

## VCD Position



# Stellungnahme des VCD Hessen zum Nahverkehrsplan der Stadt Fulda, 1. Fortschreibung 2004-2008

**Stellungnahme  
des VCD Hessen  
zum Nahverkehrsplan  
der Stadt Fulda,  
1. Fortschreibung  
2004-2008**

Verkehrsclub Deutschland  
Landesverband Hessen e.V.  
Steinweg 21  
34117 Kassel

Fon 0561/108310  
Fax 0561/108311

E-Mail [hessen@vcd.org](mailto:hessen@vcd.org)  
[www.vcd.org/hessen](http://www.vcd.org/hessen)

© VCD Hessen, Juli 2004



## Vorbemerkungen

Im Juni 2004 hatte uns die Stadt Fulda, Stadtplanungsamt, ein CD-ROM-Exemplar des Nahverkehrsplans (NVP) der Stadt Fulda, 1. Fortschreibung 2004-2008 (Entwurf Stand: 14.06.2004) übersandt, mit der Bitte um Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemäß §12 V ÖPNVG i. V. m. §§ 8, 14 PBefG. Der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen e.V. (VCD Hessen) legt daher nachfolgend seine Stellungnahme vor.

Aufgrund des Umfangs des NVP-Entwurfs sowie der gegebenen, nur ca. vierwöchigen Anhörungsfrist war es uns leider nicht möglich, zu einzelnen Aussagen vertiefende Überlegungen und Prüfungen durchzuführen. Konkrete Änderungsvorschläge zum Angebotskonzept haben oft Auswirkungen auch auf andere Teile des Gesamtangebotes. Diese konnten wir unter den genannten Rahmenbedingungen jedoch nicht im Detail nachprüfen und darstellen. Wir verstehen unsere Aussagen vielmehr als Anregungen, die in der weiteren Bearbeitung des NVP hinsichtlich der betrieblichen und finanziellen Machbarkeit geprüft werden sollten.

Eine starke Detaillierung zum jetzigen Zeitpunkt bietet sich auch vor dem Hintergrund nicht an, daß es sich bei dem Nahverkehrsplan um einen Rahmenplan handelt, dessen Umsetzung in Teilschritten erfolgt. Wir würden es daher begrüßen, wenn die Stadt Fulda den Dialog mit Organisationen wie dem VCD Hessen auch außerhalb des formellen NVP-Verfahrens fortführen würde, um einen Gedanken- und Ideenaustausch zu jeweils aktuellen Planungen zu ermöglichen. Der VCD Hessen seinerseits ist dazu gerne bereit und stets bemüht, daß dieser Dialog – auch im Sinne der Stadt Fulda – den Nutzerinnen und Nutzern des Nahverkehrs zugute kommt. Dies zählt zu den wichtigsten Zielen unseres Verbandes.

### Der Öffentliche Verkehr der Zukunft

Der VCD setzt sich ein für einen modernen, intelligenten und effizienten Öffentlichen Verkehr. Das heißt: In größeren Städten erschließen Stadt- und Straßenbahnen sowie Busse alle wichtigen Achsen im dichten Takt und fahren unbehindert auf eigenen Spuren bzw. durch entsprechende Signalisierung auf dynamisch freigegebenen Straßenabschnitten. An allen Ampeln und Kreuzungen genießen sie Vorrang.

Die Entfernung zur nächsten Haltestelle beträgt fast überall maximal 300 Meter. Stadtbusse fahren bis in die Wohngebiete am Stadtrand. Für die Verbindung von Stadt und Region sorgen schnelle Leichttriebwagen auf der Schiene. Sie bedienen auf Anforderung auch kleine Haltepunkte und erschließen dadurch ein großes Einzugsgebiet. Busse und Bahnen sind optimal aufeinander abgestimmt.

Die Betriebsleitstelle sorgt für die Information von Fahrgästen und einen reibungslosen Übergang, auch wenn es einmal zu Verspätungen kommt. Verpaßte Anschlüsse sind so selten geworden, daß in den wenigen Ausnahmefällen den betroffenen Reisenden ein Taxi „spendiert“ werden kann.

