsbedingungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV, vgl. Anlage III-1 und Anlage III-2).

IV Analyse

Das im NVP 2010 beschlossene Maßnahmenkonzept wurde weitestgehend umgesetzt, die Nachfrage nach den angebotenen Verkehrsleistungen konnte insgesamt relativ stabil gehalten werden.

Seit Beginn der Ausschreibungsverfahren (wettbewerbliche Vergabe der Verkehrsleistungen) erfolgte zwischen den Aufgabenträgern (insbesondere RMV und LNG Fulda) eine systemübergreifende und harmonisierende Angebotsplanung. Von daher ist mit Blick auf ggf. anstehende Linien-Lokalisierungen die Hebung weiterer Synergien nicht mehr zu erwarten.

Die derzeitige Preispolitik des Rhein-Main-Verkehrsverbundes stößt, auch unter Bezugnahme auf die Konkurrenz des motorisierten Individualverkehrs, auf geringer werdende Akzeptanz. Der Verbund passt seine Tarifmatrix seit Jahren linear an, was zu stets größer werdenden Preissprüngen zwischen den Tarifstufen führt.

In Tabelle IV-1 werden für 2017 ausgewählte Fahrpreise den Preisen aus dem Jahr 2010, dem Jahr der letzten NVP-Veröffentlichung, gegenübergestellt.

Relation	Jahr	Einzelfahrkarte Erwachsener (EUR)	Monatskarte Erwachsener (EUR)
Petersberg (Kernort) – Fulda (Preisstufe 2)	2017	2,60	69,00
	2010	2,00	57,40
Relative Veränderung in %		*+ 30,0*	*+ 20,2*
Stöckels/ Margretenhaun/ Almendorf – Fulda (Preisstufe 3)	2017	3,15	87,90
	2010	2,40	74,80
Relative Veränderung in %		*+ 31,3*	*+ 17,5*
Tann - Hünfeld (Preisstufe 4)	2017	4,80	133,80
	2010	3,80	112,80
Relative Veränderung in %		*+ 26,3*	*+ 18,6*
Hofbieber – Fulda (2010 Preisstufe S 4, jetzt PS 3)	2017	3,15	87,90
	2010	3,80	112,80
Relative Veränderung in %		*- 20,8*	*- 15,7*
Eiterfeld/ Tann/ Hünfeld – Fulda (PS 4)	2017	4,80	133,80
	2010	3,80	112,80
Relative Veränderung in %		*+ 26,3*	*+ 18,6*
Gersfeld – Frankfurt (Preisstufe 7)	2017	15,50	270,50
	2010	13,35	231,50
Relative Veränderung in %		*+ 16,1*	*+ 16,8*

Tabelle IV-1: Ausgewählte Tarifrelationen 2017 im Vergleich zu 2010

Quelle: RMV-Tarifauskunft

Die relative Preissteigerung betrug im betrachteten Zeitfenster innerhalb des Landkreises bei Einzelfahrten Erwachsene durchschnittlich etwa 28 %, bei Monatskarten Erwachsene knapp 18 %.

Eine Ausnahme ergibt sich durch den seitens der LNG über Verhandlungen erreichten Wechsel des Tarifgebiets für Hofbieber. Für Fahrten Richtung Fulda wird nunmehr die Preisstufe 3 (vorher 4) angewandt. Hier hat sich der Preis im betrachteten Zeitfenster bei Einzelfahrten Erwachsene um 31 %, bei Monatskarten Erwachsene um knapp 16 % reduziert.

Gleichermaßen erscheint auch die Preisbildung für das freizeitrelevante Segment des Tagestourismus – bspw. für Ausflüge in die Rhön – wenig geeignet, zusätzliche Fahrgastpotenziale zu generieren (vgl. Tabelle IV-2).

Relation	Jahr	Tageskarte Erwachsener (EUR)	Gruppen-tageskarte (EUR)
Frankfurt - Wasserkuppe (Preisstufe 7)	2017	30,20	44,50
	2010	26,70	40,00
Relative Veränderung in %		*+ 13,1*	*+ 11,3*
Fulda - Wasserkuppe (Preisstufe 4)	2017	9,35	16,40
	2010	7,40	14,30
Relative Veränderung in %		*+ 26,4*	*+ 14,7*
Bad Salzschlirf - Wasserkuppe (Preisstufe 5)	2017	16,30	28,30
	2010	14,30	23,60
Relative Veränderung in %		*+ 14,0*	*+ 19,9*

Tabelle IV-2: Ausgewählte Tarifrelationen 2017 im Vergleich zu 2010 für das Segment des Freizeitverkehrs

Quelle: RMV-Tarifauskunft

Angebotslücken bestehen derzeit hinsichtlich

- der Frühverbindungen aus dem Nordkreis Richtung Fulda,
- abends für Fahrgäste aus Frankfurt und Fulda in die Region.

Hierauf wird im vorliegenden Maßnahmenkonzept reagiert. Die seitens der Verkehrsunternehmen vertraglich einzuhaltenden Qualitätsnormen werden im laufenden Betrieb überwiegend erfüllt. Die LNG Fulda erhält nur eine marginale Zahl an Kritiken und Beschwerden seitens der Fahrgäste. Auch bleibt die Euro-Summe der seitens der LNG ausgesprochenen Vertragsstrafen auf einem sehr niedrigen Niveau (2016: deutlich unter 1.000 EUR).

Ebenso kann den Verkehrsunternehmen ein hohes Maß an Fahrplantreue bescheinigt werden. Wenige Verspätungen und Anschlussverluste resultieren einmal aus längeren Wartezeiten auf Anschlüsse vom schienengebundenen Nahverkehr oder entstehen zum anderen auf den für Ausflugs- und Tourismusverkehre bedeutenden Linien, vor allem bei hoher Nachfrager und einer

hohen Anzahl mitgeführter Fahrräder (zeitintensive Be- und Entladevorgänge).

Auf Kritik seitens der Fahrgäste stößt die ‚harte / unbequeme' Bestuhlung in den Bussen vor allem bei länger dauernden Fahrten. Hier ist im Rahmen der Definition der Fahrzeugmindestqualitäten auf die sog. Überlandbestuhlung abzustellen.

Schließlich besteht – in doppelter Bedeutung – noch eine „Lücke" in der Anfahrt der Busse an die barrierefrei ausgebauten Haltestellen im Kreisgebiet. Die 18 cm hohen Bordsteinkanten ermöglichen in Verbindung mit den eingesetzten, niederflurigen Fahrzeugen einen stufenfreien Ein- und Ausstieg der Fahrgäste. Dieser an sich selbstverständliche Komfort kann aber nur dann wahrgenommen werden, wenn der Fahrzeuglenker parallel und nahe genug mit seinem Bus an die Haltestelle heranfährt.

Hier sollte eine Nachschulung der Anfahrt an die Haltestellen zur notwendigen Genauigkeit führen.

V Maßnahmendefinition

1 Einleitung

Die Maßnahmendefinition für das zukünftige Angebot des ÖPNV im Landkreis Fulda basiert auf den Festsetzungen des Anforderungsprofils und den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und ihrer Analyse. Planungsbasis ist das Bestandsnetz des Fahrplanjahres 2017, das im Wesentlichen seit dem Fahrplanwechsel 2010 besteht. Die vorgeschlagene Angebotskonzeption verfolgt das Ziel, die gegebenen ÖPNV-Strukturen dahingehend weiterzuentwickeln, dass diese den mittel- und längerfristig zu erwartenden gesellschaftlichen und verkehrlichen Anforderungen an das Bus- und Zugangebot gerecht werden können. Nachfolgend werden prägende strukturelle Einflussfaktoren für die zukünftige Planung erörtert.

Angebotsauswirkungen aufgrund demographischer Entwicklungen

Der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung wird kontinuierlich zunehmen. Zugleich ist absehbar, dass die sozioökonomischen Voraussetzungen für eine weiterhin ständig wachsende „Auto-Mobilität im Alter" keineswegs als gesichert angesehen werden können – ganz abgesehen von z. B. gesundheitlichen Einschränkungen, die das Führen eines PKW bis ins hohe Alter aus Sicherheitsgründen erschweren, wenn nicht gar verhindern. Der gesellschaftliche Bedarf an flächendeckenden ÖPNV-Angeboten in städtischen wie in ländlichen Räumen wird auch aus den genannten Gegebenheiten wachsen.

Aktuelle Bevölkerungsprognosen für den Landkreis Fulda gehen bis 2030 von stagnierenden bis leicht ansteigenden Einwohnerzahlen aus. Mit wenigen Ausnahmen basiert diese Feststellung jedoch auf dem positiven Entwicklungstrend der zentrumsnahen Bereiche innerhalb der Stadtregion. Es ist davon auszugehen, dass dieser positive Trend im Wesentlichen auf Wanderungsgewinnen basiert, die die natürlichen Bevölkerungsrückgänge nicht ausgleichen können. Stabile Einwohnerzahlen werden dabei jedoch aller Voraussicht nach nicht in den peripheren Gemeinden des Landkreises Fulda ihre Geltung entfalten. Langfristig, besonders nach 2030, wird auch im Landkreis Fulda voraussichtlich eine deutlich rückläufige Bevölkerungsentwicklung zum Tragen kommen. Dabei wirken sich der zunehmende Anteil älterer Personen und der damit einhergehende schwindende Anteil von Personen im schulpflichtigen Alter bereits jetzt erheblich auf die Angebotsplanung aus.

Für alle Altersgruppen wird der Zugang zu einem attraktiven und – in Bezug auf die Nutzerkosten für den MIV – kostengünstigen öffentlichen Verkehrsangebot eine wachsende Bedeutung erlangen. Der schulbezogene Linienverkehr, der in ländlichen Räumen das tragende Gerüst des Verkehrsangebots ausmacht, wird durch die demographische Entwicklung mittelfristig kaum durch einen synchron dazu verlaufenden rückläufigen Betriebsaufwand gekennzeichnet sein. Die Sicherung der Grundversorgung erfordert daher verstärkt auch die Gewinnung neuer ÖPNV-Kunden. Standortentscheidungen

sowohl im individuellen als auch im wirtschaftlichen Bereich werden sich zunehmend an verkehrlichen Kriterien orientieren, wobei – anders als in den vergangenen Jahren – angesichts globaler gesellschaftlicher und ökonomischer Entwicklungen der Begriff der Verkehrserschließung nicht mehr allein auf die Kriterien „Autobahnanschluss“ und „Parkplatzverfügbarkeit“ wird verengt werden können.

Intensivere Nutzung vorhandener Ressourcen

Zentrale Strategie zum Abbau struktureller Mängel im ÖPNV wird die intensivere Nutzung im Grundsatz bereits vorhandener Anlagen und Fahrzeuge sein. Vorrangiges Ziel ist, mit den vorhandenen Produktionsmitteln einen höheren Verkehrsnutzen sicher zu stellen, wozu es notwendig sein wird,

- infrastrukturelle Engpässe und Hindernisse zu beseitigen (Abbau von Investitionsstaus, vorrangig im Schienenverkehr),
- Doppelbedienungen auf den aus dem Kreis in die Stadtregion einbrechenden Achsen zu reduzieren und die Angebote von Stadtverkehr Fulda und LNG-Fulda so aufeinander abzustimmen, dass die Angebotsqualität vergleichbar bleibt,
- bereits finanzierte Bestandskapazitäten (Vorhaltung für Verkehrsspitzen) durch kontinuierlichen Einsatz weiter zu nutzen, z. B. für Zusatzangebote in bisherigen Angebotslücken auf Grenzkostenbasis und
- strukturell bislang schwer nutzbare Kapazitäten zu erschließen, z. B. umlaufbedingte Leerzeiten an Linienenden und durch neue linienübergreifende Fahrzeugnutzung – auch über bisherige Linienbündelgrenzen hinweg –, so dass bei gleichem kapazitativen Betriebsaufwand ein insgesamt höherer Angebotsnutzen geschaffen wird.

Die vorgenannten Einflussfaktoren bilden die Basis für eine über den Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans hinaus reichende, nachhaltige Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, die der Maßnahmendefinition des NVP 2017 zugrunde liegt.

Aufbauend auf Bestandsaufnahme, Mängelanalyse und Anforderungsprofil wurde die nachfolgende Maßnahmendefinition erstellt. Nachfolgend werden die vorgeschlagenen Maßnahmen sortiert nach einzelnen Teilregionen bzw. Verkehrsräumen vorgestellt. Zusätzlich wird die Maßnahmendefinition linienweise in Steckbriefen dargelegt und weitere qualitative Festsetzungen zur Angebotsgestaltung des ÖPNV im Landkreis Fulda erläutert.

2 Zuständigkeiten und Angebotsformen

Zuständigkeiten der Aufgabenträger

Der Lokale Nahverkehrsplan für den Landkreis Fulda behandelt originär die Linien des straßengebundenen ÖPNV (Bus, Rufbus) im Verantwortungsbereich der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Fulda (LNG Fulda). Damit sowohl Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Fulda, als auch die Linien in Aufgabenträgerschaft des RMV gemeint, für die die LNG Fulda aufgrund der bestehenden Kooperationsvereinbarung eine übergreifenden Leistungsplanung vornimmt. Der straßengebundene ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Stadt Fulda, der auch in das Kreisgebiet außerhalb der Stadt Fulda in die Gemeinden Großenlüder, Künzell, Neuhof und Petersberg einbricht, ist Gegenstand des Lokalen Nahverkehrsplans der Stadt Fulda. Gleichwohl erfolgten vor und während der Erarbeitung des vorliegenden Plans Abstimmungen mit der Stadt um insbesondere Synergien in den gemeinsam bedienten Bereichen der Gemeinden Künzell und Petersberg zu identifizieren und die Angebotskonzeption aufeinander abzustimmen. Gleiches gilt für einbrechende Verkehre aus benachbarten Landkreisen, die das Angebot auf einigen Verkehrsachsen ergänzen oder ersetzten.

Der SPNV ist nicht Gegenstand des vorliegenden Lokalen Nahverkehrsplans, sondern des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV.

Ineinandergreifen der Bestandteile des projektierten ÖPNV-Angebotes

Das im lokalen Nahverkehrsplan projektierte ÖPNV-Angebot im Landkreis Fulda setzt sich aus unterschiedlichen Angebotsformen zusammen, die

- verkehrliche Funktionen übernehmen,
- konzeptionell abgestimmt ineinandergreifen,
- sich zur Erfüllung der dem ÖPNV zugewiesenen Aufgaben gegenseitig ergänzen.

Die überregionale Erreichbarkeit des Landkreises aus den Richtungen Bad Hersfeld (Nordhessen), Hanau (Südhessen) und Gießen (Mittelhessen) ist durch drei Bahnkorridore sichergestellt. Über die SPNV-Linien RB5, RB45, RE50 und RB52 sind zahlreiche Städte und Gemeinden aus dem Landkreis direkt an das Oberzentrum Fulda angebunden. Umsteigefreie Verbindungen nach Fulda bestehen aus Burghaun, Hünfeld, Bad Salzschlirf, Großenlüder, Flieden, Neuhof, Gersfeld, Ebersburg und Eichenzell.

Bei der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG auf den in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Linien handelt es sich um zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecken. Bei den durch Regionalbahnen bedienten Strecken in Ost-West-Richtung handelt es sich um größtenteils eingleisige nicht-elektrifizierte Nebenbahnen. Neben den Zugangsstellen in den zentralörtlichen Bereichen bestehen an den Nebenbahnen vereinzelte Zugangsstellen in einwohnerschwächeren Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktion (z. B. Großenlüder-Oberbimbach, Eichenzell-Lütter oder Gersfeld-Altenfeld). Die Bahnlinien übernehmen somit sowohl die Funktion einer punktuellen Erschließung als

auch einer Verbindungsfunktion zwischen den Verknüpfungspunkten und den Mittel- und Oberzentren.

Die regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV des RMV werden im Rahmen der übergreifenden Leistungsplanung integriert zusammen mit den lokalen Buslinien betrachtet. Sie übernehmen überwiegend auf den nachfragestärkeren Verkehrsachsen abseits der Bahnlinien Aufgaben der

- Verbindung zwischen Grundzentren und Mittel-/Oberzentren,
- Bedienung der dazwischenliegenden nichtzentralen Orte
- Herstellung vertakteter Anschlüsse an Netzknoten.

Die lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV haben ihre Bedienungsgebiete überwiegend in den Zwischenräumen der nachfragestärkeren Verkehrsachsen oder teilen sich – abgestimmt – die korridorbezogene Bedienung mit den regionalen Linien. Das Angebot vieler lokaler Buslinien ist auf die größte Kundengruppe im Nahverkehr in ländlich strukturierten Gebieten ausgerichtet, dem Ausbildungsverkehr zu/von den Standorten aller Schulformen.

Zahlreiche Linien verkehren ausschließlich an Schultagen und richten somit einen besonderen Fokus auf den schulbedingten Linienverkehr. Bei den Linien des straßengebundenen ÖPNV liegt eine grundsätzliche „Aufgabenteilung“ zwischen Bus mit Festbedienung und Abschnitten mit flexibler Bedienung mittels Rufbus vor:

Für die Erschließung nichtzentraler Bereiche mit niedrigen Einwohnerdichten wird an Montagen bis Freitagen das seit 2010 erstmalig eingeführte Rufbusangebot ausgeweitet und der vorgesehene Mindestbedienungsstandard abgedeckt. Solche Fahrten mit hoher Verkehrsnachfrage werden weiterhin mit Festbedienungen umgesetzt. Hierzu gehören auch relevante Fahrten für den schulbedingten Linienverkehr. Zum Einsatz kommen erstmalig kleine, wendige, barrierefreie Fahrzeuge, sofern auch Aufgaben in den Zeiten der Verkehrsspitze übernommen werden können.

Im Stadtgebiet Fulda sowie in einigen angrenzenden Kommunen der Stadtregion verkehren Linien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Fulda. Sie stellen für einzelne Ortsteile die in diesem Nahverkehrsplan definierten Grundbedienungsstandards sicher (z. B. für Großenlüder-Bimbach, Künzell-Engelhelms, Neuhof-Giesel) und ergänzen in den Kerngemeinden Petersberg und Künzell gemeinsam mit den einbrechenden Linien aus dem Landkreis das Bedienungsangebot. Das mit diesen Gemeinden abgestimmte Bedienungskonzept sieht den Abbau von Parallelbedienungen von Stadtverkehrslinien vor und hat zum Ziel, die Kernbereiche mit einem sich gegenseitig ergänzenden Angebot an das Oberzentrum anzubinden.

Im Bereich des Oberzentrums übernehmen die Linien im Verantwortungsbereich der LNG Fulda in Abstimmung mit der Stadt Fulda zusätzliche Erschließungen, sofern es die Abhängigkeiten im Netzkonzept (Knotenanschlüsse, Sternverkehr Schulen) zulassen.

Mehrere in den Landkreis Fulda „einbrechende“ Linien des straßengebundenen ÖPNV befinden sich in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise bzw. Verkehrsverbünde. Mehrere Linien ersetzen oder ergänzen dabei das Angebot der Linien im Verantwortungsbereich der LNG

Fulda zur Sicherstellung des im Anforderungsprofil vorgesehenen Bedienungsstandards. Gleichzeitig ermöglichen die Linien durch Anschluss an die Netzknoten im Landkreis Fulda eine Anbindung benachbarter zentraler Orte wie Bad Hersfeld, Geisa oder Bad Brückenau.

Liniensteckbriefe

Für alle Linien des straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises Fulda sind die angebotsseitigen Eckdaten in einzelnen „Steckbriefen" festgehalten. Diese enthalten Angaben zu

- Linienverlauf;
- Linienbündel;
- Linientyp;
- Verkehrstage, Betriebszeiten und Fahrtenfolge;
- Verknüpfungspunkte, grundsätzliche Anschlussmöglichkeiten zwischen Verkehrsmitteln und ggf. (vertaktete) Anschlüsse zwischen einzelnen Linien;
- verkehrliche Funktionen, anzubindende Einrichtungen bzw. Gebiete, Bemerkungen und Änderungen gegenüber dem Fahrplanjahr 2017 (sofern zutreffend).

In der Anlage V-1 sind die Konzeptionen in Form von „Steckbriefen" für den straßengebundenen ÖPNV im Verantwortungsbereich der LNG Fulda – nach Liniennummern aufsteigend sortiert – zusammengefasst, die Hauptlinienverläufe sind Anlage V-2 zu entnehmen.

3 Angebot für den Schienenpersonennahverkehr

Der SPNV wird im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV behandelt. Soweit bekannt, wurden Anpassungen in der Angebotsplanung des Schienenverkehrs für diesen Lokalen Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Das Busnetz der LNG Fulda dient auch als Zu- und Abbringer zum regionalen und überregionalen Schienennetz. Dem SPNV im Landkreis Fulda kommt eine übergeordnete Erschließungsaufgabe zu. Sofern kein zusätzlicher Erschließungsnutzen begründet werden kann, sind Parallelverkehre zum Schienenverkehr nicht statthaft. Gemäß den Mindestvorgaben im Anforderungsprofil stellen die SPNV-Linien für die an den Strecken liegenden Städte und Gemeinden den Bedienungsstandard zur Anbindung an das Oberzentrum Fulda bzw. das Mittelzentrum Hünfeld sicher.

Für das Gebiet des Landkreises Fulda bilden vier SPNV-Linien das Angebot auf der Schiene

- RB5 Kassel – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda (Fuldatalbahn)[1],

[1] Weitere einzelne Zugpaare als RB7 Göttingen – Eschwege – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda und als RE50 Bebra – Bad Hersfeld – Fulda – Gelnhausen – Hanau – Frankfurt am Main

- RB45 (Limburg – Weilburg –) Gießen – Alsfeld – Fulda (Vogelsbergbahn),
- RE50 (Bebra – Bad Hersfeld –) Fulda – Gelnhausen – Hanau – Frankfurt am Main (Kinzigtalbahn) und
- RB52 Fulda – Eichenzell – Gersfeld

Bei zukünftigen Änderungen von Fahrtlagen und Fahrzeiten, die sich aus den vorgesehenen Ausschreibungen, aus Modernisierungsmaßnahmen oder Baustellenfahrplänen ergeben, ist das Angebot des Busverkehrs entsprechend anzupassen, um den aufgestellten Anschluss- und Bedienungskriterien zu entsprechen.

4 Angebot für den straßengebundenen ÖPNV

4.1 Planungsprinzipien

4.1.1 Aufbau der Maßnahmendefinition auf Basis der eingeführten Netz- und Angebotsstruktur

Das Angebot basiert auf der zunächst 2004 bzw. 2006 eingeführten Linienstruktur, die zuletzt im Jahr 2010 auf Basis des NVP 2010 entwickelten Anpassungen optimiert wurde. Anpassungen erfolgen dort, wo diese aufgrund einer zu erwartenden höheren Nachfrage, einer Beseitigung eines Bedienungsmangels oder des Erfordernisses einer Laufweganpassung angezeigt sind. Zudem wird in der Regel die Bedienungs- bzw. Fahrtenhäufigkeit mindestens beibehalten. Angebotskürzungen werden nur vorgenommen, wenn durch eine alternative Bedienung ein ausreichender Ersatz gefunden werden kann oder die zu erwartende Nachfrage eine Erweiterung des im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans festgesetzten Mindestangebots nicht rechtfertigt.

Gegenüber dem NVP 2010 werden die Mindestvorgaben im vorliegenden Anforderungsprofil – abhängig von der Einwohnerzahl – bei den Festsetzungen zur Grundbedienung zwischen den zentralen Bereichen der Städte und Gemeinden und dem zugehörigen Mittel- oder Oberzentrum erweitert. Montag bis Freitag wird für alle Kernorte eine Bedienung im 120-Minuten- bzw. 60-Minuten-Takt angeboten. Für die Mehrzahl der Gemeinden besteht dieser Bedienungsstandard bereits im Status Quo, da auf vielen Linien die Kundennachfrage – und damit die Verbesserung der Nutzerfinanzierung – dies rechtfertigen konnte.

Für den Kernort der Gemeinde Eiterfeld sieht die Maßnahmendefintion entsprechend des Anforderungsprofils künftig eine Abfahrt pro Stunde vor, wodurch bestehende Angebotslücken geschlossen werden. Für die Gemeinde Rasdorf ergänzt sich das Verkehrsangebot der Linien im Verantwortungsbereich der LNG Fulda mit der aus dem Wartburgkreis einbrechenden Linie 125 zu einer Abfahrt alle zwei Stunden. Städte und Gemeinden an den

SPNV-Linien erhalten in der Regel eine Abfahrt pro Stunde, so dass hierdurch die Anforderungen erfüllt werden.

Aufgrund der für den schulbedingten Linienverkehr vorzuhaltenden Fahrzeugzahl und die auch an Ferientagen für das Grundangebot im Status Quo vorzuhaltende Zahl an Personalen ist diese neue Mindestfestsetzung ohne einen über die Verkehrsleistung selbst hinausgehenden Mehraufwand umsetzbar.

Die Anbindung von Stadt- und Ortsteilen durch einen regulären Linienweg, oder einem abweichenden Linienweg zu bestimmten Zeiten (Nebenlauf, zwecks Übersichtlichkeit ohne Abweichungen im schulbedingten Linienverkehr) sind über die Liniensteckbriefe in Anlage V–1 verbunden mit der kartographischen Übersicht in Anlage V–2 ersichtlich. Darin wird der Hauptlauf einer Linie an Werktagen mit einer eigener Farbe als durchgehende Linie dargestellt, die davon abweichenden Linienverläufe sind „gestrichelt" eingezeichnet. Als Rufbus zu bedienende Linienabschnitte sind gesondert gekennzeichnet.

4.1.2 Vorhaltung eines Grundangebots als Mindestbedienungsstandard im Rahmen der Grundversorgung

Die Grundsätze einer Mindestbedienung gemäß der Festlegung im Anforderungsprofil werden im Wesentlichen erfüllt. Gegenüber dem Fahrplanstand 2017 werden die der Grundversorgung dienenden Fahrten nicht eingeschränkt, sondern zu einem 2-Stunden- oder 1-Stunden-Takt systematisiert und verdichtet.

Dabei wird unterschieden zwischen Linien des Grundnetzes und Linien des Ergänzungsnetzes. Grundnetzlinien binden die grundzentralen Bereiche der Städte und Gemeinden des Landkreises an das zugehörige Mittelzentrum Hünfeld oder das Oberzentrum Fulda an und bieten ein entsprechend der im Anforderungsprofil vorgesehenen Verbindungsfunktion ein vertaktetes Fahrtenangebot auf zentrale Orte zulaufende Hauptachsen. Ergänzungslinien (Linien des Ergänzungsnetzes) erschließen mit mindestens vier Fahrtenpaaren die Stadt- und Ortsteile. Durch die Ausweitung des seit 2010 eingeführten Rufbuskonzepts besteht auch hier die Möglichkeit, das vorgehaltene Angebot auf zahlreichen Linien zu systematisieren und zu einem 2-Stunden-Takt zu verdichten (vgl. Kapitel V 4.1.3). Sofern es der Fahrzeugumlauf zulässt, werden Abschnitte des Ergänzungsnetzes an Linien des Grundnetzes angehängt, so dass für möglichst viele Stadt- und Ortsteile eine umsteigefreie Fahrtmöglichkeit in das Mittel- oder Oberzentren besteht. Aufgrund der geringen Nachfrage in Bereichen mit niedrigen Einwohnerzahlen erfolgt diese abschnittweise Grundbedienung hier bedarfsgesteuert als Rufbus.

Entsprechende Ergänzungs-Abschnitte auf Grundnetzlinien finden sich auf den Linien

- 21 Hofbieber – Fulda mit dem Abschnitt Hilders – Eckweisbach – Elters – Hofbieber,
- 32 Hilders – Fulda mit dem Abschnitt (Tann –) Simmershausen – Hilders,
- 35 Poppenhausen – Fulda mit dem Abschnitt Wasserkuppe – Poppenhausen,

- 41 Ebersburg – Eichenzell – Fulda mit dem Abschnitt Thalau – Hattenhof – Eichenzell,
- 42 Kalbach – Eichenzell – Fulda mit dem Abschnitt Heubach – Hattenhof – Eichenzell,
- 52 Kalbach – Neuhof mit dem Abschnitt Mittelkalbach – Veitsteinbach – Eichenried – Oberkalbach – Mittelkalbach (mit Rufbusbedienung),
- 60 Hosenfeld – Fulda im Abschnitt Jossa – Brandlos – Hosenfeld (teilweise mit Rufbusbedienung),
- 71 Burghaun – Hünfeld mit dem Abschnitt Burghaun – Steinbach - Rothenkirchen – Burghaun,
- 75 Hofbieber – Nüsttal – Hünfeld mit dem Abschnitt Schwarzbach - Gotthards – Hofaschenbach,
- 77 Geisa – Rasdorf – Hünfeld mit dem Abschnitt Geisa/ Setzelbach/ Grüsselbach – Rasdorf (mit Rufbusbedienung).

