

Anregung / Frage	Stellungnahme
Grundsatzfragen zum Ausbau / Kosten	
1. Straße(n) sollen nicht ausgebaut werden / nicht notwendig. Straßenausbau wird abgelehnt / Einspruch gegen Straßenplanung / Bisherige Situation genügt.	Der Straßenausbau im Kappelberg wird von der Verwaltung insgesamt für unverzichtbar und notwendig erachtet. In einigen Straßenabschnitten reichen die Fahrbahnquerschnitte nicht aus. In vielen Bereichen ist die Straßenentwässerung unzureichend. Diese Straßen sind noch nicht im Sinne des Erschließungsbeitragsrechtes erstmalig hergestellt. Ohne einen frostsicheren und den Richtlinien entsprechenden Fahrbahnoberbau (Schotter und Asphaltsschichten) kommt es immer wieder zu Verformungen und Schäden im Belag. Erneute Staubfreimachungen würden daher nach ein paar Jahren wieder reparaturbedürftig sein. In Straßen, die erstmalig hergestellt wurden, haben die Anwohner für alle Einrichtungen, z.B. Straßenentwässerung, Beleuchtung bezahlt. Im Kappelberg werden vorhandene Einrichtungen genutzt, ohne dass die Anwohner sich an den Kosten beteiligt haben. Dies stellt eine Ungleichbehandlung dar. Mit dem Beschluss des Stadtrates, keine Staubfreimachungen mehr vorzunehmen, sondern nach und nach alle Straßen auszubauen, soll dem entgegengewirkt werden.
2. Zweifel an Sinnhaftigkeit und Größe des Bauvorhabens, Planung auf Kosten der Anlieger.	
3. Ausbau soll so kostengünstig wie möglich erfolgen / Straßensanierungsarbeiten im Bereich Kappelbergsteig und Föhrenweg sollen auf die kostengünstigste Art durchgeführt werden, sowohl hinsichtlich Umfang als auch der Ausführung / Kosten für die Anwohner auf ein Minimum reduzieren.	Die Planung wird auf technisch und planerisch vertretbare Kostensenkungspotentiale hin überarbeitet.
4. Ausbaumaßnahmen sollen so gering wie möglich gehalten werden.	
5. Ökonomische und ökologische Aspekte beim Straßenbau beachten.	
6. Stärkere Berücksichtigung des Bestandes bei der Planung.	Bestehende als erhaltungswürdig eingestufte Bäume auf Privatgrundstücken wurden nachträglich vermessen. An einigen Stellen ist Grunderwerb erforderlich, um angemessene Fahrbahnbreiten oder Kurvenradien herstellen zu können.
7. Planung ist hinsichtlich der Kosten überzogen und überdimensioniert.	Die für die Planung geschätzten Kosten/qm entsprechen sonst üblichen Erfahrungswerten.
8. Zu erwartende Beiträge übersteigen die finanziellen Möglichkeiten besonders bei jungen Familien und Rentnern.	Die Planung wird auf technisch und planerisch vertretbare Kostensenkungspotentiale hin überarbeitet. In der Erschließungsbeitragssatzung gibt es eine Härtefallregelung. Ratenzahlung ist in der Satzung nicht vorgesehen. Wenn dies gewünscht wird, kann dies beantragt werden.

Anregung / Frage	Stellungnahme
9. Kostenanteile für Eigentümer stehen noch nicht fest, es wird befürchtet, dass diese unverhältnismäßig hoch sein werden.	Die auf die einzelnen Grundstücke entfallenden Kostenanteile zu ermitteln, erfordert umfangreiche Recherchen und ist sehr aufwendig. Die Arbeiten können erst beginnen, wenn die Planung beschlossen ist und eine darauf aufbauende genauere Kostenermittlung vorliegt. Wann Kostenanteile mitgeteilt werden können, steht derzeit noch nicht fest.
10. Wie realistisch sind die Baukostenschätzungen? Kostensteigerungen werden befürchtet.	Die derzeit vorliegende erste Kostenschätzung erfolgte auf der Grundlage von Erfahrungswerten des Ingenieurbüros. Sie enthält noch keine Kosten für die Erneuerung der Beleuchtung und für den Grunderwerb sowie Kostenanteile für die Straßenentwässerung. Im Zuge der Ausführungsplanung kann es sich z.B. ergeben, dass Stützmauern, Einfriedungen, Anpassungen von Zufahrten usw. erforderlich sind, die derzeit noch nicht berücksichtigt sind.
Lebensqualität	
1. Befürchtung, dass Geschwindigkeiten und damit Gefährdungen und Unfallrisiko für Anwohner - insbesondere Kinder - zunehmen.	Das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus dem Wohngebiet liegt unter den für Wohnstraßen zulässigen Werten nach den Richtlinien. Der Ausbau sieht verkehrsberuhigende Elemente vor. Innerhalb der örtlichen Gegebenheiten wechseln sich breitere Stellen für den Begegnungsverkehr mit Engstellen ab. Der Kappelberg soll aufgrund der Länge der Strecke und der Geschwindigkeitsbegrenzung keine Durchgangsrouten zwischen Katzwanger Straße und Wolkersdorf bzw. Bahnhof Katzwang werden. Jedoch sollte es auch möglich sein, ohne Umwege vom Wohngebiet an den Bahnhof Katzwang und auf die B2 in Richtung Nürnberg zu kommen. Eine ordnungsgemäße Erschließung erhöht i.d.R. den Wert einer Immobilie.
2. Keine Verkehrsbeschleunigung (Kinder sollen sicher auf der Straße gehen und dort auch spielen können).	
3. Befürchtung, dass Durchgangsverkehr zunimmt.	
4. Keine Durchgangsstraße.	
5. Wertverlust der Immobilie befürchtet und Verschlechterung der Lebensqualität.	
Grundsatzfragen zum Ausbau einzelner Straßenzüge	
1. Planstraße C ist nicht notwendig, da sie keinen Nutzen für die Anwohner des Mariensteigs und des Kappebergsteiges hat.	Planstraße C basiert auf den Vorgaben des rechtskräftigen Bebauungsplanes L-6-62, 1. Änderung; sie wird benötigt, um den Buslinienverkehr als Ringlinie zu gestalten, damit der Bus nicht mehr rückwärts und mit Hilfe von Schulweghelfern wenden muss. Die zweite bereits bestehende, aber noch nicht befestigte Verbindungsstraße wird von der Verwaltung für notwendig erachtet, um eine Querverbindung zu ermöglichen und bei Straßensperrungen u.ä. flexibel reagieren zu können.
2. Mehrfache Verbindungsstraßen zwischen Mariensteig und Kappelbergsteig sind überflüssig.	
3. Achsen 6 und 7 sind überflüssig, neues Baugebiet soll nur von Ellwanger Straße her erschlossen werden.	Die Straßen werden heute zur Erschließung von Grundstücken benötigt. Sie sollen zukünftig auch der Erschließung des im FNP vorgesehenen neuen Baugebietes dienen. Dieses Baugebiet soll ebenfalls mit dem Bus in einer Ringlinienererschließung erreichbar sein.

