

Brief Nr.	Anr. Nr.	Anregung	Stellungnahme Verwaltung
1	1	Die Wiesenstraße wurde in den 50er Jahren nach dem damaligen Stand der Technik, insbesondere auch für die Mülldeponie, in der ehemaligen Sandgrube ausgebaut und von der Konservenfabrik Hans Hennecke, dem TSV 04 Schwabach und der Stadt Schwabach bezahlt. Beleuchtung und Entwässerung sind ausreichend.	Die Wiesenstraße wurde provisorisch hergestellt. Die erfolgte Straßenbefestigung entspricht jedoch nicht der Herstellung einer Erschließungsanlage im Sinne der Erschließungsbeitragssatzung, auch wenn Eigentümer die Herstellung der Straße oder Kostenanteile für eine Staubfreimachung bezahlt haben.
	2	Auch der Kanal wurde auf eigene Kosten hergestellt. Die überdimensionierte Kanalerneuerung mit 60 cm Durchmesser wird abgelehnt. Das Abwasseraufkommen hat sich durch die Stilllegung der Konservenfabrik und einer zentralen Versickerungseinrichtung stark reduziert.	Der bestehende Kanal ist nach den geltenden Regeln für ein Gewerbegebiet nicht ausreichend dimensioniert und entspricht nicht dem Stand der Technik.
	3	Der schlechte Fahrbahnzustand ist darauf zurückzuführen, dass die Fahrbahndecke nie ordentlich erneuert sondern immer nur notdürftig ausgebessert wurde.	Provisorisch hergestellte Straßen – wie die Wiesenstraße - können im Rahmen des Unterhalts nicht komplett erneuert, sondern immer nur ausgebessert werden. Der schlechte Fahrbahnzustand ist auch der Tatsache geschuldet, dass kein dem Stand der Technik entsprechender Oberbau vorhanden ist. Ein Deckenüberzug würde daher nur wenige Jahre halten und wäre unwirtschaftlich.
	4	Der geplanten ökologischen Ausgleichsplanung wird widersprochen.	Durch den Wegfall der im derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzten Bäume wird ein ökologischer Ausgleich an anderer Stelle notwendig. Ein Angebot, aus dem die Kosten hierfür hervorgehen, liegt noch nicht vor. Nur wenn für den Straßenbau selbst ein ökologischer Ausgleich (z.B. für die Fällung eines bestehenden als erhaltenswert eingestuftes Baumes im Straßenraum) erforderlich würde, werden diese Kosten auf die Eigentümer umgelegt. Nach dem derzeitigen Stand ist für den Straßenbau kein Ökoausgleich notwendig.
	5	Es wird beantragt das Verfahren auszusetzen, bis eine grundlegende Entscheidung des Landtags über den	Das Gesetz tritt nach § 2 Abs. 1 des Entwurfes am 1. April 2016 in Kraft. Damit die Gemeinden ausreichend Zeit haben, sich auf die neue Rechts-

Brief Nr.	Anr. Nr.	Anregung	Stellungnahme Verwaltung
		Gesetzentwurf zur Änderung des KAG (KAG-E, Drucksache 17/8225) vorliegt.	lage einzustellen, tritt die Regelung zu der neuen Ausschlussfrist fünf Jahre zeitlich versetzt am 1. April 2021 in Kraft. Eine Aussetzung des Verfahrens würde die dringend notwendigen Baumaßnahmen verzögern. Dies ist mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht tragbar.
	6	Das Anwesen an der Wiesenstraße 36 ist direkt an die Wiesenstraße angeschlossen und müsste an den Kosten beteiligt werden.	Das Grundstück Wiesenstraße 36 liegt nur punktförmig an der o.g. Anlage an und wird somit von dieser nicht erschlossen.
2	7	Erschließung der Wiesenstraße wird grundsätzlich abgelehnt.	
	8	<p>Gehwege werden grundsätzlich abgelehnt. Die Benutzung der Waage und das Rangieren und Entladen von Lkws wird durch den geplanten Gehweg erschwert. Gehwege sind im Gewerbegebiet nicht grundsätzlich vorgeschrieben. Es ist ein alternativer Fußweg entlang des Biotops vorhanden. Durch Rangierverkehr zur Waage besteht erhöhte Gefahr für Fußgänger.</p> <p>Der Gehweg soll niveaugleich ausgeführt werden, falls er nicht vermieden werden kann.</p> <p>Gehsteigkanten sollen im Bereich Wiesenstraße 30 niveaugleich ausgeführt werden.</p>	<p>In der RAS 06 beinhalten alle Musterquerschnitte für Gewerbestraßen Gehwege für Fußgänger. In Gewerbestraßen ist mit einem erhöhten Anteil von Lkws zu rechnen.</p> <p>Ein Gehweg muss so geplant werden, dass auch für ortsfremde Fußgänger und Kraftfahrer ohne Weiteres eindeutig klar wird, dass es sich um einen Gehweg handelt, der von Fußgängern benutzt werden muss und von Fahrzeugen weder zum Befahren noch zum Parken benutzt werden darf.</p> <p>Bei einer Muldenrinne entsteht lediglich ein Seitenraum, in dem ohne zusätzliche Schilder auch geparkt werden dürfte. Die Abgrenzung ist nicht eindeutig genug.</p> <p>Daher muss ein Bereich für Fußgänger vorgesehen werden.</p> <p>Der Verzicht auf Bordsteine würde auch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung voraussetzen. Diese sind in dem beengten Straßenraum nicht möglich, in Gewerbegebieten unüblich und mit Blick auf die Kosten wohl auch nicht gewünscht.</p> <p>Die Verwaltung schlägt daher eine durchgehende 4 cm hohe Borsteinkante vor. Für Rangier- und Ladevorgänge ebenso wie für Zufahrten stellt sie kein Hindernis dar.</p>