Diese Linien werden voll zu den Grundnetzlinien gezählt.

Darüber hinaus werden neue Ergänzungslinien eingerichtet, deren Bedienungskorridor bislang mit den Linien in die Mittel- und Oberzentren verknüpft war oder die Linien werden um neue Bedienungsabschnitte ergänzt. Damit soll einerseits die Umlaufeffizienz der weiteren Grundnetzlinien gestärkt, andererseits das vorgehaltene Grundangebot weiter sichergestellt und systematisiert werden.

Sofern diese Ergänzungslinien einen separaten Fahrzeugumlauf bilden können und Kapazitätsvorgaben im schulbedingten Linienverkehr und zu den Spitzenstunden ausreichend sind, sollen auf diesen Linien möglichst kleinere barrierefreie Fahrzeuge mit rund 12 Sitzplätzen und Mehrzweckfläche (Mindestkapazität 20 Fahrgäste) eingesetzt werden. Kleinbusse sind wendiger und bieten sich für eine Flächenbedienung an. Durch den Einsatz dieses Fahrzeugtyps für „Ortsbusse“ zur Erschließung auf lokaler Ebene wird eine nachfragegerechte Bereitstellung von Kapazitäten möglich. Umlaufbedingt sind teilweise jedoch Einsätze größerer Fahrzeuge erforderlich.

Diese Linien binden an geeigneten Haltestellen in den Grundzentren Verknüpfungspunkte auf das Grundnetz oder die Regionalzüge an. Zu den neuen Ergänzungslinien zählen:

- 22 Mittelaschenbach/ Schackau – Elters – Hofbieber (Verlängerung bis Fulda nur in der Früh-HVZ),
- 23 Neuswarts/ Theobaldshof/ Hundsbach – Tann (Übernahme Bedienung von Linie 20 im Status Quo),
- 25 Tann – Wendershausen – Lahrbach – Habel –Neuschwambach – Hilders,
- 26 Hilders – Eckweisbach – Unterbernhards,
- 34 Schackau – Kleinsassen – Dipperz (Übernahme Bedienung von Linie 31 im Status Quo),

- 37 Poppenhausen – Maiersbach/ Schachen – Gersfeld – Obernhausen – Wasserkuppe – Wüstensachsen (3 Linienabschnitte, neues Angebot zwischen Wüstensachsen und Wasserkuppe),
- 44 Dalherda – Schmalnau – Weyhers – Oberrod – Rabennest – Poppenhausen (Übernahme Bedienung von Linien 41, 35 und 37 im Status Quo, neues Angebot zwischen Schmalnau und Weyhers),
- 78 Eiterfeld – Dittlofrod/ Wölf/ Treischfeld (Übernahme Bedienung von Linien 70 und 71 im Status Quo).

Linien, die nur zusätzliche Leistungen im schulbedingten Linienverkehr abbilden, zählen zu den Ergänzungslinien.

Neben der auf Basis dieser Systematisierung vorgenommenen Anpassungen des Liniengefüges im Landkreis Fulda wurden weitere Linien überplant und neu konzeptioniert. Im Bereich Eichenzell wird die Ringverkehrsbedienung im Status Quo aufgegeben und durch zwei feste Bedienachsen – 41 und 42 für die westlichen Ortsteile, 43 für die östlichen Ortsteile – ersetzt. Die Bedienung des Schlosses Fasanerie wird aufgegeben, kann jedoch durch Verlängerung der in Kerzell endenden Linie 50 ersetzt werden. Eine ausführliche Beschreibung der neuen Linienverkehre in den verschiedenen Verkehrsräumen findet sich in Kapitel V 4.3.

4.1.3 Erweiterung des Rufbuskonzeptes zur Sicherstellung einer landkreisweiten Grundbedienung

Das seit 2010 eingeführte und seitdem schrittweise erweiterte Rufbusangebot hat sich aus Sicht der LNG Fulda bewährt. Durch den Abruf nur benötigter Fahrten bzw. Fahrtabschnitte auf Ergänzungslinien mit niedriger Nachfrage können Kosten gesenkt werden, ohne auf den im Anforderungsprofil vorgesehenen Mindestbedienstandard zu verzichten. Fahrgäste melden in der Regel ihren Fahrtwunsch 30 Minuten vor Fahrplanabfahrt telefonisch oder per App an und erhalten innerhalb eines engen Zeitfensters um die vorgesehenen Fahrplanzeiten eine innergemeindliche Fahrtmöglichkeit bzw. eine Anschlussverbindung zu den Verknüpfungspunkten in den benachbarten grundzentralen Bereichen. In einigen Fällen besteht die Möglichkeit einer umsteigefreien Weiterfahrt in die/aus den zugehörigen Mittel- bzw. Oberzentren. Fahrten mit starker Nachfrage zur Früh-HVZ oder zu Zeiten des schulbedingten Linienverkehrs erfolgen in Festbedienung der jeweiligen Linie oder über eine separate Linie für den schulbedingten Linienverkehr. Die Rufbus-Abschnitte verkehren in der Regel Montag bis Freitag in einem 2-Stunden-Takt.

Durch den Einsatz von separaten – idealerweise der zu erwartenden Nachfrage entsprechenden – kleinen Fahrzeugen für den Rufbusverkehr wird der jeweilige Aktionsradius für den Anschlussverkehr bestimmt. Die Fahrzeuge übernehmen eine Zu- und Abbringerfunktion an bestimmten Verknüpfungspunkten. Das Zeitfenster zwischen Ankunfts- und Abfahrtzeiten der Grundnetzlinien aus dem / in den höherrangigen zentralen Ort steht für die Bedienung in den Ergänzungsnetzen zur Verfügung.

Neben der Verlängerung von Linien mit einem Rufbusabschnitt, einer bedarfsweisen Abweichung vom direkten Linienweg, der linienhaften Ausge-

staltung reiner Rufbuslinien werden künftig erstmalig auch Korridorbetriebe angeboten. Die bedarfsweise Bedienung der im Fahrplan vorgesehenen Haltestellen erfolgt ohne festen Linienweg. Damit können Fahrer und Fahrzeug wirtschaftlicher eingesetzt werden.

Tabelle V-1 gibt einen Überblick über die vorgesehenen Rufbusverkehre. Eine ausführlichere Beschreibung der Verkehre findet in Kapitel V 4.3.

Linie	Abschnitt	Typ	Verknüpfungs-punkte	Bemerkungen
22	Mittelaschenbach - Hofbieber	L	Hofbieber, Hofaschen-bach	Hofaschenbach nur als Zubringer ab Mittela-schenbach zu Linie 75 außerhalb der Früh-HVZ
22	Schackau - Hofbieber	L	Hofbieber	
23	Neuswarts/ Theobaldshof/ Hundsbach – Tann	L	Tann	
25	Tann – Neuschwambach – Hilders	L	Tann, Hilders	Lastrichtungsabhängige Fahrplanlagen mit alter-nativen Verknüpfungs-punkten
26	Hilders – Eckweisbach – Unterbernhards	L	Hilders	
34	Schackau – Kleinsassen – Dipperz	L	Dipperz	
37	Gersfeld – Schachen - Poppenhausen - Maiers-bach – Gersfeld	L	Gersfeld, Pop-penhausen	Bedienung im Ringver-kehr
37	Gersfeld – Mosbach – Sandberg – Obernhausen – Wasserkuppe - Wüsten-sachsen	L/A	Gersfeld, (Wüs-tensachsen)	Gersfeld – Wasserkuppe in Festbedienung. In die-sem Abschnitt werden die Halte in Mosbach und Sandberg nur auf Bestellung bedient. Wüs-tensachsen einzelne Anschlüsse, nur mit lan-gen Übergangszeiten
44	Dalherda – Thalau – Schmalnau	L	Schmalnau	In der Früh-HVZ, Typ A, Verknüpfung mit Linie 41
44	Schmalnau – Weyhers	L	Weyhers, (Schmalnau)	Schmalnau in/aus Rich-tung Gersfeld
44	Weyhers – Oberrod – Gackenhof - Poppenhau-sen	L	Weyhers	
52	Mittelkalbach – Eichen-	A	(Mittelkalbach),	

Linie	Abschnitt	Typ	Verknüpfungs-punkte	Bemerkungen
	ried – Oberkalbach - Mittelkalbach		Neuhof	
56	Flieden – Struth – Stork – Höf und Haid – Rückers – Flieden	L	Flieden	Alternative Angebote zu Zeiten starker Nachfrage mit Linie 55
60	Jossa – Brandlos - Hosenfeld	A	(Hosenfeld), Fulda	
61	Kleinlüder – Uffhausen – Müs	A	(Müs), Bad Salzschlirf/ Großenlüder	
72	Langenschwarz – Rothenkirchen – Burghaun – Hünfeld	L	Burghaun	Burghaun – Hünfeld ohne Anschluss an RB5 in Hünfeld. Alternative Angebote im schulbedingten Linienverkehr mit Linie 82
74	Marbach – Rückers - Damemrsbach – Hünfeld	L	Hünfeld, Marbach	
77	Geisa/ Setzenbach / Grüsselbach – Rasdorf	K	Rasdorf, Hünfeld	Umstieg Rasdorf zu Fahrtlagen von Linie 125
78	Dittlofrod/ Wölf/ Treischfeld – Eiterfeld	K	Eiterfeld	

Typ:
A: Rufbus-Abschnitt einer Grundnetz- oder Ergänzungslinie mit Festbedienung
L: Rufbus-Abschnitt als eigenständige Linie, Festbedienung ggf. bei Kursen mit starker Nachfrage
K: Rufbus-Korridorbedienung

Tabelle V-1: Linienabschnitte mit Rufbusbedienung

Quelle: eigene Zusammenstellung

4.1.4 Sicherstellung eines hochwertigen Schülerverkehrs

Die besondere Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs erfordert vor allem in der Zeit von 6.00 Uhr bis 8.00 Uhr auf allen Linien eine vom grundsätzlichen Taktgefüge abweichende Bedienungsstruktur. Im Sinne eines ökonomischen Fahrzeugeinsatzes werden Fahrtlagen berücksichtigt, die Vor- und Nachholfahrten eines Fahrzeuges ermöglichen, um die erforderlichen Bedienungen der Schulen in einer wirtschaftlich tragfähigen Form zu garantieren. Für die im gesamten Stadtgebiet Fulda verteilt liegenden weiterführenden Schulen wird weiterhin ein Sternverkehr zu Schulbeginn angeboten.

Mit einer Erreichbarkeit des ZOB am Bahnhof durch alle Linien mit Ziel Fulda gegen 7.30 Uhr wird eine Anschlussbeförderung zu den Schulstandorten in Fulda durch Linien der LNG Fulda sichergestellt („Sternanschluss Schulen

Fulda"). Die erforderliche Bedienung der Schulen in Fulda im Tagesverlauf erfolgt entweder direkt an den Schulstandorten mit entsprechenden Fahrten oder als Anschluss zwischen den Linien der LNG Fulda am ZOB durch das Regelangebot. Die Anbindungserfordernisse werden in den Liniensteckbriefen in Anlage V–1 daher nicht explizit aufgeführt. Sollten die erforderlichen Kapazitäten durch das Regelangebot nicht gedeckt werden können, sind Verstärkerfahrten einzurichten.

4.1.5 Hierarchisierung von Übergängen an den Verknüpfungspunkten

Entsprechend den Vorgaben des Anforderungsprofils ist in der Maßnahmendefinition an ausgewählten Verknüpfungspunkten die Sicherstellung von Anschlüssen zwischen Buslinien untereinander sowie zwischen den Buslinien und dem Schienenverkehr zu garantieren. Vor allem durch die Überlagerung von Linien zur Verdichtung des Angebots auf den Relationen nach/von Fulda bzw. Hünfeld treffen einzelne Linien versetzt zueinander an den Knotenpunkten ein. Durch eine heterogene Bedienungsstruktur im Schienenverkehr ist nicht an allen Verknüpfungsbahnhöfen eine gleichmäßige Anschlussqualität zu/von allen Bahnlinien erreichbar. Voneinander abweichende Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge aus den beiden Fahrtrichtungen erschweren u. a. in Neuhof, Flieden und Großenlüder einen guten Übergang zwischen allen Relationen. Zeitlich verschieden gelegene Taktknoten für den Regional- und Fernverkehr im Bahnhof Fulda lassen nur einen Anschluss innerhalb der festgesetzten maximalen Übergangszeit von 30 Minuten zu einer der beiden Produktgruppen des Schienenpersonenverkehrs zu. Daher ist eine Hierarchisierung und Priorisierung der sicherzustellenden Anschlüsse festzulegen. Dabei genießen die Erfordernisse, die sich durch die unerlässlichen Bedienungen im Schülerverkehr ergeben, eine hohe Priorität. In den Liniensteckbriefen in Anlage V–1 werden die vorzusehenden Übergänge von der Priorität absteigend aufgelistet.

4.1.6 Abgestimmtes Verkehrsangebot in der Stadtregion

Die umliegenden Gemeinden sind in Teilen verkehrlich eng mit dem Oberzentrum Fulda verbunden. Insbesondere die Siedlungsbereiche der Kernorte Petersberg und Künzell gehen nahtlos in das Stadtgebiet Fulda über. Vor diesem Hintergrund ist das bestehende Ineinanderwirken der Verkehre in der Stadtregion zu bewerten und die abgestimmte Angebotsplanung mit Stadtgrenzen überschreitenden Linien des Stadtverkehrs Fulda weiterzuführen.

Ausgangslage für eine Weiterentwicklung der Verkehre ist der Kostendruck, der sich für den Kreis durch die Finanzierung sowohl der Linien im Verantwortungsbereich der LNG Fulda als auch der Verkehre des Stadtverkehrs Fulda ergibt. Mit den das östliche Kreisgebiet erschließenden Linien 20-22, 30-32 sowie 35-36 im Status quo werden zwar wesentliche Bereiche der Gemeinden Künzell und Petersberg mit bedient, jedoch aufgrund der begrenzten Abstimmung mit den Linien des Stadtverkehrs nur unzureichend genutzt. Für die Kernbereiche besteht ein attraktives Stadtverkehrsangebot, dass aufgrund von Fahrplanlagen und Linienführungen nicht ergänzend zum Grundangebot im Verantwortungsbereich der LNG Fulda wirkt. In Abstimmung mit den Gemeinden soll die Funktion einer grundlegenden Erschließung durch diese Linien gestärkt werden. Ziel eines mit dem Stadtverkehr abgestimmten

Verkehrsangebots für die Gemeinden Künzell und Petersberg ist es, eine Verbesserung des Verhältnisses aus Aufwand und Ertrag zu erlangen.

Den nach Fulda verkehrenden Linien aus dem östlichen Kreisgebiet soll daher eine tragende Rolle zukommen: sie erschließen die periphären Ortsteile wie Petersberg-Margrethaun oder Künzel-Keulos mit einem Grundangebot und bedienen bereits heute durch Überlagerung mehrerer Linien die zentralen Haltestellen der Kernorte im Tagesverkehr in einem angenäherten 30-Minuten-Takt. Dieses Angebot soll systematisiert und gemäß den Vorgaben im Anforderungsprofil ausgebaut werden. Entsprechende Platzkapazitäten für die verstärkte Übernahme des Grundangebots sind vorhanden. Parallele Führungen der Linien des Stadtverkehrs sollen möglichst reduziert werden. Der Aufgabenträger für den Landkreis Fulda empfiehlt dem Aufgabenträger Stadt Fulda, die Netzkonzeption der Stadtgrenzen überschreitenden Linien dahingehend zu überplanen, dass die Linien in Petersberg und Künzell ergänzend zum Grundangebot konzipiert werden durch:

- Erschließung von nicht vornehmlich durch die Linien des Landkreises abgedeckten Kernbereiche der Gemeinden und
- Zeitliche Überlagerung der Linienführungen im Bereich der zentralen Haltestellen der Gemeinden, so dass für die Relation zwischen der Kernstadt Fulda und den Haltestellenbereichen Petersberg Propsteihaus/Rhönbergstraße sowie Künzell Gemeindezentrum eine mindestens angenäherte Takthalbierung entsteht (z. B. 15-Minuten-Takt bei 30-Minuten-Takt beider Liniensysteme).

Die LNG Fulda hat hierfür konzeptionelle Vorschläge erarbeitet und in den parallel geführten Planungsprozess der Nahverkehrspläne für die Stadt und den Landkreis Fulda eingebracht. Die konzeptionellen Leitlinien sind mit den jeweiligen Gemeinden abgestimmt.

Im Verlauf der Erarbeitung der jeweiligen Nahverkehrspläne erfolgte über mehrere gemeinsame Planungssitzungen die Konkretisierung der Vorstellungen zu den Verkehren in der Stadtregion. Aufgrund unterschiedlicher Zeitplanungshorizonte für die Netzerarbeitung im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung liegt zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkersplans noch keine abschließend abgestimmte Netzkonzeption vor.

In Kapitel V 4.3.3 wird bei der Vorstellung der Konzepte für den Verkehrsraum Stadtregion auf den letzten Abstimmungsstand Bezug genommen. Die Linien im Aufgabenbereich der Stadt Fulda werden dabei ohne feste Liniennummerbezeichnung und bezogen auf den Teil außerhalb des Stadtgebiets in ihrem konkreten Verlauf beschrieben.

Die vorgesehenen Bedienungsqualitäten für die Erschließungslinien im Verantwortungsbereich orientieren sich für die grundzentralen Bereiche an der Angebotsgestaltung der Stadtlinien im Status Quo. Dies erfordert für die Planungslinien 20 und 36 ein zusätzliches Fahrtenangebot innerhalb der Stadtregion, das über das Angebot in das östliche Kreisgebiet hinausgeht (Verstärkung im Tagesrand und am Wochenende).

4.1.7 Begrenztes Angebot für den Freizeit- und Tourismusverkehr

Gemäß den Festsetzungen im Anforderungsprofil werden bei der Umsetzung in begrenztem Rahmen spezielle Angebote für den Freizeit- und Tourismusverkehr vorgehalten. Das im Verlauf der aktuellen Ausschreibungsperiode angepasste und erweiterte Angebot zur Erschließung der Wasserkuppe und des Ulstertals hat sich bewährt und wird weiterentwickelt. Zusätzlich zum Linienverkehr im Rahmen der Grundbedienung von Montag bis Samstag werden am Wochenende folgende tourismusrelevante Verkehre angeboten:

- Linie 90: 4 Hin- und Rückfahrten mit der Möglichkeit der Fahrradmitnahme (Sommerhalbjahr) entlang des Milseburgradweges (Gersfeld – Wasserkuppe – Wüstensachsen – Hilders – Milseburg – Hofbieber – Fulda) verkehrt an Samstagen ganzjährig, sowie an Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr.
- Linie 35: 4 Hin- und Rückfahrten zur Wasserkuppe (Wasserkuppe – Poppenhausen – Weyhers – Künzell – Fulda).
- Linie 32: 4 Hin- und Rückfahrten ins Ulstertal (Tann – Hilders – Dipperz – Petersberg – Fulda).
- Linie 77: 3 Hin- und Rückfahrten zur Gedenkstätte Point Alpha (Hünfeld – Rasdorf – Geisa) an Samstagen.

Durch Überplanung der Rufbuslinie 37 konnte die Grundbedienungsfunktion Montag bis Freitag für die Stadt- und Ortsteile von Gersfeld und Poppenhausen ausgeweitet und der touristische Nutzen für Übernachtungsgäste verbessert werden. Neu ist die Fortführung des Streckenastes Gersfeld – Wasserkuppe bis nach Ehrenberg-Wüstensachsen mit 4 Hin- und Rückfahrten.

Damit besteht im Sommer an allen Tagen eine direkte Erreichbarkeit der Wasserkuppe von den umliegenden Kommunen sowie ab Fulda.

Die Einrichtung weiterer Verkehre, insbesondere zur Verbesserung der Angebote im Freizeit- und Tourismusverkehr, ist bei gesicherter Finanzierung anzustreben. Dabei ist auf eine finanzielle Beteiligung des davon profitierenden Fremdenverkehrs- und Tourismusgewerbes hinzusteuern.

4.2 Übersicht über die Planungslinien

Auf Basis der im Anforderungsprofil dargelegten Festsetzungen erfolgt in Tabelle V-2 die relationsspezifische Darstellung der Buslinien im Netz der LNG Fulda.

Linie	Laufweg	Anmerkungen
20	Tann – Hofbieber – Petersberg – Fulda	Die Bedienung der nördlichen Stadtteile von Tann erfolgt mit Linie 23 (Rufbus). Erweitertes Bedienungsangebot Petersberg – Fulda.
21	Hilders – Hofbieber – Petersberg – Fulda	Erweitertes Bedienungsangebot Langenbieber – Hofbieber – Petersberg – Fulda.
22	Schackau – Elters – Hofbieber / Mittelaschenbach – Hofbieber (– Petersberg – Fulda)	Rufbus mit Anschluss in Hofbieber von/nach Fulda.
23	Neuswarts/Theobaldshof/Hundsbach – Tann	Rufbus mit Anschluss in Tann von/nach Fulda.
24	Tann – Wendershausen – Lahrbach - Hilders	verkehrt nur im schulbedingten Linienverkehr.
25	Tann – Wendershausen – Lahrbach - Habel – Neuschwambach – Hilders	Rufbus mit Anschluss in Tann oder Hilders von/nach Fulda.
26	Hilders – Eckweisbach – Unterbernhards	Rufbus mit Anschluss in Hilders von/nach Fulda.
30	Wüstensachsen – Hilders – Eckweisbach – Dietges – Dipperz –Fulda	einheitlicher Linienweg, Fahrtenangebot über Brand – Wickers als Linie 32.
31	Dipperz – Wissels – Künzell – Fulda	Schackau – Kleisassen – Dipperz als Rufbus Linie 34.
32	(Tann –) Simmershausen – Hilders – Wickers – Reulbach – Dietges – Dippers – Fulda	Einheitlicher Linienweg, Fahrtenangebot über Eckweisbach – Rupsroth als Linie 30.
33	Dipperz – Armenhof – Petersberg – Fulda	
34	Schackau – Kleinsassen – Dipperz	Rufbus mit Anschluss in Dipperz von/nach Fulda.
35	(Wasserkuppe –) Poppenhausen – (Oberrod –) Weyhers – Künzell – Fulda	Die Bedienung von Oberrod erfolgt außerhalb von Randlagenverbindungen mit Linie 44 (Rufbus).

Linie	Laufweg	Anmerkungen
36	Dirlos – Pilgerzell – Künzell – Fulda	Erweitertes Bedienungsangebot Künzell – Fulda mit neuer Anbindung Pilgerzell und Dirlos Wasserkuppenstraße.
37	Poppenhausen – Maiersbach/Schachen – Gersfeld – Obernhausen – Wasserkuppe – Wüstensachsen	Rufbus mit Anschluss in Poppenhausen und Gersfeld. Bedienung von Gackehof-Rabenest mit Linie 44 (Rufbus). Neues tourismusrelevantes Bedienungsangebot Wüstensachsen – Wasserkuppe.
41	Thalau – Rothemann – Hattenhof – Löschenrod – Eichenzell – Fulda	Neue Linienführung in Eichenzell. Die Bedienung von Schmalnau und Dalherda erfolgt mit Linie 44 (Rufbus)
42	Heubach – Büchenberg – Rothemann – Hattenhof – Löschenrod – Eichenzell – Fulda	Neue Linienführung in Eichenzell.
43	Fulda – Eichenzell – Welkers	Neue Linienführung in Eichenzell.
44	Dalherda – Schmalnau – Weyhers – Oberrod – Rabennest – Poppenhausen	Neue Linie: Rufbus mit Anschluss in Schmalnau und Weyhers von/nach Fulda.
50	Giesel/Kerzell – Tiefengruben – Dorfborn – Neuhof	Bedienung von Giesel nur im schulbedingten Linienverkehr. Verlängerung bis Eichenzell / Fasanerie möglich.
51	(Neuhof – Kalbach –) Heubach – Büchenberg – Hattenhof – Neuhof	Verkehrt nur im schulbedingten Linienverkehr. Ergänzt Linie 42 (Fulda – Heubach) nachmittags zu einer stündlichen Verbindung von Fulda mit Umstieg in Hattenhof Am Ziegelrain
52	Neuhof – Mittelkalbach – (Veitsteinbach – Eichenried – Oberkalbach –) Mittelkalbach – Neuhof	Stündliche Anbindung Nieder- und Mittelkalbachs an den RE in Neuhof (abwechselnd Richtung Fulda/Frankfurt). Übrige Ortsteile als Rufbus.
53	Hauswurz – Kauppen – Buchenrod – Magdlos – Döngesmühle – Flieden – Rückers – Schweben – Neuhof	

Linie	Laufweg	Anmerkungen
54	(Buchenrod – Hauswurz –) Rommerz – Neuhof	Bedienung von Buchenrod und Hauswurz nur im schulbedingten Linienverkehr (Grundbedienung über Linie 53).
55	Höf und Haid – Rückers /Stork – Struth – Flieden	
56	Flieden – Struth – Stork – Höf und Haid – Rückers – Flieden	Rufbus mit Anschluss in Flieden von/nach Fulda, verkehrt außerhalb der Bedienzeiten von Linie 55.
60	Brandlos/Jossa – Hosenfeld – Kleinlüder – Fulda	Die Bedienung von Brandlos und Pfaffenrod erfolgt außerhalb von Randlagenverbindungen als Rufbus.
61	(Kleinlüder – Uffhausen –) Müs – Eichenau – Bad Salzschlirf/Großenlüder	Alternierende Bedienung von Bad Salzschlirf und Großenlüder. Bedienung von Kleinlüder und Uffhausen als Rufbus.
65	Brandlos – Jossa – Hosenfeld – Blankenau – Kleinlüder – Großenlüder	Verkehrt nur im schulbedingten Linienverkehr.
66	Bad Salzschlirf/Bimbach – Großenlüder	Verkehrt nur im schulbedingten Linienverkehr.
70	Eiterfeld – Leimbach/Leibolz – Malges – Roßbach – Hünfeld	Bedienung der Ortsteile von Eiterfeld mit Linie 78 (Rufbus) und Linie 360. Alternierender Linienweg über Leibolz oder Leimbach
71	Hünfeld – Hünhan –Burghaun – Steinbach Rothenkirchen – Burghaun – Hünhan – Hünfeld	Bedienung der Ortsteile von Eiterfeld mit Linie 78 (Rufbus) und Linie 360 im Anschluss an Linie 70. Neue Ringverkehrslinie mit Übernahme von Erschließungsfunktionen der bisherigen Linien 71 und 72.
72	Langenschwarz – Rothenkirchen – Burghaun – Hünfeld	Rufbus mit Anschluss in Burghaun von/nach Hünfeld/Fulda.
73	Michelsrombach – Hünfeld	
74	Marbach – Rückers – Dammersbach – Hünfeld	Rufbus mit Anschluss in Hünfeld von/nach Fulda

Linie	Laufweg	Anmerkungen
75	Schwarzbach – Gotthards – Mittelaschenbach – Hofaschenbach – Rimmels – Silges – Mackenzell – (Molzbach –) Hünfeld	Mittelaschenbach - Hofaschenbach außerhalb der Früh-HVZ über Zubringerfahrt Rufbus Linie 22. Richtung Hünfeld über Freizeitanlage Tiergarten, Richtung Nüsttal über Molzbach.
76	Haselstein – Großenbach – Hünfeld	
77	Geisa – Rasdorf – Kirchhasel – Hünfeld	Bedienung von Geisa Point Alpha, Setzelbach und Grüsselbach als Rufbus.
78	Rufbus Eiterfeld	Alternierende Bedienung aller Ortsteile als Rufbus, sofern keine Festbedienung besteht mit Anschluss in Eiterfeld von/nach Hünfeld.
80	Rasdorf/Großentaft/Buchenau/Ufhausen/Malges/Dittlofrod – Eiterfeld	Schulverkehr Eiterfeld.
82	Langenschwarz – Rothenkirchen – Burghaun – Hünfeld	Schulverkehr Burghaun/Hünfeld.
84	Marbach – Rückers – Dammersbach – Hünfeld	Schulverkehr Hünfeld.
85	Nüsttal – Mackenzell/Dammersbach – Hünfeld	Schulverkehr Hünfeld.
87	Großenbach/Kirchhasel – Roßbach – Hünfeld	Schulverkehr Hünfeld.
90	Gersfeld – Wasserkuppe – Hilders – Milseburgradweg – Fulda	Freizeitangebot am Wochenende, in den Sommermonaten mit Fahrradanhänger.