Anregung / Frage	Stellungnahme
4. Verbindungsstraße 5 sollte wegen der Staubentwicklung unbedingt geteert werden.	Verbindungsstraße 5 ist für einen Vollausbau vorgesehen.
5. Ausbau Ellwanger Straße ist nicht notwendig / wird strikt abgelehnt: Entwässerung funktioniert, Oberbau ist für den S-Bahnbau ertüchtigt worden („eine der besten Straßen in Schwabach“); Querschnittänderung würde Belag und Oberbau zerstören = unnötig.	Die Planung muss die Kurve Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße wegen des notwendigen Grunderwerbs mit berücksichtigen, ebenso den Einmündungsbereich Katzwanger Straße. In der Ellwanger Straße wäre ein Gehweg grundsätzlich sinnvoll.
6. Straßenausbau ist nördlich des Spielplatzes nicht notwendig.	Siehe Punkt 1 und 2. bei Grundsatzfragen zum Ausbau / Kosten. Über die Dringlichkeit des Ausbaus in einzelnen Abschnitten und eventuelle Möglichkeiten, den Ausbau in der Prioritätenreihung zurückzustellen, kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden.
7. Mariensteig ist in einem guten Zustand, muss nicht ausgebaut werden.	
8. Staubfreimachung Kappelberg genügt.	Beschluss Stadtrat 2003: Straßen sollen zukünftig nur noch erschließungsbeitragspflichtig voll ausgebaut werden.
9. Staubfreimachung Föhrenweg genügt.	
10. Staubfreimachung im Mariensteig genügt.	
11. Staubfreimachung im Mariensteig ab Haus Nr. 32 genügt.	
12. Hans-Traut-Straße wurde von den Anliegern hergestellt, die Stadt hatte jahrelang kein Interesse am Straßenausbau; keine Notwendigkeit für Straßenausbau.	Die Hans-Traut-Straße ist noch nicht im Sinne des Erschließungsbeitragsrechts ausgebaut.
13. Ellbogental mit ausbauen und in Abrechnung einbeziehen.	Das Ellbogental soll zu einem späteren Zeitpunkt ausgebaut werden.
Straßenbreiten	
1. Fragen zu Straßenbreiten, Gehweg, Parken, Verkehrsregelung (Einbahnstraßen).	Die Planung ermöglicht Zweirichtungsverkehr. Die Ausweisung von Einbahnstraßen ist möglich. In dem Fall steht mehr Platz für die Ausweisung von markierten Parkplätzen zur Verfügung. (Siehe auch Dokumentation zum Themenkomplex verkehrsrechtliche Fragen.) Neben dem in den meisten Straßen vorgesehenen Versorgungstreifen und einer Muldenrinne beträgt die Fahrbahnbreite im Kappelbergsteig südlich der geplanten Verbindungsstraße C 5,5 m. Auch im südlichen und mittleren Mariensteig beträgt die Fahrbahnbreite in der Regel 5,5 m. Hier sind Engstellen z.B. bei Parkplätzen zwischen 3,5 und 4,5 m vorgesehen, aber auch kürzere Strecken mit breiterer Fahrbahn, auf denen sich größere Fahrzeuge begegnen können. In der Hans-Traut-Straße ist eine Fahrbahnbreite von 4,0 m vorgesehen. Nach Norden hin nimmt die Fahrbahnbreite - orientiert an den örtlichen Verhältnissen und den geringeren Verkehrsmengen - ab (3,50 - ca. 4,50 m). Die Straßen sind für geringe Verkehrsmengen dimensioniert.
2. Wo wird der Straßenraum verbreitert?	
3. Wenn Straßenausbau unvermeidlich, Fahrbahnbreiten reduzieren, vorhandene Grünflächen erhalten.	
4. Keine Verbreiterung (Grunderwerb) im Mariensteig erwünscht, um Geschwindigkeiten zu dämpfen, Parkplätze zur Fahrbahneinengung.	
5. Verbreiterung Mariensteig und Kappelbergsteig wird abgelehnt; mehr Durchgangsverkehr, höhere Geschwindigkeiten.	
6. Straßenausbau nur für die geringste Verkehrsbelastung dimensionieren (Wohnstraße / Anliegerverkehr).	

Anregung / Frage	Stellungnahme
Erreichbarkeit in Bauzeit	
Wie wird das Gebiet erschlossen, wenn die Strecke Hans-Traut-Straße und Einmündung Mariensteig wegen Straßen- bzw. Kanalbauarbeiten gesperrt ist?	Es werden verschiedene Möglichkeiten geprüft. Eine endgültige Lösung steht derzeit noch nicht fest.
Grundsatzfragen zum weiteren Vorgehen	
1. Bürgerversammlung nach Ausbaubereich Nord und Süd getrennt, da unterschiedliche Interessen und Sachlage.	Gemeinsame Bürgerversammlung am 12.10.2011, um alle Interessen mit allen Betroffenen zu diskutieren.
2. Bürgerversammlung gewünscht.	
3. Beratung, wie Vorhaben abgewendet werden kann, wird gewünscht.	Eine Beratung kann die Stadt nicht leisten; hierzu kann bei Bedarf ein Rechtsanwalt konsultiert werden.
4. Individuelle Anschreiben zur Information wären angemessen.	Die Information über Tagespresse, Stadtblick und Internet wird für ausreichend und angemessen erachtet.
5. Fragebogenaktion: Namentliche Erfassung der Bürgerwünsche zum Straßenausbau (damit statistisch repräsentative Mehrheiten festgestellt und Mehrfachbeteiligungen ausgeschlossen werden können); nur ja / nein Antworten, Extraseite für Kommentare; frankierten Rückumschlag beilegen; Auswertung nach Teilbereichen des Kappelbergs.	Die vorgeschlagene Vorgehensweise, durch Kontrollen Mehrfachbeteiligungen zu vermeiden, würde zahlenmäßig ein genaues Bild geben. Die Durchführung und Auswertung wäre jedoch sehr aufwändig. Aus den eingegangenen Fragen und Anregungen ist der Bürgerwille dennoch relativ deutlich geworden.
6. Notwendigkeit für den Straßenausbau in den einzelnen Teilbereichen begründen, Ausbau nach Dringlichkeit staffeln.	Zunächst war eine Gesamtplanung für das gesamte Gebiet erforderlich. Die Realisierung soll in Teilabschnitten erfolgen. Welche Teilabschnitte wann realisiert werden, hängt von verschiedenen Faktoren ab (verkehrliche Erfordernisse, Straßenzustand, Kanalbau, Erschließungsbeitragsrecht z. B. Abrechnung einer „Anlage“). Sobald hierzu Näheres feststeht, wird dies bekannt gegeben.
Gestaltung allgemein / vermischt	
Mehr Parkplätze, keine Gestaltungselemente, keine Bäume, Asphalt von Zaun zu Zaun.	Bei der Überarbeitung der Planung wird geprüft, wo mehr Parkplätze hergestellt werden können. Es wird auch geprüft, wo Kosten eingespart werden können, ohne die verkehrliche Funktion zu beeinträchtigen. Eine Planung ohne verkehrsberuhigende Gestaltungselemente wird von der Verwaltung nicht für sinnvoll erachtet.
Gehwege	
1. Kein Hochbord im Kappelbergsteig.	Die Meinungen bezüglich eines Gehwegs gehen auseinander. Die Mehrheit der Rückmeldungen hält Gehwege nicht für notwendig. In einigen Rückmeldungen wird mit Blick auf die Sicherheit für Fußgänger, insbesondere Kinder, ein mit einem Hochbord abgegrenzter Gehweg befürwortet (südlicher Kappelbergsteig, gesamter Kappelbergsteig).
2. Gehweg im Kappelbergsteig ist überflüssig / würde die Fahrbahnbreite verringern und die Ein- und Ausfahrt zu den Grundstücken erschweren.	
3. Gehweg im Mariensteig weglassen / nicht notwendig.	

Anregung / Frage	Stellungnahme	
4. Gehweg im nördlichen Bereich Kappelbergsteig ist überflüssig, statt dessen mehr Parkplätze schaffen / Gehen und Parken sind nicht gleichzeitig möglich, auf Seitenstreifen wird auch außerhalb der Parkplätze geparkt werden.	<p>Grundsätzlich sind niveaugleich ausgebaute Versorgungsstreifen vorgesehen. Diese können bei Bedarf überfahren werden. Im Mariensteig, im Föhrenweg und im nördlichen Kappelbergsteig wird der Versorgungsstreifen durch Parkplätze unterbrochen.</p> <p>Im südlichen Bereich sind – wo es die Breite des Straßenraumes erlaubt - durch Hochborde abgegrenzte Gehwege vorgesehen, weil hier ein - wenn auch insgesamt geringes, aber dennoch - höheres Verkehrsaufkommen besteht, als in den übrigen Bereichen.</p> <p>Durch eine asphaltierte Ausführung der Versorgungsstreifen können Kosten gespart werden. Bei einem gepflastert ausgeführten Versorgungsstreifen ist jedoch der Seitenraum als eher nicht zur Fahrbahn gehörig, als nur ausnahmsweise benutzbar und als optische Straßenraumeinengung deutlich zu erkennen.</p> <p>In den Richtlinien stellen Gehwege mit einer Breite von 1,5 m ein Mindestmaß dar. Optimal wären Gehwege mit 1,8 bis 2,0 m. In Schwabach wird in Wohngebieten - auch um die Beiträge niedrig zu halten - häufig das Mindestmaß angewendet.</p>	
5. Im Föhrenweg kein Gehsteig notwendig, da geringes Verkehrsaufkommen.		
6. Im Marienstiege kein Gehweg mit Hochbord.		
7. Hochbord im Bereich zwischen Hans-Traut-Straße und Katzwanger Straße aus Sicherheitsgründen und wegen dem hohen Verkehrsaufkommen; Gefährdung von Kindern.		
8. Gehwege asphaltieren statt pflastern.		
9. Gehweg in Ellwanger Straße wird nicht für notwendig gehalten.		
10. Gehweg mit 1,5 m zu schmal, reicht nicht für 2 Personen nebeneinander.		
11. Gefährdungen für Fußgänger durch zugeparkte Gehwege.		
12. Durchgehender Gehweg mit Hochbord wird gewünscht (Sicherheit für Kinder / Fußgänger, Muldenrinne bietet nicht genug Schutz).		
Bauliche Verkehrsberuhigung		
1. Im Kappelbergsteig zwischen Hans-Traut-Straße und Planstraße C mehr verkehrsberuhigende Elemente.		Die Planung orientiert sich am B-Plan-Entwurf. Um die Einhaltung von Tempo 30 zu gewährleisten, wären mehr verkehrsberuhigende Elemente denkbar. Dies steht jedoch in Widerspruch zu Anregungen, in denen für einen einfacheren Ausbau plädiert wird.
2. Im Mariensteig Verkehrsberuhigung durch Platzierung von Parkplätzen und Bepflanzung.		Der Wunsch nach mehr Bepflanzung und verkehrsberuhigenden Elementen steht im Widerspruch zu anderen Anregungen, die für einen einfacheren Ausbau plädieren.
3. Zur Verlangsamung des Verkehrs in den geradlinigen Straßen Kappelbergsteig und Mariensteig müssen mehr bauliche Elemente mit Fahrbahnversätzen usw. vorgesehen werden; v. a. öffentliche Parkplätze sollten in größerer Zahl vorgesehen werden.		
4. Im südlichen Kappelberg sollen zur Verkehrsberuhigung Kissen angebracht werden.	An einigen Stellen in Schwabach (z.B. Wolkersdorf Am Wasserschloss) wurden gepflasterte „Berliner Kissen“ gebaut. Die negativen Erfahrungen hinsichtlich deren Haltbarkeit und Probleme im Winterdienst sowie mit Rettungsfahrzeugen haben dazu geführt, dass keine Kissen mehr in Schwabach gebaut werden.	
5. Zufahrt von Katzwanger Straße: Bodenwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung.		

