

Anfrage der CDU-Stadtverordnetenfraktion vom 08. Mai 2023 zum Thema „Maßnahmen im Radverkehr“

Antwort von Herrn Stadtbaurat Schreiner

Frage 1:

Die CDU-Fraktion fragt den Magistrat angesichts gesteigerter Investitionen der Stadt Fulda in den Radverkehr nach aktuellen Maßnahmen in die Radwegeinfrastruktur sowie Aktivitäten, die Radfahren im Sinne von Gesundheitsförderung, Umwelt- und Verkehrsentlastung ins Bewusstsein der Menschen bringen.

Antwort:

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs, bzw. zur Verbesserung von Radverkehrsanlagen sind derzeit in unterschiedlichen Planungsstadien in Bearbeitung:

- Künzeller Straße zw. Heidelbergstraße und Michael-Henkel-Straße - Sichere Führung der Radfahrer über das Gelände des Hauptfriedhofs
- Heidelbergstraße zwischen Mainstraße und Hohenlohestraße – Herstellung von Regelkonformen Radverkehrsanlagen (Baubeginn August 2023)
- Galgengraben zw. Tannenbergsstraße und B27 – Ausbau der vorhandenen Wegeverbindung zu einer regelkonformen Radverkehrsanlage
- Herstellung einer Radwegeverbindung zwischen Kohlhaus und Bronnzell (Metzgersau)
- Sanierung des Radweges parallel zur Johannisberger Allee (incl. Weiterführung)
- Interkommunale Radschnell-/ Raddirektverbindung zwischen Petersberg und Eichenzell – Machbarkeitsuntersuchung
- Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt 2. BA

Darüber hinaus wird noch in diesem Jahr zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs E-Bike Sharing an verschiedenen Standorten eingeführt. Wie auch in den vergangenen Jahren wird auch in diesem Jahr das „Stadtradeln 2024“ durchgeführt.

Fulda, 22. Mai 2023

Anfrage der Stadtverordnetenfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 08.05.2023 bezüglich Barrierefreiheit auf der LGS 2.023

Antwort von Herrn Stadtbaurat Daniel Schreiner

Frage 1:

Ist die Landesgartenschau Fulda 2.023 gGmbH bereits in Gesprächen mit dem Behindertenbeirat der Stadt Fulda und/oder mit dem Magistrat der Stadt, um Verbesserungsvorschläge und Kritik einzuholen und auszuwerten?

Antwort:

Die LGS wird durch den Beirat der Menschen mit Behinderung der Stadt Fulda seit der Planungsphase beratend konstruktiv begleitet. Verbesserungsvorschläge werden aufgenommen, diskutiert und nach örtlicher Gegebenheit und Machbarkeit umgesetzt.

Am 11.05.2023 wurde eine weitere Begehung mit dem Beirat im Bereich WasserGarten sowie eine Testfahrt mit dem Shuttlebus durchgeführt, Anregungen wurden aufgenommen.

Der private Betreiber des Skyliners wurde auf die Situation hingewiesen. Durch den Betreiber soll personelle Hilfestellung sichergestellt werden.

Frage 2:

Wurden bereits Maßnahmen ergriffen, um Barrierefreiheit an den genannten kritischen Stellen herzustellen?

Antwort:

Einige ergänzende Anregungen des Beirates wurden bereits umgesetzt z.B. Verbesserung der Eingangssituation der Blumenhalle und der Hauptgastonomie. Die Umsetzung weiterer Verbesserungen werden vorbereitet.

Frage 3:

Gibt es von Seiten der LGS 2.023 gGmbH oder der Stadt Fulda bereits Planungen, den Ein- und Ausgangsbereich – von der Innenstadt Richtung WasserGarten kommend – für Dauerkartenbesitzer*innen so umzugestalten, dass Barrierefreiheit gewährleistet ist, um auch Personen mit Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen usw. das Betreten und Verlassen der LGS über diese kurze „Innenstadtanbindung“ zu ermöglichen?

Antwort:

In der Planung war im Bereich des JungenGartens kein Eingang vorgesehen und auf Anregung aus der Bürgerschaft nachgerüstet. Statt eines personell betreuten weiteren Zugangs wurde ein elektronisches Drehkreuz installiert.