Tabelle V-2: Linien des Zielnetzes

Quelle: eigener Entwurf

4.3 Verkehrsraumbezogene Maßnahmendefinition für den straßengebundenen ÖPNV

Nachfolgend wird das Angebot nach Verkehrsräumen beschrieben, die sich nicht zwangsläufig mit der nach wirtschaftlichen, verkehrsgeographischen und funktionalen Gesichtspunkten gewählten Linienbündelung decken (siehe Kapitel V 5).

4.3.1 Verkehrsraum Nord (Hünfeld, Eiterfeld)

Im Verkehrsraum Nord, der sich mit dem Bereich des bisherigen Linienbündels „Nord“ deckt, erfolgt eine Aufteilung der Linien(-abschnitte) in ein Grundnetz mit Festbedienung und einem gegenüber dem aktuellen Angebot ausgeweitetem Ergänzungsnetz zum Teil mit Rufbusbedienung in Bereichen mit geringer Verkehrsnachfrage. Darüber hinaus erfolgen im schulbedienten Linienverkehr weitere Fahrt- und Linienergänzungen.

Durch das tagsüber vereinheitlichte Fahrtenangebot auf der Fuldatalbahn (RB5) mit einem bis auf die Frühstunden durchgängigen Taktknoten zu Minute 30 in Hünfeld ist es bis auf geringfügige Abweichungen im Minutenbereich im Schülerverkehr möglich, für das Grundnetz ganztägig ein Taktangebot mit leicht merkbaren Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Verknüpfungspunkt Hünfeld Bahnhof anzubieten.

Das Grundnetz wird dabei zur Erschließung der grundzentralen Bereiche neu strukturiert:

- Linie 70 Hünfeld – Eiterfeld, alternierend über Leimbach und Leibolz, ergibt mit Hin- und Rückrichtung einen Ringverkehr mit der Bedienung aller Haltestellen beider Linienwege. Die Bedienung der Ortsteile von Eiterfeld übernimmt die Ergänzungslinie 78 als Rufbus sowie Linie 360 mit Verknüpfung in Eiterfeld Ortsmitte.
- Linie 71 Hünfeld – Burghaun verkehrt als Ringlinie über die einwohnerstarken Ortsteile Hühnhan, Steinbach und Rothenkirchen. Die Bedienung der weiteren Ortsteile von Burghaun übernimmt die Ergänzungslinie 72 als Rufbus.
- Linie 75 Hünfeld – Nüsttal bedient die Ortsteile Silges, Rimmels, Hofaschenbach, Mittelaschenbach (nur in Lastrichtung), Morles und Gotthards sowie Hofbieber-Schwarzbach. Eine weitere Bedienung erfolgt mit Ergänzungslinie 22 mit Anschluss in Hofbieber an das Grundnetz von/nach Fulda. Weiterhin besteht in Schwarzbach außerhalb der Frühspitze ein Anschluss an das Grundnetz von/nach Fulda.
- Linie 77 Hünfeld – Rasdorf funktioniert in Kombination mit Linie 125. Die Ortsteile von Rasdorf sowie die Gedenkstätte Geisa Point Alpha werden durch einen ergänzenden Rufbusabschnitt der Linie 77 angebunden.

Zusätzlich zu den bereits genannten Ergänzungslinien und Ergänzungslinienabschnitten bestehen außerhalb des schulbedingten Linienverkehrs darüber hinaus folgende Linien:

- Linie 73 Hünfeld – Michelsrombach realisiert einen 2-Stunden-Takt mit Zuganschluss in Hünfeld. Rudolphshan und Oberfeld werden durch Kombination von Hin- und Rückrichtung mit Gestaltung eines erweiterten Ringverkehrs außerhalb des schulbedingten Linienverkehrs nur in Richtung Hünfeld bedient.
- Linie 74 Hünfeld – Nüst – Dammersbach – Rückers – Marbach, ist ein Rufbus im 2-Stunden-Takt mit Zuganschluss in Hünfeld.
- Linie 76 Hünfeld – Großenbach – Haselstein bedient im 2-Stunden-Takt.

Die Linien des Grundnetzes bedienen Montag bis Freitag die grundzentralen Bereiche von Eiterfeld und Burghaun im 1-Stunden-Takt, die von Rasdorf und Nüsttal im 2-Stunden-Takt. Aus allen grundzentralen Bereichen werden neu Frühfahrten ab ca. 5.30 Uhr nach Hünfeld oder Fulda angeboten, mit denen die umsteigefreie Regionalexpress-Verbindung in das Rhein-Main-Gebiet 5:47 ab Hünfeld, bzw. 6:00 Uhr ab Fulda, erreicht wird. Die Bedienung von Rasdorf erfolgt dabei mit Linie 125 und von Nüsttal mit Linie 22 (umsteigefrei bis Fulda). Die letzten Rückfahrten in die Grundzentren des Verkehrsraums erfolgen Montag bis Freitag gegen 18:40 im Anschluss an die Zugankunft in Hünfeld. An Samstagen wird für Eiterfeld und Rasdorf weiterhin eine Grundbedienung mit drei Fahrtenpaaren angeboten. Für Burghaun besteht eine ausreichende Bedienung mit RB5. Durch entsprechende Verlängerung bis Geisa Point Alpha besteht weiterhin ein Potential zur Nutzung der Linie 77 im Ausflugsverkehr zur Gedenkstätte. Das vorgesehene Samstagsangebot kann mit einem Fahrerdienst umgesetzt werden. Die geringe Fahrgastnachfrage am Wochenende im Verkehrsraum Nord lässt eine weitere Ausweitung des Angebots ökonomisch nicht zweckmäßig erscheinen.

Auf den neu konzipierten Linien 70 und 71 erfolgen eine Ausweitung des Angebots zu einem 1-Stundentakt und eine Vereinheitlichung der Linienwege.

Linie 70 bedient dabei stündlich alternierend die Achsen Hünfeld – Hünfeld Industriegebiet – Roßbach – Malges – Leibolz – Eiterfeld und Hünfeld – Hünfeld Rasdorfer Str. – Roßbach – Betzenrod – Leimbach – Eiterfeld. Hin- und Rückrichtung sind dabei umlaufmäßig so miteinander zu einem Ringverkehr verknüpft, dass alle Haltestellen am Linienweg einmal pro Stunde bedient werden. Eiterfeld erhält mit einer alternierenden Fahrzeit von 17 oder 23 Minuten eine insgesamt beschleunigte Anbindung an das Mittelzentrum Hünfeld. Die Ortsteile von Eiterfeld, die nicht am Linienweg der Linie 70 liegen werden alternierend alle zwei Stunden mit einem Rufbusangebot – abwechselnd die Bereiche West/Nord (Körnbach, Dittlofrod, Wölf) und Ost (Ufhausen, Soisdorf, Großentaft) mit Anschluss in Eiterfeld Ortsmitte bedient. Da die Linie 360 von/nach Bad Hersfeld weitgehend alle Anschlusslagen in Eiterfeld erreicht, wird für den Ortsverkehr nach Arzell und Buchenau auf diese Linie verwiesen.

Mit 13 Hin- und 12 Rückfahrten auf Linie 71 kommt es zu einer deutlichen Ausweitung des Angebots für die einwohnerstarken Ortsteile Steinbach (bisher 8/9 Fahrten) und Rothenkirchen (bisher 4/5 Fahrten).

Mit Linie 72 werden die weiteren Ortsteile von Burghaun außerhalb des Schülerverkehrs an die Schiene angebunden. Für die Linie ist ein Laufweg Langenschwarz – Hechelmannskirchen – Großenmoor – Schlotzau – neu: Mahlertshof

– Kernort Burghaun – Burghaun Bahnhof vorgesehen. Weiter wird der Ortsteil Gruben an Hünfeld angebunden. Ein Anschluss an den Zug in Hünfeld ist allerdings nicht möglich. Für die Wegebeziehung zwischen den zentralen Bereichen von Burghaun und Hünfeld wird auf das Angebot von Linie 71 und RB5 verwiesen.

Auf Linie 73 kommt es durch die Neukonzeption Montag bis Freitag zu einer Ausweitung um jeweils ein Fahrtenangebot je Richtung. Letzte Rückfahrt ab Hünfeld ist künftig eine Stunde später gegen 18:40 Uhr.

Das bereits etablierte Rufbusangebot auf Linie 74 wird – zu einem 2-Stunden-Takt vertaktet – leicht angepasst. Ab Hünfeld können zwei zusätzliche Fahrtmöglichkeiten angeboten werden.

Das Angebot der Linie 75 wird außerhalb der Frühspitze zu einem einheitlichen 2-Stunden-Takt systematisiert. Das Linienende wird nach Hofbieber-Schwarzbach verlegt, wo künftig insbesondere für Gotthards ein Anschluss mit Linie 20 eingerichtet wird. Aus Fahrzeugumlaufgründen kann die Bedienung von Mittelaschenbach nur in Lastrichtung erfolgen. Mit der Rufbuslinie 22 besteht aber die Möglichkeit, von Mittelaschenbach Hofaschenbach und den Anschluss an Linie 75 nach Hünfeld zu erreichen. Innerhalb der kernstadtnahen Stadtteile von Hünfeld erfolgt richtungsbezogen eine abweichende Linienführung, um zusammen mit Linie 76 eine verbesserte Erschließung der Wohnstandorte zu ermöglichen.

Linie 76 verkehrt künftig zu einem 2-Stunden-Takt systematisiert nur noch zwischen Haselstein – Großenbach und Hünfeld. Rasdorf und seine Ortsteile werden künftig über die Grund- und Ergänzungsnetzlinie 77 (Festbedienung und Rufbus) in Verbindung mit Linie 125 erschlossen. Innerhalb der kernstadtnahen Stadtteile von Hünfeld erfolgt die Linienführung über Freizeitanlage Tiergarten. Je Fahrtrichtung werden zwei zusätzliche Fahrten angeboten.

Durch das Zusammenspiel von der Grundnetzlinie 77 und der aus dem Wartburgkreis einbrechenden Linie 125 wird zwischen dem Kernort Rasdorf und Hünfeld Montag bis Freitag ein durchgehender 2-Stunden-Takt umgesetzt.

Alle Linien – mit Ausnahme des Rufbusangebots auf Linie 72 bis/ab Hünfeld – erhalten in Hünfeld Bahnhof einen Anschluss zum Taktknoten der RB5.

Die Linien 80, 82, 84, 85 und 87 ergänzen das Grundangebot in allen Bereichen im schulbedingten Linienverkehr und binden die Schulen zu den Zeiten an, zu denen die regulären Leistungen kapazitativ nicht ausreichen.

4.3.2 Verkehrsraum West (Bad Salzschlirf, Großenlüder, Hosenfeld)

Zum Verkehrsraum West zählen die den westlich von Fulda gelegenen Teil des Landkreises bedienenden Linien in den Gemeinden Bad Salzschlirf, Großenlüder und Hosenfeld. Im Wesentlichen werden die bestehenden Konzepte mit der Grundnetzlinie 60, der Ergänzungslinie 61 und den beiden Linien 65 und 66 für den schulbedingten Linienverkehr für die Schulen im Verkehrsraum fortgeführt.

Linie 60 verkehrt künftig außerhalb der Frühspitze im 1-Stunden-Takt ab Jossa über Hosenfeld und weiter über den bestehenden Linienweg. Die kleineren Ortsteile Pfaffenrod und Brandlos werden in Fahrtrichtung Fulda als Rufbus-

abschnitt im Fahrplan vorgesehen. Durch Linienverknüpfung beider Fahrtrichtungen sind die Ortsteile sowohl aus Richtung Fulda, bzw. dem Kernort Hosenfeld, als auch in Richtung Fulda/Hosenfeld angebunden. Die ersten Fahrtmöglichkeiten in Richtung Fulda erfolgen in Festbedienung.

In beiden Fahrtrichtungen wird Montag bis Freitag eine zusätzliche Fahrt am Abend angeboten. Letzte Rückfahrtmöglichkeit besteht somit gegen 20.00 Uhr ab Fulda ZOB.

In Ergänzung zum Angebot auf der RB5 wird im morgendlichen schulbedingten Linienverkehr im Anschluss an die Sternankünfte in Fulda ZOB insbesondere für Berufsschüler eine Direktfahrt an das Schulzentrum Hünfeld angeboten.

Zur besseren Erschließung des Münsterfeldes besteht die Option einer vertakteten Verzahnung mit Linienkonzepten des Stadtverkehrs Fulda mit einer Führung der Linien über die Flemingstraße. Hierfür wäre fahrzeitbedingt die alleinige Überlassung der Bedienung der Ortslage Oberrode durch den Stadtverkehr erforderlich. Die Einrichtung einer ersatzweisen Bedienung von Haltestellen an der L3139 erscheint möglich.

Linie 61 dient der Anbindung der Ortsteile an die Kernorte Bad Salzschlirf und Großenlüder sowie an die dortigen Bahnhöfe der Vogelsbergbahn mit Anschlüssen von/nach Fulda. Die Bedienung von Eichenau und Müs erfolgt dabei stündlich alternierend an die Bahnhöfe Bad Salzschlirf und Großenlüder. Darüber hinaus wird in die Linie neu ein Rufbusabschnitt Kleinlüder – Uffhausen – Müs (weiter nach Großenlüder, kommend von Bad Salzschlirf) integriert. In Kleinlüder besteht in kurzer Fußdistanz eine Umsteigemöglichkeit von/zu Linie 60 aus/nach Fulda.

Durch die Integration der Haltstelle Lärchenweg in den Linienweg werden neue Wohnbereiche an die Kernstadt sowie den Bahnhof Bad Salzschlirf angebunden.

Das Fahrtenangebot zur Bedienung der Schulen im Verkehrsraum wird hinsichtlich einer Optimierung der eingesetzten Fahrzeuganzahl – vor dem Hintergrund eines rückläufigen Kapazitätsbedarfs – konsolidiert. Hierzu ist eine Verlegung der Schulanfangs- und –endzeiten der Schule in Hosenfeld erforderlich.

An Samstagen werden zwischen Hosenfeld und Fulda zwischen 8.00 Uhr und 16.00 Uhr vier Fahrten je Richtung angeboten.

4.3.3 Verkehrsraum Stadtregion Fulda (Petersberg, Künzell)

Zum Verkehrsraum Stadtregion wird im Rahmen des Nahverkehrsplans die Fläche der Gemeinden Petersberg und Künzell gezählt sowie die im Status Quo durch Linien des Stadtverkehrs bedienten Bereiche der Gemeinden Großenlüder und Neuhof. Da die Erschließung durch Linien im Verantwortungsbereich der LNG Fulda in der Regel durch kreisquerende Langläufe erfolgt, können diese nur eingeschränkt Feinerschließung innerhalb des Stadtgebiets Fulda übernehmen. Sowohl zur Begrenzung der maximalen Reisezeit für die Fahrgäste, als auch aus ökonomischen Gründen besitzt die möglichst direkte Anbindung von Fulda ZOB – mit einer Bedienung der am Linienweg erreichbaren vorgelagerten Schulzentren – eine hohe Priorität. Eine vertiefende Betrachtung der Linienführung innerhalb der Stadt Fulda ist daher

nicht Teil der Maßnahmendefinition. In den nachfolgenden Kapiteln werden die Ergebnisse des die Erstellung des Nahverkehrsplans begleitenden Abstimmungsprozesses – wie im Kapitel V 4.1.6 erläutert – dargestellt.

4.3.3.1 Kernort Petersberg

Die erweiterte Grundbedienung für den Kernort Petersberg übernehmen die Linien 20 und 21. Hinzu kommen Montag bis Freitag in der Früh-HVZ Einzelfahrten auf Linie 22. Bedient wird der bestehende Linienweg mit der zentralen Haltestelle Rhönbergstraße über die Haltestellen Quelle, Weiherweg, Sportanlagen weiter über die Magdeburger Straße zum ZOB. Das Angebot wird dabei wie folgt angepasst:

- Linie 20 Fulda – Petersberg – Hofbieber – Tann: Zusätzlich zur Bedienung auf voller Linienlänge (Montag – Freitag 4.30 bis 21.00 Uhr, 1-Stunden-Takt, Samstag 10.00-16.00 Uhr, 2-Stunden-Takt) erfolgt ein Angebot im Abschnitt Fulda ZOB – Petersberg Am Roten Rain: Montag-Freitag Früh-HVZ, ergänzendes Angebot in Taktlücken aufgrund des Schul-Sternverkehrs; sowie Abendverkehr bis ca. 22.30 Uhr mit Herstellung eines 1-Stunden-Taktes zwischen 5.00 und 22.00 Uhr; Samstag Ausweitung des 1-Stunden-Taktes zwischen 7.00 und 22.30 Uhr; Sonn- und Feiertag 9.30 bis 22.30, 1-Stunden-Takt.
- Linie 21 Fulda – Petersberg – Hofbieber – Langenbieber/Hilders: Zusätzlich zur Bedienung auf ganzer Linienlänge (Montag – Freitag 6.30 bis 18.30 Uhr, 2-Stunden-Takt) werden die Taktlücken zu einem 1-Stunden-Takt zwischen 7.00 und 19.00 Uhr im Kernort Petersberg geschlossen – mit einem Ergänzungsangebot über Melzdorf, Allmus, Hofbieber bis nach Langenbieber Wadbergstraße.
- Linie 22 (Fulda – Petersberg – Hofbieber –)Hofbieber – Mittelaschenbach/Elters: Angebotsreduktion zugunsten einer Systematisierung von Linie 21; Bedienung des Kernortes Montag bis Freitag durch zwei Verstärkungsfahrten zur Früh-HVZ in Richtung Fulda.

Zusätzlich wird das Angebot für den Kernort durch folgende Linienführungen des Stadtverkehrs ergänzt:

- Abschnitt Petersberg 1: Fulda – Petersberg Hövelstr. – Alte Ziegelei – Proptsteihaus, im Wesentlichen im Linienverlauf der heutigen Linie 8, ein zusätzlich zum Grundangebot der Linie 20 vorgehaltenes Ergänzungsangebot zur Bedienung der Haltestelle Am Roten Rain ist dabei nicht mehr vorgesehen;
- Abschnitt Petersberg 2: Petersberg Propsteihaus – Quelle – Eisenacher Str. – Im Dillenroth – Weiherweg – Rauschenberg, neuer Erschließungsabschnitt zur Bedienung der nordöstlichen Wohnbereiche von Petersberg (steht unter Vorbehalt der finalen Beschlussfassung durch den Gesellschafter Gemeinde Petersberg);
- Abschnitt Petersberg 3: Petersberg – Rauschenberg – Berufsbildungszentrum – Fulda, im Wesentlichen im Linienverlauf der heutigen Linie 9 (Nord).

Die drei genannten Abschnitte werden zu einer Ringverkehrslinie kombiniert, so dass von allen Haltestellen Petersberg eine umsteigefreie Innerortsbedienung, aber auch eine Anbindung der Kernstadt Fulda über beide Richtungen hergestellt wird. Der schnellere Abschnitt Petersberg 1 übernimmt dabei die zu den Linien 20 und 21 zeitlich versetzte, ergänzende Bedienung zwischen Propsteihaus und Fulda ZOB, mit der Montag bis Freitag das gemeinsame Angebot bis auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird.

Eine von der Stadt Fulda angeregte Fortführung einer Linie (Fortschreibung 9 (Süd)) von der Fuldaer Pacelliallee in das Gemeindegebiet Petersberg bis zum Roten Rain wird von Seiten der LNG Fulda nicht befürwortet, da der zusätzliche Aufwand für den Landkreis in keinem Verhältnis zu einem möglichen zusätzlichen Erschließungsnutzen steht. Ein möglicher Endpunkt für diesen Linienabschnitt kann der Bereich des Nahversorgungszentrums an der Straße Alte Ziegelei sein.

Mit dem vorgestellten Bedienkonzept erfolgt außerhalb des zentralen Bereichs, der durch eine zeitlich versetzte Führung eine Angebotsverbesserung erhält, eine bewusste Funktionstrennung zwischen den Linien im Verantwortungsbereich der Stadt Fulda und den Linien im Verantwortungsbereich der LNG Fulda.

4.3.3.2 Ortsteile Petersberg

Die östlich des Kernorts gelegenen Ortsteile Haunedorf (mit Almendorf, Melzdorf und Stöckels) und Margretenhaun (mit Böckels) werden durch die den östlichen Landkreis bedienenden Linien 20 – 22, 30, 32 und 33 erschlossen:

- Linie 20: Fulda – Petersberg – Margretenhaun (– Hofbieber – Tann) Montag bis Freitag in einem 1-Stunden-Takt,
- Linie 21: Fulda – Petersberg – Stöckels – Almendorf – Melzdorf (– Hofbieber – Langenbieber/Hilders) Montag bis Freitag bis Hofbieber in einem 1-Stunden-Takt,
- Linie 22: (Mittelaschenbach – Hofbieber – Armenhof –) Margretenhaun – Horwieden – Petersberg – Fulda, nur Frühverbindungen Richtung Fulda,
- Linie 30/32: Fulda – Petersberg – Böckels (– Dipperz – Hilders – Tann/Ehrenberg) verkehrend alternierend mit abweichendem weiteren Linienverlauf und ergänzen sich Montag bis Freitag zu einem 1-Stunden-Takt,
- Linie 33: Fulda – Petersberg – Horwieden – Margretenhaun (– Armenhof – Dipperz), neue Linie für einen Grundbedienungsstandard im 2-Stunden-Takt.

Der Bedienungsumfang für den jeweiligen Bereich bleibt mindestens im Umfang des Status Quo bestehen, das Angebot auf Linie 21 wird zu einem 1-Stunden-Takt verdichtet. Zusätzlich wird auf den Linien 20 und 32 eine weitere Fahrt am Abend gegen 20.00 Uhr ab Fulda eingerichtet. Die Bedienungsqualität der jeweiligen Linien ist in den Kapiteln V 4.3.4 und V 4.3.5 eingehend beschrieben.

Die nördlichen Ortsteile und Bereiche Götzenhof, Marbach, Steinau und Steinhaus werden weiterhin in bisherigem Umfang durch eine Linie des Stadtverkehrs bedient:

- Abschnitt Petersberg 4: Fulda – Hochschule – Steinau – Steinhaus – Marbach, im Wesentlichen im Linienverlauf der heutigen Linie 6.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Konzeption ist die Beibehaltung der Zeitlagen der Linie in Marbach, um dort den Anschluss von/an Linie 74 sicherzustellen (Anschlussbindung in Hünfeld Bahnhof).

4.3.3.3 Kernort Künzell

Die erweiterte Grundbedienung für den Kernort Künzell mit der zentralen Haltestelle Gemeindezentrum übernehmen wie bisher die Linien 35 und 36 in einer weiterentwickelten Konzeption:

- Linie 35: Fulda – Künzell – Dirlos – Dassen (– Ebersburg – Poppenhausen – Wasserkuppe), systematisierte Bedienung auf voller Linienlänge (Montag-Freitag 5.00 bis 21.00 Uhr, 1-Stunden-Takt, Samstag, Sonn- und Feiertag 09.00/10.00 bis 18.00 Uhr, 2-Stunden-Takt) zusätzlich,
- Linie 36: Fulda – Künzell – Pilgerzell – Dirlos, Taktverdichtung von Linie 35 mit zusätzlicher Bedienung von Pilgerzell und neuem Linienendpunkt Dirlos Wasserkuppenstraße. Dadurch wird die Anbindung von Wohnschwerpunkten an die Kerngemeinde Künzell und Fulda mit dichtem Takt sichergestellt (Montag bis Freitag 5.00 bis 20.00 Uhr, 1-Stunden-Takt). Im schulbedingten Linienverkehr erfolgt eine Verlängerung bis zur Lohelandschule. Im Abendverkehr und am Wochenende wird über die Linie 36 der erweiterte Grundbedienungsstandard für den Kernort Künzell sichergestellt. Die Linie verkehrt dabei, bis auf die ergänzenden Zeitlagen zum Takt auf Linie 35, in einem 1-Stunden-Takt über den gesamten Linienweg bis/ab Dirlos Wasserkuppenstraße.

Gemeinsam bilden die Linien 35 und 36 Montag bis Freitag einen 30-Minuten-Takt für den Abschnitt Künzell Fuldaer Str. – Grezzbachstr. – Gemeindezentrum – Sportplatz – Dicker Turm – Abzw. Pilgerzell (– Dirlos). Im Abendverkehr ergänzt die Linie 36 in der Taktlage der Linie 35 von 21.00 bis 22.30 Uhr das Angebot. An Samstagen wird durch Linie 36 im Zeitraum von 10.00 bis 15.30 Uhr das gemeinsame Angebot zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet. Zwischen 6.30 und 9.00 Uhr sowie 16.30 und 22.30 Uhr stellt sie mit einem 1-Stunden-Takt das alleinige Grundangebot.

An Sonn- und Feiertagen wird die Linie 36 von 9.30 bis 22.30 Uhr im 2-Stunden-Takt bedient, wodurch bis 18.00 Uhr ein stündliches Angebot entsteht.

Hinzu kommt eine Ergänzungslinie zwischen Dipperz und Fulda, die im Kernort Künzell zusätzlich die Haltestellen Kastanienweg und Keuloser Straße bedient:

- Linie 31: Fulda – Künzell – Keulos – Wissels (– Wisselsrod – Dipperz), Grundbedienungsstandard im 2-Stunden-Takt.

Die Parallelbedienung auf der Turmstraße zwischen den Haltestellen Sportplatz und Abzw. Pilgerzell der Linien 35 und 36 mit der heutigen Stadtbuslinie 5 entfällt zugunsten einer direkten Anbindung des Gemeindezentrums und dem Ringverkehrsabschnitt über Sieben Welten und Kastanienweg:

- Abschnitt Künzell 1: Fulda – Künzell Bachrain – Gemeindezentrum wird weiter lastrichtungsbezogen verknüpft mit dem Ringverkehrsabschnitt Gemeindezentrum – Eisenacher Str. – Sieben Welten – Harbacher Weg – Keuloser Str. – Kastanienweg – Keuloser Str. – Gemeindezentrum.

Damit wird die Grundbedienung der LNG-Linien für den Kernort ergänzt. Abschnitt Künzell 1 übernimmt die zeitlich versetzte, ergänzende Bedienung zwischen Gemeindezentrum und Fulda ZOB, mit der Montag bis Freitag das gemeinsame Angebot bis auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird.

Der nördliche, an Petersberg und Fulda gleichermaßen angrenzende Bereich wird weiterhin von einer Linie über die Parcelliallee erschlossen:

- Abschnitt Künzell 2: Fulda – Klinikum West – Künzell Brandenburger Str.

4.3.3.4 Ortsteile Künzell

Im voranstehenden Kapitel V 4.3.3.3 werden die Maßnahmen für die erweiterte Erschließung des Kernorts Künzell ausführlich dargelegt. Von der Ergänzungslinie 36 kann insbesondere der Ortsteil Dirlos profitieren, die an der Haltestelle Wasserkuppenstraße ihr Linienende aufweist. Die weiteren östlichen Gemeindeteile Dassen, Dietershausen, Keulos und Wissels werden mit den Linien 31 und 35 an den Kernort Künzell und die zentralen Bereiche Fuldas angeschlossen.

- Linie 31: Fulda – Künzell – Keulos – Wissels (– Wisselsrod – Dipperz) Montag bis Freitag in einem 2-Stunden-Takt,
- Linie 35: Fulda – Künzell – Dirlos – Dassen (– Ebersburg – Poppenhausen – Wasserkuppe), Montag bis Freitag bis Poppenhausen in einem 1-Stunden-Takt.

Der Bedienungsumfang für den jeweiligen Bereich bleibt mindestens im Umfang des Status Quo bestehen, das Angebot auf beiden Linien wird weiter systematisiert. Zusätzlich wird auf der Linie 35 eine weitere Fahrt am Abend gegen 20.00 Uhr ab Fulda eingerichtet. Die Bedienungsqualität der jeweiligen Linien ist in den Kapiteln V 4.3.5 und V 4.3.7 eingehend beschrieben.

Durch die veränderte Linienführung der Linie 36 gehen Veränderungen in der Erschließung der südlichen Ortsteile einher. Pilgerzell erhält weiterhin ein Grundangebot durch die Linie im Verantwortungsbereich der LNG Fulda auf einer schnellen Führung in das Oberzentrum Fulda. Für die entfallene Linie 5, die bislang in weiten Teilen streckenparallel verkehrte, wird ein neues Angebot durch die Rückverlängerung eines Bedienabschnittes für Fulda Edelzell geschaffen. Die Bedienung von Engelhelms erfolgt ausschließlich mit Linien des Stadtverkehrs Fulda. Die Anbindung von Engelhelms über Pilgerzell an den Kernort Künzell sowie Fulda mit der bestehenden Linie 36 ist nur gering nachgefragt. Die projektierten Abschnitte sind:

- Abschnitt Künzell 3: Fulda – Edelzell – Pilgerzell und
- Abschnitt Künzell 4: Fulda – Edelzell – Engelhelms.