Anregung / Frage	Stellungnahme
Parken	
1. Geplante Parkplätze reichen nicht aus, mehr Parkplätze vorsehen, Planung führt zu weniger Parkmöglichkeiten als im Bestand (generell und insbesondere E19, K25, K42, M50, M52, K57). Unzumutbare Reduzierung der Parkplätze durch Planung.	Bei der Überarbeitung der Planung wird geprüft, wo mehr Parkplätze eingerichtet werden können. Ob dazu der rechtskräftige Bebauungsplan angepasst werden muss, wird noch geprüft. Aufgrund der Grundstückszufahrten sind die Möglichkeiten dazu jedoch begrenzt. Insgesamt können 30 bis 40 zusätzliche Stellplätze vorgesehen werden.
2. Planung führt zu weniger Parkmöglichkeiten als im Bestand.	
3. Anzahl der öffentlichen Parkplätze in der Hans-Traut-Straße reicht nicht aus	Im Bereich der Hans-Traut-Straße sind die Möglichkeiten, zusätzliche Stellplätze zu schaffen, eingeschränkt. Dies wäre nur im Einbahnverkehr möglich.
4. Gepflasterte Parkbuchten sind überflüssig, Markierungen reichen aus.	Wo dies möglich ist, werden bei öffentlichen Parkplätzen Rasengittersteine verwendet, um die Versiegelung niedriger zu halten und so Versickerung von Regenwasser zu erhöhen. Ein Verzicht auf Rasengittersteine bzw. eine sonstige Pflasterung würde zu Kosteneinsparungen führen.
5. Parkplätze asphaltieren statt pflastern.	
6. Im Mariensteig keine Parkbuchten anlegen, alle 30 m im Wechsel Parkverbot genügt.	Wenn auf markierte oder gepflasterte Parkplätze verzichtet wird, bleibt es den Verkehrsteilnehmern selbst überlassen zu entscheiden, wo geparkt werden kann und wo nicht. Dies führt erfahrungsgemäß zu Problemen bei Grundstückszufahrten. Ob dies grundsätzlich möglich und auch aus verkehrsrechtlicher Sicht sinnvoll ist, wird noch geklärt.
7. In Ellwanger Straße keine Pflasterung von Parkflächen, Pflanzkübel, für die „Patenschaft“ (gießen) übernommen wird, genügen.	Das Baubetriebsamt kann den Unterhalt für Pflanzkübel in Wohngebieten nicht leisten. Eine Patenschaft wäre auch planerischer Sicht grundsätzlich denkbar.
Baumpflanzungen / Grünflächen	
1. Im gesamten Kappelbergsteig grundsätzlich auf Baumpflanzungen im Straßenraum verzichten, da das Gebiet grün genug ist.	Bäume im Straßenraum tragen mit dazu bei, diesen zu gliedern und zu gestalten. Bäume verengen den Straßenraum optisch und tragen so auch zur Geschwindigkeitsreduzierung bei. Das Gebiet Kappelberg ist stark durchgrünt. Deshalb sind derzeit Baumpflanzungen aus stadtklimatischen Gründen nicht zwingend notwendig. In der Nähe großer Bäume auf privaten Grundstücken kann aus planerischer Sicht auf eine zusätzliche Baumpflanzung im Straßenraum verzichtet werden.
2. In unmittelbarer Nähe zu großen Bäumen auf Privatgrundstücken Straßenbäume weglassen.	
3. Grünflächen sind überflüssig.	Mit Grünflächen wird der Straßenraum gegliedert und gestaltet. Sie leiten Engstellen ein und umschließen Parkplätze im Straßenraum. Wird auf Grünflächen verzichtet, wirken Parkplätze nicht straßenraumverengend und verkehrsberuhigend, wenn sie leer sind. Sie können überfahren werden. Daher rät die Verwaltung von einem kompletten Verzicht auf Grünflächen ab.

Anregung / Frage	Stellungnahme
Bushaltestellen	
1. Schulbus soll das Gebiet weiterhin bedienen, derzeitiges Rückwärtswenden mit Schulweghelfern ist problematisch.	Nach der Planung ist ein Rundkurs für den Schulbus vorgesehen, so dass dieser nicht mehr rückwärts wenden muss.
2. Warteflächen an Bushaltestelle, damit die Kinder nicht in der Fahrbahn warten müssen.	Im Bereich der Planstraße C (Flur-Nrn. 432 und 432/15) ist eine von der Straße abgesetzte Wartefläche möglich. Ob dies in der Nähe der Hans-Trautstraße machbar ist, wird noch geprüft.
3. Bushaltestelle bei Flur-Nr. 433/1 oder 433/4, ausgebauter Wartebereich nicht notwendig.	
4. Wenn möglich an den Bushaltestellen Wartehäuschen vorsehen.	Wegen des vergleichsweise geringen Fahrgastaufkommens wird zunächst von einem Wartehäuschen abgesehen.
5. Bushaltestelle Ellwanger Straße soll ausgebaut und verkehrssicher / spritzwasserfrei ausgebaut werden.	Die angeregten Verbesserungen wären grundsätzlich sinnvoll. Die Bushaltestelle an der Katzwanger Straße ist jedoch nicht Teil des aktuellen Straßenausbauprojektes im Kappelberg. Kurzfristig ist an der Haltestelle Ellwanger Straße nach Auskunft des Baubetriebsamtes keine Abhilfe zu schaffen. Die bestehenden Probleme bei der Straßenentwässerung können nur im Zuge eines Vollausbaus der Katzwanger Straße gelöst werden.
Materialwahl	
Muldenrinnen nicht aus Granit herstellen.	Granit ist erfahrungsgemäß wesentlich haltbarer. Eine Betonmuldenrinne in der Spitzwegstraße, die 2004 abgenommen wurde, weist jetzt schon erhebliche Schäden auf. Daher rät die Verwaltung von Muldenrinnen aus Beton ab.
Beleuchtung	
Falls Straßenbeleuchtung erneuert wird, soll orangefarbenes Licht gewählt werden.	Nach Auskunft der Stadtwerke kommen in Schwabach bei der Erneuerung der Straßenbeleuchtung mit Ausnahme der Altstadt nur noch Natriumdampf-Lampen, die orangefarbenes Licht abstrahlen, zum Einsatz.
Kanal / Entwässerung	
1. Kanalbau im Bereich der Flur-Nrn. 437 und 438 soll so schnell wie möglich erfolgen, damit die Grundstücke bebaut / veräußert werden können (Bebauung verzögert sich seit 6 Jahren, großer Unmut); Bereitschaft zur Grundabtretung wird an Kanalbau / Erschließung der Grundstücke gekoppelt; Rückmeldung über weiteres Vorgehen erbeten.	Die Möglichkeiten, vorzeitig die betroffenen Grundstücke möglichst zeitnah an das Kanalnetz anzuschließen, werden derzeit geprüft.