In ländlichen Gebieten und zu Zeiten geringerer Nachfrage befördern Kleinbusse, Ruf-Busse und Sammeltaxis die Kunden an ihr Ziel. Über eine kostenlose, einheitliche Telefonnummer nimmt die Leitzentrale Vorbestellungen flexibler ÖPNV-Angebote jederzeit entgegen. Leicht merkbare Taktzeiten und kurze Übergänge machen das Studium von Fahrplänen überflüssig. Die Mobilitätszentrale gibt kompetent Auskunft bei Reisen in jeden Winkel der Republik und berät auch bei der Fahrt ins Ausland.

Dank eines einheitlichen und begreifbaren Tarifsystems bringen Fahrkartenautomaten niemanden mehr zur Verzweiflung. Die meisten verfügen sowieso über ein preiswertes Jahresticket oder nutzen die bargeldlose Zahlungsmöglichkeit per Chipkarte. Die Fahrpreise werden weithin akzeptiert, denn Dank seiner Qualität genießt der Öffentliche Verkehr in der Bevölkerung ein hohes Ansehen.

Mit der Ausschreibung sämtlicher ÖPNV-Leistungen im Rahmen eines europaweiten, kontrollierten Wettbewerbs wird eine spürbar höhere Kosteneffizienz im Nahverkehr erreicht. Erstmals konnten hochwertige Qualitäts-, Umwelt- und Sozialstandards im Sinne der Kundinnen und Kunden sowie des Personals verbindlich durchgesetzt werden. Insgesamt hat sich das Image des ÖPNV in der Bevölkerung nach dem Übergang zum kontrollierten Wettbewerb deutlich verbessert. Busse und Bahnen konnten seitdem ihre Position auch im „intermodalen“ Wettbewerb mit dem individuellen Autoverkehr erkennbar stärken.

### **Die Vision für Fulda**

Als Stadt mittlerer Größe und Oberzentrum ist Fulda von herausragender Bedeutung in Osthessen. Fulda ist der größte Wohn- und Arbeitsstandort in der Region und spielt als Versorgungs-, Freizeit- und Kulturschwerpunkt bis weit ins Umland eine wesentliche Rolle. Der unmittelbar an der Innenstadt gelegene Bahnhof verfügt über ausgesprochen attraktive Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr. Mit mehrmals stündlichen ICE-Halten ist Fulda mit zahlreiche Zentren und Regionen Deutschlands direkt und umsteigefrei verbunden.

Fulda besitzt damit sehr günstige Voraussetzungen für ein attraktives, flächendeckendes ÖPNV-Angebot auch innerhalb der Stadt und den Umlandgemeinden. Die Konstituierung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes hat spürbare Fortschritte im Nahverkehr für Fulda gebracht, vor allem in den Bereichen Kundeninformation und Tarif („ein Fahrplan, ein Fahrpreis, eine Fahrkarte“). Mit einem Grundtakt von 30 Minuten im gesamten Stadtgebiet und den städtisch geprägten Teilen der Umlandgemeinden kann der ÖPNV Bewohnern und Gästen ganztägig eine verlässliche und bequeme Möglichkeit zur Bewältigung ihrer täglichen Wege anbieten. Durch gezielte, wirksame Maßnahmen zur Busbeschleunigung kommen die Busse zügig und pünktlich an ihr Ziel. Sollte doch einmal eine Fahrt verspätet sein, kann das Verkehrsunternehmen damit souverän umgehen: Durch aktuelle Informationen an den Haltestellen und eine Anschlusssicherung an den Verknüpfungspunkten werden Kundinnen und Kunden bei Verzögerungen nicht im Regen stehen gelassen. Im Zweifelsfall sorgen ein Einsatzbus, der im Bereich des Stadtschlosses bzw. am ZOB in Bereitschaft steht, oder ein geordnetes Linientaxi für die schnellstmögliche Weiterfahrt einmal „gestrandeter“ Fahrgäste.

## Mängelanalyse

Im Rahmen der Mängelanalyse wurden für die Ableitung von Stärken/Schwächen des Bestandsnetzes folgende Qualitätsstandards angesetzt:

- Erschließungsqualität: Haltestelleneinzugsbereiche von max. 300 Metern,
- Verbindungsqualität: Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten Stadtschloss und ZOB von 3-10 Minuten (Bus/Bus) bzw. 5-12 Minuten (Bus/Bahn),
- Verbindungsqualität: Reisezeiten auf Relationen zu den Verknüpfungspunkten Stadtschloss und ZOB im Verhältnis ÖPNV zu MIV von  $\leq 1,5$ ,
- Bedienungsqualität: im Stadtverkehr durchgängige Taktfolge während der Betriebszeiten, im Regionalverkehr keine Bedienungslücken  $> 2$  Stunden,
- Betriebsqualität: Optimierung der Personal- und Fahrzeugumläufe bei Fahrplanstabilität.