Voraussetzung für eine abgestimmte Umsetzung der Bedienung der genannten Ortsteile ist die Sicherstellung einer schnellen Anbindung an die Kernstadt Fulda. Eine von Seiten der Stadt Fulda vorgesehene Anbindungsoption für

Engelhelms ist die Führung dieser Linie über den Stadtteil Kohlhaus. Falls eine hinreichend direkte Linienführung nicht realisiert werden kann, ist eine Umsteigeoption auf eine schnellere Linienalternative unverzichtbar. Dies kann ggf. durch die abgestimmte Führung beider Linienabschnitte in Edelzell erfolgen, die so einen Umstieg zwischen den Linien ermöglicht.

4.3.3.5 Weitere Bereiche der Stadtregion

Die bislang durch die Stadtverkehrslinien 3 und 5 bedienten Bereiche von Großenlüder-Bimbach und Neuhof-Giesel mit Anbindung an die Kernstadt Fulda bleiben in vergleichbarem Umfang bestehen. Zur Optimierung der Linienführungen innerhalb des Stadtgebiets kann die Stadt Fulda alternative Linienwege vorsehen.

Eine seitens der Stadt Fulda vorgeschlagene Verlängerung städtischer Linien nach Eichenzell findet keine Zustimmung. Durch die beiden Grundnetzlinien 41 und 42, verbunden mit der Ergänzungslinie 43, besteht Montag bis Freitag ein ausreichendes Angebot im 30-Minuten-Takt (zusätzlich zur Anbindung mit der Rhönbahn).

4.3.4 Verkehrsraum Nord-Ost (Hofbieber)

Im Verkehrsraum Nord-Ost sind die Verkehre östlich von Fulda zusammengefasst, die alle über Hofbieber laufen. Die Linien 20 und 21 (sowie 22 in der Früh-HVZ) fahren Montag bis Freitag zwischen Fulda und Hofbieber und teilweise weiter die östlichen Bereiche des Landkreises.

Das Angebot für den Verkehrsraum wird neu in Grundnetz- und Ergänzungslinien strukturiert. Zwischen Fulda und Hofbieber werden die folgenden Grundnetzlinien jeweils im 1-Stunden-Takt eingerichtet:

- Linie 20 Fulda – Hofbieber – Tann, auf bisherigem Linienweg über Niederbieber und Schwarzbach – Wendershausen,
- Linie 21 Fulda – Hofbieber, auf bisherigem Linienweg über Allmus, weiter jede Stunde alternierend als Ergänzungsabschnitt bis Hilders (bestehender Linienweg über Elters - Eckweisbach) und bis Langenbieber Wadbergstr.

Durch Überlagerungen des Fahrtenangebots auf den Linien 20 und 21 ergibt sich auf der Relation Fulda – Hofbieber montags bis freitags im Wesentlichen eine Bedienung mit mindestens einer Abfahrt alle 30 Minuten pro Richtung.

Linie 22 verkehrt Montag bis Freitag nur noch mit einzelnen Fahrten in der Früh-HVZ zwischen Mittelaschenbach und Fulda über Armenhof. Dieser Ortsteil von Dipperz wird künftig durch die neue Linie 33 angebunden. Die Ergänzungslinie verkehrt als Rufbus alternierend auf den Abschnitten Mittelaschenbach – Hofbieber und Schackau – Wittges – Elters – Hofbieber. Beide Abschnitte erhalten in Hofbieber Anschluss von/nach Fulda mit Linie 21.

Die Anbindung von Elters erfolgt demnach alle 2 Stunden in Festbedienung mit Linie 21 und zusammen mit Wittges in der anderen Stunde mit Rufbus der Line 22 und Umstieg in Hofbieber. Schackau ist alternierend über den Rufbus der Linie 22 über Hofbieber und über den Rufbus der Linie 34 über Dipperz an das Oberzentrum Fulda angebunden.

Die Haltstelle Langenbieber Wadbergstraße wird Montag bis Freitag nur noch mit zwei Fahrten der Linie 22 in der Früh-HVZ in Richtung Fulda bedient. Hinzu kommt das Fahrtenangebot der Linie 21 in einem 2-Stunden-Takt. Die weiteren Haltestellen von Langenbieber haben zusätzlich stündliche An- und Abfahrten mit Linie 20.

In beiden Fahrtrichtungen wird Montag bis Freitag auf Linie 20 eine zusätzliche Fahrt am Abend angeboten. Letzte Rückfahrtmöglichkeit besteht somit gegen 20.00 Uhr ab Fulda ZOB.

An Samstagen werden auf Linie 20 zwischen Tann und Fulda im Zeitraum von 10.00 bis 16.00 Uhr drei Fahrten je Richtung über Hofbieber angeboten (2-Stunden-Takt). Zusätzlich verkehrt der RhönRadBus mit vier Fahrtenpaaren entlang des Milseburgradwegs von Fulda über die Milseburg, durch das obere Ulstertal zur Wasserkuppe und weiter nach Gersfeld. Für das Grundzentrum Hofbieber besteht damit zwischen 10.30 und 17.30 ein stündliches Fahrtenangebot. Das Angebot des RhönRadBus besteht auch an Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr.

4.3.5 Verkehrsraum Mitte-Ost (Dipperz)

Dem Verkehrsraum Mitte-Ost sind alle Verkehre über Dipperz zugeordnet. Das Liniengefüge im Verkehrsraum wird Montag bis Freitag neu geordnet und systematisiert. Linie 30 verkehrt im Bereich der Gemeinde Hilders künftig über einen einheitlichen Linienweg über Rupsroth – Liebhards – Eckweisbach im 2-Stunden-Takt. In den Taktlücken zum 1-Stunden-Takt ergänzt nun die Linie 32, die bisher nur einzelne durchgebundene Fahrten bis Hilders aufführte, das Angebot über den einheitlichen Linienweg Reulbach – Wickers – Batten – Hilders – Simmershausen. Zusammen ergeben die beiden Linien die Grundnetz-Bedienungen für die Gemeinden Dipperz und Hilders im 1-Stunden-Takt sowie Wüstensachsen im 2-Stunden-Takt:

- Linie 30 Fulda – Dipperz – Friesenhausen – Dietges – Rupsroth – Eckweisbach – Hilders – Wüstensachsen,
- Linie 32 Fulda – Dipperz – Friesenhausen – Dietges – Reulbach – Hilders – Simmershausen (– Tann).

Zusätzlich wird das Grundnetzangebot durch zwei neu konzipierte Ergänzungslinien im 2-Stunden-Takt auf der Relation Fulda – Dipperz vervollständigt, so dass sich durch Überlagerung des Fahrtenangebots auf dieser Relation Montag bis Freitag eine Bedienung mit mindestens einer Abfahrt alle 30 min pro Richtung ergibt. Die Bedienungslücken im Bestandsnetz werden dabei weitgehend geschlossen. Es handelt sich dabei um:

- Linie 31: Fulda – Keulos – Wissels – Wisselsrod – Dipperz, ohne die Weiterführung der Linie bis Schackau; dieser Abschnitt wird künftig als separate Linie 34 als Rufbus betrieben und
- Linie 33: Fulda – Margrethenhaun – Armenhof – Dipperz, mit neuer Anbindung des Ortsteils Armenhof an den Kernort Dipperz.

Linie 34 übernimmt mit einer Rufbusbedienung im 2-Stunden-Takt den Abschnitt Dipperz - Wolferts – Kleinsassen – Schackau und schließt in Dipperz Gasthaus Kircher an Linie 30 an.

Aus Fahrtrichtung Fulda wird Montag bis Freitag auf Linie 32 eine zusätzliche Fahrt am Abend angeboten. Letzte Rückfahrtmöglichkeit besteht somit gegen 20.00 Uhr ab Fulda ZOB.

An den Wochenenden wird das bestehende Angebot im Wesentlichen Fortgeschrieben. So erfolgt zwischen Dipperz und Fulda mit Linie 32 zwischen 9.30 und 16.30 Uhr an Samstagen eine Bedienung im 1-Stunden-Takt, an Sonn- und Feiertagen eine Bedienung im 2-Stunden-Takt.

4.3.6 Verkehrsraum Ost (Tann, Hilders)

Der Verkehrsraum Ost umfasst die Städte und Gemeinden des Ulstertals, Tann, Hilders und Ehrenberg. Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Fulda ist durch mehrere Grundnetz- und Ergänzungslinien sichergestellt. Für die Wegebeziehungen innerhalb des Verkehrsraums – insbesondere im schulbedingten Linienverkehr – werden darüber hinaus weitere Ergänzungsabschnitte definiert. Das Grundnetz wird Montag bis Freitag gebildet aus:

- Linie 20: Fulda – Hofbieber – Tann, auf bisherigem Linienweg ohne Bedienung der nördlichen und östlichen Stadtteile im weiteren Linienverlauf,
- Linie 30: Fulda – Dipperz – Friesenhausen – Dietges – Rupsroth – Eckweisbach – Hilders – Wüstensachsen, auf einem einheitlichen Linienweg der ‚Nordroute' der bisherigen Linie 30,
- Linie 32: Fulda – Dipperz – Friesenhausen – Dietges – Reulbach – Hilders – Simmershausen (– Tann), auf einem einheitlichen Linienweg der ‚Südroute' der bisherigen Line 30, kombiniert mit der Stichbedienung der bisherigen Linie 32 von Reulbach,

ergänzt durch

- Linie 21: Fulda – Hofbieber, auf bisherigem Linienweg über Allmus, weiter alle 2 Stunden alternierend als Ergänzungsabschnitte bis Hilders (bestehender Linienweg über Elters - Eckweisbach) und bis Langenbieber Wadbergstr.

Zur Grundbedienung aller nicht am Linienweg der Linie 20 gelegenen Stadtteile von Tann werden zwei Linien als Rufbuslinien eingerichtet. Zu den schulrelevanten Zeiten findet eine Festbedienung statt. Die folgenden Linienbereiche werden alternierend mittels eines Kleinbusses bedient und binden lastrichtungsbezogen an das Grundnetz in Tann oder Hilders an:

- Linie 23: Tann – Günthers – Neuswarts – Schlitzenhausen – Theobaldshof – Hundsbach – Tann, teilweise u. a. aus kapazitativen Gründen auf verschiedenen Linienwegen oder in Teilbedienung, Anbindung an oder von Linie 20 in Tann Rhönhalle, im schulbedingten Linienverkehr Anbindung von Sinswinden und Kleinfischbach,
- Linie 25: Tann – Lahrbach – Neustädtges – Neuschwambach – Hilders, außerhalb der schulrelevanten Taktabweichungen Anbindung aus/an Linie 20 und 21 in Tann Rhönhalle und Hilders ZOB. Dabei wird die erweiterte Bedienung im schulbedingten Linienverkehr von Habel und Oberrückersbach je nach Tageslage nur in einer Richtung angeboten.

Der nicht am Linienweg der Linie 30 gelegene Ortsteil Unterbernhards der Gemeinde Hilders erhält eine Rufbusanbindung an das Grundzentrum in Hilders:

- Linie 25: Hilders – Eckweisbach – Unterbernhards, Anbindung aus/an Linie 30 in Eckweisbach Ortsmitte und Hilders ZOB.

Während auf Linie 20 ein 1-Stunden-Takt angeboten wird, verkehren die Linien über Hilders jeweils im 2-Stunden-Takt. Somit ergibt sich auch für die Relation Fulda mit dem Grundzentrum Hilders ein stündliches Angebot, welches alle zwei Stunden mit einer um 30 Minuten versetzten Fahrt ergänzt wird. Bei der Bedienung zwischen Simmershausen und Tann handelt es sich um Einzelfahrten.

Diese bislang als eigene Linie dargestellte Grundbedienung sowie die zusätzlichen Fahrten im schulbedingten Linienverkehr zwischen Hilders und Tann gehen in den Linien 32 und 23, zwischen Hilders und Dietges in der Linie 30 auf. Die somit frei werdenden Linienbezeichnungen 33 und 34 werden für Linien im Verkehrsraum Mitte-Ost verwendet.

Linie 24 verkehrt nur noch zu den Zeiten im schulbedingten Linienverkehr, in denen eine hohe Kapazitätsnachfrage besteht, also zur 1. Und 6. Schulstunde. Zwischen Tann und Hilders besteht über die Linien 25 und 32 ein ausreichendes Grundangebot. Diese Achse über Rommersrain wird auch am Wochenende für die umlaufbedingt erforderliche schnelle Rückverlängerung mit Anbindung des Grundzentrums Tann an das Fahrtenangebot der Linie 32 genutzt.

Durch Rückverlängerung des bisherigen Linienabschnitts Gersfeld – Wasserkuppe auf Linie 37 besteht Montag bis Freitag künftig ein neues tourismusrelevantes Bedienungsangebot für Wüstensachsen. Zusätzlich kann auf einem schnellen Linienweg das benachbarte Grundzentrum Gersfeld ab Ehrenberg erreicht werden. Das im Abschnitt Wüstensachsen – Wasserkuppe als Rufbus vorgesehene Angebot auf Linie 37 beinhaltet je 4 Hin- und Rückfahrten und bindet in Gersfeld Bahnhof an die Bahnlinie RB52 an, in Wüstensachsen kann i. d. R. mit einer systembedingten Wartezeit von bzw. zur Linie 30 umgestiegen werden.

Aus Fahrtrichtung Fulda wird Montag bis Freitag auf den Linien 20 und 32 je eine zusätzliche Fahrt am Abend angeboten. Letzte Rückfahrtmöglichkeit bis Tann Rhönhalle und Hilders ZOB besteht somit gegen 20.00 Uhr ab Fulda ZOB.

An den Wochenenden wird das bestehende Angebot im Wesentlichen fortgeschrieben. So erfolgt zwischen Tann über Hilders nach Fulda mit Linie 32 zwischen 9.30 und 16.30 Uhr an allen Tagen eine Bedienung im 2-Stunden-Takt, ab Simmershausen zusätzlich an Samstagen um eine Stunde versetzt, so dass zwischen Hilders und Fulda ein Stundentakt entsteht. An Samstagen werden auf Linie 20 zwischen Tann und Fulda im Zeitraum von 10.00 bis 16.00 Uhr drei Fahrten je Richtung über Hofbieber angeboten (2-Stunden-Takt). Durch beide Linien besteht auch für Tann an Samstagen ein stündliches Angebot.

An Samstagen ganzjährig, sowie an Sonn- und Feiertagen im Sommer verkehrt der RhönRadBus mit vier Fahrtenpaaren entlang des Milseburgradweges von Fulda über die Milseburg durch das obere Ulstertal zur Wasserkuppe

und weiter nach Gersfeld. Im Bereich des Verkehrsraums Ost hat diese Linie ihren Verlauf zwischen Oberbernhards und Wüstensachsen über Eckweisbach und Hilders.

4.3.7 Verkehrsraum Süd-Ost (Ebersburg, Poppenhausen, Gersfeld)

Der Verkehrsraum Süd-Ost umfasst die Achse Fulda – Künzell/ Eichenzell – Ebersburg – Poppenhausen/ Gersfeld einschließlich der innergemeindlichen Erschließungslinien. Die Angebotsplanung für den Kernort Künzell, einschließlich aller Ortsteilbedienungen, wird aus systematischen Gründen im Verkehrsraum Stadtregion behandelt.

Neben der Rhönbahn (Linie RB52) erfolgt die Erschließung Montag bis Freitag unverändert mit der Grundnetzlinie 35 zwischen den grund- bzw. oberzentralen Bereichen Fulda, Künzell, Ebersburg (Weyhers) und Poppenhausen mit einem 1-Stunden-Takt. Das Angebot wird systematisiert, indem künftig jede zweite Fahrt über Abtsroda zur Wasserkuppe fortgeführt wird. Damit wird das touristisch relevante Ziel mit sechs Fahrtenpaaren erschlossen, anstelle von bislang drei Fahrten in touristisch relevanten Zeitlagen. Eine Stichbedienung von Oberrod erfolgt nur noch zur Frühfahrt mit Ankunft 7.30 Uhr in Fulda ZOB. Bis einschließlich 8.00 Uhr beginnen alle Kurse Richtung Fulda in Abtsroda.

Die weitere Grundbedienung der Ortsteile von Ebersburg, sowie des Gersfelder Stadtteils Dalherda und eines Teils des Poppenhausener Ortsteils Gackenhof übernimmt eine neue Linie des Grundnetzes als Rufbus im 2-Stunden-Takt:

- Linie 44 Abschnitt Dalherda – Thalau – Schmalnau, mit Anschluss an die Rhönbahn von/nach Fulda. Das Fahrtenangebot der bisherigen Linie 41 beginnt in Thalau. In den Tagesrandlagen können abweichend Bedienungen mit Linienwechsel auf/von Linie 41 vorgesehen werden,
- Linie 44 Abschnitt Schmalnau – Weyhers, neue Verbindung zwischen den nördlichen Ortsteilen und dem Grundzentrum Schmalnau, Anschluss besteht an die Rhönbahn von/nach Gersfeld und an die Linien 35 und 44 in Weyhers Burgstraße von/nach Oberrod bzw. Poppenhausen,
- Linie 44 Abschnitt Weyhers – Altenmühle – Oberrod – Gackenhof – Poppenhausen, Anbindung der Streusiedlungsbereiche von Ebersberg und Poppenhausen an ihr jeweiliges Grundzentrum mit Anschluss in Ebersberg Altenmühle oder Weyhers Burgstraße an die Linie 35 von/nach Fulda.

Das Rufbusangebot der Linie 44 erfolgt grundsätzlich mit einem im Bereich der Gemeinde Ebersburg stationierten Kleinbus.

Das im Jahre 2010 erfolgreich eingeführte erste Rufbusangebot im Landkreis Fulda zwischen Gersfeld und Poppenhausen wird weitergeführt. Änderungen ergeben sich durch Teilübernahme der Bedienung von Gackenhof durch Linie 44 und der Verlängerung des Abschnittes zwischen Gersfeld und der Wasserkuppe bis nach Wüstensachsen (vgl. Kapitel V 4.3.6):

- Linie 37 Abschnitt Poppenhausen – Gackenhof – Maiersbach – Gersfeld, Entfall der Stichbedienung zum Gasthof Ebersburg, Anschluss in Poppenhausen Kirche an Linie 35 aus Fulda und in Gersfeld Bf an die Rhönbahn nach Fulda,
- Linie 37 Abschnitt Gersfeld – Schachen – Rodholz – Poppenhausen, mit Anschluss in Gersfeld Bf an die Rhöhnbahn aus Fulda und in Poppenhausen Kirche an Linie 35 nach Fulda.

Vorgenannte Abschnitte verkehren im Einrichtungsbetrieb als Ringverkehr mit fahrplanmäßiger Verknüpfung untereinander in Gersfeld. Sowie:

- Linie 37 Abschnitt Gersfeld – Wasserkuppe – Wüstensachsen mit Festbedienung zwischen Gersfeld und der Wasserkuppe. In diesem Abschnitt werden die Halte in Mosbach und Sandberg nur auf Bestellung bedient. Zwischen Wasserkuppe und Wüstensachsen ist ein Rufbusverkehr vorgesehen.

Die Grundversorgung des Gersfelder Ortsteils Rodenbach wird durch Linie 8305 von/nach Bad Neustadt an der Saale (Bayern) sichergestellt.

Auf Linie 35 wird in beiden Fahrtrichtungen Montag bis Freitag eine zusätzliche Fahrt am Abend angeboten. Letzte Rückfahrtmöglichkeit besteht somit gegen 19.00 Uhr ab der Wasserkuppe, bzw. gegen 20.00 Uhr ab Fulda ZOB.

An den Wochenenden wird das bestehende Angebot im Wesentlichen fortgeschrieben. Linie 35 verkehrt im Zeitraum von 10.00 bis 18.00 Uhr in einem 2-Stunden-Takt zwischen Fulda und der Wasserkuppe (4 Fahrtenpaare), an Samstagen ermöglicht eine weitere Fahrt gegen 9.00 Uhr ab Abtsroda das frühe Erreichen der Stadtregion.

An Samstagen ganzjährig, sowie an Sonn- und Feiertagen im Sommer verkehrt der RhönRadBus mit vier Fahrtenpaaren entlang des Milseburgradweges von Fulda über die Milseburg durch das obere Ulstertal zur Wasserkuppe und weiter nach Gersfeld.

4.3.8 Verkehrsraum Mitte-Süd (Eichenzell)

Dem Verkehrsraum Mitte-Süd sind die über Eichenzell verkehrenden Linien zugeordnet. Zusätzlich zum Grundangebot über die Rhönbahn (Linie RB52 Stationen Eichenzell, Welkers, Rönshausen und Lütter), bedienen Montag bis Freitag im Wesentlichen in bisherigem Umfang die Linien 41 bis 43 die schienenfernen Wohn- und Arbeitsplatzbereiche von Eichenzell. Dies schließt auch wie bisher die Grundbedienung der Kalbacher Ortsteile Uttrichshausen und Heubach, des Ebersburger Ortsteils Thalau sowie des Neuhöfer Ortsteils Hattenhof mit ein.

Die bisherige Ringverkehrslinie 40 wird aufgegeben, der Ringverkehr der Linie 43 zugunsten eines neuen Linienendes in der Ortslage Welkers gebrochen und die Linien 41 und 42 in ihrem Linienweg durch die Ortsteile vereinheitlicht.

Alle drei Linien verkehren zwischen Fulda und Bronnzell beschleunigt über die B27 und weiter auf einem einheitlichen Linienweg bis Eichenzell Gerbachshof. Die Linien 41 und 42 bilden bis Eichenzell das Grundnetz in diesem Verkehrsraum und übernehmen als Ergänzungslinien die Anbindung des Kernorts Eichenzell an die Bereiche und Ortsteile Sachsenhausen, Löschenrod, Kerzell,

Hattenhof und Rothemann in einem 1-Stunden-Takt. Die Linien verkehren weiter als

- Linie 41 von Hattenhof über Döllbach nach Thalau in einem 2-Stunden Takt, die Bedienung der weiterer Ortsteile von Ebersburg erfolgt mit Linie 44 (Rufbus); eine künftige Verlängerung bis Motten ist möglich,
- Linie 42 von Hattenhof über Büchenberg und Uttrichshausen nach Heubach in einem 2-Stunden-Takt.

Die Ergänzungslinie 43 erschließt wie bisher die Ortslage Eichenzell und das Industriegebiet Welkers und endet neu in der Ortslage Welkers. Das Angebot wird zwischen 7.30 und 19.30 Uhr zu einem 1-Stunden-Takt verdichtet. Zusammen bilden die Linien für den Kernort Eichenzell mit einzelnen Lücken ein Angebot alle 30 Minuten für die Relation von/nach Fulda. Damit besteht künftig für die bahnhofsfernen, teilweise in Entwicklung befindlichen Wohnbereiche von Eichenzell ein attraktives Angebot in die Stadtregion (z. B. Haltestellenbereich Eichenzell Gerbachshof). Der alternierende Linienweg über Schloss Fasanerie wird aufgegeben.

In beiden Fahrtrichtungen wird Montag bis Freitag auf Linie 41 eine zusätzliche Fahrt am Abend angeboten. Letzte Rückfahrtmöglichkeit besteht somit gegen 20:00 Uhr ab Fulda ZOB.

Wie bisher bietet Linie 8054 aus Bad Brückenau im Verlauf der Linie 41 ein weiteres Fahrtenangebot.

An Samstagen verkehren zwischen 8.00 und 14.00 je drei Fahrtenpaare auf den Linien 41 und 42 im 2-Stunden-Takt.

4.3.9 Verkehrsraum Süd (Neuhof, Flieden)

Der Verkehrsraum Süd, der sich mit dem Bereich des bisherigen Linienbündels Süd deckt, zeichnet sich durch eine ausgeprägte Zubringerfunktion zu den Kernorten Flieden und Neuhof aus. Neben der Anbindung der Schulen in Neuhof und Flieden wird der Verknüpfung mit der Schiene in beiden Orten hohe Priorität eingeräumt. Das bestehende Linienkonzept wird weitgehend beibehalten und an einzelnen Stellen optimiert. In Bereichen mit geringer Fahrgastnachfrage wird das Rufbuskonzept auf der Linie 52 eingeführt.

Die direkte Anbindung von Hauswurz an den Kernort Neuhof auf Linie 54 erzielte nicht die erhoffte Nachfrage. Außerhalb des Schülerverkehrs wird daher die Linie auf den Abschnitt Neuhof – Rommerz reduziert. Die Grundbedienung für Hauswurz wird über die Linie 53 sichergestellt. Im gesamten Verkehrsraum werden die Wegevarianten, wo es die Kapazitätsbedarfe zulassen, auch im schulbedingten Linienverkehr weiter reduziert und vereinheitlicht.

Linie 52, die im Abschnitt zwischen Mittelkalbach und Neuhof als Grundnetzlinie fungiert, wird neu konzipiert und erweitert. Montag bis Freitag tagsüber verkehrt die Linie in Festbedienung nur noch zwischen Neuhof und Mittelkalbach über Niederkalbach und bindet alternierend im 2-Stunden-Takt an den RE aus/nach Frankfurt bzw. im 2-Stunden-Takt an den RE aus/nach Fulda an. Die Zeitlagen für die Anschlüsse aus bzw. nach Frankfurt lassen es zu, diesen Linienabschnitt als kleine Ringlinie zu führen. Die auf den RE aus/nach

Fulda ausgerichteten Lagen verlaufen in der HVZ durchgängig als Ringverkehr auf dem bisherigen Linienweg. Zwischen ca. 9.00 und 15.30 Uhr Montag bis Freitag beschränkt sich der Verlauf auf einen festbedienten Abschnitt bis bzw. ab Mittelkalbach (Ausnahmen im schulbedingten Linienverkehr). Zusätzlich werden die jeweiligen Zu- und Abbringer als Rufbusabschnitt auf die übrigen Ortsteile der bisherigen Linienerschließung verlängert. In diesem Zeitraum besteht somit ein 2-Stunden-Takt für die Ortsteile Veitsteinbach, Eichenried und Oberkalbach. Priorität genießt die Anbindung an das Oberzentrum Fulda. In den Abendstunden wird das Angebot um zwei Abfahrten ab Neuhof ausgeweitet. Letzte Rückfahrtmöglichkeit ab Neuhof besteht somit gegen 20.30 Uhr.

Die weiteren Ergänzungslinien im Verkehrsraum behalten im Wesentlichen ihre Ausrichtung im 2-Stunden-Takt:

- Linie 50 Kerzell – Tiefengruben – Dorfborn – Neuhof, sowie Giesel – Neuhof im schulbedingten Linienverkehr, Option für Verlängerung über Kerzell hinaus nach Eichenzell bzw. Schloss Fasanerie,
- Linie 51 Heubach – Uttrichshausen – Zillbach – Büchenberg – Rothemann – Hattenhof – Neuhof im schulbedingten Linienverkehr, ergänzt das Angebot der Linie 42 zwischen Hattenhof und Heubach durch Umstieg von Linie 41,
- Linie 53 Hauswurz – Kauppen – Buchenrod – Maglos – Döngesmühle – Flieden – Rückers – Schweben – Neuhof,
- Linie 54 (Buchenrod – Hauswurz –) Rommerz – Neuhof, mit Bedienung Buchenrod – Rommerz nur im schulbedingten Linienverkehr,
- Linie 55 Höf und Haid – Rückers/Stork – Stroth – Flieden, Erschließung der Ortsteile im schulbedingten Linienverkehr auf kapazitativ angepassten Linienabschnitten,
- Linie 56 Flieden – Struth – Stork – Höf und Haid – Rückers – Flieden, verkehrt als Rufbus, wenn kein Angebot durch Linie 55 besteht.

Sofern die Schülerströme zwischen Flieden und Neuhof weitere, zeitlich parallele Fahrzeugkapazitäten erforderlich machen, werden darüber hinaus Fahrten der Linie 55 als Linienwechsel von/zur Linie 53 in Flieden von/nach Neuhof durchgebunden, oder Schnellfahrten auf Linie 53 ohne Bedienung zwischen Neuhof und Flieden angeboten.

An Samstagen verkehren zwischen 9.00 und 17.00 je drei Fahrtenpaare auf den Linien 52 und 53 im 3-Stunden-Takt.

5 Linienbündelung

Die Buslinien im Landkreis Fulda werden in vier Linienbündel zusammengefasst (Nord, Ost, Süd und West). Die Linienverläufe aller in Planungshoheit der LNG Fulda liegenden lokalen und regionalen Busverkehre mit Zuweisung auf die jeweiligen Bündel sind in Anlage V–3 kartographisch dargestellt.