Anregung / Frage	Stellungnahme
2. Wird das im FNP geplante neue Baugebiet bei der Kanalplanung berücksichtigt? Wenn ja, wie?	Bei der Dimensionierung der neuen Kanäle wurde das im FNP geplante neue Baugebiet berücksichtigt. Die Entwässerung soll nach dem derzeitigen Stand in Richtung Kappelbergsteig und Mariensteig erfolgen.
3. 3-zeilige Entwässerungsrinne ist nicht notwendig / überdimensioniert.	Ein Zweizeiler (Homburger Kante) statt einer 3-zeiligen Muldenrinne und schmalerer Sinkkasten wäre grundsätzlich möglich. Die Kostenersparnis wäre jedoch vergleichsweise gering. Die optische Trennwirkung einer schmälere Rinne ist geringer als bei einer breiteren Rinne, so dass die Fahrbahn insgesamt breiter und weniger geschwindigkeitsdämpfend wirkt. Daher rät die Verwaltung von der schmälere Rinne ab.
Bauleitpläne	
1. Bebauungsplan im Bereich der Flur-Nrn. 437 und 438 soll so schnell wie möglich zur Rechtskraft gebracht werden.	Die beschlossene Straßenplanung soll in den sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan L-8-66-2. Änderung übernommen werden. Da noch einige wesentliche Änderungen gegenüber dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf zu erwarten sind, wird sich das Aufstellungsverfahren noch hinziehen.
2. Wann soll das im FNP geplante Baugebiet erschlossen werden?	Das ist derzeit noch nicht bekannt.
3. Wie soll das im FNP geplante Baugebiet erschlossen werden?	Das im FNP geplante neue Baugebiet soll über die Verlängerung Eilwanger Straße und Querstraßen zum Kappelbergsteig erschlossen werden.
4. Bedenken gegen Verkehrsplanung basierend auf 45 Jahre altem B-Plan und daraus abgeleiteten Grunderwerb - nicht mehr zeitgemäß.	Die Straßenplanung hat sich zunächst an dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan orientiert. Wo dies aus planerischen Gründen sinnvoll oder erforderlich ist und dies vom Gremium beschlossen wird, sind Abweichungen von dem Bebauungsplan möglich.
5. Neue Baugebiete sollen erst ausgewiesen werden, wenn deren Erschließung / Zufahrt gesichert ist	Die Erschließung neuer Baugebiete wird grundsätzlich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geprüft.
Lärmschutz	
Lärmschutz für Anwesen Nürnberg Kappelberg 2a usw. wenn dritte Zufahrt zur Katzwanger Straße realisiert wird.	Falls eine dritte Zufahrt zur Katzwanger Straße in Verlängerung des Mariensteiges beschlossen wird, wird geprüft, ob dazu Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. In Anbetracht der zu erwartenden Verkehrsmengen ist nicht davon auszugehen, dass die Lärmgrenzwerte überschritten und Lärmschutzeinrichtungen notwendig werden.
Sonstiges	
Gasleitung soll verlegt werden.	Nach der Ermittlung der Investitionskosten haben die Stadtwerke das Projekt nicht weiterverfolgt, da sich der Aufbau einer Gasversorgung im Kappelberg als sehr unwirtschaftlich erweisen würde. Die Anschlusskosten wären unverhältnismäßig hoch.

Anregung / Frage	Stellungnahme
1. Gefahr, dass neu hergestellte Straßen durch weitere Bautätigkeit / Baustellenverkehr schnell wieder kaputt gehen.	Ordnungsgemäß hergestellte Straßen sind für diese Belastungen in der Regel ausgelegt.
2. Hintergründe Kahlschlag Wald erläutern.	Wald darf jederzeit vom Waldbesitzer gefällt werden, die Stadt hat die Waldarbeiten nicht veranlasst oder begrüßt.
3. Abholzung des Waldes wird beklagt.	
4. Vorgeschichte Einbahnstraßenregelung erläutern.	Die Vorgeschichte der Verkehrsregelung ist aus den Unterlagen zum Verkehrsausschuss, die im Internet bei http://www.schwabach.de/bauen/plan/110191.html abrufbar sind, ersichtlich.
5. Bolzplatz statt Spielplatz war gewünscht.	Von vielen Familien mit kleinen Kindern wird der Spielplatz begrüßt. Der Spielplatz ist im Bebauungsplan festgesetzt.

Anregung / Frage	Anzahl	Stellungnahme
Flur-Nr. 430/13 gehört der Stadt; hier sollte ein durchgehender Weg zum Kappelbergsteig angelegt werden; auf den Flur-Nrn. 430/12 und 429/17 wären ebenfalls Grundabtretungen erforderlich; auf Flur Nr. 430/12 (Kappelbergsteig 46) steht ein Nebengebäude an der Stelle, an der der Weg weitergehen würde.		Die Stadt sieht von einer weiteren Verbindungsstraße an dieser Stelle ab. Es stehen bereits Gebäude in der geplanten Trasse. Der Grund soll den angrenzenden Grundstückseigentümern zum Kauf angeboten werden.

Weitere Aussagen zum Thema Grunderwerb beim Themenkomplex Prüfaufträge

Anregung / Frage	Stellungnahme
1. Ratenzahlung für die Erschließungsbeiträge erwünscht.	Dieser Wunsch wird den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.
2. Erschließungsbeiträge für Planstraße C sollen von den Eigentümern von Flur-Nr. 433/2 getragen werden, da diese Querverbindung für die Anwohner des Mariensteigs und Kappelbergsteigs keinen Nutzen hat.	Grundsätzlich sieht die Erschließungsbeitragssatzung vor, dass alle an einer Straße liegenden Grundstücke in die Abrechnung mit einbezogen werden. Die Verbindungsstraße ist im rechtskräftigen Bebauungsplan enthalten. Sie wird auch für die Busbedienung benötigt.
3. Kosten für die dritte Zufahrt zur Katzwanger Straße in der Verlängerung des Mariensteigs sollen nicht alleine von den Eigentümern der Anwesen im Mariensteig getragen werden müssen.	Diese Frage zum Erschließungsbeitragsrecht kann derzeit noch nicht abschließend geklärt werden. Grundsätzlich wäre eine Verlängerung des Mariensteiges mit Anbindung an die Katzwanger Straße ein Bestandteil der Erschließungsanlage „Mariensteig“. Beitragspflichtig wären somit alle vom Mariensteig erschlossenen Grundstücke.
4. Wie würde eine neue Zufahrt zur Katzwanger Straße in Verlängerung des Mariensteigs abgerechnet werden? (Umlegung auf alle Anwesen im Gebiet, Finanzierung durch Stadt (alle Einwohner Stadt), nur Anwesen Mariensteig).	
5. Wann müssen die Erschließungsbeiträge bezahlt werden? Abschnitt oder Gesamtmaßnahme.	Die Erschließungsbeiträge müssen einen Monat nach Zugang der Bescheide über die Vorausleistung bezahlt werden; dies ist i.d.R. mit Baubeginn der Fall. Wann mit den Baumaßnahmen begonnen wird, ist derzeit noch nicht bekannt. Nach der endgültigen Herstellung der Anlage erfolgt dann eine endgültige Abrechnung der Beiträge. Die Abrechnungen werden entsprechend der einzelnen Erschließungsanlagen erfolgen. Eine Abschnittsbildung ist nicht vorgesehen. Bauabschnitte sind für die Abrechnung unerheblich.
6. Warum sind jetzt noch keine Angaben zu den Kosten möglich? Planbarkeit ? / Wann werden diese Zahlen bekannt gegeben?	Die Verwaltung versteht den Wunsch der Bürger, möglichst früh die Kosten oder zumindest Kostenanteile zu kennen, um finanziell planen zu können. Derzeit liegt nur eine grobe Kostenschätzung auf der Basis von Erfahrungswerten des Ingenieurbüros aus früheren Ausschreibungen vor. Eine genauere Kostenermittlung wird erst im Rahmen der Ausführungsplanung durchgeführt. Abgerechnet wird auf der Grundlage dieser Massenermittlung nach den Kostensätzen der Erschließungsbeitragssatzung, die zum Zeitpunkt des Baus gilt. Wenn man jetzt Kosten oder Anteile bekannt geben würde, würden sich diese bis zur Abrechnung noch mehrfach ändern. Dieser Arbeitsaufwand ist nicht zu leisten.
7. In der Ellwanger Straße sind schon Erschließungsbeiträge bzw. abgerechnet worden (1996).	Kopien vorliegender Bescheide über Erschließungsbeiträge können der Verwaltung vorgelegt werden. Das Bauverwaltungsamt wird diese dann prüfen.
8. Greift die Erschließungs- oder die Straßenausbausatzung? Es seien schon Beiträge entrichtet worden.	Nach derzeitigem Stand gilt die Erschließungsbeitragssatzung. Siehe auch Punkt 7.
9. 1996 haben die Eigentümer Kostenanteile an Straßenerschließung und Kanal bezahlt.	Dies wird vom Bauverwaltungsamt geprüft.