Der VCD stimmt den angesetzten Qualitätsstandards zu. Beim Reisezeitvergleich sollte aber in den nächsten Jahren ein günstigeres Verhältnis zugunsten des ÖPNV angestrebt werden.

## Anforderungsprofil

### Liniennetz

Dem Ziel einer weitgehend einheitlichen und für die Fahrgäste leicht einprägsamen Linieneinführung während der gesamten Betriebszeiten stimmen wir zu, ebenso der angestrebten Angebotsabstimmung zwischen lokalen und regionalen Linien zur Vermeidung unbegründeter und unwirtschaftlicher Parallelverkehre.

Sofern regionale Linien auch Aufgaben des innerstädtischen Verkehrs wahrnehmen sollen, müssten allerdings auch elementare Qualitätskriterien und spezifische Anforderungen des Stadtverkehrs (z.B. Taktverkehr, Niederflurfahrzeuge) erfüllt werden.

## Fahrzeuge und Haltestellen

Die aufgeführten wesentlichen Ausstattungskriterien für Fahrzeuge (Mindestanforderungen) finden mit dem nachfolgend beschriebenen Vorschlag zur Ergänzung grundsätzlich die Zustimmung des VCD.

### **VCD-Vorschlag: Möglichkeit des Einsatzes von Midibussen**

Bei den Mindestanforderungen für Fahrzeugtypen sollte folgender Typ für den Regelverkehr ergänzt werden:

#### **Midibus (8-10m-Bus) als Niederflur-Linienbus Mindestens 20 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz**

Diese Fahrzeuge, die von der Konstruktion her den Standardlinienbussen entsprechen, allerdings verkürzt und tlw. etwas schmaler sind, werden häufig in kleinen und mittelgroßen Städten und eignen sich besonders für die Befahrung von Straßen mit eingeschränkten Fahrbahnbreiten.

Der Einsatz dieser Fahrzeuge sollte auf Linien mit vergleichsweise geringerer Nachfrage und ohne stark ausgeprägte Nachfragespitzen angestrebt werden, da diese Fahrzeuge sehr wendig sind und schmale Straßen, z.B. in der Altstadt, wie auch Wohngebietsstraßen mit verengter Fahrbahn aufgrund parkender Kfz, deutlich einfacher befahren können als Standardbusse, was in solchen Situationen oft zu mehr Akzeptanz des ÖPNV durch die Anwohner führt.

Ausdrücklich begrüßen wir die Verankerung von Umweltstandards im Kriterienkatalog zur Forcierung möglichst schadstoff- und lärmärmer Fahrzeuge. Der VCD setzt sich seit einigen Jahren für die Verankerung von Umweltstandards in den Nahverkehrsplänen und – in detaillierterer Form – in den Ausschreibungen ein.<sup>1</sup> Die Arbeit zeigt zunehmend Erfolg, wenn auch noch nicht alle Aufgabenträger die Notwendigkeit hierfür erkannt haben und einer Definition von Umweltstandards einen entsprechenden Stellenwert zubilligen.

Positiv hervorheben möchten wir auch die im NVP verankerten Beschränkungen für Außen(fremd)werbung auf den im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugen sowie den generellen Verzicht auf komfort- und sicherheitsbeeinträchtigende Fensterflächenwerbung. Nach Ansicht des VCD steht mit der Außenwerbung unter teilweisem oder vollständigem Einbezug der Fensterflächen ein geringer wirtschaftlicher Nutzen durch Werbeeinnahmen einem nicht unerheblichen Imageschaden bei den täglichen Fahrgästen und ihrem Blick durch gerasterte Scheiben entgegen. Außerdem werden hierbei Sicherheitsaspekte missachtet, wie die Einsehbarkeit der Fahrzeuginnenräume von außen sowie die durch folienverklebte Glasscheiben schlechtere Zugänglichkeit des Innenraumes für Rettungsdienste bei Unfällen.

Die Ausstattungsmerkmale/ Anforderungen für Haltestellen (Mindestanforderungen) basieren auf den RMV-Richtlinien und finden unsere Zustimmung.