5.1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem PBefG[1] zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Verkehrsleistungen. So wird in § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG den von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) die Zuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zugewiesen. Diese definieren hierzu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG wäre eine Genehmigung des Verkehrs zu versagen, wenn der beantragte Verkehr u. a. einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Durch ein integriertes Nahverkehrsangebot soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden, so dass die Belastung der öffentlichen Haushalte möglichst gering ausfällt. Dies soll insbesondere erreicht werden durch

- Verkehrskooperationen,
- gegenseitige Abstimmungen,
- einen Verbund der Beförderungsentgelte (i. e. Tarifkooperation bzw. Verkehrs- und Tarifverbund) und
- Koordination der Fahrpläne.

Durch die in § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Konzessionserteilung für mehrere, gebündelte Linien, mit der verkehrlich miteinander verflochtene Leistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, entsteht innerhalb eines Linienbündels regelmäßig auch eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Seit der Neufassung des PBefG zum 01.01.2013 ist die Bedeutung des Nahverkehrsplans bei der Genehmigung einer Verkehrsleistung gegenüber der vorherigen Rechtslage gestiegen. Durch § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG wird der zuständigen Genehmigungsbehörde eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen ermöglicht. Hierbei ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen (vgl. dazu auch § 14 HÖPNVG). Dieser

[1] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082)

bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Das Zusammenspiel der vorstehenden Normen ermöglicht es, durch eine auf sachlicher Grundlage bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgte Linienbündelung diese bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen und somit ein Bindeglied zwischen der Planung des Aufgabenträgers und der Konzessionierung durch die Genehmigungsbehörde herzustellen.

5.2 Zweck der Linienbündelung

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen, für den Fahrgast durchgängigen und kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien. Sowohl im Hinblick auf die mögliche Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge gemäß § 13 PBefG als auch im Hinblick auf Ausschreibungen von Verkehrsleistungen definieren Linienbündel zugleich die Anforderungen einer im öffentlichen Verkehrsinteresse liegenden, ausreichenden Verkehrsbedienung. Im Vorfeld von eigenwirtschaftlichen Antragstellungen oder Ausschreibungen bieten Linienbündel Schutz vor sog. „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis ausschließlich die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen, unrentablen Linien allein der öffentlichen Hand überlassen.

Werden in einem Bündel rentable mit weniger rentablen Linien zusammengefasst, so wird für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung das konzessionierte Verkehrsunternehmen seine Gewinne aus dem rentablen Linienbereich in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einbringen müssen.

Für den Fall einer gemeinwirtschaftlichen Antragstellung wird der Auftraggeber die höheren Zahlungen für ertragsarme Linienbereiche durch geringere Zahlungen für rentablere Linienbereiche abmildern und so den Gesamtzuschuss der öffentlichen Hand reduzieren. Die Linienbündelung im Nahverkehrsplan ermöglicht bei der Konzessionserteilung eine Abwehr von Genehmigungsanträgen auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels und verhindert deren Herauslösen aus dem wirtschaftlichen Verbund der Linien.

5.3 Informationspflicht der zuständigen Behörde

Aus Gründen der Transparenz sind Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen eines Linienbündels jedem Interessenten in einem transparenten Verfahren in gleicher Weise zugänglich zu machen.

So hat ausweislich der am 03.12.2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Artikel 7 Abs. 1 und 2, jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht öffentlich zugänglich zu machen über die

- in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,

- ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie
- diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.

Ferner hat jede zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- Name und Anschrift der zuständigen Behörde,
- Art des geplanten Vergabeverfahrens,
- von der Vergabe möglicherweise betroffene Dienste und Gebiete.

Darüber hinaus gehende Anforderungen ergeben sich aus dem zum 01.01.2013 reformierten PBefG. So soll die Veröffentlichung nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten. Diese Frist gibt vor, dass eigenwirtschaftliche Anträge für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen sind.

Ferner sollen in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für

- Fahrplan,
- Beförderungsentgelt und
- Standards

angegeben werden. Es kann darüber hinaus angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie).

Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

Auf landesrechtlicher Ebene folgt eine Veröffentlichungspflicht aus dem „*Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezember 2009*“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) vom 29.12.2009. Dieser bezieht sich auf die PBefG-Fassung in der bis zum 31.12.2012 geltenden Version und ist zum Inkrafttreten der PBefG-Reform am 01.01.2013 nicht aufgehoben worden. In Kapitel 4 des Leitfadens werden ein (Regel-)Antragszeitraum, abweichende Antragszeiträume sowie Verkehre ohne Antragszeitraum behandelt. In Kapitel 5 wird das Verhältnis eigenwirtschaftlicher Anträge (dort entsprechend der früheren Terminologie noch als „kommerzielle Anträge“ bezeichnet) zu gemeinwirtschaftlichen Anträgen behandelt.

Die inhaltliche Bedeutung des hessischen Leitfadens ist durch die Reform des bundesgesetzlichen PBefG seit dem 01.01.2013 gesunken, so dass auf diesen inhaltlich nicht näher eingegangen wird.

5.4 Methoden der Linienbündelung

Bildung der Ausschreibungslose

Mit einem (nicht mehr in Kraft befindlichen) Erlass vom 17.02.2006 („Güttler-II") hatte das HMWVL im Interesse der Chancenwahrung mittelständischer Verkehrsunternehmen empfohlen, dass ein Linienbündel möglichst keine größere Fahrplanleistung als 700.000 Nutzwagenkilometer pro Jahr haben sollte. Dieser kilometrische Wert ist nicht mehr normativ geregelt, kann jedoch inhaltlich noch über § 8 Abs. 2 HÖPNVG als Anhaltspunkt verwendet werden, wonach mittelständische Strukturen des Verkehrsgewerbes zu unterstützen sind.

Dort, wo eine Fahrplanleistung von nicht mehr als 700.000 Nutzwagenkilometern p. a. nicht zu realisieren ist und größere Abweichungen bestehen, sollte den Verkehrsunternehmen innerhalb eines Linienbündels die Angebotsabgabe auf Teilleistungen ermöglicht werden. Im Rahmen einer Ausschreibung kann dies durch die Bildung von Losen geschehen, die jeweils verkehrlich selbständige Teile der Gesamtleistung beinhalten.

Im Rahmen der Stellung eines eigenwirtschaftlichen Antrags ist dies nicht möglich, da ansonsten nicht sichergestellt ist, dass sämtliche Linien eines Bündels bedient werden. In diesem Fall könnte die Linienbündelung umgangen werden, wenn die eigenwirtschaftliche Erbringung einzelner Verkehrsleistungen genehmigt werden würde, da die Genehmigung sich entgegen dem wirtschaftlichen Sinn der Linienbündelung auch auf einzelne Linien beziehen könnte. Dies wird seit dem 01.01.2013 durch § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG unterbunden, wonach die Genehmigung zu versagen ist, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündels herauslösen würde.

Ermessensspielräume

Eine **integrierte Verkehrsbedienung** in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht und ein einheitlicher Marktauftritt im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG lässt sich bei Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Unternehmen am einfachsten sicherstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbünden auch andere wirksame Instrumente zur Sicherung der Verkehrsintegration gibt.

Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann jedoch ein entscheidendes Element bei einer Ausschreibung auf Netto-Basis oder bei einer Brutto-Vertragslösung mit Malus- und ggf. auch mit Bonusregelungen für Veränderungen bei den Fahrgastzahlen darstellen. Die Übernahme der Erlösverantwortung ist nur im Gleichklang mit einer entsprechenden Marketingverantwortung sinnvoll.

Wenn die betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (z. B. bei Stadtverkehren), kommt dem Kriterium ‚**Enge verkehrliche Verflechtung**' hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes, ähnlich wirksames Mittel wie die Linienbündelung verfügbar ist.

Die **betriebliche Optimierung** durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein entscheidendes Kriterium für die Linienbündelung. Es ist allerdings darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall tatsächlich eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgeblich ist hier in der Regel, inwieweit durch die verbundene Produktion Spitzenfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit eingespart werden können und ob Aufwandsreduktionen durch linienübergreifende Fahrzeugumläufe und Personaleinsätze möglich sind.

Eher zufällige Durchbindungen in der Schwachverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlaufes zu dieser nachfrageschwachen Verkehrszeit.

Unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ist die **Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs** zwischen den Linien eine zulässige Herangehensweise. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen gesetzt. Ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen Linien ist nur dann zu rechtfertigen, wenn ein nennenswerter Anteil der Fahrgäste auch in den Genuss dieses Solidarausgleichs kommt, d. h. wenn in nennenswertem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen. Die zur Querfinanzierung herangezogenen Übergewinne auf der ertragsstarken Linie können nur dann zustande kommen, wenn Umfang und Qualität des Bedienungsangebotes auf dieser Linie (künstlich) begrenzt werden.

Werden **wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und deren ertragsstarke Hauptlinie** nicht gebündelt, so führt dies dazu, dass der Aufgabenträger die unrentablen Zubringerlinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu finanzieren und auszuschreiben hat. Durch den hohen Zubringerwert profitiert allerdings der Betreiber der (eigenwirtschaftlichen) Hauptlinie von diesem gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Es kommt zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich. Im Falle der Ausschreibung der Zubringerlinien hätte der Inhaber der Hauptlinie einen Wettbewerbsvorteil, weil er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewinne auf der Hauptlinie günstiger kalkulieren kann als andere Bieter. Aus diesem Grund sind derart wirtschaftlich miteinander verflochtene Linien zu bündeln.

Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür Sorge zu tragen, die Gewerbefreiheit nachhaltig zu sichern. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen; Stichworte: **Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung**. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur und mittelständischer Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist daher tragfähiger Erwägungsgrund bei der Bündelung von Linien. Auch wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind, wie z. B. im großstädtischen Verkehr, sind dennoch regelmäßig mehrere Linienbündel innerhalb des Liniennetzes zu bilden

Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie den Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb ist nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien zu gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der **Wettbewerbsförderung** Rechnung zu tragen (vgl. BT-Drucksache 12/6269, Seite 143 zu § 8 PBefG). Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Unternehmer stellt allerdings noch keine Wettbewerbsverfälschung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vorhandenen Unternehmen in der Region kein echter Wettbewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

Rechtsfehlerhafte Kriterien

Rechtsfehler bei der Bündelung liegen vor, wenn sich der Aufgabenträger an nicht sachgerechten Kriterien orientiert, die den Zielsetzungen des § 8 PBefG zuwiderlaufen bzw. die von den Bestimmungen des § 9 PBefG nicht gedeckt sind. Außerdem darf keine unzulässige Einschränkung der Chancengleichheit von Wettbewerbern bzw. des Grundrechts auf freie Berufsausübung vorgenommen werden.

So dürfen Linienbündel nicht unter dem Aspekt der Erhaltung bisheriger Genehmigungsstrukturen den Bestandsunternehmen „zugeführt“ werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrentenschutz durch § 9 Abs. 2 PBefG gedeckt, da diese Norm keine Gebietskonzession einführt.

Eine Bündelung von Linien, für die kein hinreichender verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen werden kann, rechtfertigt nicht den damit verbundenen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit und ist als rechtsfehlerhaft einzustufen. So ist beispielsweise die willkürliche Zusammenfassung der in einem Verkehrsgebiet nicht zuordenbaren, „übriggebliebenen“ Linien zu einem „Restbündel“ oder zu mehreren „Restbündeln“ oder – hilfsweise – die unbegründete Zuordnung zu einem ordnungsgemäß gebildeten Bündel nicht sachgerecht. In diesem Falle kann davon ausgegangen werden, dass mit der Unterlassung einer Bündelung keine wirtschaftlichen oder verkehrlichen e verbunden sind.

Rechtsfehlerhaft ist es zudem, bei der Bildung von Linienbündeln und deren Genehmigung davon auszugehen, dass nur nicht kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als gemeinwirtschaftliche Verkehre betrieben wurden, in Linienbündel einbezogen werden dürfen und kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als eigenwirtschaftliche Einzellinien betrieben wurden, von vornherein außer Betracht zu bleiben hätten. Zu achten ist jedoch auf eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten, falls mehrere Linien mit unterschiedlicher Laufzeit in einem Bündel zusammengefasst werden sollen. Aus diesem Grund kann eine Linienbündelung mitunter erst nach mehreren Jahren im Rahmen einer Neukonzessionierung vorgenommen werden, wenn für alle zur Bündelung vorgesehenen Linien die auslaufenden Genehmigungen am gleichen Tag enden.

5.5 Linienbündelung im Landkreis Fulda

Die im vorliegenden Nahverkehrsplan aufgestellte Linienbündelung umfasst die Linien des straßengebundenen ÖPNV im Verantwortungsbereich der LNG Fulda. Die „einbrechenden" Linien in federführender Aufgabenträgerschaft der Stadt Fulda oder benachbarter Landkreise, sowie regionale Linien des RMV ohne maßgebender Bedienung im Kreisgebiet ohne die Stadt Fulda sind nicht Gegenstand dieses Kapitels.

Die vorgesehene Linienbündelung bezieht sich auf den im Maßnahmenkonzept projektierten Zielzustand. Durch bereits harmonisierte Konzessionsablaufzeiten aller zu bündelnden Linien im Dezember 2019 wird ein einheitlicher Umsetzungshorizont für die Linienbündelung definiert.

Bei der vorliegenden Linienbündelung handelt es sich überwiegend um eine Fortschreibung bereits gebildeter Linienbündel. Allein die beiden bisherigen Linienbündel Ost 1 und Ost 2 sollen zu einem Bündel Ost zusammengefasst werden. Einige Modifikationen gegenüber den Bestandsbündeln stehen in Zusammenhang mit dem in der Maßnahmenkonzeption projektierten Angebot, worunter fallen:

- Einrichtung neuer Linien (u. a. Rufbuslinien 34, 44, 78),
- Umstrukturierung von Bediengebieten (u. a. Integration von Linien des schulbedingten Linienverkehrs in die Linie des Grundangebots im Bereich Hilders),
- Wechsel von Leistungen auf andere Linien (u. a. Grundbedienung von Ebersberg-Oberrod von Linie 35 zu Linie 44),
- Verbesserte Anbindung von Ortsteilen an das zugehörige Grundzentrum (u. a. Anbindung von Dipperz-Armenhof an Dipperz anstatt alleine an Hofbieber und Petersberg),
- Systematisierung und Vertaktung von Ergänzungslinien (u. a. Umlaufoptimierte Linienanbindung von Hofbieber-Schackau an Dipperz und Hofbieber).

Wesentliche Änderung ist – wie schon erwähnt - die beabsichtigte Zusammenlegung der Linienbündel Ost1 und Ost2 zu einem gemeinsamen Linienbündel, durch die die Wirtschaftlichkeit des projektierten Verkehrs deutlich verbessert werden kann.

Im Nachfolgenden wird der Zuschnitt der neuen Bündel Nord, West, Ost und Süd vorgestellt. Die Konzessionen aller Linien enden im Dezember 2019. eine Ausschreibung ist mit Betriebsaufnahme für Dezember 2019 vorgesehen.

Linien im Linienbündel Nord

Dieses Bündel enthält die Leistungen der räumlich zusammenhängenden Bestandslinien, die in der Angebotskonzeption des NVP weitgehend verkehrlich fortgeführt werden. Für die Anbindung der Ortsteile von Burghaun, Rasdorf und Eiterfeld erfolgt eine funktionale Trennung in Linien in Festbedienung und Bedienung mit Rufbus. In dieser Folge kommt es auf den Linien 70, 71 und 76 zu grundsätzlichen Anpassungen in der Linienführung, zudem wird für

den Rufbus Eiterfeld eine neue Linie 78 hinzugefügt. Das Verstärkungsangebot für den schulbedingten Linienverkehr auf der Linie 85, das räumlich den Bereich des Grundangebots auf der Linie 74 bedient, wird aus Gründen der Übersichtlichkeit in eine neue Linie 84 überführt. Zur räumlichen Lage und den Linienführungen siehe Anlage V–3.

Die Linien bildeten bereits bisher ein Linienbündel und umfassen alle auf das Mittelzentrum Hünfeld ausgerichteten Verkehre. Hünfeld ist, mit Ausnahme der Schülerverkehre und den Rufbuszubringern, auch der Schnittpunkt aller Linien.

Das Linienbündel umfasst zukünftig ca. 730.000 Angebotskilometer pro Jahr. Hiervon werden ca. 170.000 Angebotskilometer in Bedarfsbedienung als Rufbus erbracht. Neben dem ganztägigen Einsatz von zwei Kleinbussen auf Linien, die künftig vornehmlich als Rufbus bedarfsbedient werden, kann der erforderliche Fahrzeugaufwand weiter reduziert werden. Trotz Systematisierung und zusätzlichen Leistungen in der Grundbedienung sinkt die erforderliche Fahrzeuganzahl von 21 auf 17.

Die im Linienbündel Nordkreis enthaltenen Linien bilden ein geschlossenes System, in dem durch Umlaufoptimierungen zwischen allen Linien Synergieeffekte erzielt werden können.

Linie	Linienweg	Aufgabenträger
70	Eiterfeld – Leimbach/Leibolz – Malges – Roßbach – Hünfeld	RMV
71	Hünfeld – Hünhan –Burghaun – Steinbach Rothenkirchen – Burghaun – Hünhan – Hünfeld	LNG Fulda
72	Langenschwarz – Rothenkirchen – Burghaun – Hünfeld	RMV
73	Michelsrombach – Hünfeld	RMV
74	Marbach – Rückers – Dammersbach – Hünfeld	RMV
75	Schwarzbach – Gotthards – Mittelaschenbach – Hofaschenbach – Rimmels – Silges – Mackenzell – Molzbach-Hünfeld	RMV
76	Haselstein – Großenbach – Hünfeld	RMV
77	Geisa – Rasdorf – Kirchhasel – Hünfeld	LNG Fulda
78	Rufbus Eiterfeld	LNG Fulda
80	Rasdorf/ Großentaft/ Buchenau/ Ufhausen/ Malges/ Dittlofrod – Eiterfeld	RMV
82	Langenschwarz – Rothenkirchen – Burghaun – Hünfeld	LNG Fulda
84	Marbach –Rückers – Dammersbach – Hünfeld	LNG Fulda
85	Nüsttal – Mackenzell/Dammersbach – Hünfeld	LNG Fulda

Linie	Linienweg	Aufgabenträger
87	Großenbach/Kirchhasel – Roßbach – Hünfeld	LNG Fulda

Tabelle V-3: Linien im Linienbündel Nord
Quelle: eigene Zusammenstellung

Linien im Linienbündel West

Dieses Bündel enthält die Leistungen der fortgeschriebenen Bestandslinien 41, 42, 43, 60, 61, 65 und 66. Die Linie 40 ist durch Anpassungen an der Linienführung der Linien 41, 42 und 43 nicht mehr erforderlich. Eine separate Rufbuslinie 44 bindet die südlichen Ortsteile von Ebersburg, sowie Gersfeld-Dalherda an die Rhönbahn an und schließt eine Bedienungslücke der nördlichen Ortsteile von Ebersburg an das Grundzentrum Schmalnau. Das südliche Linienende der 41 wird entsprechend nach Thalau zurück verlegt.

Zusätzlich werden durch die neu konzipierte Linie 44 die bisher durch die Linien 35 und 37 aus dem Linienbündel Ost 2 grundbedienten Ortsteile Ebersburg Ebersberg (mit Oberrod) und Poppenhausen-Rabennest an ihre jeweilige Grundzentren mit einem Taktverkehr angebunden. Der Wechsel dieser Leistungen ist durch ausreichende Fahrzeitreserven im Fahrzeugumlauf möglich und reduziert den Verkehrsaufwand der im Linienbündel Ost verbleibenden Linien. Die räumliche Lage und die Linienführungen gehen aus Anlage V–3 hervor.

Die Linien 41, 42 und 43 bilden ein räumlich zusammenhängendes Verkehrssystem, das weite Teile der Gemeinde Eichenzell und Teile von Ebersburg und Kalbach mit Fulda verbindet sowie eine Binnenerschließung Eichenzells ermöglicht. Außerhalb der Verkehrsspitze verkehrt das Bedarfsangebot der Linie 44 mit einem separaten Kleinbus. In der morgendlichen HVZ werden einzelne Kurse jedoch festbedient als Linienwechsler zu Linie 41 angeboten, da mit den vom Takt abweichenden Fahrten der Rhönbahn kein Anschluss hergestellt werden kann. Auch die Linien 60, 61, 65 und 66 bilden am westlichen Rand des Landkreises ein in sich geschlossenes und räumlich verbundenes System.Beide Systeme (Linien 41, 42, 43 und 60, 61, 65, 66) sind über den ZOB in Fulda miteinander verknüpft. Durch diese Verknüpfung sind gute Wagenumläufe und ein wirtschaftlicher Betrieb der Linien möglich. Eine mögliche Trennung des Linienbündels in zwei Teile (Linien 40, 41, 42, 43 bzw. 60, 61, 65 und 66) würde einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf zur Folge haben.

Für das Linienbündel werden vstl. 11 Fahrzeuge benötigt. Das Bündel gilt damit als mittelstandsfreundlich, es umfasst eine Verkehrsleistung von jährlich ca. 740.000 Angebotskilometern, darunter ca. 110.000 Angebotskilometer in Bedarfsbedienung.

Linie	Linienweg	Aufgabenträger
41	Thalau – Rothemann – Hattenhof – Löschenrod – Eichenzell – Fulda	RMV
42	Heubach – Büchenberg – Rothemann – Hattenhof – Löschenrod – Eichenzell – Fulda	RMV
43	Fulda – Eichenzell – Welkers	LNG Fulda
44	Dalherda – Schmalnau – Weyhers – Oberrod – Rabennest – Poppenhausen	LNG Fulda
60	Brandlos/Jossa – Hosenfeld – Kleinlüder – Fulda	RMV
61	(Kleinlüder – Uffhausen –) Müs – Eichenau – Bad Salzschlirf/Großenlüder	LNG Fulda
65	Brandlos – Jossa – Hosenfeld – Blankenau – Kleinlüder – Großenlüder	RMV
66	Bad Salzschlirf/Bimbach – Großenlüder	LNG Fulda

Tabelle V-4: Linien im Linienbündel West
Quelle: eigene Zusammenstellung

Linien im Linienbündel Ost

In diesem Bündel werden die teilweise neu konzipierten Linien bzw. Bedienungsräume der bisherigen Linienbündel Ost 1 und Ost 2 zusammengefasst. Es enthält somit die Leistungen der untereinander jeweils ein integriertes Angebotssystem bildenden Linien 20-22, 23-25, 26 und 30-34 sowie 35-37. Die räumliche Lage und die Linienführungen können Anlage V–3 entnommen werden. Aufgrund Linienverknüpfungen und Anschlussbindungen, sowie der Abbildung der Schulpendelbeziehungen in den jeweiligen Einzugsgebieten insbesondere in Fulda und dem Ulstertal sind die genannten Liniensysteme auf vielfältige Weise untereinander weiter miteinander verknüpft.

Beide bisherigen Linienbündel weisen bereits in sich einen hohen Grad von Linien- und Umlaufverknüpfungen auf, die sich auf eine effiziente Leistungserbringung, insbesondere hinsichtlich der Zusatzleistungen im schulbedingten Linienverkehr, kostenminimierend auswirkt. Angesichts der zu integrierenden zusätzlichen Leistungen für die Verkehre in der Stadtregion ist eine weitergehende Synergiesuche innerhalb der bestehenden Abgrenzung nur begrenzt erfolgreich. Trotz einzelner Reduzierungen von Zusatzleistungen im schulbedingten Linienverkehr kann der notwendige Fahrzeugaufwand bei separater Betrachtung gegenüber dem Status Quo nicht wesentlich reduziert werden.

Die genannten Linien erschließen hauptsächlich die bisherigen Bündelbereiche. Änderungen gibt es durch Vereinheitlichung des Linienverlaufs der Linien 30 und 32 mit Integration weitgehend parallel hierzu verlaufender Linien im schulbedingten Linienverkehr (Integration ehemaliger Linien 33 und 34). Linie 22 bedient den Abschnitt Hofbieber – Fulda nur noch in der Früh-HVZ. Im Verkehrsraum Dipperz wird die Anbindung neu strukturiert.

Neu ist die Linie 33, die im Tagesverkehr den aufgegebenen Bedienungsabschnitt von Linie 22 übernimmt. Damit kann der Ortsteil Armenhof an das eigene Grundzentrum angebunden werden. Dies kann ohne wesentliche Mehrleistungen realisiert werden, indem Leistungen, die bisher über die B456 zur Sicherstellung der Grundbedienung des Kernortes Dipperz geführt wurden, nach Norden verschwenkt werden.

Die als Mindestbedienung mit einzelnen Fahrtenpaaren mitbedienten Ortsteile Gotthards und Oberrod werden künftig nur mit einer Frühverbindung mit Linien des Bündels an Fulda angebunden. Im Tagesverkehr erfolgt die Grundbedienung mit Linien der angrenzenden Bündel, teilweise als Rufbus mit Anschlussverbindungen nach Fulda.

Der Verkehrsraum zwischen den Grundzentren Dipperz und Hofbieber ist durch mehrere Ortsteile beider Gemeinden mit geringen Bevölkerungszahlen geprägt. Zur Sicherstellung einer Grundbedienung wird der Verkehrsraum in Bedarfsbedienung als Rufbus erschlossen. Die verkehrliche Zuordnung der Ortsteile zu ihren Grundzentren, aber auch die Anschlussoptionen zu den Grundnetzlinien von/nach Fulda erfordern eine Anbindung an beide Orte. Zur effektiven Vorhaltung eines Rufbus-Fahrzeugs ist der kombinierte Fahrzeugeinsatz auf Linien beider bisheriger Linienbündel notwendig. Bei separater Betrachtung der Rufbuslinie 34 Schackau – Dipperz in einem geteilten Bündel wäre ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich. Die gemeinsame Bündelplanung ermöglicht die flexible Integration von Ergänzungsnetzlinien sowohl in Bedarfs- als auch Festbedienung.

Das bestehende Fahrtenangebot am Wochenende, mit einer Kombination aus Grundbedienung für die grundzentralen Bereiche und tourismusrelevanten Destinationen wird fortgeschrieben. Hinzu kommt ein zusätzliches Angebot aufgrund des erweiterten Grundbedienungsstandards im Verkehrsraum Stadtregion. Das Angebot erfolgt über die Linien 20, 32, 35, 36 und 90. Aufgrund ihrer Linienlänge und der durch Linienüberlagerung zu erzielenden Taktung wird eine effektive Dienstplanung erschwert: Abgesehen von den zusätzlichen Leistungen innerhalb der Stadtregion weisen alle Kurse eine Fahrzeit von ca. 1 Stunde, bei Linie 90 ca. 2 Stunden auf - mit kurzen Zeiträumen zwischen Ankunft und Abfahrt der nächsten gegenläufigen Kurse. In der Dienstplanung müssen Lenk- und Ruhezeiten berücksichtigt werden, die bei einer geteilten Fahrplanmasse – unabhängig von einer Bündelaufteilung – zusätzlich erschwert würde. Durch die geringe Dienstmasse der jeweils fahrzeugumlaufoptimierten Linien entsteht ein erheblicher Zusatzaufwand. Zur effizienten Dienstgestaltung des Wochenendverkehrs ist daher ein gemeinsames Bündel erforderlich.

Im schulbedingten Linienverkehr für die Schulen des Ulstertals in Tann und Hilders – einschließlich der Zubringerverkehre zu weiteren Schulen im Kreisgebiet – müssen erhebliche Fahrzeugkapazitäten vorgehalten werden. Eine effiziente Planung wird dadurch erschwert, dass bestimmte Streckenabschnitte nicht mit Gelenkbussen befahrbar sind. In den Spitzenzeiten werden Verkehre zwischen Tann und Hilders auf drei verschiedenen Streckenführungen angeboten, die bisher jeweils unterschiedlichen Linienbündel zugeordnet sind. Durchbindungen und Linienverknüpfungen von Fahrzeugen aus bzw. in die Bereiche nördlich oder südlich dieses Kernabschnitts sind auf je-

weils bündelzugehörige Linien beschränkt. Eine integrierte Betrachtung insbesondere bei Maßgabe einer Optimierung der Fahrzeuggrößen kann die für die Spitzenlast erforderliche Fahrzeuganzahl um zwei auf acht Fahrzeuge reduziert werden.