Anregung / Frage	Stellungnahme
10. Werden die Erschließungsbeiträge für alle Straßen zusammen auf alle Anwesen umgelegt oder erfolgt hier eine Trennung nach Ausbauabschnitten / Abrechnungsabschnitten?	Grundsätzlich werden nach dem Erschließungsbeitragsrecht so genannte einzelne Erschließungsanlagen abgerechnet. Wie die Anlagen im Kappelberg im Einzelnen abgrenzt werden, kann erst nach Abschluss der Planungen festgelegt werden. Bauabschnitte sind dabei unmaßgeblich.
11. Nur Kosten für den Föhrenweg auf die Eigentümer im Föhrenweg umlegen; Mariensteig analog.	
12. Nicht die Kosten für alle Straßen auf alle Anwesen im Gebiet umlegen, sondern straßenweise bzw. nach mehreren Abrechnungsgebieten abrechnen.	
13. Wenn eine GVFG-Förderung möglich wäre, wie würden dann die Kosten auf die Anlieger umgelegt?	Eine GVFG- oder FAG-Förderung einer weiteren Zufahrt von der Katzwanger Straße ist nach Auskunft des Staatlichen Bauamtes und der Regierung von Mittelfranken nicht möglich. Die Maßnahme erfüllt weder den Fördertatbestand einer verkehrswichtigen Straße im Sinne des BayGVFG noch stellt die Maßnahme eine besondere Härte für die Stadt Schwabach dar. Im Allgemeinen werden von den Gesamtkosten die Beiträge Dritter (Erschließungs- oder Straßenausbaubeiträge) sowie die nicht fördefähigen Kosten abgezogen. Daraus ergeben sich die förderfähigen Kosten, die mit einem bestimmten Anteil bezuschusst werden.
14. Eigentümer ist nicht in der Lage, Beiträge zu bezahlen, Monatseinkommen enthält keinen pfändbaren Teil.	Die Satzung sieht eine Härtefallregelung vor. Die Einzelheiten können in einem persönlichen Gespräch mit dem Bauverwaltungsamt geklärt werden.
15. Flur-Nr. 426 / Mariensteig 30: nur das obere Drittel des Grundstücks soll in Abrechnung einbezogen werden, da der andere Teil nicht nutzbar ist, da zu steil.	Dies wird vom Bauverwaltungsamt zu gegebener Zeit geprüft.

Über verkehrsrechtliche Anordnungen entscheidet die Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Polizei.
Der Verkehrsausschuss kann hierzu beratend gehört werden.

Anregung / Frage	Stellungnahme
Einbahnstraßen / Zweirichtungsverkehr	
1. Zufahrt in den Kappelbergsteig ist im Winter v.a. bei Glätte schwierig; daher soll die Zufahrt über die Ellwanger Straße erhalten bleiben.	Die Mehrheit der Anregungen befürwortet eine Aufhebung der Einbahnstraßenregelung. Dies ist jedoch erst nach dem Ausbau des südlichen Kappelbergsteiges möglich, wenn die Fahrbahn breit genug ist, um einen Begegnungsverkehr Pkw / Lkw zu ermöglichen. Kappelbergsteig und Ellwanger Straße sollen so ausgebaut werden, dass ein Zweirichtungsverkehr grundsätzlich möglich ist. Eine Ausweisung als Einbahnstraße ist ebenfalls möglich. Dies würde es ermöglichen, mehr öffentliche Stellplätze vorzusehen. Die Entscheidung, welche Verkehrsregelung nach dem Ausbau zum Tragen kommt, wird zu einem späteren Zeitpunkt getroffen. Ob die Richtung der Einbahnstraße getauscht, die Ellwanger Straße wieder in beiden Richtungen geöffnet werden kann und / oder im Winter eine Sonderregelung eingeführt werden kann, wird noch geprüft.
2. Wenn eine Einbahnregelung unvermeidlich sein sollte, sollte die Richtung getauscht werden. <ul style="list-style-type: none"> – Vorhandene Abbiegespur Ellwanger Straße. – Befahrbarkeit Zufahrt Kappelbergsteig bei Glätte eingeschränkt, Rausfahren geht bei Glätte noch eher. – Am Kappelbergsteig sind nur zwei Fahrrichtungen zu beachten und nicht noch wie bei der Ellwanger Straße eine Einmündung gegenüber. 	
3. Einbahnstraßenregelung ist OK.	
4. Einbahnstraßenregelung soll wieder aufgehoben werden. <ul style="list-style-type: none"> – Bei Glätte ist die Zufahrt zum Kappelbergsteig nicht benutzbar, viele Anwohner benutzen trotz dem Verbot der Einfahrt die Ellwanger Straße. – Umweg für die Anwohner der Ellwanger Straße. – Nachteile: bei Heizöllieferungen (bei Lieferung von Sammelbestellungen) sonstigen Be- und Entladevorgängen von Lkw, Notfallfahrzeugen im Einsatz ist die Straße länger blockiert. – Von Katzwang kommende Fahrzeuge müssen in der Einmündung zum Kappelbergsteig die äußerste Linke Seite der Fahrbahn mitbenutzen; dadurch geraten Fußgänger und Radfahrer, insbesondere Kinder in lebensgefährliche Situationen. – Fehlender Hinweis am Kappelbergsteig, dass die Ellwanger Straße nur über den Kappelbergsteig erreichbar ist (Ortunkundige befahren deswegen häufig die Einbahnstraße in der Gegenrichtung). – Landwirtschaftliche Fahrzeuge, Lkw und Fahrzeuge mit Anhänger müssen ebenfalls die Ellwanger Straße entgegen der Einbahnrichtung benutzen, weil eine Einfahrt in den Kappelbergsteig bei dem bestehenden Kurvenradius nicht möglich ist – Durch die Einbahnstraßenlösung wird schneller gefahren, da es keinen Gegenverkehr gibt. 	

Anregung / Frage	Stellungnahme
5. Einbahnstraßenregelung soll in der Ellwanger Straße aufgehoben werden und bis zur Hans-Traut-Straße soll eine Sackgasse ausgewiesen werden.	
6. Einbahnstraßenregelung wird toleriert, <u>wenn</u> Tempo 20 beibehalten wird, diese häufig überwacht wird und unverständliche Halteverbotsschilder auf der Ostseite der Ellwanger Straße abgebaut / durch normales Parkverbot ersetzt werden <u>und</u> solange das im FNP geplante Wohngebiet nicht realisiert wird (Nachteil: länger dauernde Lieferungen / Noteinsätze blockieren Straße länger).	
7. Zufahrt Ellbogental und Kappelbergsteig als Einbahnstraße.	
8. Im Zweirichtungsverkehr wären die Einfahrten zu Kappelbergsteig 1 und 3 nicht benutzbar, weil viele trotz der Geschwindigkeitsbeschränkungen viel zu schnell fahren.	
9. Sind geplante neue Zufahrtsstraßen als Einbahnstraßen gedacht?	Auch die diskutierte dritte Zufahrt in Verlängerung des Mariensteigs würde für einen Zweirichtungsverkehr ausgelegt werden.
10. Vorschlag: in Ellwanger Straße Hinweis anbringen „Durchfahrt bei Schnee und Glätte erlaubt“.	Dies ist in der StVO nicht vorgesehen und verkehrsrechtlich nicht möglich.
Geschwindigkeiten	
1. Einheitlich Tempo 30 im gesamten Kappelberg, Tempo 20 Zone / Strecke abschaffen.	Bis zum Ausbau der Straßen im südlichen Kappelbergsteig soll die bestehende Regelung im südlichen Kappelbergsteig Einbahnstraßen mit Tempo 20 beibehalten werden.
2. Geschwindigkeitsbegrenzung beim Ellbogental vereinheitlichen - Nürnberger Gebiet / aufwärts / abwärts.	Die Möglichkeiten, die Geschwindigkeiten im Ellbogental zu vereinheitlichen, werden geprüft.
3. Geschwindigkeit sollte auch auf Schwabacher Seite wie auf der Nürnberger Seite auf 10 km/h gesenkt werden (vermutlich Ellbogental gemeint).	
Verkehrsüberwachung	
1. Mehr Geschwindigkeitskontrollen - auch im nördlichen Bereich und im südlichen Kappelbergsteig.	Die KVÜ wird angewiesen, im gesamten Kappelberg Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.
2. Überwachung von Falschparkern wird angeregt.	Derzeit kann im Kappelberg nur da eine Parkraumüberwachung durchgeführt werden, wo Parkverbote bestehen.
Beschilderung allgemein	
Beim Ausbau soll auf zu viele und unverständliche Schilder verzichtet werden.	Die Beschilderung wird auf das notwendige Maß begrenzt.

Anregung / Frage	Stellungnahme
Verkehrsberuhigte Bereiche	
1. Verkehrsberuhigten Bereich beim Spielplatz ausweisen.	Die Möglichkeiten dazu werden geprüft.
2. Verkehrsberuhigten Bereich auf dem kleinen Platz bei Kappelbergsteig 51 ausweisen.	
Anlieger frei	
Zufahrt über Ellbogental nur für „Anlieger frei“ geben, um Durchgangsverkehr z.B. bei Staus auf der A6 entgegen zu wirken / gesamter Kappelberg soll „Anlieger frei“ werden.	Die Möglichkeiten dazu werden geprüft.
Busverkehr	
1. Bus soll wieder zu dem Platz bei Haus Nr. 51 fahren und dort wenden	Die Buslinienführung im Kappelberg wurde verkürzt, weil die Wendefläche immer wieder derart zugeparkt war, dass der Bus nicht wenden konnte. Bei Glätte geriet der Bus auf dem leicht abschüssigen Gelände mehrfach ins Rutschen. Der zur Verfügung stehende Platz reicht für einen Linienbus nicht aus, um dort zu wenden, ohne rückwärts zu fahren. Die Option Schulweghelfer zum Wenden hinzu zu bitten, ist eine provisorische und langfristig nicht tragbare Lösung.
2. Warum wurde Linienführung Schulbus verkürzt?	