---

<sup>1</sup> vgl.: VCD e.V.: Umweltstandards im ÖPNV – Ein Leitfaden für Entscheidungsträger, Bonn 2001.  
Information und Download unter <http://www.vcd.org/themen/04c.html>

## **Barrierefreiheit**

Die Bestrebungen der Stadt Fulda einer sukzessiven Verbesserung der Barrierefreiheit bei Anlagen und Fahrzeugen können von unserer Seite nur unterstützt werden, insbesondere das Programm zur entsprechenden Umrüstung und Modernisierung der Haltestellen. Barrierefreie Haltestellen kommen allen Fahrgästen zugute. Für diejenigen Fahrgäste, die auf solche Anlagen angewiesen sind, ist das Ziel einer weitgehenden Angleichung der Erschließungsqualität des ÖPNV weiter zu verfolgen.

## **Erschließungsqualität**

Den Bemühungen einer möglichst attraktiven Erschließung der Siedlungsbereiche und Infrastruktureinrichtungen und dem Ziel eines konsequenten Abbaus der ermittelten Schwachstellen stimmt der VCD zu.

## **Verbindungsqualität**

Das Ziel einer generellen Verkürzung der Fahr- und Reisezeiten durch direkte Linienführungen mit Integration der zentralen Verknüpfungspunkte Stadtschloss und ZOB und die Bildung von Durchmesserlinien bei möglichst nachfragegerechter Zusammenführung von Linienästen ist zu begrüßen, ebenso die vorgesehene Einhaltung von Übergangszeiten und Bemühung um Anschlusssicherung an den SPNV.

### **VCD-Vorschlag: Einführung von „Sprinterlinien“**

Zur weiteren Verbesserung des Reisezeitverhältnisses ÖPNV/MIV zugunsten des ÖPNV sollte neben der sukzessiven Umsetzung von Busbeschleunigungs- und -vorrangmaßnahmen die Einrichtung zusätzlicher beschleunigter Linien (z.B. sog. „Sprinterlinien“) geprüft werden. Diese Linien würden ergänzend zum Grundtakt auf kürzestem Weg und ggf. bei Auslassung von Haltestellen zwischen den aufkommensstärksten Stadtteilen und der Innenstadt bei einem dem MIV möglichst ähnlichen Reisezeitniveau verkehren. Diese Linien müssten im Gegensatz zum Grundangebot nicht durchgängig bedient werden sondern nur während besonders nachfragestarker Tageszeiten.

## **Bedienungsqualität**

Dem Bestreben, den Grundtakt im Stadtgebiet von einem 20-/40-Raster auf ein 30-/60-Minuten-Taktraster umzustellen, stimmt der VCD im Grundsatz zu. Die Überkompensation der Nachteile durch die Vorteile bei dieser Maßnahme werden an anderer Stelle im NVP treffen beschrieben. Gerade beim bisherigen 40-Minuten-Takt zur SVZ ist hinzuzufügen, dass bei einem 60-Minuten-Takt sogar häufiger als bisher abgestimmte Anschlüsse von und zu den stündlich fahrenden SPNV-Linien am ZOB/Bahnhof realisiert werden können.

Im Tagesverkehr sollte jedoch zugunsten einer möglichst hohen Marktausschöpfung für alle nachfragestarken Bereiche und Verkehrsachsen ein durchgehender 15-Minuten-Takt durch Linienüberlagerung als Standard gelten. Für diejenigen Nachfrageschwerpunkte, die bereits heute im etwa zehnminütigen Abstand durch Linienüberlagerung

bedient werden, ist ggf. die Ergänzung des Angebots durch eine zusätzliche beschleunigte Linie zu den Verkehrsspitzenzeiten (Bsp. „Sprinterbus“ siehe oben) zu prüfen.

Der im NVP der Stadt Fulda definierte Zeitraum der „HVZ“ wird andernorts häufig nochmals unterteilt in „HVZ“ = Hauptverkehrszeit und „NVZ“ = Normalverkehrszeit, um die besonderen Verkehrsspitzen und dadurch begründete Taktverdichtungen und Zusatzangebote besser abbilden zu können. Die hier verwendete Definition ist aus unserer Sicht in Ordnung, wenn aufgrund der spezifischen Gegebenheiten in der Stadt Fulda für eine weitere Aufspaltung der Betriebszeiten keine Notwendigkeit gesehen wird.