Ein barrierefreies Drehkreuz ermöglicht über eine Nebentür einen gleichzeitigen Eintritt von mehreren Personen und kann ohne Personal nicht betrieben werden. Ein Umrüsten des Drehkreuzes ist technisch nicht möglich, als Alternative besteht nur die Schließung des Eingangs, was aber sicherlich nicht intendiert war.

Wir raten weiterhin zur Nutzung der Hauptzugänge, die nicht nur durch ÖPNV, Pkw und ebenen Untergründen barrierefrei erreichbar sind, sondern durch die personelle Besetzung auch die Möglichkeit zu Information und Hilfestellung bieten.

Fulda, 22. Mai 2023

Anfrage der SPD/Volt-Stadtverordnetenfraktion vom 04.05.2023 zum Thema „Alternative zu individueller Wärmeerzeugung in Gebäuden“

Antwort von Herrn Stadtbaurat Schreiner

Frage 1:

Welchen Anteil hat aktuell Nah- oder Fernwärme an der Wärmeversorgung in Fulda?

Antwort:

Hierzu liegen der Stadt keine Angaben der Energieversorgungsunternehmen vor.

Frage 2:

Gibt es bereits Überlegungen zu Nah- und Fernwärmeversorgung in Neubaugebieten, aber evtl. auch in Bestandsgebieten?

Antwort:

In Neubaugebieten erfolgt die Wärmeversorgung bereits überwiegend über CO₂ neutrale private Wärmepumpen.

Zentrale Wärmeversorgungssysteme sind aktuell für das Neubaugebiet am Waidesgrund vorgesehen, das an das bestehende Fernwärmenetz Zieher Nord angeschlossen wird.

Des Weiteren ist für das Neubaugebiet „Nördlich Pflingstweide“ in Kämmerzell, das sich derzeit im Bauleitplanverfahren befindet, eine zentrale Wärmeversorgung über Solarthermie in Kombination mit einer zentralen Heizzentrale mit Pellets vorgesehen. In diesem Zusammenhang prüft die RhönEnergie auch die Anschlussmöglichkeit für anschließende Straßenzüge in der bestehenden Ortslage. Dies erfordert jedoch wegen der unterschiedlichen Vorlauftemperaturen in Neu- und Altbauten ein zweites Leitungssystem.

Frage 3:

Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Akteure und welche Förderungen sind hier ggf. vorgesehen?

Antwort:

Die beiden Projekte werden von der RhönEnergie umgesetzt. Die Beantragung von Förderungen erfolgt immer über den jeweiligen Netzbetreiber.

Fulda, 22. Mai 2023

Anfrage der FDP-Stadtverordnetenfraktion vom 03.05.23 zum Thema „Baugebiet Waidesgrund“

Antwort von Herrn Stadtbaurat Schreiner

Frage 1:

Wie ist der geplante zeitliche Ablauf hinsichtlich der Bebauung des Baugebietes Waidesgrund?

Antwort:

Die Auftragsvergabe für die Erschließungsarbeiten ist erfolgt, so dass im Laufe des nächsten Jahres mit der Fertigstellung der Baustraße ein Baubeginn der Wohnbebauung möglich ist.

Frage 2:

Die Entwicklung hat zu gestiegenen Baukosten und gestiegenen Bauzinsen geführt. Sind der Stadt auf Grund dessen mögliche Einschränkungen bzw. Verzögerungen seitens der Beteiligten bekannt geworden oder läuft aktuell alles nach Plan?

Antwort:

Als Reaktion auf die gestiegenen Kosten wurde von Bauherrenseite Einsparpotentiale z. B. durch Verkleinerung der Tiefgaragen geprüft und mit der Stadt abgestimmt. Die Erbbaurechtsverträge stehen vor der Unterzeichnung.

Fulda, 22. Mai 2023

Beantwortung der Anfrage der CWE-Stadt Fulda bezüglich dem Thema zum aktuellen Tarifabschluss vom 04.05.2023

Antwort von Herrn Oberbürgermeister Dr. Wingefeld

Frage 1:

Welche Auswirkungen sieht der Magistrat durch die aktuellen Tarifverhandlungen und Abschlüsse auf den städtischen Haushalt zukommen?

