
Beratung	Datum	
Bauausschuss	19.02.2024	öffentlich
Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsausschuss	20.02.2024	öffentlich
Stadtrat	27.02.2024	öffentlich

Betreff

Umgestaltung Welsersstraße
a) Kreuzungsvereinbarung Einmündung Phil.-Zorn-Straße / Welsersstraße
b) Ausbau Welsersstraße

Sachverhalt:

Umgestaltung Welsersstraße

a) Kreuzungsvereinbarung Einmündung Phil.-Zorn-Straße / Welsersstraße

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wird durch das Staatliche Bauamt Ansbach die bestehende Einmündung der Bundesstraße 13 mit der Ortsstraße „Welsersstraße“ umgebaut. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird diese mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Es ist auch vorgesehen, die Fußgänger- und Radwegfurten den aktuellen Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechend anzupassen und diese im Ast der Welsersstraße und des südlichen Astes der B 13 mit einer Lichtzeichenanlage zu regeln.

Im Zuge dieser Maßnahme plant das Staatliche Bauamt im Abschnitt 820 Station 0,535 bis Abschnitt 820 Station 0,770 der B 13 eine Bestandserhaltungsmaßnahme durchzuführen.

Das Staatliche Bauamt ist für die gesamte Planung, Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung und Vertragsabwicklung sowie für die Markierung, Wegweisung und Beschilderung im Bereich der Baumaßnahme zuständig.

Folgende Maßnahmen werden im Einmündungsbereich durchgeführt:

- Änderung der Geh- und Radwege und Inseln (Barrierefreiheit)
- Aufstellung der Lichtzeichenanlage (einschl. erforderlicher Verkehrszeichen)
- Aufbringung der Markierung
- Aufstellung der erforderlichen Verkehrszeichen

Das Bundesfernstraßengesetz sieht bei Änderungen bestehender Kreuzungen bzw. Einmündungen eine Kostenverteilung nach Straßenraumbreiten auf die jeweiligen Straßenbaulastträger vor. Hierzu hat das Staatliche Bauamt eine Kostenaufstellung vorgelegt, die durch die Verwaltung geprüft wurde. Die Gesamtkosten betragen ca. 380.000,-€. Demnach trägt die Stadt Ansbach für die Einmündung B13/Welsersstraße einen Anteil von 29,88 %.

Auf Grundlage der Kostenschätzung betragen die anteiligen Kosten der Stadt Ansbach 113.544,-€.

Weiterhin regelt die Vereinbarung, dass die Stadt dem Staatlichen Bauamt für die Erstellung der Vereinbarung, der Planung, der Bauleitung und der sonstigen Verwaltungsaufgaben 5% von den v. g. anteiligen Kosten der Stadt Ansbach vergüten muss. Die Kosten hierfür betragen ca. 5.677,-€.

Der Kostenanteil für die Stadt Ansbach beläuft sich auf 119.221,-€.

Für die Bestandserhaltungsmaßnahme im Abschnitt 820 Station 0,535 bis Abschnitt 820 Station 0,770 der B 13 entstehen der Stadt Ansbach keine Kosten.

b) Ausbau Welslerstraße

Die Welslerstraße ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand und nach Straßenzustandserfassung der Stadt Ansbach mit Priorität 1 eingestuft. Aufgrund dessen soll diese überplant und der Straßenraum eindeutiger gestaltet werden. Wegen der Verkehrsbedeutung soll die Gewährung von Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG beantragt werden.

Die Welslerstraße muss vielen Anforderungen gleichermaßen gerecht werden. Im westlichen Abschnitt zwischen Triesdorfer Straße und Dürrnerstraße überwiegen die Nutzungen Wohnen und Dienstleistung, im östlichen Abschnitt zwischen Dürrnerstraße und Philipp-Zorn-Straße sind überwiegend Verbrauchermärkte und Dienstleistungszentren angesiedelt. Die Haltestellen Welslerstraße West und Welslerstraße Ost werden von den Stadtbuslinien 752 und 762 bedient (samstags auch von der Linie 753).

Der öffentliche Verkehrsraum der Welslerstraße hat derzeit eine Breite von 10 m. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m, beiderseits davon sind ca. 1,50 m breite Gehwege angeordnet. Die Fahrbahnachse weist derzeit im Bereich des Knotenpunkts Welslerstraße / Dürrnerstraße einen Knick auf. Dieser soll im Rahmen der Umgestaltung beseitigt werden. Die vorhandenen Haltestellen Welslerstraße Ost und West sind derzeit noch nicht barrierefrei ausgebaut. Dies soll ebenfalls Berücksichtigung finden.