Der VCD hält innerhalb einer Stadt von der Größenordnung Fuldas eine durchgehende Nahverkehrsbedienung zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt bzw. dem Bahnhof täglich von ca. 5 bis 24 Uhr für angemessen. Die genauen Zeiten für Betriebsanfang und Betriebsende sollten sich dabei an den ersten wichtigen Zugabfahrten am frühen Morgen und den letzten wichtigen Zugankünften am späten Abend orientieren.

Ausgehend von der oben definierten „Gesamtbetriebszeit ÖPNV“ sind die dargestellten Betriebszeiten für den Busverkehr dann akzeptabel, wenn für die übrigen, nicht abgedeckten Zeiten eine Alternative in Form eines qualifizierten bedarfsgesteuerten Bedienungsangebotes im 60-Minuten-Takt vorgehalten wird (siehe dazu auch weiter unten die Anmerkungen zu „Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung“)

An Samstagen sollte die HVZ in Abhängigkeit der örtlichen Ladenöffnungszeiten bei den publikumsintensiven Einkaufseinrichtungen ggf. verlängert werden.

Kritisch anzumerken ist, dass der Themenkomplex „Nachtverkehr“ im NVP der Stadt Fulda weitgehend unbehandelt bleibt. Wir gehen dabei davon aus, dass eine Stadt in der Größenordnung Fuldas bereits über ein nennenswertes Nachtleben zumindest am Wochenende verfügt.

### **VCD-Vorschlag: Einführung eines Nachtbus-Angebotes in den Wochenendnächten**

Der VCD regt für Fulda die Einrichtung eines Nachtbus-Verkehrs in den Wochenendnächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag an. Angebunden werden sollten alle relevanten Veranstaltungsorte, Kultureinrichtungen, Kinos, Gastronomie-schwerpunkte (z.B. Altstadt) und Discothekenstandorte im Stadtgebiet und den Nachbargemeinden. Zusätzlich können am ZOB/Bahnhof Anschlüsse von den letzten SPNV-Verbindungen z.B. aus dem Rhein-Main-Raum hergestellt werden.

Nach einer ersten Einschätzung kann das Nachtbus-Netz ausgehend vom Stadtschloss durch ca. drei Linien mit jeweils einem Fahrzeugumlauf, die alle relevanten Bereiche des Stadtgebietes und der Nachbargemeinden erschließen, gebildet werden.

Die Nachtbusse nutzen zwar die gleichen Haltestellen wie die Buslinien des Tagesverkehrs und sind ebenso am Stadtschloss miteinander verknüpft, weisen aber ansonsten deutliche Unterschiede zum Tagesverkehr auf:

- kürzere Fahrzeiten zwischen den Haltestellen, angepasst an das relativ geringe nächtliche Verkehrsaufkommen, dadurch Bedienung der gesamten Stadtregion durch wenige Fahrzeugumläufe á 50-55 Minuten Umlaufzeit möglich

- deutlich geänderte Linienwege durch Zusammenfassung der Anbindung tagsüber mit mehreren Linien bedienter Stadtteile mit einer Nachtbus-Linie
- Verzicht auf direkte Linienführungen zugunsten einer größtmöglichen Erschließungswirkung (im Nachtverkehr werden etwas längere Fahrzeiten als im Tagesverkehr i.d.R. akzeptiert).
- radiale Linienführungen im Kernbereich der Stadt, in den Stadtteilen auch Führung in größeren Schleifen denkbar
- eigene Liniennummerierung, auch aufgrund der vom Tagesverkehr deutlich abweichenden Linienwege (z.B. N1, N2, N3 ...)

Angeboten werden soll der Nachtbus-Verkehr beginnend um ca. 23 Uhr mit stündlichen Abfahrten ab Stadtschloss und je nach Öffnungszeiten der angebotenen Einrichtungen bis 2 oder 3 Uhr andauern.

Als zusätzliches Angebot, das den Tagesverkehr in keiner Weise konkurrenziert oder in sonstiger Weise beeinflusst, sollte der Nachtbus als kleines Linienbündel eigenständig konzessioniert und – mit entsprechenden Qualitätsanforderungen – ausgeschrieben werden. Möglichweise lässt sich ein kostengünstiger Betreiber z.B. aus dem Fuldaer Umland, der an einer stärkeren Auslastung seiner ohnehin zu dieser Tageszeit reichlich vorhandenen Fahrzeuge interessiert ist.