Brief Nr.	Anr. Nr.	Anregung	Stellungnahme Verwaltung
			Der alternative Fußweg führt nicht direkt zu den Zielen in dem betroffenen Abschnitt der Wiesenstraße und stellt auch nicht für alle Wegrelationen die kürzeste Strecke dar.
	9	Wiesenstraße wurde vor über 60 Jahren Lkw-tauglich ausgebaut und bezahlt.	Siehe Antwort zu Brief 1, Nr. 1
	10	Wiesenstraße ist ausreichend beleuchtet. Verzicht auf Laternen auf der Südseite der Straße mit Blick auf Rangiervorgänge. Im Norden sind Laternen durch Mauern geschützt.	Die bestehende Beleuchtung entspricht nicht den geltenden Anforderungen und dem Stand der Technik. Laternen auf der Nordseite würden die nutzbare Fahrbahnbreite weiter einschränken. Dies ist im Bereich der Engstelle nicht zu vertreten. Die Laternen werden im Rahmen der Ausführungsplanung noch genau platziert. Zufahrten werden freigehalten.
	11	Straßenentwässerung ist ausreichend (8-Einläufe vorhanden).	Die bestehende Straßenentwässerung ist nach den einschlägigen Regelwerken nicht ausreichend. Die exakte Länge der Sinkkästen wird bei der Ausführungsplanung nach RAS-EW ermittelt, wobei hier verschiedenen Einflussfaktoren eine Rolle spielen.
	12	Kanal ist überdimensioniert geplant. Der bestehende Kanal reichte für Betrieb der Konservenfabrik mit 2 Tiefbrunnen aus. Es fällt weniger Oberflächenwasser an, da durch den geteilten Gebührenmaßstab mehr Wasser versickert wird. Kanal auf zukünftige Bebauung auszulegen „zieht nicht“ da Bauherren immer möglichst viel Regenwasser versickern lassen werden. Entlang des Biotops besteht ein Kanal. An den die süd-	Der bestehende Kanal ist nach den geltenden Regeln für ein Gewerbegebiet nicht ausreichend dimensioniert und entspricht nicht dem Stand der Technik. Der geteilte Gebührenmaßstab nimmt keinen Einfluss auf den Oberflächenwasseranfall. Nach dem Bodengutachten ist eine Versickerung von Niederschlagswasser im Bereich der Wiesenstraße kaum oder nur begrenzt möglich. Eine genehmigte Versickerung benötigt deshalb auch einen Notüberlauf ins Kanalnetz. Der bestehende Kanal südlich der Anwesen Wiesenstraße wurde für ein anderes Einzugsgebiet bemessen. Eine Nutzung dieses Kanales ist nur in einzelnen begrenzten Fällen möglich. Die bestehenden Grundstück-