Ein wichtiges Grundprinzip im schulbedingten Linienverkehr ist der Sternanschluss in Fulda, mit der Möglichkeit für Fahrgäste, deren Schule nicht am Linienweg gelegen ist, auf eine Anschlussbedienung zu wechseln. Aufgrund der hohen Zahl der nahezu zeitgleich ankommenden Linien an Fulda ZOB kommt es regelmäßig zu Engpässen, was sowohl die Bussteigkantenbelegung, als auch die Warteflächen für Umsteiger angeht. Zur Optimierung ist eine Verknüpfung der Linienläufe aus den verschiedenen Verkehrsachsen vorgesehen, wodurch die Mehrzahl der Schulen umsteigefrei erreicht werden kann. Damit kann die Zahl der ‚Sitzenbleiber' erhöht und die Verkehrssituation auf dem Busbahnhof verbessert werden.

Bei gemeinsamer Betrachtung der Bündel ergibt sich somit insbesondere für die Überschneidungsbereiche am zentralen Verknüpfungspunkt in Fulda, im Ulstertal im Korridor Tann – Hilders, sowie im zentralen östlichen Kreisgebiet im Korridor Hofbieber – Dipperz erhebliche Potentiale zur Aufwandsreduktion.

Durch eine Zusammenlegung der bisher getrennten Linienbündel Ost 1 und Ost 2 entsteht ein Bündel mit ca. 1.630.000 Angebotskilometern pro Jahr, wovon ca. 230.000 Kilometer mit Bedarfsbedienung angeboten werden. Trotz der Ausweitung der Grundbedienung im Bereich Stadtregion kann somit der Anteil der Angebotskilometer in Festbedienung auf dem bisherigen Niveau gehalten werden. Dabei kann durch die genannten Maßnahmen die Fahrzeugzahl um 3 auf 22 Fahrzeuge reduziert werden. Die wirtschaftlichen Vorteile aufgrund der Synergieeffekte, die sich aus einer Zusammenlegung der Linien zu einem Linienbündel ergeben, überwiegen.

Linie	Linienweg	Aufgabenträger
20	Tann – Hofbieber – Petersberg – Fulda	RMV/LNG Fulda
21	Hilders – Hofbieber – Petersberg – Fulda	RMV/LNG Fulda
22	Schackau – Elters – Hofbieber / Mittelaschenbach – Hofbieber (– Petersberg – Fulda)	RMV
23	Neuswarts/Theobaldshof/Hundsbach – Tann	LNG Fulda
24	Tann – Wendershausen – Lahrbach – Hilders	LNG Fulda
25	Tann – Wendershausen – Lahrbach – Habel – Neuschwambach – Hilders	LNG Fulda
26	Hilders – Eckweisbach – Unterbernhards	LNG Fulda
30	Wüstensachsen – Hilders – Eckweisbach – Dietges – Dipperz – Fulda	RMV/LNG Fulda
31	Dipperz – Wissels – Künzell – Fulda	RMV
32	(Tann –) Simmershausen – Hilders – Wickers – Reulbach –	RMV/LNG Fulda

Linie	Linienweg	Aufgabenträger
	Dietges – Dippers – Fulda	
33	Dipperz – Armenhof – Petersberg – Fulda	RMV
34	Schackau – Kleinsassen – Dipperz	RMV
35	(Wasserkuppe –) Poppenhausen – (Oberrod –) Weyhers – Künzell – Fulda	RMV
36	Dirlos – Pilgerzell – Künzell – Fulda	RMV
37	Poppenhausen – Maiersbach/Schachen – Gersfeld – Obernhausen – Wasserkuppe – Wüstensachsen	LNG Fulda

Tabelle V-5: Linien im Linienbündel Ost

Quelle: eigene Zusammenstellung

Linien im Linienbündel Süd

Dieses Bündel enthält die Leistungen der räumlich zusammenhängenden Linien 50 bis 56. Zur räumlichen Lage und den Linienführungen siehe Anlage V–3.

Die Linien bilden bereits ein Linienbündel, umfassen alle auf Neuhof und Flieden ausgerichteten Verkehre und werden im Wesentlichen fortgeschrieben. Veränderungen erfolgen durch Anpassung der schulbedingten Zusatzverkehre mit dem Ziel einer Fahrzeugoptimierung, der Integration einer Bedarfsbedienung für verkehrsschwache Abschnitte auf Linie 52 und der Übertragung der Grundbedienung für Hauswurz, Kauppen und Buchenrod von Linie 54 auf Linie 53.

Die im Linienbündel Südkreis enthaltenen Linien bilden ein geschlossenes System, so dass erhebliche Synergieeffekte durch Umlaufoptimierungen zwischen allen Linien entstehen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, den Fahrgästen durch Fahrzeug-Linienwechsel im Bündel umsteigefreie Querverbindungen durch den Südkreis anbieten zu können.

Für das Linienbündel sind ca. 430.000 Angebotskilometer vorgesehen, darunter ca. 40.000 km in Bedarfsbedienung. Das Bündel erfordert den Einsatz von 12 Fahrzeugen.

Linie	Linienweg	Aufgabenträger
50	Giesel/Kerzell – Tiefengruben – Dorfborn – Neuhof	RMV
51	(Neuhof – Kalbach –) Heubach – Büchenberg – Hattenhof – Neuhof	LNG Fulda
52	Neuhof – Mittelkalbach – (Veitsteinbach – Eichenried – Oberkalbach –) Mittelkalbach – Neuhof	RMV
53	Hauswurz – Kauppen – Buchenrod – Magdlos – Dönges-mühle – Flieden – Rückers – Schweben – Neuhof	RMV

Linie	Linienweg	Aufgabenträger
54	(Buchenrod – Hauswurz –) Rommerz – Neuhof	RMV
55	Höf und Haid – Rückers /Stork – Struth – Flieden	RMV
56	Flieden – Struth – Stork – Höf und Haid – Rückers – Flieden	RMV

Tabelle V-6: Linien im Linienbündel Süd
Quelle: eigene Zusammenstellung

Betriebsleistungsstatistik der Linienbündel

Der Busverkehr in Planungshoheit der LNG Fulda wird somit in vier Linienbündel unterteilt, die zusammen ca. 3,5 Mio. Angebotskilometer/Jahr umfassen, davon 0,5 Mio. Angebotskilometer in Bedarfsbedienung als Rufbus:

- Linienbündel „Nord“
  mit ca. 730.000 Angebotskm/Jahr (21 %),
  davon ca. 170.000 km Rufbusangebot
- Linienbündel „West“
  mit ca. 740.000 Angebotskm/Jahr (21 %),
  davon ca. 110.000 km Rufbusangebot
- Linienbündel „Ost“
  mit ca. 1.630.000 Angebotskm/Jahr (47 %),
  davon ca. 230.000 km Rufbusangebot
- Linienbündel „Süd“
  mit ca. 430.000 Angebotskm/Jahr (12 %),
  davon ca. 40.000 km Rufbusangebot

6 Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal

Im Wettbewerb zwischen MIV und ÖV sind neben der Reisezeit und den Reisekosten insbesondere der Service und die Beförderungsqualität entscheidende Kriterien für eine Wahl zugunsten des Öffentlichen Verkehrs. Ein kundenfreundlicher und kompetenter Service tragen ebenso zur Kundengewinnung und -bindung bei wie die Reise in 'komfortablen' Fahrzeugen.

6.1 Fahrzeuge

Der Gesetzgeber hat Anforderungen an die Fahrzeugqualität formuliert. So gehören gemäß § 4 Abs. 2 HÖPNVG Sicherheit, Sauberkeit und ausreichende Fahrzeugkapazität zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des ÖPNV. Weiterhin sollen gemäß § 4 Abs. 6 HÖPNVG

> *„[...] Fahrzeuge […] so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen“.*

Daher werden für alle Verkehrsleistungen im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans Mindestanforderungen auch zur Fahrzeugqualität getroffen, die im Rahmen von genehmigungsrechtlichen und wettbewerblichen Verfahren zu berücksichtigen und bei der Erbringung der Verkehrsleistungen umzusetzen sind.

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG, der BOKraft und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen.

Darüber hinaus sind für alle Verkehre im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans ausschließlich Niederflur-Fahrzeuge einzusetzen.

Auf Ergänzungslinien können gemäß den Fahrplanvorgaben erstmalig kleine, barrierefrei zugängliche Fahrzeuge mit rund 12 Sitzplätzen und Mehrzweckfläche eingesetzt werden. Wo umlauftechnisch möglich, sollen diese Kleinbusse vor allem für die Bedienungsabschnitte mit Rufbus herangezogen werden.

Die beabsichtigte, deutliche Ausweitung von Fahrten als bedarfsorientierte Fahrten nach Bestellung durch Mitfahrende (RufBus-System) verlangt eine sichere und nachvollziehbare Übermittlung zugehöriger Bestelldaten zwischen Eingabeschnittstelle (i .d. R. Smartphone) und Fahrerarbeitsplatz. Entsprechend wird auf den Fahrzeugen eine WEB-basierte Empfängereinheit mit entsprechender Bestellwiedergabeeinheit vorzuhalten sein.

Zur ausführlichen Darstellung der Kriterien zur Qualitätssicherung siehe Kapitel III 4

6.2 Fahrpersonal

Das Fahrpersonal ist das unmittelbare Bindeglied zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast, Repräsentant und erster Ansprechpartner für Wünsche der ÖV-Nutzer. Insofern trägt dieses mitentscheidend zur qualitativen Einschätzung der Reisenden über das Verkehrsangebot bei. Der Aufgabenbereich umfasst nicht nur das sichere Lenken des Fahrzeugs und den Fahrscheinverkauf, sondern weitere Serviceleistungen wie Fahrplan- und Tarifauskunft, Hilfestellungen und Entgegennahme von Anregungen und Beschwerden. Dies umso mehr in Verkehrsgebieten, wo Mobilitätszentralen und Vorverkaufsstellen kaum zur Verfügung stehen.

Daher haben Fahrpersonale neben einer gültigen Fahrerlaubnis und gültigem Personenbeförderungsschein u. a. nachfolgende Anforderungen zu erfüllen:

- Defensive, rücksichtsvolle und ausgeglichene Fahrweise,
- gute Kenntnisse der deutschen Sprache,
- gepflegtes Erscheinungsbild,
- kundenorientiertes Verhalten (z. B. Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste),
- Erteilung von Auskünften zu Tarifen, Fahrplänen, Anschlussverkehrsmitteln, etc.,
- Kenntnisse des Umgangs mit außergewöhnlichen Situationen (z. B. Erste Hilfe leisten, verhaltensauffällige Fahrgäste).

Unabdingbar zur Erfüllung dieser Aufgaben sind Kenntnisse:

- zu gesetzlichen und fachlichen Vorschriften (BOKraft, DFBus, FpersV, StVO),
- zur Bedienung der Verkaufsgeräte,
- zum Fahrscheinsortiment,
- zu Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen,
- zum Liniennetz des Aufgabenträgers,
- Umsteigepunkten, Anschlussverkehrsmitteln und Übergangszeiten.

7 Tarif

Es gelten die Tarif- und Beförderungsbedingungen des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV), dem gemäß § 7 Abs. 1 HÖPNVG die Tarifhoheit obliegt.

Die seit dem Verbundstart des RMV kontinuierliche Weiterentwicklung bzw. Verfeinerung der tariflichen Instrumentarien sollte so fortgesetzt werden, dass die Belange von ländlichen Räumen angemessene Berücksichtigung finden. So sollte der Tarifgebietszuschnitt so ausgestaltet werden, dass für relative ähnliche Distanzen auch das gleiche Tarifentgelt zu entrichten ist.

Die Ansätze des Verbundes zu einer mehr entfernungsabhängigen Tarifierungssystematik befinden sich im Teststadium. Der Beschluss über eine grundsätzliche Einführung würde begrüßt.

Dies würde auch eine weitere Unzulänglichkeit des Systems zumindest abmildern. Die langjährige lineare Anhebung der Fahrpreise über alle Tarifstufen zeigt inzwischen, dass der Öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr wettbewerblich ins Abseits gerät. Gerade bei Gelegenheitsfahrern oder bei Nachfragen mit touristischem Anlass bietet der Tarif wenig Anlass, auf Busse und Bahnen umzusteigen; vgl. hierzu auch Kapitel IV

8 Haltestelleninfrastruktur

8.1 Anpassungen des Haltestellennetzes

Bei Umsetzung der vorgestellten Angebotsplanung müssen in einigen wenigen Fällen Anpassungen im Haltestellennetz vorgenommen werden.

Dies betrifft aufgrund der Führung der Stadtverkehrslinie für den Abschnitt Petersberg 2 (über die Straßen Eisenacher Str. – Im Dillenroth – Weiherweg, unter Berücksichtigung des Hinweises hierzu unter V 4.3.3.1) in beiden Fahrtrichtungen den Bau von je zwei Haltestellenpositionen:

- Petersberg Geisaer Weg
- Petersberg Turmstraße
- Petersberg Im Dillenroth

sowie die Verlegung und Ergänzung der Position der Gegenrichtung (Fahrtrichtung Eichenzell, Linien 41-43)

- Eichenzell Gerbachshof.

Im Falle einer von der Stadt Fulda angeregten Fortführung einer Linie (Fortschreibung 9 (Süd)) von der Fuldaer Pacelliallee in das Gemeindebiet Petersberg zu dem von der LNG Fulda angeregten Linienendpunkt an das Nahversorgungszentrum ‚Alte Ziegelei' sind zwei einseitige Haltestellenpositionen einzurichten

- Petersberg Alte Ziegelei Ost
- Petersberg Alte Ziegelei West.

8.2 ÖPNV-affine Siedlungs- und Straßennetzentwicklung

Ziel der ÖPNV-Linien-Planung ist ein kundenfreundliches und rhythmisiertes Angebot. Die Wirtschaftlichkeit der Linien ist umso höher, je günstiger das Verhältnis aus erschlossenen Potenzialen und Betriebsaufwand gestaltet werden kann. Die Wirkungen, die dabei entstehen und zu unterscheiden sind, gehen aus Tabelle V-7 hervor.

Bereich …	Konsequenzen	
… Effekt	**für das Angebotskonzept**	**für die Wirtschaftlichkeit**
Siedlungsentwicklung vollzieht sich ...		
... entlang vorhandener ÖPNV-Achsen in Haltestellennähe.	Konsolidierung des Bestandsnetzes.	höhere Einnahmen bei konstanten Betriebskosten.
... entlang vorhandener ÖPNV-Achsen, jedoch in großer Entfernung zu vorhandenen Haltestellen.	Erschließungsdefizite können mit zusätzlichen Haltestellen beseitigt werden.	Investitionskosten für zusätzliche Haltestellen; höhere Einnahmen bei konstanten Betriebskosten.
... entlang vorhandener ÖPNV-Achsen, jedoch in großer Entfernung zu vorhandenen Haltestellen.	Abschnittsweise sind Umwege und damit längere Linienführungen nötig. a) Zusätzliche Zeitbindung kann im Rahmen eines rhythmisierten Angebots abgefedert werden. b) Zusätzliche Zeitbindung ist im Rahmen eines rhythmisierten Angebots konfliktträchtig.	Für andere Nutzer ergibt sich eine Verlängerung der Reisezeiten. a) Es gibt keine negativen Einflüsse auf Anschlussverbindungen. b1) Die umwegige Linienführung wäre nur um den Preis von Sprungkosten oder Anschlussverlusten realisierbar und muss daher unterbleiben. b2) Es entstehen Sprungkosten. b3) Es gehen Anschlüsse verloren.
... abseits vorhandener ÖPNV-Achsen.	Einrichtung zusätzlicher Linienverkehre.	Zusätzliche Linien verursachen zusätzliche Kosten.

Bereich …	Konsequenzen	
… Effekt	**für das Angebotskonzept**	**für die Wirtschaftlichkeit**
Fahrweginfrastrukturprojekte auf Straße oder Schiene …		
… schaffen zeitkürzere Verbindungen zwischen den zu bedienenden Haltestellen und/oder ermöglichen zugleich die Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale.	Fahrzeitkürzungen sind durchführbar, Fahrzeitressourcen können an anderer Stelle beplant werden. Ein zusätzlicher Erschließungsnutzen wird im Rahmen des Bestandsnetzes möglich.	Verkürzte Reisezeiten und erhöhte Fahrgastpotenziale verbessern die Einnahmen ohne Erhöhung des Betriebsaufwandes.
… schaffen zeitkürzere Verbindungen zwischen den zu bedienenden Haltestellen.	Fahrzeitkürzungen sind möglich, Fahrzeitressourcen können an anderer Stelle verplant werden.	Verkürzte Reisezeiten und damit erhöhte Attraktivität verbessern die Einnahmen ohne Erhöhung des Betriebsaufwandes.
… bewirken Fahrzeitverlängerungen.	Abschnittsweise sind umwegige und damit längere Linienführungen nötig. a) Zusätzliche Zeitbindung ist im Rahmen eines rhythmisierten Angebots abzufedern. b) Zusätzliche Zeitbindung ist im Rahmen eines rhythmisierten Angebots konfliktträchtig.	Für andere Nutzer ergibt sich eine Verlängerung der Reisezeiten. a) Es gibt keine negativen Einflüsse auf Anschlussbindungen. b1) Die umwegige Linienführung wäre nur um den Preis von Sprungkosten oder Anschlussverlusten realisierbar und muss daher unterbleiben. b2) Es entstehen Sprungkosten. b3) Es gehen Anschlüsse verloren.
… beenden vorhandene Erschließungswirkungen.	Einrichtung zusätzlicher Linienverkehre.	Zusätzliche Linien verursachen zusätzliche Kosten.

Tabelle V-7: Prinzipielle Wirkungen von Siedlungs- und Verkehrsnetzentwicklungen
Quelle: eigene Zusammenstellung

Siedlungsentwicklung, Straßenbau und Schieneninfrastrukturprojekte haben einen unmittelbaren Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit örtlicher und überörtlicher ÖPNV-Angebote sowie auf deren Attraktivität hinsichtlich Erschließung, Anschlussbindungen und Reisezeiten.

Es wird empfohlen, im Zuge künftiger Standortentscheidungen für neue Entwicklungsflächen (Wohn-, Gewerbe-, Einzelhandelseinrichtungen) sowie bei der Projektierung von Straßenbaumaßnahmen die Prinzipien einer wirtschaftlichen Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes mit einzubeziehen.

8.3 Anschlusssicherung

Durch die zunehmende Bedeutung von Zu- und Abbringerverkehren für den Anschluss zur Schiene wächst das Erfordernis zur Sicherung von Anschlüssen.

Zur Sicherung der Anschlüsse vom Bus auf den Zug sind die fahrplanmäßigen Fahrzeiten ggf. je nach Tageszeit zu differenzieren und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten mit ausreichenden Puffern zu versehen. Fahrzeitverlängerungen und abweichende, weniger leicht merkbare Takte auf Zubringerlinien müssen zugunsten der Pünktlichkeit und zuverlässiger Anschlüsse in Kauf genommen werden. Mittelfristig können Fahrzeitverlängerungen durch Beschleunigungsmaßnahmen (LSA-Beeinflussung, Busschleusen, usw.) ausgeglichen werden.

Zur Sicherung der Anschlüsse vom Zug auf den Bus sind dem Fahrpersonal und damit den Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten minutengenaue Informationen über die prognostizierte Ist-Ankunfts- und Abfahrtszeit des nächsten Zuges automatisiert (z. B. über die durch den RMV vorgehaltene Datendrehscheibe) bekannt zu geben.

Das Fahrpersonal von Anschlusslinien hat nach Wartezeitvorschriften auf Anschlusszüge zu warten. Wartezeiten an Verknüpfungspunkten sind so zu regeln, dass auf verspätete Busse und Züge nur solange gewartet wird, wie die Pausenzeiten am Kursende dafür ausreichen. Wartezeiten an Verknüpfungspunkten dürfen jedoch nicht auf nachfolgende Kurse übertragen werden.

Die Wartezeiten sind differenziert nach Bedeutung eines Anschlusses, nach weiteren Anschluss- und Umlaufbindungen und nach Tageszeiten zu bemessen. Die letzte Verbindung vor Betriebsschluss erhält besondere Wartezeitvorgaben.

Für Festlegung maximaler Wartezeiten von Bussen auf andere verspätete Busse gelten die genannten Grundsätze analog.

Ist-Fahrzeiten für Verkehrsunternehmen und Kunden sollten auch vor Fahrtantritt für jeden Zug elektronisch abrufbar sein. Nach Möglichkeit sollte unter Anwendung von GPS-Ortungen auch erwartete Ist-Ankunftszeiten von Bussen ermittelt und den Kunden und den Betreibern des Anschlussverkehrsmittels jederzeit aktuell abrufbar zur Verfügung gestellt werden.

Gemäß Anforderungsprofil wird für die Übergänge an den Netzknoten zwischen den Linien der LNG Fulda eine reguläre Umsteigezeit von maximal 15 Minuten vorgesehen. Für Übergänge zum/vom SPNV nach/aus Frankfurt (Main) bzw. bei den übrigen Knoten im Busnetz mit Fahrtrichtung nach/aus Fulda gilt eine reguläre Umsteigezeit von maximal 30 Minuten. Die Wartezeiten für die Verknüpfungen zwischen Linien der LNG Fulda bzw. zum/vom Schienenpersonenverkehr sind zu minimieren.

Für Anschlüsse zwischen Bussen ist eine Mindestübergangszeit von drei Minuten einzuhalten. Eine geringere Übergangszeit ist möglich, sofern durch andere geeignete Maßnahmen eine Anschlusswahrung sichergestellt wird. Für Anschlüsse zum/vom Bahnverkehr ist eine Mindestübergangszeit von fünf Minuten einzuhalten.

8.4 Investitionen in ortsfeste Anlagen für den ÖPNV

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im Landkreis ist abgeschlossen.

Gemäß der Maßnahmenkonzeptionierung und unter Bezugnahme auf obiges Kap. 7.1 Anpassungen des Haltestellennetzes sind Investitionen wie folgt zu tätigen (Tabelle V-8):

Gemeinde	Haltestelle	Ausbau	Vsl. Investitionssumme brutto (Eur)
Petersberg	Geisaer Weg	Jeweils Neubau zweier (im Bereich Alte Ziegelei einer) Haltestellenpositionen (in Abstimmung zur Linienführung des Stadtverkehrs), Hochbord, taktile Leitstreifen, Haltestellenschild, Fahrgastunterstand in Lastrichtung, Sitzgelegenheit, Müllbehältnis	40.000
Petersberg	Turmstraße		40.000
Petersberg	Im Dillenroth		40.000
Petersberg	Alte Ziegelei West		25.000
Petersberg	Alte Ziegelei Ost		25.000
Eichenzell	Gerbachshof	Demontagen an bisheriger Position, beidseitiger Neubau an neuer Position, jeweils Hochborde, taktile Leitstreifen, Haltestellenschilder, Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten, Müllbehältnisse	40.000
		Summe	**210.000**

Tabelle V-8: Investitionen in ortsfeste Anlagen für den ÖPNV

Quelle: eigene Zusammenstellung

Die Haltestellenmöblierung soll dem Standard des RMV entsprechen.

Planung und bauliche Umsetzung der vorbezeichneten Maßnahmen sind für die Jahre 2018 und 2019 vorgesehen; die Inbetriebnahme zum Dezember 2019. Die gegebenen Fördermöglichkeiten des Landes Hessens und ggf. Weiterer sind zu nutzen.

9 Kundendienst und Service

Der sichere, geübte Zugang zum System "Öffentlicher Verkehr" darf nicht als umfänglich gegeben unterstellt werden. Unsicherheiten, vermutete Fehler im Fahrkartenerwerb, bei der Auswahl der "richtigen" Verbindung hindern viele, die objektiven Vorteile des ÖPNV zu nutzen. Diese Schranken abzubauen ist Aufgabe sowohl der Bestellerseite (RMV, LNG) als auch der Erstellerebene (Verkehrsunternehmen). Beide Partner benötigen dazu einen guten Ausbil-

dungsstand ihrer Mitarbeiter mit dem Ziel einer effizienten und fundierten Kundenberatung. Durch entsprechende Schulungsangebote kann das Ziel erreicht und auf hohem Niveau gehalten werden.

Der Aufgabenträger (Besteller) muss in seinen Verträgen mit den Verkehrsunternehmen das Erfordernis eines umfassenden Ausbildungsstandes und der Serviceorientierung festschreiben. Schließlich unterstützt dieser Service nicht unwesentlich den Erfolg und die Wirtschaftlichkeit des Angebots.

Das Serviceangebot ist nicht nur in den Fahrzeugen, sondern auch stationär in einem "Mobilitätszentrum" bereitzustellen, ergänzt durch weitere Verkaufs- und Informationsstellen im Kreisgebiet.

9.1 Mobilitätszentrale der LNG in Fulda

Die LNG Fulda betreibt ein Mobilitätszentrum in der „Richthalle“, dem Sitz ihrer Geschäftsstelle unweit von Bahnhof und ZOB Fulda.

Ziel der Einrichtung ist es, ein integriertes Dienstleistungsangebot für die Nutzer vorzuhalten, das u. a. auch aufgabenträgerübergreifende Informationen und Serviceleistungen für die Busverkehre in Stadt, Stadtregion und im übrigen Kreisgebiet anbietet.

Neben der unverzichtbaren persönlichen Kontaktmöglichkeit für alle tatsächlichen und potenziellen Kunden wird eine auch zeitlich darüber hinausgehende Erreichbarkeit über digitale Medien sichergestellt.

Das aktuelle Angebotsspektrum umfasst:

- Fahrscheinverkauf (Nahverkehr),
- Vertrieb von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs,
- Elektronische Fahrplanauskunft, Verkauf von Fahrplanmedien,
- Beratung bei der persönlichen Wegeorganisation,
- Mobilitätserziehung in Schulen und in Kindergärten,
- Informationstage in Firmen, Institutionen, öffentlichen Einrichtungen (betriebliches Mobilitätsmanagement).

Weitergehende Angebote, die in Kooperation mit Dritten realisiert werden sollten, könnten umfassen:

- Erstellung von Mobilitätsplänen,
- vergleichende Kostenrechnung zwischen privatem Pkw und ÖV,
- Reservierung von Stadtteilautos, Mietfahrzeugen, Hotelzimmern,
- Verkauf von Eintrittskarten für Veranstaltungen,
- Beratung bei Abschluss von Versicherungen im Verkehrsbereich,
- Umweltberatung,
- Weiterbildungsveranstaltungen.

9.2 Kundennähe im ganzen Kreisgebiet

Der beschriebene Leistungskatalog der Mobilitätszentrale bei der LNG Fulda umfasst auch die Kundenkommunikation auf elektronischem und postalischem Weg, die alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises in Anspruch nehmen können.

Dennoch ist zumindest für die nächsten Jahre ein Service „vor Ort" unverzichtbar. Das bestehende Beratungs- und Fahrscheinvertriebsnetz soll beibehalten werden. In Kommunen ohne lokalen Fahrscheinvertrieb soll in Zusammenarbeit mit den Gemeindeverwaltungen nach Lösungen und Partnern gesucht werden, um zumindest in den Kernorten aller Gemeinden des Kreisgebiets ein Grundangebot an Beratung und Vertrieb sicherzustellen.

10 Information und Marketing

10.1 Fahrgastinformation

Ziel der Fahrgastinformation ist die Vermittlung klarer und verständlicher Antworten auf unmittelbar dispositionsorientierte Fragen, die sich im Vorfeld oder während der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel

- zuhause,
- unterwegs,
- an der Haltestelle oder
- im Fahrzeug

stellen. Die in diesem Zusammenhang aufgeworfenen Fragen sind:

- Welche Linie ist zu nehmen?
- Wann und wo erfolgt die nächste Abfahrt einer Linie?
- In welche Richtung fährt dieser Bus/dieser Zug?
- Werden Anschlussbusse/Anschlusszüge erreicht?
- Welche alternativen Verbindungen bestehen?
- Wo können Fahrscheine erworben werden?
- Wie viel kostet die Fahrt?

Antworten müssen zuverlässig verfügbar sein, damit bei den Kunden das Vertrauen aufgebaut wird, sich im Netz von Bahn und Bus sicher zu bewegen. Hierzu bedarf es der Anwendung folgender Grundsätze:

- Die zur Nutzung der ÖV-Angebote für eine sichere Navigation in Raum und Zeit notwendigen Schlüsselangaben über Liniennummer und Fahrtziel müssen vor Ort sowohl an den Haltestellen als auch an und in den Fahrzeugen mit höchster Zuverlässigkeit verfügbar sein.