Das Amt für Stadtentwicklung und Klimaschutz hat in Vorbereitung der Planung eine Verkehrszählung am 04.07.2023 durchgeführt. Die Spitzenstunde lag abends zwischen 16:15 Uhr und 17:15 Uhr, mit einer Verkehrsbelastung von 524 Kfz/h, westlich der Einmündung zur Draisstraße. Mit dieser Verkehrsbelastung und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt die Welslerstraße gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV) zwischen den Belastungsbereichen I und II. Für den Belastungsbereich I wird Mischverkehr auf der Fahrbahn vorgeschlagen, für den Belastungsbereich II Schutzstreifen oder / und Gehweg/Radfahrer frei.

Entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ist Mischverkehr auf der Fahrbahn bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich, sofern die Fahrbahnbreiten nicht mehr als 6 m betragen, da der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden kann.

Bei der Überprüfung der Sichtfelder wurde festgestellt, dass die Sicht aus der südlichen Dürrnerstraße in Richtung Westen nicht ausreichend ist. Ein entsprechender Verkehrsspiegel ist vorzusehen.

Darauf aufbauend hat das Amt für Stadtentwicklung und Klimaschutz mehrere Alternativen geprüft:

Variante 1

Zugunsten des Fußverkehrs wird die Fahrbahnbreite auf 6 m verringert. Die Gehwege können so jeweils auf eine Breite von 2 m ausgebaut werden.

Die Haltestellen Welslerstraße West werden als Haltestelle am Fahrbahnrand barrierefrei ausgestaltet. Zur Sicherstellung der Anfahrbarkeit der Haltestellen, als auch zur Freihaltung von Sichtfeldern und zur Vermeidung von Schleichverkehr über die Dürnerstraße / Feuerbachstraße, wird auf die Anordnung von Stellplätzen auf der Fahrbahn verzichtet.

Da der Bereich der Welslerstraße östlich der Einmündung der Draisstraße einen breiteren Querschnitt aufweist, ist hier die Aufleitung des Radverkehrs mittels Schutzstreifen von dem Seitenraum der Philipp-Zorn-Straße kommend auf die Fahrbahn der Welslerstraße möglich. Dieser endet in Richtung West an der Haltestelle Welslerstraße Ost, die zur besseren Anfahrbarkeit für den ÖPNV als Haltestellenkap ausgebaut wird. Ebenso beginnt ab der Haltestelle Welslerstraße Ost der Schutzstreifen auf der Fahrbahn in Richtung Philipp-Zorn-Straße. Der Radverkehr kann – entsprechend dem letzten Stand der Planung des Staatlichen Bauamts – entweder den aufgeweiteten Aufstellbereich nutzen, um Richtung „Oechsler“-Unterführung auf der Fahrbahn zu fahren. Oder er kann die Aufleitung in den Seitenraum der Philipp-Zorn-Straße nutzen, um dort weiter Richtung Süden zu fahren. Sei es, um die Radfurt über die Philipp-Zorn-Straße oder den verpflichtenden Geh- und Radweg zu nutzen.

Variante 2

Zugunsten des Radverkehrs soll durchgängig ein Schutzstreifen in der Welslerstraße angeordnet werden. Da der öffentliche Verkehrsraum im Querschnitt jedoch in der Regel nur eine Breite von 10 m aufweist, ist für diese nur das Mindestmaß von jeweils 1,25 m möglich. Der Gehweg mit einer Breite von 1,50 m kann nicht weiter verschmälert werden. An Engstellen im Bereich des Knotens Welslerstraße/Dürnerstraße weist dieser lediglich eine Restbreite von 1,20 m auf. Dies entspricht dem absoluten Mindestmaß (Breitenbedarf mobilitätseingeschränkter Personen). Eigentlich wären hier zusätzlich noch entsprechende Sicherheitsabstände zu berücksichtigen.

Dementsprechend bleibt die Fahrbahnbreite von 7,00 m ebenfalls erhalten, wird jedoch anders aufgeteilt. Die Kernfahrbahn beträgt 4,50 m. Die beidseitig angeordneten Schutzstreifen dürfen nur überfahren werden, sofern der Begegnungsverkehr es nicht anders zulässt. Im Bereich der Haltestellen wird der Schutzstreifen unterbrochen.

Die Haltestellen werden als Haltestellen am Fahrbahnrand barrierefrei ausgestaltet.

Die Zuführung des Radverkehrs zur Philipp-Zorn-Straße erfolgt ebenso wie bereits für Alternative 1 vorgestellt.

Im Einmündungsbereich zur Triesdorfer Straße kann darüber hinaus eine vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr vorgesehen werden. Das Umlaufprogramm der LSA wäre dann hinsichtlich des längeren Räumwegs des Kfz-Verkehrs aus der Welslerstraße kommend zu überarbeiten.