Antwort:

Für den Haushalt 2023 haben wir eine Tarifierhöhung eingeplant, jedoch nicht in der nun abgeschlossenen Höhe.

Für das laufende Jahr wird mit Mehraufwendungen von 650.000 Euro gerechnet.

In den Haushaltsplanungen für das Jahr 2024 wird der Tarifabschluss entsprechend berücksichtigt und zu deutlich höheren Personalausgaben führen.

Frage 2:

Gibt es möglicherweise die Notwendigkeit eines Nachtragshaushalts?

Antwort:

Aktuell geht die Stadt nicht von der Notwendigkeit eines Nachtragshaushalts aus.

Frage 3:

Hat der Tarifabschluss Auswirkungen auf mögliche Neueinstellungen bei der Stadt Fulda?

Antwort:

Auf bereits geplante Neueinstellungen soll nicht verzichtet werden. Gerade in Zeiten des Fachkräftemangels ist die Stadt darauf angewiesen, qualifiziertes Personal zu gewinnen und an sich zu binden.

Fulda, 22. Mai 2023

Anfrage der Stadtverordneten Ute Riebold (DIE PARTEI) vom 09.05.2023 bezüglich des ADFC-Fahrrad-Klimatest 2022

Antwort von Herrn Stadtbaurat Schreiner

Die Ergebnisse des regelmäßig durchgeführten Fahrrad-Klimatests des ADFC werden von der Stadt jedes Mal mit Interesse zur Kenntnis genommen und fließen in die weiteren Bemühungen der Stadt zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Radfahren in Fulda mit ein.

Dass am aktuellen Fahrrad-Klimatest 251 Personen teilgenommen haben und dort ihre Meinung zum Radfahren in unserer Stadt äußerten, ist grundsätzlich erfreulich und bestätigt, dass sich Bürgerinnen und Bürger aus der Region für ihre persönlichen Interessen engagieren.

Allerdings gibt es im Radverkehr viele verschiedene Gruppen: Alltagsradlerinnen, Schüler, Seniorinnen, Freizeitverkehr, Touristen usw. Jede Gruppe stellt unterschiedliche Anforderungen an ihre Radverkehrsverbindung. Während einige zügig durch die Stadt fahren wollen, steht bei den anderen die Sicherheit oder der Komfort im Vordergrund. Inwieweit diese Heterogenität sich im Testergebnis dokumentiert, ist leider nicht nachvollziehbar.

Die Fahrrad-Klimatests des ADFC verstehen sich als Zufriedenheits-Index der Radfahrenden. Diese geben dort u.a. an, ob das Radfahren in ihrer Stadt für sie persönlich Spaß oder Stress bedeutet, ob „ihre“ Radwege im Winter geräumt werden und ob sie sich sicher fühlen, wenn sie mit dem Rad unterwegs sind.

Aufgrund der gewählten Methodik lassen die Meinungsäußerungen nur bedingt Rückschlüsse auf die reale örtliche Situation zu. Bei der Einordnung der Befragungsergebnisse ist u.a. zu berücksichtigen,

dass Mehrfachbeteiligungen einzelner Teilnehmer nicht ausgeschlossen werden können,

dass sich bei solchen Umfragen tendenziell eher die Unzufriedenen bzw. bestimmte Gruppen beteiligen

und im Ranking nicht berücksichtigt wird, dass viele Kommunen aufgrund mangelnder Teilnehmerzahl gar nicht in die Wertung kommen.

Zu den in der Anfrage aufgeführten Fragen nehme ich wie folgt Stellung:

Frage 1:

Würde es die Sicherheit für den Radverkehr erhöhen, wenn an den Hauptverkehrsstraßen durchgehend breite Radwege anstatt lediglich sogenannte Schutzstreifen vorhanden wären?

Antwort:

Schutzstreifen waren in der Vergangenheit ein im Vergleich zu straßenbegleitenden Radwegen oder Radfahrstreifen gleichwertiges Angebot an die Radfahrenden. Eine deutlich erhöhte Gefährdung der Radfahrenden bei Benutzung von Schutzstreifen im Vergleich zu anderen Radverkehrsanlagen konnte statistisch nicht nachgewiesen werden.