Anregung / Frage	Stellungnahme
Dritte Zufahrt Katzwanger Straße / Verlängerung Mariensteig	
1. Dritte Zufahrt zur Katzwanger Straße in der Verlängerung des Mariensteigs ist überflüssig / wird abgelehnt / Zweifel ob notwendig.	<p>Eine Zufahrt zur Katzwanger Straße in Verlängerung des Mariensteigs hätte folgende Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sehr hohe Kosten - Geringer verkehrlicher Nutzen - Starke Eingriffe in das Gelände (hohe Böschungen) - Ungünstig zugeschnittene, von 2 Seiten von Straßen umgebene Baugrundstücke - Schwierigkeiten beim Grunderwerb <p>Daher rät die Verwaltung vom Bau einer weiteren Zufahrt zur Katzwanger Straße in Verlängerung des Mariensteigs ab.</p>
2. BI hat Klage angekündigt für den Fall, dass dritte Zufahrt Katzwanger Straße gebaut wird.	
3. Zufahrtsvariante 1 wäre die beste Lösung.	
4. Eine dritte Zufahrt zur Katzwanger Straße ist sinnvoll.	
5. Sobald das neue Wohngebiet (FNP) realisiert wird, ist eine neue Zufahrt unerlässlich.	Die Erschließung des im FNP dargestellten neuen Baugebietes wird in dem dann einzuleitenden Bebauungsplanverfahren geprüft. Nach dem derzeitigen Stand wird das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen in dem für Wohnstraßen und Sammelstraßen zulässigen Rahmen liegen.
6. Zufahrtsvariante 2 soll realisiert werden, Einmündungswinkel in Kappelbergsteig so ändern, dass Zielverkehr Kappelbergsteig überwiegend hier abbiegt.	Wenn Variante 2 käme, wäre die Änderung des Einmündungswinkels sinnvoll.
7. Wenn dritte Zufahrt zur Katzwanger Straße realisiert wird, sollen die anderen Zufahrten gesperrt werden.	Wenn die Variante mit der Zufahrt in Verlängerung des Mariensteigs realisiert wird, muss die Zufahrt zum Kappelbergsteig gesperrt werden, weil der Abstand der Einmündungen zu gering wäre. Die Ellwanger Straße zu sperren, wäre mit Blick auf erhebliche Umwege nicht sinnvoll.
8. Wäre eine dritte Zufahrt zur Katzwanger Straße in der Verlängerung des Mariensteigs nach GVFG förderfähig?	Eine GVFG- oder FAG- Förderung einer weiteren Zufahrt von der Katzwanger Straße ist nach Auskunft des Staatlichen Bauamtes und der Regierung von Mittelfranken nicht möglich. Die Maßnahme erfüllt weder den Fördertatbestand einer verkehrswichtigen Straße im Sinne des BayGVFG noch stellt die Maßnahme eine besondere Härte für die Stadt Schwabach dar.
Zufahrt Ellbogental	
1. Ausbau der Zufahrt über Ellbogental ist sinnvoll, wird von Anwohnern genutzt zum Bf. Katzwang oder in Richtung B2 Nord / soll im Winter befahrbar / begehbar sein, Dimensionierung für Gegenverkehr	<p>Die Verwaltung hält es – insbesondere für Notfälle und Straßensperrungen aber auch um Umwege in Richtung B2 und Bahnhof Katzwang zu vermeiden – für sinnvoll, den Kappelberg nicht nur von der Katzwanger Straße her zu erschließen. Eine Abflachung und Verbreiterung der Zufahrt zum Ellbogental würde deren Befahrbarkeit im Winter verbessern. Die Gefahr, dass es dadurch zu vermehrtem Durchgangsverkehr kommen wird, wird nicht gesehen, da die Straßen im Kappelberg mit verkehrsberuhigenden Elementen ausgebaut werden sollen und nur mit</p>
2. Ausbau der Zufahrt über Ellbogental ist nicht notwendig / unerwünscht, Gefahr dass Durchgangsverkehr zunimmt (z.B. Abkürzung zur Wolkersdorfer Straße bei Straßensperrung Hochwasser Rednitz, Staus Infolge A6 Ausbau).	

Anregung / Frage	Stellungnahme
3. Ausbau Ellbogental: bei Abflachung und Verbreiterung wird noch rücksichtsloser gefahren, Gefährdung für Fußgänger und Grundstückszufahrten / -Ausfahrten.	Tempo 30 zu befahren sind. Die Zufahrten zu den angrenzenden Grundstücken sind jetzt schon unübersichtlich. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf weniger als 30 km/h wäre deshalb sinnvoll. Sollte diese Zufahrtsvariante beschlossen werden, wird geprüft, ob und wie die Situation an den Grundstückszufahrten sicherer gestaltet werden kann.
4. Zufahrt zur Wolkersdorfer Straße soll ausgebaut werden, Sanierung der Straßendecke.	
5. Ausbau der Zufahrt über Ellbogental für Gegenverkehr dimensionieren.	
6. Zufahrt Ellbogental nur sehr gemäßigt / sparsam ausbauen, da ein umfangreicher Ausbau zu mehr Verkehr führen wird.	
Zufahrt allgemein	
1. Zufahrten zum Baugebiet sollen steigungsfrei sein.	Die einzige steigungsfreie Zufahrt Ellwanger Straße.
2. Geplante neue Zufahrtsvarianten werden zu steil sein für Schulbus im Winter.	Die Zufahrtsvariante mit einer direkten Verbindung zur Hans-Traut-Straße ist nicht realisierbar, da sie zu steil wäre. Die Steigung der Zufahrtsvariante, die nur zum Mariensteig führt, wäre moderat und auch für Schulbusse bei Glätte befahrbar.
3. Einfahrt Kappelbergsteig / Katzwanger Straße soll abgeflacht werden, ggf. Strecken der Gefällestrecke.	Es bestehen Zwangspunkte hinsichtlich der Höhen an der Katzwanger Straße und an den vorhandenen Grundstückseinfahrten. Die Möglichkeiten, die Zufahrten etwas abzuflachen, wurden geprüft. Sie müssen noch mit den betroffenen Grundstückseigentümern angestimmt werden.
4. Bauliche Verbesserungen der Einmündung des Kappelbergsteigs in die Katzwanger Straße.	
5. Bestehende Zufahrten sollen verbreitert / ausgebaut / abgeflacht werden / zu erwartende Verkehrsbelastung hätte den Eigentümern in der Lage bekannt sein müssen.	
6. Kreisverkehr oder Ampel an der Einmündung der Ellwanger Straße in die Katzwanger Straße, da die Ausfahrt bei dem hohen Verkehrsaufkommen in der Katzwanger Straße und der Einmündung vom Aldi sehr schwierig ist.	Dies könnte erst mit dem Ausbau der Katzwanger Straße realisiert werden.
Umlegung Kosten Zufahrt	
Zufahrt soll für Eigentümer kostenneutral gestaltet werden	Die Umlage erfolgt nach der Erschließungsbeitragssatzung.
Grundabtretung Zufahrten	
Eigentümer Flur 453/3 und 455 tritt der Stadt bei Bedarf Flächen an Flur Nr. 455/1 angrenzende Flächen ab, mit denen diese die erforderliche Grundabtretung an der Zufahrt Kappelbergsteig kompensieren / ausgleichen könnte.	