Der VCD begleitet in Deutschland die internationale Verkehrssicherheitskampagne „Vision Zero – Null Verkehrstote“. Um dieses sehr ehrgeizige Ziel zu erreichen, ist eine breites Bündel von Maßnahmen zur aktiven und passiven Verbesserung der Sicherheit im Verkehr notwendig. Ein städtischer Nachtbus-Verkehr trägt wirksam dazu bei, nächtliche Unfälle aufgrund von Müdigkeit und/oder Genussmitteleinfluss zu reduzieren. Dies haben auch namhafte Versicherungsgesellschaften erkannt und treten immer häufiger – bisher v.a. in Nordrhein-Westfalen - als Kooperations- und Sponsoringpartner von Nachtbus-Verkehren auf. Ebenso kommen z.B. Jugendradiosender oder örtliche Kulturveranstalter als potenzielle Partner für ein Nachtbus-Projekt in Frage. Dadurch können die Kosten für die öffentliche Hand weiter gesenkt werden.

### **Betriebsablauf**

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsabläufe und einem „Störungsmanagement“ finden unsere Zustimmung, insbesondere Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV und den anvisierten Rückbau von Busbuchten.

### **Schülerverkehr**

Die Nutzung von Einsatzwagen im Schülerverkehr wird positiv gesehen, weil somit abweichende Takte und Linienwege bei den „regulären“ Linien vermieden werden können. Ebenso begrüßen wir die vorgesehenen begleitenden erzieherischen Maßnahmen, wie die Busschule und Buslotsen.

## Angebotskonzeption

Die Ausführungen zum Netzkonzept, dem Verknüpfungspunkt Stadtschloss und dem Linienkonzept halten wir für plausibel. Eine Einzelbetrachtung und –wertung ist uns in diesem Rahmen leider nicht möglich.

### Angebotsergänzung durch bedarfsorientierte Bedienung

Zunächst ist festzuhalten, dass der Begriff „bedarfsorientiert“ mißverständlich gedeutet werden kann. Diese Bezeichnung wird häufig auch für fest bediente Linienverkehre verwendet, deren Fahrplan sich an einem bestimmten Bedarf (z.B. dem des Schülerverkehrs) orientiert. Gebräuchlicher für ist in dem hier angesprochenen Zusammenhang die Bezeichnung „bedarfsgesteuert“.

Der VCD hält eine ÖPNV-Versorgung des Stadtgebietes Fulda an allen Tagen zwischen ca. 5 Uhr bis gegen Mitternacht (in Abhängigkeit von den Abfahrten und Ankünften der Züge in Tagesrandlage) für geboten. Für diejenigen Tageszeiten, zu denen aus wirtschaftlichen und/oder betrieblichen Gründen kein Busangebot angeboten werden kann, sollte ein qualifiziertes bedarfsgesteuertes Angebot (Rufbus oder Anrufsammeltaxi) im 60-Minuten-Takt als Mindestangebot aufrecht erhalten werden. Bei diesem Angebot sollen angemietete Pkw oder Kleinbusse des örtlichen Taxen- bzw. Mietwagengewerbes zum Einsatz kommen.

Sehr kritisch sieht der VCD den derzeit erhobenen Zuschlag von 1,50 EUR je Fahrt. Damit wird neben der Notwendigkeit, den Fahrtwunsch telefonisch voranzumelden, eine zweite Zugangs- bzw. Akzeptanzhürde aufgebaut, die das System insgesamt in Frage stellen kann. Nach unseren Erfahrungen führen Zuschläge in der Größenordnung wie in Fulda oder gar noch höher (z.B. 2,00 EUR in Südwestfalen), dass das flexible Bedienungssystem unter diesen Umständen kaum oder gar nicht in Anspruch genommen wird und somit quasi „verhungert“. In solchen Räumen gilt die Umwandlung einer Linienfahrt in eine bedarfsgesteuerte Fahrt oft als die Vorstufe einer „sicher“ nachfolgenden gänzlichen Stilllegung der Fahrtmöglichkeit. Damit auch ein bedarfsgesteuerter Verkehr anerkannt und angemessen genutzt wird, sollte der Zuschlag in Abhängigkeit von der Betriebsart entweder gar nicht erhoben werden oder geringer ausfallen (üblicherweise akzeptiert werden 0,50 bis 1,00 EUR je Fahrt). Folgende Betriebsarten kommen hierbei in Frage:

- „Rufbus“, „Anruflinienfahrt“, „TaxiBus“: bedarfsgesteuerter Verkehr mit festem Linienweg und festen Haltestellen (hier sollte kein Zuschlag erhoben werden),
- „Anrufsammeltaxi“: bedarfsgesteuerter Verkehr mit festen Haltestellen zum Einsteigen und innerhalb eines festgelegten Bereichs/Korridors Haustürbedienung zum Aussteigen (hier wäre ein Komfortzuschlag in Höhe von 0,50 bis 1,00 EUR angemessen).

Wichtig ist noch anzumerken, dass auch das Fahrpersonal des Taxi- oder Mietwagenunternehmens, das im ÖPNV eingesetzt wird, in elementaren Bereichen (Angebot, Tarife, Information/Service) eingewiesen und regelmäßig geschult werden sollte.

## Linienbündelung

die vorgesehene Zusammenfassung des Fuldaer Netzes in einem Linienbündel halten wir für plausibel und stimmen dem zu. Es sollte geprüft werden, inwieweit der AST-Verkehr perspektivisch als Teil dieses Linienbündels oder im Rahmen einer separaten Genehmigung vergeben werden sollte.

Ein evtl. Nachtbusangebot in Fulda kann aus unserer Sicht unabhängig vom Tagesnetz genehmigt und daher auch als eigenständiges kleines Linienbündel vergeben werden.

## Tarif

Aufgrund der hervorragenden Fernverkehrsanbindung Fuldas regen wir für die Stadt eine Teilnahme am DB-City-Ticket an. BahnCard-Inhabern mit Fernverkehrsfahrkarte und dem Zielort Fulda wird dabei ermöglicht, ohne weiteren Fahrschein die Stadtbusse für eine Fahrt bis zur Zielhaltestelle im Stadtgebiet Fulda zu nutzen.

## Marketing

Der VCD begrüßt das aktive Bemühen der Stadt Fulda um die Bindung bestehender und die Gewinnung zusätzlicher Kundinnen und Kunden im ÖPNV durch Verankerung eines Marketingkonzepts im NVP. Hierbei sind insbesondere der Aufbau eines Qualitäts- und Beschwerdemangement sowie die Einrichtung einer (oder mehreren?) Mobilitätszentrale(n) hervorzuheben.

Wir vermissen jedoch Aussagen zur Finanzierung der zusätzlichen Marketingmaßnahmen. Erfolgreiches Marketing verlangt investive Mittel, ähnlich wie für bauliche Anlagen. Eine Hausnummer für die Chance wirksamer Marketingarbeit wäre die Bereitstellung des Betrages von 0,50 bis 1,00 EUR pro Einwohner und Jahr für ÖPNV-Marketing.

## Fazit

Insgesamt hält der VCD Hessen den Nahverkehrsplan der Stadt Fulda im vorliegenden Entwurf der 1. Fortschreibung für gelungen und begrüßenswert. Dem verankerten Maßnahmenkonzept stimmen wir im Grundsatz zu. Einige Anregungen und Vorschläge zur Verbesserung haben wir im Rahmen der Stellungnahme abgegeben.

Hervorheben möchten wir auch die sehr umfassende, fundierte und formal wie inhaltlich gut gegliederte Darstellung des NVP. Durch die zahlreichen Textauszüge der Grundlagen zum ÖPNV lässt sich der NVP über seinen eigentlichen Zweck als Rahmenplan hinaus als „Nachschlagewerk“ einsetzen. Wir sehen in der Fülle von Informationen nur einen Nachteil: Neben den zahlreichen zitierten Grundlagen treten die eigenen politischen und gesellschaftlichen Zielvorstellungen zum ÖPNV in Fulda nach unserer

Auffassung etwas in den Hintergrund. Daher regen wir an, ein zusätzliches zusammenfassendes Kapitel an den Anfang oder das Ende des NVP zu stellen, in dem die wichtigsten Ziele, Ergebnisse und Maßnahmen des NVP auf wenigen Seiten in kompakter, übersichtlicher Form zusammengestellt sind.

Bleibt uns noch, Ihnen ein gutes Gelingen bei der möglichst vollständigen Umsetzung des NVP zu wünschen!

VCD Hessen

Kassel, den 15.07.2004