Gleichwohl dürfen seit der letzten Änderung der Straßenverkehrsordnung in der Regel keine Schutzstreifen mehr ohne Sicherheitstrennstreifen neben Parkstreifen markiert werden, um Kollisionen mit öffnenden Fahrzeigtüren, (sogenannte „Dooring-Unfälle“) zu vermeiden. Inwieweit sich die Unfälle von Radfahrenden bei sich öffnenden Fahrzeigtüren dadurch reduzieren, bleibt abzuwarten. Schließlich müssen auch künftig Radfahrende weiterhin wegen des Rechtsfahrgebotes am rechten Fahrbahnrand radeln. In Fulda sind „Dooring-Unfälle“ in den letzten Jahren glücklicherweise nur vereinzelt festzustellen gewesen.

Grundsätzlich kann zunächst davon ausgegangen werden, dass mit zunehmender Breite der Radverkehrsanlagen die Verkehrssicherheit für Radelnde zunimmt. Insofern wurde schon seit langem im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen versucht, möglichst breite, StVO-konforme Radverkehrsanlagen herzustellen. Aufgrund der vorhandenen Breiten des öffentlichen Verkehrsraums und weiterer Nutzungsansprüche an diesen, ist es aber oftmals nicht möglich, breitere als die vorgeschlagenen Radverkehrsanlagen herzustellen.

Im Übrigen gilt auch für den Radverkehr: Je breiter und autarker die Infrastruktur desto höher das Geschwindigkeitsniveau.

Frage 2:

Würde die Senkung der zugelassenen Geschwindigkeit die Sicherheit für den Radverkehr, die Freude am Radfahren und die Verschiebung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs und zulasten des Autoverkehrs bewirken?

Antwort:

Niedrigere Fahrgeschwindigkeiten wirken sich insbesondere für Kfz insofern positiv auf die Verkehrssicherheit der Radfahrenden aus, weil bei Kollisionen mit Fahrzeugen die Unfallschwere abnimmt. Sicherlich führen angenäherte Geschwindigkeiten von Radfahrenden und Kraftfahrzeugen zu einem entspannteren Miteinander im Verkehrsablauf. Generell hängen die Verkehrssicherheit und der Stressfaktor aber in erster Linie vom Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen ab. Die Stadt kann letztlich nur dafür sorgen, dass allen VerkehrsteilnehmerInnen geeignete und sichere Verkehrsanlagen zur

Verfügung gestellt werden. Hierbei sind wir an die gesetzlichen Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) gebunden. Diese besagt, dass innerorts grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt. Nur unter bestimmten Voraussetzungen kann diese verringert werden. In Wohngebieten besteht grundsätzlich die Möglichkeit eine Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen, ausgenommen davon sind aber klassifizierte Straßen, also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Im Bereich von besonders schutzwürdigen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Senioreneinrichtungen) oder bei vorliegenden Unfallpunkten kann ebenfalls die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden. Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes insgesamt ist jedoch auch zukünftig erforderlich, dass auf dem Hauptverkehrsstraßennetz der Verkehr möglichst flüssig abgewickelt werden kann.

Ob sich der Modal Split durch eine alleinige Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten wesentlich zu Gunsten der Radfahrenden ändern würde, lässt sich nicht beantworten.

Hinweis: Schon die Grundregeln des § 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) fordern zur ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksicht auf. Wenn dies alle VerkehrsteilnehmerInnen verinnerlicht, würden viele Probleme erst gar nicht entstehen. Im § 3 StVO ist ferner geregelt, dass die Geschwindigkeit an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist.

Frage 3:

Sind Maßnahmen wie beispielsweise

- **die Rücknahme der Freigabe der Friedrichstraße in beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr,**
- **häufiger „vorübergehender“ Abbau von Fahrradständern (insbesondere über die Sommermonate hinweg),**
- **eine Automesse mit dem euphemistischen Titel „fulda.mobil.erleben“, die einen großen Teil des Stadtraums, der eigentlich dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung steht, mit Autos blockiert,**
- **die jahrelange (Teil-)Sperrung des Schlossgartens für den Fuß- und (schiebenden) Radverkehr,**
- **die monatelange Umleitung des Radverkehrs in der Olympiastraße und**
- **eine unangemessene Berücksichtigung des Radverkehrs zur Landesgartenschau**

geeignet, die Freude am Radfahren zu erhöhen?