Anregung / Frage	Stellungnahme
Grundabtretungen	
1. Grund kann nicht abgetreten werden, da Aufstellfläche vor der Garage dann weniger als 5,0 m betragen soll (Mariensteig 47).	Die Planung wurde inzwischen geändert.
2. Fahrbahnverengung vor dem Anwesen Mariensteig 47 wird gewünscht.	Durch zusätzliche Parkplätze kann der Straßenraum verengt werden.
3. Längsgefälle der Straße Mariensteig 47 gleicht 3,2 m Höhenunterschied aus; Stufen am Zugang müssen abgebrochen werden, Wie wird Höhenunterschied ausgeglichen?	Die Treppe bleibt erhalten. In der Ausführungsplanung wird die Situation detailliert dargestellt und mit dem Eigentümer abgestimmt.
4. Warum muss östliche Seite des Mariensteigs keinen Grund abtreten?	Die Grundabtretung soll auf der westlichen Straßenseite erfolgen, weil auf der östlichen Seite wegen der Hangsituation ohnehin sehr kleine Vorflächen bestehen. Auf westlicher Seite sind schon viele Abtretungen erfolgt; ein Wechsel hätte aufwendige Versätze in Straßenachse zur Folge.
5. Grunderwerb (schmale Streifen) wirklich notwendig? Aufwand / Nutzen ? Mauer müsste für einen sehr schmalen Streifen versetzt werden (u.a. Kappelbergsteig 51, Mariensteig 29).	In einigen Fällen betrifft der Grunderwerb nur sehr schmale Streifen. Eine Prüfung hat ergeben, dass hier die Einfriedung einige Zentimeter von der Grundstücksgrenze abgerückt steht. Der Grunderwerb soll dazu führen, dass die Einfriedung erhalten bleiben kann und der gesamte Straßenraum im Besitz der Stadt ist.
6. 1958 ist bereits eine Grundabtretung für Mariensteig 29 erfolgt, keine Bereitschaft zu weiterer Grundabtretung.	
7. Eigentümer Mariensteig 39 will Grund nicht abtreten. Straße wäre dann 1 m vor dem Schlafzimmer, Hecke (intakter Lebensraum / Biotop) würde entfallen; Geplante Straße ist zu breit, zu hohe Geschwindigkeiten befürchtet; Parkplätze reduzieren, wenn kein Platz im vorhandenen Straßenraum.	Bei einem Ortstermin am 18.07.2011 wurde festgestellt, dass die Thuja-Hecke nicht geschützt ist. Sie schirmt jedoch die Anwohner gut zur Straße hin ab. Eine Verengung auf der Länge eines einzelnen Grundstücks wäre grundsätzlich machbar. Die verbleibende Straßenraumbreite würde nur 4,1 m betragen. Vom Mariensteig 35 bis 41 (ca. 120 m) auf eine Aufweitung des Straßenraumes und eine Entfernung der Hecken zu verzichten, wäre jedoch aufgrund der Länge nicht möglich. Mit Blick auf die Gleichbehandlung der Anwesen empfiehlt die Verwaltung auf eine einzelne Verengung zu verzichten.
8. Mariensteig 31a Zaun steht auf der Grenze, Zaun muss nicht versetzt werden.	Die Grenze wird eingehalten. Eventuell muss der Zaun für die Dauer der Bauarbeiten abgebaut und danach wieder aufgestellt werden.
9. Flur Nr. 448/9: keine Grundabtretung, wenn Zweirichtungsverkehr die Regel wird (Zweirichtungsverkehr in Ausnahmefällen wird toleriert).	Der Grunderwerb an dieser Stelle ist erforderlich, um einen Fußweg herstellen zu können.
10. Ellbogental 1: Grundabtretung nur nördlich des Gartentürchens, da wo sich das Geländer befindet, nicht vor dem Haus.	Die Planung wurde inzwischen abgeändert. Die Zufahrt ist im oberen Bereich damit deutlich schmaler. Begegnungsverkehr ist dort nicht mehr möglich.

Anregung / Frage	Stellungnahme
11. Kappelbergsteig 59 und 61: keine Grundabtretung; Mauer muss erneuert werden.	Die Planung wurde inzwischen so abgeändert, dass der Grunderwerb minimiert wird. Die Straßenraumbreite beträgt an dieser Engstelle nur 4,50 m. In diesem Abschnitt sind dann keine öffentlichen Stellplätze vorhanden.
12. Mariensteig 49: Bereitschaft zur Grundabtretung, wenn für verkehrsberuhigten Ausbau notwendig.	Mit den eingeplanten zusätzlichen Parkplätzen kommt es zu deutlichen Fahrbahnverswenkungen, die verkehrsberuhigend wirken.
13. Vermeiden, dass beim Ausbau private Grundstücke ohne Einverständnis der Eigentümer beansprucht werden.	Der Straßenausbau erfolgt nur auf Grundstücken, die der Stadt gehören.
14. Föhrenweg 13: Keine Bereitschaft zur Grundabtretung.	Bei diesem Anwesen ist keine Grundabtretung erforderlich.
Grundstückszufahrten	
1. Kappelbergsteig 42: Befürchtung, dass Einfahrt nicht mehr benutzbar ist, wenn Parkplätze und Gehweg gegenüber gebaut werden	Eine 5 m breite Fahrbahn ist für eine 3,0 m breite Grundstücksausfahrt ausreichend. Die Planung sieht in diesem Bereich keine Veränderung gegenüber dem jetzigen Fahrbahnrand vor.
2. Kann bei Flur Nr. 448/9 (Kappelbergsteig 1) eine Grundstückszufahrt auf der südlichen Seite eingerichtet werden? Ansonsten 2 Zufahrten auf der nördlichen Seite vorsehen.	Die aktualisierte Planung sieht auf der Nordseite des Grundstücks eine 6,0 m breite Zufahrt vor.
3. Mariensteig 44: Grundstückszufahrt wird derzeit behindert wegen Rasengittersteigen am Grundstück gegenüber.	Im Bestand ist die Straßenfläche, die sich im Eigentum der Stadt befindet, nur 4,5m breit. Die Ausfahrt ist zwar funktionsfähig, aber eng. Es wird empfohlen zu prüfen, ob ggf. ein Pfosten versetzt oder entfernt werden kann. In der Planung ist die Fahrbahnbreite ausreichend bemessen, wenn Grunderwerb gelingt.
4. Flur Nr. 438/5: Grundstückszufahrt soll auf der Nordseite am Kappelbergsteig bei Fl.Nr. 438/3 liegen.	Dies ist in der aktualisierten Planung berücksichtigt.
Bäume / Hecken	
1. Baum vor Kappelbergsteig 51 weglassen, dafür einen weiteren Parkplatz anlegen.	Die Bäume sollen gestalterisch wirken, den Raum einfassen, das Umfeld aufwerten und die vergleichsweise große asphaltierte Fläche auflockern. Bei der ohnehin knappen Stellplatzsituation wäre aber auch ein zusätzlicher Stellplatz bei Haus Nr. 51 vertretbar. Der Baum bei Nr. 58 betont das Ende einer Blickachse. Die notwendige Wendefläche wäre nur eingeschränkt nutzbar.
2. Baum vor Kappelbergsteig 58 weglassen, genüg Grün auf den Grundstücken.	
3. Eiche bei Föhrenweg 7 soll erhalten bleiben.	Bei einem Ortstermin am 18.07.2011 mit dem Stadtgärtner wurden die Vitalitätsprobleme bestätigt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Maßnahmen zum Baum-erhalt wäre sehr ungünstig, daher soll die Eiche gefällt werden.
4. Eiche bei Föhrenweg Nr. 7 soll entfernt werden.	

Anregung / Frage	Stellungnahme
5. Kappelbergsteig 37: Hecke (Biotop) soll für Straßenausbau beseitigt werden; Termin mit A26 und Stadtgärtner gewünscht bzgl. Erhaltungswürdigkeit Hecke.	Bei einem Ortstermin am 18.07.2011 wurde festgestellt, dass die Hecke nicht geschützt oder besonders erhaltungswürdig ist.
6. Flur Nr. 433/4 (Standplatz Recyclingcontainer) Eiche unbedingt erhalten, Parkbucht anders anlegen.	Dies ist in der aktualisierten Planung berücksichtigt.
7. Flur-Nr. 430/4 und 430/5 erhaltenswerte Bäume.	Die als erhaltungswürdig eingestuftten Bäume wurden inzwischen vermessen. Der Baum auf Flur Nr. 430/5 wird durch den Straßenausbau nicht beeinträchtigt. Die beiden Bäume bei Flur Nr. 430/4 könnten nur mit großem Aufwand (Wurzelbrücken, ca. 10.000 €) erhalten werden, da im Einmündungsbereich eine Fahrbahnverengung nicht sinnvoll ist. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Kosten können die Bäume an dieser Stelle aus Sicht der Verkehrsplanung entfernt werden.
8. Mariensteig 18: unbedingt zu erhaltene Eichen.	Die als erhaltungswürdig eingestufte, sehr alte Eichengruppe wurde inzwischen vermessen. Die Planung wurde abgeändert. Hier würde eine Engstelle entstehen. Der Grundstücksbesitzer hat eine Fällung der Bäume befürwortet, da das Wohnhaus komplett verschattet wird.
9. Linde an Verbindungsstraße 5 unbedingt erhalten.	Nach einem Ortstermin mit den zuständigen Stellen wurde festgestellt, dass die Fläche um die Linde (Grundstückseinfahrt) nicht befestigt werden darf, um die Wurzel zu schützen. In diesem Bereich darf keine Auskoffierung erfolgen. Wenn der Grundstückseigentümer dies wünscht, kann die Grundstückszufahrt an eine andere Stelle verlegt und bei der Linde eine Grünfläche angelegt werden.
10. Ausbau der Verbindungsstraße Achse 5 gefährdet den alten Baumbestand auf Grundstück 430/20 entlang der Grenze.	Der Bewuchs vor dem Zaun auf dem städtischen Grundstück wurde im August 2011 für eine Baustellumleitungsstrecke entfernt. Ob Baumbestand auf dem Grundstück durch Auskoffierung gefährdet würde, wird noch geprüft.
11. Schützenswerter Baum bei Kappelbergsteig Nr. 32 und 34 - Grundstücksbesitzer wünschen einen Ortstermin.	
12. Beim Ausbau soll vermieden werden dass hochwertige Bäume gefällt werden.	Es fanden bereits viele Ortstermine und Einzelfallprüfungen nach Hinweisen der Eigentümer / Anwohner mit den zuständigen Stellen zum Thema Baumerhalt auf Privatgrundstücken statt. Der Aufwand, Bäume, die nahe am zukünftigen Fahrbahnrand stehen zu erhalten, ist teilweise beachtlich, daher ist eine Abwägung mit Einzelfallentscheidung notwendig.