Auch in dieser Variante werden aufgrund der unter Variante 1 aufgeführten Punkte und zugunsten der Anordnung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn keine Stellplätze angeordnet.

Variante 3

In dieser Variante wird der Querschnitt von 10 m in Anlehnung an die „Musterblätter Radverkehr in Bayern“ (Stand 07.09.2023) der AGFK Bayern wie folgt aufgeteilt:
1,50 m Gehweg, 1,50 m Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Restfahrbahnbreite 4,50 m, 2,50 m Gehweg / Radfahrer frei.

Der Fußverkehr ist auf der Nordseite mit 428 Fg/24h wesentlich stärker als der Fußverkehr auf der Südseite mit 148 Fg/24h. Dementsprechend wäre es naheliegend den Gehweg auf der Nordseite eine Breite von 2,50 m zuzuweisen, so dass hier der Fußgänger auch mehr Platz hat. Diesen müsste er sich jedoch mit dem Radverkehr teilen. Dementsprechend wäre der Schutzstreifen auf der Südseite anzuordnen.

Die Variante 3 weist jedoch die folgenden Nachteile auf:

Der Gehweg wird im Bereich des Knotens Welsersstraße/Dürrnerstraße schmaler aufgrund der vorhandenen Grünflächen. Sollen diese erhalten werden, erreicht die Gehwegbreite nicht die Mindestmaße für Gehweg/Radfahrer frei. Auch wenn Engstellen grundsätzlich möglich sind, ist dies jedoch aufgrund der Kurvenlage ungünstig. Die Ausfahrten von den nördlichen Verbrauchermärkten weisen eine nicht unerhebliche Steigung auf, weswegen dort mit Schwung ausgefahren wird. Wird der nördliche Gehweg entsprechend für den Radverkehr freigegeben, ergeben sich hier potentielle Gefahrenstellen. Da der Schutzstreifen entsprechend auf der Südseite der Welsersstraße angeordnet werden würde, gibt es für den Radverkehr in Richtung Triesdorfer Straße (über Gehweg /Radfahrer frei) keine Möglichkeit diesen gesichert aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn der Triesdorfer Straße zu führen.

Aufgrund der aufgeführten Punkte wurde Variante 3 in Abstimmung mit der unteren Straßenverkehrsbehörde und der Polizei nicht weiterverfolgt.

Hingegen scheint Variante 2 *zunächst* allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen gerecht zu werden. Sie weist jedoch für alle Verkehrsteilnehmer absolute Mindestmaße auf:

So beträgt das Regelmaß für Schutzstreifen grundsätzlich 1,50 m; für Gehwege grundsätzlich 2,50 m.

Auch suggeriert der Schutzstreifen dem Kfz-Verkehr, dass das Überholen des Radverkehrs entlang dessen – ohne Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstands – möglich wäre. Deswegen wird der Einsatz von Schutzstreifen in der Fachwelt inzwischen kritisch gesehen. In der noch ausstehenden Fortschreibung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV) soll das Mindestmaß für Schutzstreifen nur noch in absoluten Ausnahmefällen vorgesehen werden.

Aus diesem Grund wird seitens dem Amt für Stadtentwicklung und Klimaschutz, in Abstimmung mit der unteren Straßenverkehrsbehörde und der Polizei, **Variante 1 als Vorzugsvariante** vorgeschlagen. Die Fahrbahn wird auf das verkehrstechnisch notwendige Maß reduziert, so dass dem Fußverkehr mehr Raum gegeben werden kann. Der Radverkehr wird in / aus Richtung Philipp-Zorn-Straße geführt und fließt in/aus Richtung Triesdorfer Straße im Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn mit. Ohne Stellplätze auf bzw. an der Fahrbahn und durch die Führung in Richtung Philipp-Zorn-Straße wird die Sicherheit für den Radverkehr dennoch erhöht. Insgesamt wird damit den schwächsten Verkehrsteilnehmern gegenüber der bisherigen Situation „entgegengekommen“. Dies war letztendlich ein wichtiger Grund, der Variante 1 mit zwei Meter breiten Gehwegen den Vorzug gegenüber Variante 2 zu geben. Damit wird sichergestellt, dass z.B. Eltern mit ihren kleinen Kindern an der Hand vernünftig auf dem Gehweg laufen können. Durch die Auswertung des Verkehrsgeschehens wird dies unterstützt. So fahren auf 15-Minuten-Intervalle gefasst in Spitzenzeiten 5

Schwerverkehr-Fahrzeuge (inkl. Busse) durch die Welslerstraße. Im Gegensatz dazu sind es zu den jeweiligen Spitzenzeiten 11 Radfahrer oder 53 Fußgänger pro 15 Minuten.