Antwort:

Die Stadt Fulda ist seit vielen Jahren bemüht, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Hierfür wurden in den vergangenen Jahren Investitionen in Millionenhöhe getätigt und etliche Baumaßnahmen ausgeführt. Weitere Baumaßnahmen werden in naher Zukunft folgen.

Wie die vorgenannte Aufzählung zeigt, ergeben sich temporär negative Auswirkungen auf den Radverkehr nur durch einzelne Maßnahmen oder Veranstaltungen, die eine vorübergehende Anpassung der Verkehrsregelungen erforderlich machen. Dabei werden grundsätzlich die Belange des Radverkehrs im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigt.

Zur Friedrichstraße:

Die Aufhebung der Freigabe der Friedrichstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße war zwingend notwendig, weil Radfahrende eine verkehrsrechtlich sichere Führung auf die Schlossstraße / Pauluspromenade gefordert hatten.

Zur Innenstadt:

In der Innenstadt von Fulda finden zahlreiche Veranstaltungen im öffentlichen Straßenraum statt, die von den Besucherinnen und Besuchern auch sehr gut angenommen werden. Um die notwendige Infrastruktur für die Veranstaltungen vorhalten zu können und auch die Freihaltung der Rettungswege zu gewährleisten, sind regelmäßig Abbauten von „städtischem Mobiliar“ (Pflanzkübel, Sitzbänke, Fahrradständer, Informationstafeln usw.) erforderlich. Nach den Diskussionen vom letzten Jahr bemüht sich das Amt für Stadtmarketing jetzt um Ersatz von Fahrradparkern.

Zur LGS:

Der Radverkehr in der Olympiastraße wird während der Landesgartenschau nur auf einem kurzen Teilstück umgeleitet, um den Rad- und Fußgängerverkehr zu entzerren und dient somit Allen. Die Umleitungsstrecke ist nicht länger als die sonst zu nutzende Fahrstrecke.

Der Vorwurf, dass der Radverkehr bei der Landesgartenschau unangemessen berücksichtigt wurde, kann nicht nachvollzogen werden. Die Veranstaltungsbereiche liegen in unmittelbarer Nähe der Fernradwege und sind somit für den Radverkehr hervorragend erschlossen. Obwohl bereits im Vorfeld eine große Anzahl an Fahrradabstellanlagen installiert wurde, sind diese nicht ausreichend und werden erweitert. Die ersten Wochen zeigen sehr deutlich, dass sehr viele Besucherinnen und Besucher zur Landesgartenschau mit dem Rad anreisen.

Fulda, 22. Mai 2023

Anfrage der BfO-Stadtverordnetenfraktion vom 09.05.23 bezüglich Perspektive Löhertor-Brunnen

Antwort von Herrn Stadtbaurat Schreiner

Frage 1:

In wessen Eigentum befindet sich der Brunnen?

Antwort:

Der Brunnen befindet sich in Eigentum und Baulast der Stadt Fulda.

Frage 2:

Ist eine Wiederinbetriebnahme nach eventuell nötiger Instandsetzung beabsichtigt bzw. geplant und ggf. wann?

Antwort:

Im Zuge der Überplanung der Gerbergasse und der angrenzenden öffentlichen Areale ist die Wiederinbetriebnahme des Brunnens geplant. Aufgrund des Alters des Brunnens und der langen Zeit außer Betrieb muss vor Wiederinbetriebnahme eine gründhafte Instandsetzung der Brunnentechnik erfolgen. Ein Zeitpunkt für die Wiederinbetriebnahme des Brunnens kann aktuell nicht genannt werden, da die Bauarbeiten zur Wiederherstellung und Aufwertung der Gerbergasse erst nach Abschluss der Hochbauarbeiten auf dem Löhertor-Areal erfolgen können.

Fulda, 22. Mai 2023