- Die Schlüsselinformationen über Liniennummer und Fahrtziel müssen sich durch alle Informationsprodukte – vom örtlichen Aushangplan über Fahrplanbuch und Internetauskunft bis zur Fahrzeugbeschilderung – konsistent, d. h. widerspruchsfrei und eindeutig, durchziehen.
- Absehbare Änderungen, die von den Kunden Dispositionsentscheidungen verlangen, müssen in geeigneter Weise und in eindeutiger Form kommuniziert werden.
- Vorhandene Fahrtmöglichkeiten sind so darzustellen, dass sie von potenziellen Fahrgästen leicht wahrgenommen werden können.
- Im Rahmen neuer Marketingstrategien sollen – Finanzierbarkeit vorausgesetzt – attraktive Angebote zur Gewinnung neuer Fahrgäste kommuniziert werden.

10.2 Marketing

In Abstimmung mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, den Städten, Gemeinden und den Verkehrsunternehmen kommt der LNG Fulda die federführende Rolle zur Vermarktung des Angebots zu. Ziel ist es, durch eine engagierte und zeitgemäße Öffentlichkeitsarbeit die Akzeptanz des ÖPNV in der gesamten Region zu fördern.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Bemühungen kann eine Mobilitätszentrale, die insbesondere den persönlichen Kontakt zu Kunden und möglichen zukünftigen Nutzern herstellt, wertvolle Dienste leisten. Neben der persönlichen Erreichbarkeit der Mitarbeiter in der Mobilitätszentrale oder deren Erreichbarkeit auf elektronischem Weg kann auch die aktive Ansprache und Information vor Ort, beispielsweise anlässlich öffentlicher Veranstaltungen oder in Unternehmen und Bildungseinrichtungen, ein zukunftsweisender Weg für eine Akzeptanzsteigerung des ÖPNV sein.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformationen zu Anschlüssen und Verspätungslage wird angestrebt, an den Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Zug geeignete dynamische Fahrgastinformationssysteme einzurichten. In Zusammenarbeit mit dem RMV und den beteiligten Verkehrsunternehmen werden durch die LNG Fulda geeignete Systeme geprüft und nach Finanzierungs- und Förderungsmöglichkeiten durch Bund und Land gesucht.

Die in diesem Nahverkehrsplan definierten und umzusetzenden Maßnahmen sind bei Realisierung in geeigneter Form an die Kunden heranzutragen. Im Fall wesentlicher Änderungen des bestehenden Angebots soll eine gezielte Informationspolitik betrieben werden, wodurch die Akzeptanz und damit auch die Wirtschaftlichkeit neuer Angebote spürbar erhöht werden kann.

VI Maßnahmenwirkung und -umsetzung

1 Maßnahmenwirkung

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um eine moderate Fortentwicklung des Bestandsnetzes, die entweder positive oder nur geringe Auswirkungen auf das gesamte Nachfragevolumen im ÖPNV haben wird. Die nachfrageseitigen Effekte werden auch nach Umsetzung im Dezember 2019 nicht schlagartig eintreten, da stets ein Gewöhnungseffekt von 1 bis 2 Jahren zu beachten ist.

- Die Einwohnerzahl nahm im Landkreis Fulda (ohne Stadt Fulda) von 2007 bis 2015 um 1,4 % ab, wobei einige Städte und Gemeinden Einwohnerverluste von bis zu 8 % (einige Stadt- und Ortsteile mehr als 10 %) verzeichnen mussten. Von 2015 bis 2025 werden landkreisweit zwar keine deutlichen Einwohnerrückgänge prognostiziert, aber besonders für Gemeinden in den östlichen und nördlichen Kreisteilen angenommen (Basisjahr der vorliegenden Prognose 2015, für das Sondereffekte unterstellt werden). Ohne Berücksichtigung der Sondereffekte, wie dem Zuzug von Flüchtlingen, sind weitere Einwohnerrückgänge nicht auszuschließen.
- Der Rückgang der Wohnbevölkerung geht in der Regel mit einer Abnahme des gesamten Verkehrsaufkommens einher (Anzahl Wege bzw. Anzahl Fahrten)[1]. Davon unberührt kann sich die Verkehrsleistung weiterhin erhöhen, weil die pro Person zurückgelegten täglichen Wegelängen stetig ansteigen, zumindest bei den sog. „mobilen“ Personen, die außerhäusliche Aktivitäten (zwecks Ausbildung, Beruf, Einkauf, Freizeit) unternehmen.
- Das Hauptkundenpotenzial speziell des straßengebundenen ÖPNV außerhalb großstädtischer Ballungsräume stellen Kinder und Jugendliche dar, die öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Von den Einwohnerrückgängen im Landkreis ist besonders die Altersgruppe der unter 20-Jährigen betroffen.

In Tabelle VI-1 sind Einzelmaßnahmen zu Gruppen aggregiert und hinsichtlich ihrer zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen eingeschätzt. Die qualitativ orientierte Prognose gibt an, mit welchen Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung bzw. die Nachfrage im ÖPNV nach erfolgter Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich zu rechnen sein wird.

[1] Die letzten bundesweiten Mobilitätserhebungen (MiD) zeigen, dass die persönliche Mobilität – gemessen in Anzahl der Wege pro Person – in den letzten Jahren nur leicht angewachsen ist.

Auswirkungen der Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage

Erkennbare Fahrgastzuwächse werden sich in der Stadtregion einstellen, einerseits wegen vorgesehener Angebotsverdichtungen, andererseits aufgrund der fahrplanmäßigen Abstimmung mit den Linien des Stadtverkehrs Fulda, schließlich durch Erweiterung der Betriebszeiten Montag bis Freitag abends sowie ganztägig am Wochenende.

Leichte Fahrgastzuwächse ergeben sich infolge der Schließung von Bedienungslücken. Die Nachfragezuwächse bewegen sich auf einem geringeren Niveau. Auch die Netzwirkung trägt zu einer sukzessiven Nachfragesteigerung bei. Voraussetzung sind verlässliche Umstiege mit kurzen Wartezeiten.

Weitere Maßnahmengruppen haben dagegen keine oder nur geringe Auswirkungen auf die Nachfrage. Darunter fallen die Neuordnung von Linien und deren Bediengebiete, die Umbenennung von Linien oder der Entfall nachfrageschwacher Einzelleistungen im Busverkehr und deren Ersatz durch Rufbusverkehre.

Fahrgastrückgänge sind in der Nachfrage des Ausbildungsverkehrs aufgrund zurückgehender Schülergesamtzahlen zu erwarten.

Die Prognosen stehen – wie immer – unter dem Vorbehalt der Wirkung äußerer Einflussfaktoren, wie der Entwicklung der Kosten der Mobilität, insbesondere in der Abwägung der Bevölkerung zwischen PKW- und ÖPNV-Nutzung, des weiteren Ausbaus der Straßeninfrastruktur (Zeitfaktor) oder von Sonderfaktoren, wie besondere Wanderungsbewegungen (Zuzug von Flüchtlingen).

Legende zur Prognose der Wirkungen der Maßnahmen auf die ÖPNV-Nutzung	
↑	Fahrgastnachfrage steigt deutlich an
↗	Fahrgastnachfrage steigt leicht an
→	keine Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage
↘	Fahrgastnachfrage geht leicht zurück
↓	Fahrgastnachfrage geht deutlich zurück

Aggregierte Maßnahmen	Wirkung
Ausgeweitetes Grundangebot für die Kernorte Petersberg und Künzell mit Taktverdichtung und Angebotsausweitung an allen Verkehrstagen	↑
Bessere Angebotsabstimmung für die zentralen Haltestellen der Grundzentren Petersberg und Künzell durch Überlagerung der jeweils im Verantwortungsbereich der Stadt Fulda und der LNG Fulda stehenden Verkehre, so dass eine Takthalbierung entsteht	↑
Weitgehende Systematisierung und Vertaktung der Angebote auf einen 2-Stunden- oder 1-Stunden-Grundtakt	↗
Ausweitung der Grundbedienungszeiten Montag bis Freitag mit späteren Rückfahrten am Abend in die Grundzentren	↗
Im Nordkreis zusätzliche Frühfahrten aus den Grundzentren Richtung Hünfeld – Fulda	↗
Verbesserung der Anbindung der Tourismusregion Wasserkuppe für Übernachtungsgäste aus den umliegenden Städte und Gemeinden	↗
Anhebung der Qualitäts- Mindestanforderungen bei den Fahrzeugen, hier Überlandbestuhlung	↗
Ausweitung des Rufbuskonzepts mit einer verlässlichen Grundbedienung Montag bis Freitag in einem 2-Stunden-Takt für Bereiche mit geringer Nachfrage bei Einsatz von Kleinbussen	→
Reduktion von Kursen, die gemäß Anforderungsprofil nicht erforderlich sind	→
Anpassung der Fahrzeugkapazitäten im schulbedingten Linienverkehr	→
Abnehmende Nachfrage im Ausbildungsverkehr *(externer Einfluss)*	↘

Tabelle VI-1: Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage
Quelle: eigene Zusammenstellung

Insofern ist die Intention des Angebotskonzeptes in einem ansatzweisen Ausgleich der Fahrgastverluste aus dem Ausbildungsverkehr durch gezielte Verbesserungen im Angebot mit Neukundengewinnung zu verstehen. Im Ergebnis könnte damit die Gesamtnachfrage voraussichtlich etwa in Höhe des Status quo gehalten werden.

Betriebswirtschaftliche Auswirkungen

Die Prognose der künftig zu erbringenden Verkehrsleistungen weist insgesamt 3,53 Mio. Angebotskilometer p. a. aus, davon 2,98 Mio. Nutzkilometer in Festbedienung und ca. 0,55 Mio. Km im Rufbusangebot.

Unter Berücksichtigung des erweiterten Rufbusverkehrs erhöht sich das Verkehrsangebot gegenüber 2015 um ca. 4,7 %.

Die Schätzung des daraus folgenden monetären Aufwands zur Finanzierung ist hauptsächlich von folgenden Eingangsgrößen abhängig:

- Wettbewerbssituation auf dem Bietermarkt zum Zeitpunkt des Vergabeverfahrens,
- Einstandspreise in 2019 zur Beschaffung von Fahrzeugen,
- Entwicklung der Personalkosten bis zur Angebotslegung der Bieter im Vergabeverfahren,
- Entwicklung der Treibstoffkosten, dito,
- Tatsächliche Inanspruchnahme des Rufbusangebots.

Aus bisherigen Erfahrungen abgeleitet dürfte ein moderater Anstieg der Angebotspreise bis 2019 – nach eigener Markteinschätzung im August 2017 – von etwa 4 % am wahrscheinlichsten sein. Dies unterstellt könnte der Gesamtpreis für die ab Dezember 2019 zu vergebende Verkehrsleistung – ohne Reduktion des Fahrzeugbedarfs, vgl. nachfolgend - bei etwa 8,78 Mio. EUR netto p.a. liegen.

Es steht jedoch die mögliche Reduktion des Fahrzeugbedarfs in den Verkehrsspitzen von heute 73 auf künftig 62 Fahrzeuge zur Umsetzung an. Der Entfall von 11 Fahrzeugen (ebenso der avisierte Wechsel von Standard- auf günstigere Kleinbusse) könnte gegenüber dem Status quo zu einer „Einsparung" i. H. von ca. 300.000 EUR netto p. a. führen, womit der o. g. Teuerungseffekt abgemildert würde.

Die vorsichtige Prognose des im Fahrplanjahr 2020 zu erwartenden monetären Aufwands liegt somit bei **8,48 Mio. EUR netto.**

Eine Prognose über die für das Jahr 2019 zu erwartende Zuscheidung der Erlöse aus den Fahrscheinverkäufen lässt sich nicht erstellen.

Die Höhe der Zuscheidung nach dem EAV des RMV ist vornehmlich abhängig von der

- Fahrgastnachfrage im Verbund insgesamt (Gesamterlöse),
- tatsächlichen Nutzung der einzelnen Linien / Streckenabschnitte; hierzu wurde im Jahr 2015 eine verbundweite Verkehrserhebung durchgeführt,
- individuellen Wahl der Fahrscheinsorte (höhere Tarifergiebigkeit bei Einzelfahrscheinen gegenüber bspw. Jahreszeitkarten),
- jährlichen Anpassung der Tarifmatrix (Preis der Fahrscheine),
- der Entscheidung der Gesellschafter des RMV.

Die rechnerischen Erlöse aus der Fahrgeldeinnahmenzuscheidung des RMV – sowie mittelbar zurechenbare Zuwendungen wurden für 2015 mit insgesamt ca. 3,85 Mio. EUR ermittelt.

Aktualisierte Ergebnisse des EAV aus der RMV-Fahrgasterhebung 2015 liegen mit Fertigstellung der Endfassung des NVP nicht vor

Die Angebotsplanung erfordert Investitionen in ortsfeste Anlagen des ÖPNV. Sie betreffen die Einrichtung von mehreren Abfahrtsstellen in Petersberg sowie die Verlegung und Neueinrichtung einer Haltestelle in Eichenzell (Gerbachshof).

Der Investitionsgesamtbedarf wird auf ca. 210.000 EUR brutto geschätzt.

2 Maßnahmenumsetzung

Mit Verabschiedung des NVP ist der qualitative und quantitative Rahmen des künftigen verkehrlichen Angebots fixiert, das dann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 zur Inbetriebnahme ansteht.

Der erste Schritt nach Vorlage der beschlossenen NVP-Fassung betrifft die Vorinformation bei der EU über die beabsichtigte Leistungsvergabe. Soweit kein kommerzieller Verkehr beantragt oder genehmigt wird, schließt sich Ende 2018 das (gemeinwirtschaftliche) Vergabeverfahren an.

Alle derzeit laufenden Konzessionen und Verträge enden im Dezember 2019. Insofern verbleiben wenigstens 2 Jahre, um die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung vorzubereiten. Hierzu zählen insbesondere auch die Erstellung und ggf. laufende Anpassung der Ausschreibungsfahrpläne und die Realisierung der Investitionen in die ortsfesten Anlagen des ÖPNV.

Eine Prioritätenreihung erscheint daher nicht erforderlich. Alle Maßnahmen werden mit Beginn des Fahrplanjahres 2020 umgesetzt.

VII Zusammenfassung

Die vorliegende Entwurfsfassung des Nahverkehrsplan (NVP) 2017 für den Landkreis Fulda wird dem Aufsichtsrat der LNG zur Beratung und Beschlussfassung über die Einleitung des Anhörungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange (TöB) vorgelegt. Ist dieses erfolgt, ergeht der NVP-Entwurf an den Kreistag zur abschließenden Beratung und Beschlussfassung. Der NVP gilt mit dessen Verabschiedung ab 2017.

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen beruht sowohl auf dem Personenbeförderungsgesetz als auch dem Hessischen ÖPNV-Gesetz, in denen die Aufgabenträger je nach Zuständigkeit die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen bzw. regionalen Öffentlichen Personennahverkehrs übertragen bekommen haben. Diese umfasst insbesondere auch die Rahmenplanung für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs für zumindest die folgenden fünf Jahre.

Geltungsbereich des Nahverkehrsplans und Aufgabenträger im Landkreis Fulda

Der Geltungsbereich des vorliegenden Nahverkehrsplans erstreckt sich auf die Leistungen im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Fulda mit Ausnahme des Stadtverkehrs Fulda in Aufgabenträgerschaft der Stadt Fulda.

Vom Aufgabenträger Landkreis Fulda wurde die Zuständigkeit zur Ausgestaltung des lokalen Verkehrsangebots an die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH (LNG Fulda) übertragen.

Regionale Linien, d. h. die Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und einige Busverkehre, die Gebiete anderer Aufgabenträger bedienen und/oder Verkehrsaufgaben regionaler Bedeutung wahrnehmen, fallen in die Zuständigkeit des Regionalen Nahverkehrsplans, der vom RMV aufzustellen und im Prinzip nicht Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist.

Aufgrund bestehender vertraglicher Vereinbarungen im Sinne partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen RMV und LNG Fulda obliegt die Beplanung der regionalen Buslinien im Bereich des Landkreises Fulda der LNG Fulda. Der vorliegende Nahverkehrsplan behandelt daher lokale und regionale Linien im Aufgabenbereich der LNG Fulda.

Einige Linien des Stadtverkehrs Fulda verkehren in die umliegenden Gemeinden des Oberzentrums und ergänzen bzw. ersetzen das Grundangebot der LNG Fulda. Mit den Zielen einer Optimierung und Kostenreduktion der Verkehre hat die LNG Fulda hierfür konzeptionelle Vorschläge erarbeitet und nach einvernehmlicher Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden in den parallel geführten Planungsprozess der Stadt Fulda für deren Nahverkehrsplan eingebracht.

Im Verlauf der Erstellung der Nahverkehrspläne für die Stadt und den Landkreis erfolgte über mehrere gemeinsame Planersitzungen die Konkretisierung der Vorstellungen zu den Verkehren in der Stadtregion. Aufgrund unterschiedlicher Zeitplanungshorizonte für die Netzerarbeitung liegt noch keine final abgestimmte Netzkonzeption vor.

1 Verkehrsplanerische Intention und Anforderungen an das künftige Angebot

Das mit dem letzten NVP (2010) beschlossene und realisierte Angebotskonzept kann nach Analyse und Bewertung im Rahmen der Bestandsaufnahme als richtig und der Nachfrage entsprechend angemessen beurteilt werden.

Es bleibt jedoch - damals wie heute – stets der Widerspruch zwischen dem **wünschenswerten und finanzierbaren Angebot** bestehen, da grundsätzlich die Erlöse aus der Nutzerfinanzierung (Fahrscheinverkauf) *nicht mehr als die Hälfte* des tatsächlichen Aufwands decken. Jede wünschenswerte Ergänzung und Erweiterung des Angebots, ob sie aus dem Kreis der Nutzer, der Gebietskörperschaften oder seitens der Angebotsplaner an den Aufgabenträger herangetragen wird, steht daher stets auf den Prüfstand der Finanzierung.

Insofern lag die Intention der Planung des künftigen Angebots in einer **weitgehenden Fortschreibung des Status quo**, aktualisiert um die Korrekturerfordernisse, die u. a. aus den veränderten Nachfragen abzuleiten waren. Einigen gewünschten und sinnvollen Angebotsergänzungen konnte insoweit Rechnung getragen werden, als diese der Verstetigung des Angebots – Stichworte: durchgängiges Taktangebot, Taktverdichtung – dienen und mit dem Fahrzeugbestand unter Optimierung des Fahrzeugumlaufs zu Grenzkosten realisierungsfähig erscheinen lassen.

Zur Systematisierung des Angebots und Reduktion des finanziellen Aufwands zählten zudem die Wandlung einiger festbedienter Linien- in Rufbusabschnitte und in wenigen Fällen die Ausdünnung der Taktfrequenzen.

Es bleiben jedoch, auch mit Unterstellung einer moderaten Erweiterung des Angebots, finanzielle Unwägbarkeiten bestehen. Diese begründen sich einmal in der RMV-verbundeinheitlichen Systematik der Zuscheidung der Erlöse aus Fahrscheinverkäufen an die Gesellschafter des Verbundes. Leider steht bis dato noch nicht fest, welchen Anteil die LNG Fulda (und alle anderen) als Ergebnis der in 2015 durchgeführten Nachfrageerhebung künftig erhält. Überraschungen größeren Umfangs sind nicht zu erwarten, aber auch nicht auszuschließen.

Kostenseitig liegt die finanzielle Spannbreite des vermutlichen Aufwands niedriger, der tatsächliche Wert steht aber erst nach erfolgter Ausschreibung, also zu Beginn des Jahres 2019 fest.

Im Anforderungsprofil, das weitgehend eine Fortschreibung aus 2010 darstellt, ist der Erschließungsradius um die Bus-Haltestellen auf 800 m (Ortsteile >200 Einwohner), in den Mittelzentren auf 500 m, in der Stadtregion auf 300 m festgesetzt.

Das **Mindestangebot an Fahrten** ergibt sich aus folgender Tabelle

Relation	Montag-Freitag		Samstag	Sonntag/ Feiertag
	Hin	Rück		
Stadtregion (Petersberg und Künzell)				
NZ <-> GZ	06.00-16.00: 4 Fahrten	09.00-19.00: 4 Fahrten	-	-
	Vorbehaltlich ausstehender Abstimmung mit dem AT Stadt Fulda			
GZ <-> OZ	05.00-06.00: 60‘ 06.00-19.00: 30‘ 19.00-22.00: 60‘	05.00-06.00: 60‘ 06.00-19.00: 30‘ 19.00-22.00: 60‘	07.00-09.00: 60‘ 09.00-15.00: 30‘ 15.00-22.00: 60‘	10.00-22.00: 60‘
Weiteres Kreisgebiet				
NZ <-> GZ	06.00-16.00: 4 Fahrten	09.00-19.00: 4 Fahrten	-	-
GZ<3.000 <-> MZ/OZ	06.00-18.00 120‘	08.00-19.00: 120‘	-	-
GZ>3.000 <-> MZ/OZ	05.00-18.00: 60‘	08.00-20.00: 60‘	08.00-16.00: 3 Fahrten	-
MZ <-> OZ	05.00-07.00: 30‘ 07.00-22.00: 60‘	06.00-07.00: 30‘ 07.00-23.00: 60‘	06.00-23.00: 60‘	06.00-23.00: 60‘

Erläuterungen zur Tabelle:

NZ:	*Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion) Es werden nur NZ > 200 Einwohner betrachtet.*
GZ <3.000	*Grundzentrum (Kernstadt/Kernort/Stadt-/Ortsteil mit grundzentraler Funktion) in einer Gemeinde mit insgesamt weniger als 3.000 Einw.*
GZ>3.000	*Grundzentrum (Kernstadt/Kernort/Stadt-/Ortsteil mit grundzentraler Funktion) in einer Gemeinde mit insgesamt mehr als 3.000 Einw.*
MZ	Mittelzentrum (Kernstadtbereich mit mittelzentraler Funktion)
OZ	Oberzentrum (Innenstadtbereich mit oberzentraler Funktion)

Die Nachfrage im **Ausbildungsverkehr** ist und bleibt das Rückgrat des Verkehrsaufkommens auf den Linien im Kreisgebiet. Insofern werden die Ange-

bote für die Schülerinnen und Schüler mit wenigen Anpassungen im bisherigen Umfang auch in den nächsten Jahren beibehalten.

In begrenztem Rahmen werden spezielle **Angebote für den Freizeit- und Tourismusverkehr** vorgehalten. Das zwischenzeitlich bereits angepasste und erweiterte Angebot zur Erschließung der Wasserkuppe und des Ulstertals hat sich bewährt und wird weiterentwickelt.

Zusätzlich zum Fahrtenangebot von RhönRadBus der Linie 90, den Linien 32 und 35 ins Ulstertal und zur Wasserkuppe und der Linie 77 (samstags) zur Gedenkstätte Point Alpha verbessert sich das Angebot für Übernachtungsgäste in Poppenhausen und Gersfeld mit der Rufbuslinie 37.

Neu ist die Fortführung des Streckenastes Gersfeld – Wasserkuppe bis nach Ehrenberg-Wüstensachsen mit 4 Hin- und Rückfahrten. Damit besteht im Sommer an allen Tagen eine direkte Erreichbarkeit der Wasserkuppe von den umliegenden Kommunen sowie von Fulda aus.

Neben dem fahrplanmäßigen Angebot zählt die **Qualität der Verkehrsleistungserbringung** zu den tragenden Säulen einer zumindest gleichbleibenden, möglichst steigenden Nachfrageentwicklung. Erhebungen der LNG Fulda und die Resonanzen aus dem Kreis der Fahrgäste haben die bisherigen Vorgaben und weitgehende Einhaltung der geforderten Normen bestätigt, sodass – bis auf eine Ausnahme – die derzeit gültigen Rahmendaten bei Fahrzeugen und Fahrpersonal unverändert fortgeschrieben werden können.

Die Ausnahme betrifft die Bestuhlung der Fahrzeuge. Hier wurde von Fahrgästen mit längeren Reisezeiten ein ‚unbequemes' Sitzen beanstandet. Die Anforderungen an die Fahrzeuge werden mit Bezug auf das 2018/19 anstehende Ausschreibungsverfahren auf die Norm ‚Überlandbestuhlung' abgeändert.

Einen breiten Diskussionsraum in den NVP-begleitenden Ausschüssen nahm die Frage nach **alternativen Antriebsformen** ein. Insbesondere Busse mit elektrischem Antrieb standen im Fokus der Erörterung zur Aufnahme in die Anforderungsliste. Nach eingehender Abwägung verbleibt jedoch zunächst der dieselbetriebene Motor als Mindestkriterium, vor allem aufgrund der topografischen Verhältnisse im Landkreis noch nicht hinreichenden Reichweiten und den hohen Einstandspreisen. Ungeachtet dessen bleibt es den Verkehrsunternehmen belassen, im Vergabeverfahren Fahrzeuge mit neueren Antriebsformen anzubieten.

2 Analyse und Maßnahmendefinition

Das im NVP 2010 beschlossene Maßnahmenkonzept wurde weitestgehend umgesetzt, die Nachfrage nach den angebotenen Verkehrsleistungen konnte insgesamt relativ stabil gehalten werden.

Ein von der LNG Fulda kaum (nicht) zu beeinflussender Faktor stellt die Fahrpreisgestaltung und –entwicklung dar.

Die derzeitige **Preispolitik des Rhein-Main-Verkehrsverbundes** stößt, auch unter Verweis auf die Konkurrenz des motorisierten Individualverkehrs, auf geringer werdende Akzeptanz. Der Verbund passt seine Tarifmatrix seit Jahren linear an, was zu stets größer werdenden Preissprüngen zwischen den Tarifstufen führt.

Die relative Preissteigerung betrug seit 2010 (Geltungsbeginn des letzten NVP) innerhalb des Landkreises bei Einzelfahrten Erwachsene durchschnittlich etwa 28 %, bei Monatskarten Erwachsene knapp 18 %.

Eine Ausnahme ergibt sich durch den seitens der LNG erreichten Wechsel des Tarifgebiets für Hofbieber. Für Fahrten Richtung Fulda wird nunmehr die Preisstufe 3 (vorher 4) angewandt, Hier hat sich der Preis im betrachteten Zeitfenster bei Einzelfahrten Erwachsene um 31 %, bei Monatskarten Erwachsene um knapp 16 % reduziert.

Gleichermaßen erscheint auch die Preisbildung für das freizeitrelevante Segment des Tagestourismus – bspw. für Ausflüge in die Rhön - wenig geeignet, zusätzliche Fahrgastpotenziale zu generieren.

Maßnahmendefinition

Wie eingangs erwähnt, wird im neuen NVP eine weitgehende Fortschreibung des Status quo verfolgt, insofern setzen sich die geplanten Neuerungen und Aktualisierungen aus einer Vielzahl kleinräumig wirkender Maßnahmen zusammen. Eine vollständige Auflistung würde der Intention dieser Zusammenfassung widersprechen. Daher folgt stichwortartig eine Übersicht der im NVP dargelegten, **wesentlichen Änderungen**:

- Weitgehende Systematisierung und Vertaktung der Angebote mindestens auf einen 2-Stunden-Grundtakt sofern es die Erfordernisse zur Frühbedienung (Sternverkehr Fulda, Zeitlagen Zugverkehr) zulassen und diese mit den Schulbeginn- und -endzeiten korrespondieren;
- Ausweitung des Rufbuskonzepts mit einer an Werktagen verlässlichen Grundbedienung in einem 2-Stunden-Takt für Bereiche mit geringer Nachfrage bei Einsatz von Kleinbussen;
- Ausgeweitetes Grundangebot für die Kernorte Petersberg und Künzell mit Taktverdichtung und Angebotsausweitung an allen Verkehrstagen; aufgrund der Fahrzeugumläufe auch erweitertes Angebot für Haunedorf, Traisbach, Wiesen, Allmus, sowie Pilgerzell und Dirlos realiserbar;
- Bessere Angebotsabstimmung für die zentralen Haltestellen der Grundzentren Petersberg und Künzell durch Überlagerung der jeweils im Ver-

antwortungsbereich der Stadt Fulda und der LNG Fulda stehenden Verkehre, so dass eine Takthalbierung entsteht; beispielsweise 15-Min-Takt durch Überlagerung zweiter im Halbstundentakt verkehrenden Linien(Zieldefinition);

- Reduktion von Kursen, die gemäß Anforderungsprofil nicht erforderlich sind (z. B. Abschnitte Dietges – Brand – Wickers – Batten auf einen 2-Stunden-Grundtakt; Welkers – Eichenzell bzw. Rothemann – Kerzell – Eichenzell jeweils auf einen 1-Stunden-Grundtakt);
- Ausweitung der Grundbedienungszeiten an Werktagen späteren Rückfahrten am Abend in die Grundzentren;
- Im Nordkreis zusätzliche Frühfahrten aus den Grundzentren Richtung Hünfeld – Fulda;
- Verbesserung der Anbindung der Tourismusregion Wasserkuppe für Übernachtungsgäste aus den umliegenden Städte und Gemeinden (z. B. Ausweitung des Rufbusangebots Wüstensachsen – Wasserkuppe);
- Anpassung der Fahrzeugkapazitäten im schulbedingten Linienverkehr an die Nachfrage mit dem Ziel einer Reduzierung des Fahrzeuggesamtbedarfs;
- Anhebung der Qualitäts- Mindestanforderungen bei den Fahrzeugen, hier Überlandbestuhlung;
- Trotz Leistungsausweitung und Angebotssystematisierung Einsparung von Fahrzeugen in allen Linienbündels durch Bedarfsreduktion zur Schülerspitze. Dabei erkennbare Reduktion von Gelenkbussen und Einführung von Kleinbussen in den Fahrzeugumlauf.