Am 07.02.2024 hat zur Umgestaltung der Welslerstraße eine Informationsveranstaltung für Anwohner, Eigentümer und allgemein Interessierte stattgefunden. Im Rahmen dieser wurden die unterschiedlichen Alternativen vorgestellt und das allgemeine Stimmungsbild aufgenommen. Über dieses wird im Rahmen der Sitzung berichtet.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

<input type="checkbox"/>	Keine finanziellen Auswirkungen	
<input type="checkbox"/>	Gesamteinnahmen in Höhe von	
<input checked="" type="checkbox"/>	Gesamtausgaben in Höhe von	- 120.000,00 €
	Saldo	
	Es liegt eine Haushaltsverschlechterung (-) vor:	120.000,00 €
	Die Gesamtausgaben teilen sich auf in:	
	- Sachausgaben	_____
	- Personalausgaben	_____

<input type="checkbox"/>	im <u>Verwaltungshaushalt</u>	Haushaltsstelle:
		Wählen Sie ein Element aus.:
<input type="checkbox"/>	einmalig	<input type="checkbox"/> laufend
<input type="checkbox"/>	Deckungsmittel stehen bei der entsprechenden Haushaltsstelle zur Verfügung	
<input type="checkbox"/>	Deckung erfolgt im Rahmen des zugehörigen Wählen Sie ein Element aus.	
<input type="checkbox"/>	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung	

<input checked="" type="checkbox"/>	im <u>Vermögenshaushalt</u>	Haushaltsstelle:	6604.9501
	:	Wählen Sie ein Element aus.:	
<input type="checkbox"/>	einmalig	<input type="checkbox"/> laufend	
<input type="checkbox"/>	Deckungsmittel stehen bei der entsprechenden Haushaltsstelle i. H. v. zur Verfügung.		
	Davon sind _____ bereits gebunden.		
<input checked="" type="checkbox"/>	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung.		
	Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm 2025	<input checked="" type="checkbox"/> enthalten	
		<input type="checkbox"/> nicht enthalten	
<input type="checkbox"/>	Folgeeinnahmen in Höhe von		
<input type="checkbox"/>	Folgeausgaben in Höhe von	-	_____
	Saldo		_____
	Es liegt Wählen Sie ein Element aus. vor:		_____
	Die Gesamtausgaben teilen sich auf in:		_____
	- Sachausgaben		_____
	- Personalausgaben		_____
	im Verwaltungshaushalt	Haushaltsstelle:	
		Wählen Sie ein Element aus.:	
<input type="checkbox"/>	einmalig	<input type="checkbox"/> laufend	
<input type="checkbox"/>	Deckungsmittel stehen bei der entsprechenden Haushaltsstelle zur Verfügung		

- | |
|--|
| <input type="checkbox"/> Deckung erfolgt im Rahmen des zugehörigen Wählens Sie ein Element aus.
<input type="checkbox"/> Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung. |
|--|

Die Finanzierung bei nicht zur Verfügung stehenden Deckungsmitteln erfolgt durch

Bereitstellung von überplanmäßigen außerplanmäßigen Haushaltsmitteln.

Deren Deckung erfolgt durch

- Minderausgaben bei Haushaltsstelle:
- Mehreinnahmen bei Haushaltsstelle:
- Entnahme aus der Allgemeinen Rücklage
- Ausgleich im Rahmen der Jahresrechnung
- verbindliche Einplanung im Haushaltsjahr
- Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Sonstige Hinweise:

Betrifft den Beschluss der Sitzungsvorlage unter a)

Beschlussvorschlag:

A) Kreuzungsvereinbarung Einmündung Phil.-Zorn-Straße / Welslerstraße

Der Bauausschuss empfiehlt den HFWA, dem Stadtrat zu empfehlen:

Der vorliegenden Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt und der Stadt Ansbach, über die Änderung und den künftigen Unterhalt der bestehenden Einmündung der Bundesstraße 13 mit der Ortsstraße „Welslerstraße“ anlässlich der Beseitigung einer Unfallhäufungsstelle in Ansbach, wird zugestimmt.

Der Bauausschuss und der HFWA empfiehlt dem Stadtrat, die Mittel i.H. von 120.000,- € im Haushalt 2025 verbindlich zur Verfügung zu stellen.

B) Ausbau Welslerstraße

Der Bauausschuss beauftragt die Verwaltung Variante 1 weiterzuverfolgen und auf Grundlage derer die Planung weiter auszuarbeiten. Ziel ist es die Gewährung von Zuwendungen nach dem GVFG zu erhalten.

Anlagen:

Welslerstraße - Regelquerschnitte

Welslerstraße - Variante 1

Welslerstraße - Variante 2