Anregung / Frage	Stellungnahme
Parken	
1. Föhrenweg 15: zwei geplante Parkplätze vor dem Haus sind vor zwei der vier privaten Stellplätze vorgesehen; die zwei Stellplätze vor dem Haus und der Hauseingang in der Mitte des Hauses / Grundstücks sollen frei zugänglich / befahrbar bleiben; auch gegenüber muss frei bleiben, damit die Einfahrten benutzbar bleiben.	Laut der Bauakte sind 2 Garagen auf dem Grundstück genehmigt. Vor dem Haus ist eine etwa 4 m breite Fläche teils als Garten angelegt, teils gepflastert. Die gepflasterte Fläche wird als Stellplatz genutzt. Die zwischenzeitlich überarbeitete Planung sieht derzeit statt zwei nur noch einen Stellplatz im Straßenraum vor dem Haus vor. Damit ist ein Stellplatz auf der gepflasterten Fläche vor dem Haus nutzbar.
2. Parkplätze vor Mariensteig 32 werden abgelehnt wegen Lärmbelästigung, Einschränkungen bei der Grundstückszufahrt, Unfallgefahr, kein Platz für Mülltonnen am Tag der Abholung; Parkplätze gleichmäßiger verteilen.	Einerseits werden Stellplätze gewünscht, aber viele Eigentümer wollen diese nicht vor ihrem Anwesen haben. Hier muss zwischen dem Wunsch des Eigentümers und dem öffentlichen Interesse für Stellplätze im Straßenraum abgewogen werden.
3. Vor Haus Kappelbergsteig 41 noch 2 zusätzliche Stellplätze einplanen.	Die Aufweitung war für die Begegnung von Lkw vorgesehen. Begegnungsstellen für Lkw wären dann im mittleren und nördlichen Bereich nur bei den Haus-Nrn. 24/26 und 33. Dies ist in Anbetracht des nach Norden hin geringeren Verkehrsaufkommens vertretbar.
4. ist Begegnungsfläche bei Kappelbergsteig 44 wirklich notwendig? Fläche lieber für mehr Parkplätze nutzen.	
5. Parkplatz bei Kappelbergsteig 16 soll in den Süden des Grundstücks verlegt werden.	Der Grundstückstausch wird in die Wege geleitet, sobald das Auftragschreiben des Besitzers eingegangen ist.
6. Föhrenweg 17: Können Parkplätze nach Süden verschoben werden? Neben der Treppe sollen 2 Carports entstehen, deren Einfahrt nicht behindert werden soll.	Die Ausfahrt funktioniert für 2 Carports. Die Parkplätze können noch um ca. 2 m nach Süden verschoben werden, ohne die Einfahrt von Nr. 15a zu behindern.
Bauleitplanung / Bauordnung	
Für Gewerbebetrieb notwendige und in Baugenehmigung nachgewiesene Stellplätze eines gewerblichen Betriebes (Ellwanger Straße 19) werden nicht genutzt, statt dessen Parken im öffentlichen Raum, Einfahrt zu Nachbargrundstück wird dadurch eingeschränkt	Nach den vorliegenden Bauakten sind 4 Stellplätze für das Anwesen notwendig und nachgewiesen.
Höhenanpassung / Entwässerung	
1. Flur-Nr. 430/5 (Kappelbergsteig, unbebautes Grundstück) liegt tiefer als Straße; Grundstücksteil mit Hecke und Böschung wird für Straßenausbau benötigt; ist eine Stützmauer erforderlich? Abstimmung, sobald Höhenplanung vorliegt wird erbeten; Ist die Einfahrt bei einer Fahrbahnbreite von 5,0 m nutzbar? Wird mit dem Straßenausbau eine Zufahrtsrampe ins Grundstück angelegt (Anpassungsarbeiten)?	Eine Zufahrt mit 5,0 m Breite wird vorgesehen. Eine Böschung wäre grundsätzlich besser als eine Stützmauer. Eine Abstimmung / Ortstermin mit den Eigentümern und Herrn Siegle erfolgt, sobald Ausführungsplanung mit den Höhen vorliegt.

Anregung / Frage	Stellungnahme
2. Für die dringend benötigte Einfriedung von Kappelbergsteig 3 werden Höhen zum zukünftigen Straßenniveau benötigt	Ein Höhenprofil wurde erstellt. Die Eigentümer werden nach dem Beschluss über die Planung und sobald die Ausführungsplanung vorliegt, informiert.
Materialwahl	
1. Falls günstiger, im Bereich zwischen Kappelbergsteig 45 und 51 asphaltieren statt pflastern.	Durch eine asphaltierte Ausführung der Versorgungstreifen können Kosten gespart werden. Bei einem gepflastert ausgeführten Versorgungstreifen ist jedoch der Seitenraum als eher nicht zur Fahrbahn gehörig, als nur ausnahmsweise benutzbar und als optische Straßenraumeinengung deutlich zu erkennen. Pflaster wäre nach den aktuellen Kostensätzen der Erschließungsbeitragssatzung teurer je qm als Asphalt.
2. Fuß- und Radweg entlang der Katzwanger Straße soll mit einer roten Decke an den Zufahrten hervorgehoben werden.	Dies ist nun so vorgesehen.
Straßenbreiten	
Wie kann in der Hans-Traut-Straße eine Straßbreite von 6,0 m hergestellt werden? Vorhandene Straße ist 5,0 m breit.	Nach der vorliegenden Vermessung sind die Breiten so wie im Plan dargestellt im Besitz der Stadt. Dies wird noch mal überprüft.
Kanal / Entwässerung	
1. Kanal wurde im Bereich Kappelbergsteig 39 in den 80er Jahren ausgewechselt, es kann nicht sein, dass dieser schon kaputt ist und ausgewechselt werden muss und die Anwohner dies bezahlen müssen.	Die Kanäle weisen Schäden und Undichtigkeiten auf, die beseitigt werden müssen.
2. Kappelbergsteig 24: Lichtschacht wird überschwemmt. Ursachen sollen geklärt werden; Bitte um Ortstermin. Wie wird Oberflächenwasser jetzt / in Planung abgeleitet? kann kurzfristig Abhilfe geschaffen werden?	Herr Siegle hat Kontakt mit dem Eigentümer aufgenommen, um die Detailfragen zu klären. Die Überschwemmungen werden nicht durch die Straße verursacht.
3. Kappelbergsteig 37: Garage mit Einfahrt liegt tiefer als das Straßenniveau; Neigung des Gehwegs in Richtung Garageneinfahrt geplant; Überschwemmungen befürchtet , Ortstermin gewünscht.	Der geplante Gehweg ist zur Rinne hin (also vom Grundstück weg) geneigt, so dass Straßenwasser nicht auf das Grundstück fließen kann.
4. Mariensteig 30: Wasser läuft derzeit bei Regen in das Grundstück, Einfahrt steht oft unter Wasser.	
5. zweireihige Pflasterrinne mit Regeneinlass mit dem „Aufsatz-Längsrecord“ ausreichend	Ein Zweizeiler (Homburger Kante) statt einer 3-zeiligen Muldenrinne und schmalerer Sinkkasten wäre grundsätzlich möglich. Die Kostenersparnis würde je laufenden Meter 4 bis 10 € betragen. Die schmaleren Sinkkästen sind nicht günstiger. Die optische Trennwirkung einer schmaleren Rinne ist geringer als bei einer breiteren Rinne, so dass die Fahrbahn insgesamt breiter und weniger geschwindigkeitsdämpfend wirkt. Daher rät die Verwaltung von der schmaleren Rinne ab.

Anregung / Frage	Stellungnahme
Sonstiges	
1. Balken des neu gemachten Handlaufs ist für Fußgänger zum Festhalten zu dick.	Die Geländer waren im Zuge einer Baumaßnahme entfernt worden. Das Baubetriebsamt hatte die kostengünstigste Lösung als Ersatz für den Zaunschut gewählt. Inzwischen wurde auf der linken Seite (bergabwärts) ein schmaler Handlauf zusätzlich zu dem Rundholz angebracht. Auf der rechten Seite ist kein Geländer oder Handlauf vorgesehen.
2. Kappelberg hat mehr als 2,1 km Straßenlänge.	Die exakte Ausbaulänge wird noch überprüft.