3 Maßnahmenwirkung

Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in den nächsten Jahren wie auch die sich abzeichnende Altersstruktur der Bevölkerung lässt bei leicht verbessertem Angebot eine über alle Nachfragesegmente **insgesamt stabile Entwicklung der Fahrgastzahlen** erwarten.

Dem in den nächsten Jahren zu erwartenden, leichten Rückgang im Ausbildungsverkehr steht ein Nachfragezuwachs aus dem Bereich der Älteren gegenüber. Diese Prognosen stehen – wie immer- unter dem Vorbehalt der Wirkung äußerer Einflussfaktoren, wie der Entwicklung der Kosten der Mobilität (vgl. oben: Fahrpreisentwicklung) oder von Sonderfaktoren, wie dem außergewöhnlichen hohen Zuzug von Flüchtlingen.

Sollten heute noch nicht quantifizierbare Nachfrageschwankungen eintreten, besteht die Möglichkeit, relativ kurzfristig auf der Angebotsseite zu reagieren, denn die Verkehrsvertrags – Ausgestaltung lässt Zu- und Abbestellungen beim verkehrsdurchführenden Omnibusunternehmen in einer Größenordnung von jährlich +/- 10 % rechtlich zu.

Die Angebotsplanung erfordert **Investitionen in ortsfeste Anlagen des ÖPNV**. Sie betreffen die Einrichtung mehreren Haltestellen in Petersberg sowie die Verlegung und Neueinrichtung einer Haltestelle in Eichenzell (Gerbachshof).

Der Investitionsgesamtbedarf wird auf ca. 210.000 EUR brutto geschätzt, die Baumaßnahme sollte spätestens im Herbst 2019 abgeschlossen sein.

In der **Bilanz der** erbrachten **Verkehrsleistungen** wurden für

- das Fahrplanjahr **2015** über alle Linienbündel
  ca. 3,37 Mio. Nutzkilometer festgestellt.

Nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen werden

- für das Fahrplanjahr **2020** über alle Linienbündel
  insgesamt **3,53 Mio. Angebotskilometer** prognostiziert, davon 2,98 Mio. Nutzkilometer in Festbedienung, ca, 0,55 Mio. Km im Rufbusangebot.

Unter Berücksichtigung des erweiterten Rufbusverkehrs erhöht sich das Verkehrsangebot gegenüber 2015 um ca. 4,7 %.

Für die Erbringung der Verkehrsleistung hat das beauftragte Verkehrsunternehmen

- **2015** geschätzt **73 Busse in der Verkehrsspitze** zum Einsatz gebracht.

Nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen werden

- **2020** geschätzt nurmehr **62 Busse in der Verkehrsspitze** benötigt.

Der **monetäre Aufwand** zur Erbringung der Verkehrsleistungen in **2016** betrug

- **ca. 8,32 Mio. EUR**

Erlöse aus der Fahrgeldeinnahmenzuscheidung des RMV – sowie mittelbar zurechenbare Zuwendungen wurden für **2015** mit insgesamt

- **ca. 3,85 Mio. EUR** errechnet.

Prognosen für die zu erwartenden Erlöse im Jahr 2020 sind – ansatzweise fundiert – nicht möglich. Ergebnisse des EAV aus der RMV-Verkehrserhebung 2015 lagen bis zur Fertigung der Endfassung des NVP nicht vor.

4 Linienbündelung und Ausschreibung

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Verkehrsleistungen. Durch die im PBefG enthaltene Möglichkeit der Konzessionserteilung für mehrere, gebündelte Linien, mit der verkehrlich miteinander verflochtene Leistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, entsteht innerhalb eines Linienbündels eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen und kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleiches zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien

Im letzten NVP wurden 5 Linienbündel gebildet und begründet: „Nord“, „Ost 1“, „Ost 2“, „West“ und „Süd“. Außer dem Linienbündel „West“ werden alle anderen gemeinwirtschaftlich betrieben. Die Zusammenfassung der LB Ost 1 und Ost 2 zu „Ost“ ist erforderlich. Hintergrund hierfür ist der wirtschaftlich optimierte Fahrzeugeinsatz und der sich daraus ergebende geringere Fahrzeugbedarf.

Mit Beschlussfassung gilt der **Nahverkehrsplan als Richtlinie** für die in 2018/2019 anstehenden Vergaben der Verkehrsleistungen. Die im NVP enthaltenen Mindestanforderungen an die Verkehrsleistung selbst (Fahrpläne, Linienwege etc.) und an die Qualität (Fahrzeuge, Fahrpersonal, Pünktlichkeit etc.) sind bei der Prüfung etwaig eingehender eigenwirtschaftlicher Konzessionierungsanträge verbindlich zu berücksichtigen. Sie sind in jedem Falle Grundlage in den Verdingungsunterlagen im Rahmen einer wettbewerblichen Vergabe.

Um möglichen Interpretationsspielräumen wenig Platz zu bieten, werden die zur Vergabe vorgesehenen, dezidierten Ausschreibungsfahrpläne parallel zur abschließenden Behandlung des NVP gefertigt.

Bereits in der Vorinformation im EU-Amtsblatt, die im Dezember 2017 erfolgt und das Verfahren anmeldet, stehen die Fahrpläne zur Veröffentlichung an.

Soweit kein Unternehmen einen eigenwirtschaftlichen Konzessionsantrag stellt oder dieser genehmigt wird, startet das Ausschreibungsverfahren im Herbst 2018. Die Betriebsaufnahme erfolgt dann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

5 Planungslinien

Folgende Liste dokumentiert die im NVP behandelten Linien und gibt in der Spalte „Anmerkungen“ Hinweise auf Aktualisierungen und Neuerungen.

Linie	Laufweg	Anmerkungen
20	Tann – Hofbieber – Petersberg – Fulda	Die Bedienung der nördlichen Stadtteile von Tann erfolgt mit Linie 23 (Rufbus). Erweitertes Bedienungsangebot Petersberg – Fulda.
21	Hilders – Hofbieber – Petersberg – Fulda	Erweitertes Bedienungsangebot Langenbieber – Hofbieber – Petersberg – Fulda.
22	Schackau – Elters – Hofbieber / Mittelaschenbach – Hofbieber (– Petersberg – Fulda)	Rufbus mit Anschluss in Hofbieber von/nach Fulda.
23	Neuswarts/Theobaldshof/Hundsbach – Tann	Rufbus mit Anschluss in Tann von/nach Fulda.
24	Tann – Wendershausen – Lahrbach - Hilders	verkehrt nur im schulbedingten Linienverkehr.
25	Tann – Wendershausen – Lahrbach - Habel – Neuschwambach – Hilders	Rufbus mit Anschluss in Tann oder Hilders von/nach Fulda.
26	Hilders – Eckweisbach – Unterbernhards	Rufbus mit Anschluss in Hilders von/nach Fulda.
30	Wüstensachsen – Hilders – Eckweisbach – Dietges – Dipperz –Fulda	einheitlicher Linienweg, Fahrtenangebot über Brand – Wickers als Linie 32.
31	Dipperz – Wissels – Künzell – Fulda	Schackau – Kleisassen – Dipperz als Rufbus Linie 34.
32	(Tann –) Simmershausen – Hilders – Wickers – Reulbach – Dietges – Dippers – Fulda	Einheitlicher Linienweg, Fahrtenangebot über Eckweisbach – Rupsroth als Linie 30.
33	Dipperz – Armenhof – Petersberg – Fulda	
34	Schackau – Kleinsassen – Dipperz	Rufbus mit Anschluss in Dipperz von/nach Fulda.
35	(Wasserkuppe –) Poppenhausen – (Oberrod –) Weyhers – Künzell – Fulda	Die Bedienung von Oberrod erfolgt außerhalb von Randlagenverbindungen mit Linie 44 (Rufbus).

Linie	Laufweg	Anmerkungen
36	Dirlos – Pilgerzell – Künzell – Fulda	Erweitertes Bedienungsangebot Künzell – Fulda mit neuer Anbindung Pilgerzell und Dirlos Wasserkuppenstraße.
37	Poppenhausen – Maiersbach/Schachen – Gersfeld – Obernhausen – Wasserkuppe – Wüstensachsen	Rufbus mit Anschluss in Poppenhausen und Gersfeld. Bedienung von Gackehof-Rabenest mit Linie 44 (Rufbus). Neues tourismusrelevantes Bedienungsangebot Wüstensachsen – Wasserkuppe.
41	Thalau – Rothemann – Hattenhof – Löschenrod – Eichenzell – Fulda	Neue Linienführung in Eichenzell. Die Bedienung von Schmalnau und Dalherda erfolgt mit Linie 44 (Rufbus)
42	Heubach – Büchenberg – Rothemann – Hattenhof – Löschenrod – Eichenzell – Fulda	Neue Linienführung in Eichenzell.
43	Fulda – Eichenzell – Welkers	Neue Linienführung in Eichenzell.
44	Dalherda – Schmalnau – Weyhers – Oberrod – Rabennest – Poppenhausen	Neue Linie: Rufbus mit Anschluss in Schmalnau und Weyhers von/nach Fulda.
50	Giesel/Kerzell – Tiefengruben – Dorfborn – Neuhof	Bedienung von Giesel nur im schulbedingten Linienverkehr. Verlängerung bis Eichenzell / Fasanerie möglich.
51	(Neuhof – Kalbach –) Heubach – Büchenberg – Hattenhof – Neuhof	Verkehrt nur im schulbedingten Linienverkehr. Ergänzt Linie 42 (Fulda – Heubach) nachmittags zu einer stündlichen Verbindung von Fulda mit Umstieg in Hattenhof Am Ziegelrain
52	Neuhof – Mittelkalbach – (Veitsteinbach – Eichenried – Oberkalbach –) Mittelkalbach – Neuhof	Stündliche Anbindung Nieder- und Mittelkalbachs an den RE in Neuhof (abwechselnd Richtung Fulda/Frankfurt). Übrige Ortsteile als Rufbus.
53	Hauswurz – Kauppen – Buchenrod – Magdlos – Döngesmühle – Flieden – Rückers – Schweben – Neuhof	

Linie	Laufweg	Anmerkungen
54	(Buchenrod – Hauswurz –) Rommerz – Neuhof	Bedienung von Buchenrod und Hauswurz nur im schulbedingten Linienverkehr (Grundbedienung über Linie 53).
55	Höf und Haid – Rückers /Stork – Struth – Flieden	
56	Flieden – Struth – Stork – Höf und Haid – Rückers – Flieden	Rufbus mit Anschluss in Flieden von/nach Fulda, verkehrt außerhalb der Bedienzeiten von Linie 55.
60	Brandlos/Jossa – Hosenfeld – Kleinlüder – Fulda	Die Bedienung von Brandlos und Pfaffenrod erfolgt außerhalb von Randlagenverbindungen als Rufbus.
61	(Kleinlüder – Uffhausen –) Müs – Eichenau – Bad Salzschlirf/Großenlüder	Alternierende Bedienung von Bad Salzschlirf und Großenlüder. Bedienung von Kleinlüder und Uffhausen als Rufbus.
65	Brandlos – Jossa – Hosenfeld – Blankenau – Kleinlüder – Großenlüder	Verkehrt nur im schulbedingten Linienverkehr.
66	Bad Salzschlirf/Bimbach – Großenlüder	Verkehrt nur im schulbedingten Linienverkehr.
70	Eiterfeld – Leimbach/Leibolz – Malges – Roßbach – Hünfeld	Bedienung der Ortsteile von Eiterfeld mit Linie 78 (Rufbus) und Linie 360. Alternierender Linienweg über Leibolz oder Leimbach
71	Hünfeld – Hünhan –Burghaun – Steinbach Rothenkirchen – Burghaun – Hünhan – Hünfeld	Bedienung der Ortsteile von Eiterfeld mit Linie 78 (Rufbus) und Linie 360 im Anschluss an Linie 70. Neue Ringverkehrslinie mit Übernahme von Erschließungsfunktionen der bisherigen Linien 71 und 72.
72	Langenschwarz – Rothenkirchen – Burghaun – Hünfeld	Rufbus mit Anschluss in Burghaun von/nach Hünfeld/Fulda.
73	Michelsrombach – Hünfeld	
74	Marbach – Rückers – Dammersbach – Hünfeld	Rufbus mit Anschluss in Hünfeld von/nach Fulda

Linie	Laufweg	Anmerkungen
75	Schwarzbach – Gotthards – Mittelaschenbach – Hofaschenbach – Rimmels – Silges – Mackenzell – (Molzbach –) Hünfeld	Mittelaschenbach - Hofaschenbach außerhalb der Früh-HVZ über Zubringerfahrt Rufbus Linie 22. Richtung Hünfeld über Freizeitanlage Tiergarten, Richtung Nüsttal über Molzbach.
76	Haselstein – Großenbach – Hünfeld	
77	Geisa – Rasdorf – Kirchhasel – Hünfeld	Bedienung von Geisa Point Alpha, Setzelbach und Grüsselbach als Rufbus.
78	Rufbus Eiterfeld	Alternierende Bedienung aller Ortsteile als Rufbus, sofern keine Festbedienung besteht mit Anschluss in Eiterfeld von/nach Hünfeld.
80	Rasdorf/Großentaft/Buchenau/Ufhausen/Malges/Dittlofrod – Eiterfeld	Schulverkehr Eiterfeld.
82	Langenschwarz – Rothenkirchen – Burghaun – Hünfeld	Schulverkehr Burghaun/Hünfeld.
84	Marbach – Rückers – Dammersbach – Hünfeld	Schulverkehr Hünfeld.
85	Nüsttal – Mackenzell/Dammersbach – Hünfeld	Schulverkehr Hünfeld.
87	Großenbach/Kirchhasel – Roßbach – Hünfeld	Schulverkehr Hünfeld.
90	Gersfeld – Wasserkuppe – Hilders – Milseburgradweg – Fulda	Freizeitangebot am Wochenende, in den Sommermonaten mit Fahrradanhänger.

Verzeichnis der Abbildungen im Textteil

Abbildung I-1: Liniennetzplan Landkreis Fulda 16
Abbildung II-1: Entwicklungsachsen 28
Abbildung II-2: Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche 29
Abbildung II-3: Altersverteilung der Wohnbevölkerung in den Strukturräumen 34
Abbildung II-4: Einwohnerprognose für den Landkreis Fulda ohne Stadt Fulda bei ausklingender Wanderungsbewegung 35
Abbildung II-5: Schulstandorte im Landkreis Fulda 40
Abbildung II-6: Schüler an den Schulstandorten im Landkreis Fulda 41
Abbildung II-7: Schülerströme aus den Gemeinden des Landkreises zu allgemeinbildenden Schulen in der Stadt Fulda 42
Abbildung II-8: Schienenverkehrslinien im Landkreis Fulda 45
Abbildung II-9: Beispiele für ausgebaute Haltestellenpositionen 56
Abbildung II-10: Beispiele für Verknüpfungshaltestellen 57
Abbildung II-11: Ein-, Aus- und Binnenpendler im Landkreis Fulda (Berufspendler) 62
Abbildung II-12: Einpendelnde Schüler je Schulstandort 65
Abbildung II-13: Einsteiger nach Linie im Nov. 2015 an Schulwerktagen – ohne Linienbündel West) 66
Abbildung II-14: Einsteiger nach Linie gemäß RMV-Verbunderhebung 2015 (vorläufige Daten) 67
Abbildung II-15: Ca.-Nutzkilometerleistungen 2015 (2012) p.a. nach Linienbündel 68

Verzeichnis der Tabellen im Textteil

Tabelle I-1: Auszug aus den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 213/2008 vom 28. November 2007 18
Tabelle II-1: Ober-, Mittel- und Grundzentren 31
Tabelle II-2: Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen, Flächen 33
Tabelle II-3: Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen im Landkreis Fulda 38
Tabelle II-4: Ausweis und Besiedlung neuer Wohn- und Gewerbegebiete 2018 – 2022 39
Tabelle II-5: Bedienungsfrequenzen an ausgewählten Haltepunkten des SPNV 46
Tabelle II-6: Kenndaten und Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Fulda 46
Tabelle II-7: Linienbündel und Aufgabenträger der auf dem Gebiet des Landkreises Fulda verkehrenden Linien 48
Tabelle II-8: Anschlüsse und Verknüpfungen 50
Tabelle II-9: Reisezeitvergleiche zwischen ÖV und MIV 2016 53
Tabelle II-10: Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Fulda 55
Tabelle II-11: Ausgewählte regionale Mobilitätskennwerte im Vergleich 61
Tabelle II-12: Pendler innerhalb des Landkreises Fulda 64
Tabelle II-13: Geschätzter Fahrzeugbedarf in der Verkehrsspitze (2017) 68
Tabelle II-14: Geschätzter monetärer Aufwand zur Erbringung der Verkehrsleistungen 2016 69
Tabelle II-15: Geschätzte Erlöse für die Erbringung der Verkehrsleistungen 2015 69
Tabelle III-1: Mindestanforderungen an Erschließungsqualitäten im ÖPNV 75
Tabelle III-2: Zeitlagen des Mindestfahrtenangebots und Angebotsdichte 77
Tabelle III-3: Mindestanforderung an die Fahrzeuge 89
Tabelle IV-1: Ausgewählte Tarifrelationen 2017 im Vergleich zu 2010 92
Tabelle IV-2: Ausgewählte Tarifrelationen 2017 im Vergleich zu 2010 für das Segment des Freizeitverkehrs 93

Tabelle V-1: Linienabschnitte mit Rufbusbedienung 105
Tabelle V-2: Linien des Zielnetzes 112
Tabelle V-3: Linien im Linienbündel Nord 137
Tabelle V-4: Linien im Linienbündel West 138
Tabelle V-5: Linien im Linienbündel Ost 141
Tabelle V-6: Linien im Linienbündel Süd 142
Tabelle V-7: Prinzipielle Wirkungen von Siedlungs- und Verkehrsnetzentwicklungen 147
Tabelle V-8: Investitionen in ortsfeste Anlagen für den ÖPNV 149
Tabelle VI-1: Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage 155

Abkürzungsverzeichnis

Kürzel	Bezeichnung
§, §§	Paragraph, Paragraphen
+ V	Zusätzliches Fahrtenangebot zum Grundangebot (Verstärkung) insbes. im schulbedingten Linienverkehr (in Liniensteckbriefen Planungslinien)
60‘ , 120‘	Vertaktetes Angebot alle 60, alle 120 Minuten (in Liniensteckbriefen Planungslinien)
a. F.	alte Fassung
ABl.	Amtsblatt
ABS	Anti-Blockier-System
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Angebotskm	Angebotskilometer
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle zur BAB
ASR	Anti-Schlupf-Regelsystem
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AT	Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation
Az.	Aktenzeichen
B 1234	Bundesstraße 1234
B+R	„Bike and Ride" („Fahrrad und Reisen")
BAB	Bundesautobahn
BAB 1234	Bundesautobahn 1234
Bf.	Bahnhof
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
Bkm	Besetzkilometer
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BPNV	Buspersonennahverkehr
BT-Drucksache	Bundestagsdrucksache
CPC	Central Product Classification - Zentrale Güterklassifikation der der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Kürzel	Bezeichnung
CPV	Central Procurement Vocabulary - Gemeinsames Vokabular für öffentliche Aufträge der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft
dB	Dezibel
DB	Deutsche Bahn AG
DFBus	Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutschen Institut für Normung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge
EAV	Einahme-Aufteilungsverfahren
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EG	Europäische Gemeinschaft
EKZ	Einkaufszentrum
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FD	Stadt oder Landkreis Fulda (je nach Kontext)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FpersV	Fahrpersonalverordnung
FrStllgV	Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung)
GG	Grundgesetz
GNO	Gemeinsame Nahverkehrsorganisation
GS	Grundschule
GVBl	Gesetz zur Förderung der kleinen und mittleren Unternehmen der hessischen Wirtschaft
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVZ	Güterverkehrszentrum
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung
GZ	Grundzentrum
HE	Hessen
HessBGG	Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz
HLSV	Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

Kürzel	Bezeichnung
HMWVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
HÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
HP	Haltepunkt
HSchG	Hessisches Schulgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
i. d. R.	In der Regel
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
ICE	InterCity-Express
IG	Interessengemeinschaft
IHK	Industrie- und Handelskammer
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft Bonn
ITF	Integraler Taktfahrplan
K+R	„Kiss and Ride" („Bringen/Abholen und Reisen")
KBS	je nach Kontext: Kursbuchstrecke oder Kreisberufsschule
KC	Kompetenzcenter
Kfz	Kraftfahrzeug
KONTIV	Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten
Krad	Kraftrad
kV	Kilovolt (1.000 Volt)
LB	Linienbündel
LCD	Liquid Crystal Display („Flüssigkristallanzeige")
LE	Low-Entry („Niederflurboden zwischen erster und zweiter Tür")
LED	Light-Emitting Diode („Leuchtdiode")
LEP	Landesentwicklungsplan
LHO	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V.
Lit.	Littera
LK	Landkreis
LNG	Lokale Nahverkehrsgesellschaft
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LR	Ländlicher Raum
LSA	Lichtsignalanlage („Ampel")

Kürzel	Bezeichnung
MiD	bundesweite Erhebung „Mobilität in Deutschland“
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag (an Werktagen)
MPS	Mittelpunktschule
MZ	Mittelzentrum
NF	Niederflurfahrzeug
NI	Niedersachsen
Nkm	Nutzkilometer
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NSG	Naturschutzgebiet
NVP	Nahverkehrsplan
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund – Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH
NVZ	Normalverkehrszeit
NZ	Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion)
o. A.	ohne Angabe
O-bus	Oberleitungsomnibus
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OR	Ordnungsraum
OT	Ortsteil (Stadtteil)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
p.a.	per annum
P+R	„Park and Ride” („Parken und Reisen”)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PDA	Personal Digital Assistant
Pkm	Personenkilometer
PKW	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest („Ort des Interesses“, „interessanter Ort“)
RB	Regionalbahn
rd.	Rund

Kürzel	Bezeichnung
Rdnr.	Randnummer
RE	Regional-Express
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
resp.	respektive
RIS	ReisendenInformationsSystem der DB AG
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RP	Regierungspräsidium
Sa	Samstag
SEV	Schienenersatzverkehr
SG	Standardgelenkbus
SGB	Sozialgesetzbuch
SL	Standardlinienbus
So/F	Sonn- und Feiertag
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPS	Stationspreissystem
ST'e	Stadtteile
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
TH	Thüringen
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (im Eisenbahnverkehr)
ÜT	Übergangstarif
ÜWAG	Überlandwerk Fulda Aktiengesellschaft
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VM	Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH
VO	Verordnung
VOL	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen
VU	Verkehrsunternehmen

Kürzel	Bezeichnung
WE	Wochenende
z. B.	Zum Beispiel
ZDD	Zentrale Datendrehscheibe
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Quellenverzeichnis

Literatur

Bundesagentur für Arbeit	Pendlerstatistik - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Datenstand 30.06.2015
Deutsche Bahn AG	Jahresplan der Schienennetze 2016
Deutscher Bundestag	BT-Drucksache 12/6269
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)	Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Köln, 2010
Landkreis Fulda	Prognose auf Einwohnerdaten 2015; Datengrundlage: Kommunales Gebietsrechenzentrum Gießen Ekom21,
Landkreis Fulda	Bevölkerungsdaten 2015 für das Kreisgebiet, Gemeinden und Gemeindeteile, Fulda 2016
Hessisches Statistisches Landesamt	Amtliche Statistiken, Wiesbaden, vom 31.12.2015
Hessisches Statistisches Landesamt	Hessische Gemeindesstatistik (HGSt), verschiedene Jahrgänge.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement	Leitfaden Unbehinderte Mobilität, Heft 54, Dezember 2006
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement	Verkehrsmengenkarte Fulda (Nord und Süd) 2010, Wiesbaden 2010
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV)	Empfehlungen für die Fortschreibung von Lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen, Wiesbaden 2002
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)	Landesentwicklungsplan Hessen, Wiesbaden 2000; letzte Änderung 2013
Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)	Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezember 2009, vom 29.12.2009

Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (INFAS):	Mobilität in Deutschland 2008 – Ergebnisbericht Hessen. Bonn, 2010.
Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH	Nahverkehrsplan Landkreis Fulda, Endbericht 2010
Regierungspräsidium Kassel	Regionalplan Nordhessen 2009, genehmigt in der 33. Sitzung des Kabinetts am 11.01.2010
Rhein-Main-Verkehrsverbund	Fahrgasterhebung 2010 und 2015 (RMV-Verkehrserhebung), Hofheim am Taunus
Rhein-Main-Verkehrsverbund	Regionaler Nahverkehrsplan 2014-2019, Hofheim, 2014
Rhein-Main-Verkehrsverbund	Tarifauskunft, http://rmv.de/auskunft
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV (VDV-Schriften 4), Köln 2001

Verzeichnis der Rechtsquellen

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 05. April 2011 (BGBl. I S. 554)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 1. Dezem-ber 2005 (GVBl. I 2005, 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I 2012, S. 466)

Hessisches Schulgesetz (Schulgesetz – HSchG), in der Fassung vom 14. Juni 2005 (GVBl. I S. 442), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Dezember 2012 (GVBl. I S. 645)

Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG) vom 19. Dezember 2014 (GVBl. I S. 354)

Verzeichnis der Anlagen

I Einleitung

Anlage I-1	Zusammensetzung der Gremien
Anlage I-2.1.1	Protokoll Begleitender Ausschuss zum Nahverkehrsplan des Landkreises Fulda. 1. Sitzung 21.06.2016
Anlage I-2.1.2	Präsentation Begleitender Ausschuss zum Nahverkehrsplan des Landkreises Fulda. 1. Sitzung 21.06.2016
Anlage I-2.2.1	Protokoll Begleitender Ausschuss zum Nahverkehrsplan des Landkreises Fulda. 2. Sitzung 03.11.2016
Anlage I-2.2.2	Präsentation Begleitender Ausschuss zum Nahverkehrsplan des Landkreises Fulda. 2. Sitzung 03.11.2016
Anlage I-3.1	Protokoll Mobilität im ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Workshop zu Alternativen Bedienformen. 16.06.2016
Anlage I-3.2.1	Präsentation von Frau Dr. Röhrig im Workshop zu Alternativen Bedienformen 16.06.2016
Anlage I-3.2.2	Bürgerbusse und Fahrdienste im Landkreis Kassel. Ein Leitfaden für Projektentwickler. Material zur Präsentation von Herrn Koch im Workshop zu Alternativen Bedienformen 16.06.2016
Anlage I-4.1	Präsentation Zwischenstand der Planungen Bereich Nord
Anlage I-4.2	Präsentation Zwischenstand der Planungen Bereich Süd
Anlage I-4.3	Präsentation Zwischenstand der Planungen Bereich Ost
Anlage I-5	Liste der im Rahmen des Anhörungsverfahrens angeschriebenen Gebietskörperschaften
Anlage I-6	Stellungnahmen und Empfehlungen. Zusammenschau der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG und daraus resultierende Empfehlungen

II Bestandsaufnahme

Anlage II-1	Einwohner mit Altersverteilung in den Stadt-und Ortsteilen im Landkreis Fulda 2007 und 2015
Anlage II-2	Liniensteckbriefe der im Landkreis Fulda verkehrenden Bestandslinien 2016
Anlage II-3	Haltestelleneinzugsbereiche im Landkreis Fulda
Anlage II-4	Karte mit Linien des Bestandnetzes

Anlage II-5 Verkehrsmengenkarte für Hessen, Ausschnitt Landkreis Fulda 2010

Anlage II-6 Anforderungen an die Fahrzeugqualität im Status Quo

III Anforderungsprofil

Anlage III-1 RMV-Preisliste 2017

Anlage III-2 RMV-Tarifgebietskarte Ausschnitt Fulda 2017

V Maßnahmendefinition

Anlage V-1 Liniensteckbriefe der Planungslinien im Verantwortungsbereich der LNG Fulda

Anlage V-2 Karte mit Linien des Zielnetzes

Anlage V-3 Übersichtskarte: Linienbündelzuschnitte

Anlage V-4 Fahrplanentwürfe