Brief Nr.	Anr. Nr.	Anregung	Stellungnahme Verwaltung
		lichen Grundstücke angeschlossen werden könnten. Sanierung des Kanals wäre durch Inlinerverfahren möglich. Bisher wurde Zustand des Kanals nicht untersucht.	sentwässerungsanlagen orientieren sich zur Wiesenstraße und müssten mit großem Aufwand angepasst werden. Das Inlinerverfahren kann nicht angewendet werden, da der vorhandene Kanal nicht ausreichend dimensioniert ist. Die Lebensdauer des bestehenden Kanals ist abgelaufen. Der Zustand ist als marode zu bezeichnen. Da die Dimensionierung nicht ausreicht ist, ist auch unabhängig vom Zustand eine Erneuerung notwendig.
	13	Zustand der Wiesenstraße ist ein Versäumnis der Stadt, die ihrer Verpflichtung zum Unterhalt nie nachgekommen ist.	Siehe Brief 1, Nr. 3
	14	Widerspruch gegen ökologische Ausgleichsplanung. In der Veranstaltung wurde so getan als ob diese nicht anfällt.	Siehe Brief 1, Nr. 4
	15	Aussetzung des Verfahrens wird beantragt bis die Entscheidung des Landtags zum Thema KAG und Neuregelung der Erschließungsbeiträge getroffen ist.	Siehe Brief 1, Nr. 5
	16	Tempo 30 muss erhalten werden um Mitarbeiter und Lieferanten bei Ladetätigkeiten zu schützen.	Dies wird von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt. Die Geschwindigkeitsreduzierung wurde wegen des schlechten Straßenzustandes eingeführt. Nach dem Ausbau wird dieser Grund nicht mehr bestehen. Langsam gefahren wird i.d.R. nur bei einer entsprechenden Straßenraumgestaltung (Pflaster, reduzierten Fahrbahnbreiten, Einengungen oder Verschwenkungen durch Einbauten oder versetzt angeordnetes Parken). Bei den in Gewerbegebieten notwendigen Fahrbahnbreiten und sonstigen verkehrlichen Erfordernissen sind verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht möglich und nicht üblich.
3	16	Die Aussage, die Wiesenstraße sei nicht erstmalig hergestellt ist nicht nachvollziehbar. Die geplante Maß-	Siehe Brief 1 Nr. 1 Die Recherche im Archiv ergab, dass auch dort keine Stadtratsbeschlüs-

Brief Nr.	Anr. Nr.	Anregung	Stellungnahme Verwaltung
		nahme stellt eine Sanierung dar, keinen Straßenneubau. Entsprechende Unterlagen zur Straßenherstellung sollten im Archiv gesucht werden.	se und sonstigen Unterlagen zur Wiesenstraße aus dem 50er Jahren eingelagert sind.
	17	Hinweis auf städtebaulichen Vertrag, in dem Grundstücksabtretungen geregelt sind und das im Gegenzug das Grundstück aus dem Umlageverfahren ausgenommen wird. Der Hinweis, dass hier eine Baulandumlegung gemeint sei, wird nicht anerkannt. Die Grundstücksabtretung ist vereinbarungsgemäß erfolgt.	In dem bezeichneten städtebaulichen Vertrag ist die Umlegung im Sinne der Bodenordnung gemeint. Die Abtretung erfolgt in Anlehnung an den Bebauungsplanentwurf [heute rechtskräftig]. Im Vertrag steht, dass davon ausgegangen wird, dass die im Plan gelb schraffierte Fläche zu gegebener Zeit an die Stadt abgetreten wird. Letztes ist bis heute nicht vereinbarungsgemäß erfolgt.
	18	Im B-Planverfahren bleibt die Straßenbegrenzungslinie unverändert, obwohl der Ausbau auf einer deutlich verkleinerten Fläche erfolgt. Die Stadt begründet dies damit, dass eine spätere Erweiterung der Verkehrsflächen (z.B. bei geänderten Nutzungen und Anforderungen oder neuen Gebäuden) möglich sein soll. Hierzu ist die Zustimmung der Eigentümer erforderlich. Die Stadt gehe mit der Festsetzung eine Erwerbsverpflichtung ein.	Eine Erwerbsverpflichtung geht die Stadt damit nicht ein. Die Stadt bekundet den Willen, diese Flächen zu erwerben, falls dies notwendig und möglich sein sollte. Wie bereits bei Nr. 17 erwähnt, ist der Grunderwerb nicht abgeschlossen und der städtebauliche Vertrag nicht voll erfüllt.
	19	Die gewünschten Zugänge und Zufahrten zu den Hallen waren in der im Internet veröffentlichten Planung nicht eingetragen.	Die um Symbole für Zugänge und Zufahrten ergänzte Planung wird sobald wie möglich ins Internet gestellt. Bei einer 4 cm hohen Bordsteinkante sind keine Bordsteinabsenkungen für Zugänge und Zufahrten notwendig. Die gewünschten Bereiche wurden freigehalten.
	20	Es wird eine Gleichbehandlung aller Eigentümer angemahnt. Die Eigentümer von Fl.Nr. 1406 und 1406/2 müssten keine Flächen an die Stadt abtreten wie die Eigentümer von Fl.Nr. 1388/3. Bei Fl.Nr. 1406 und 1406/2 wird der Gehweg unterbrochen. Die Grundstücke sind ohne einen Gehweg über-	In den beiden genannten Beispielen ist die Situation nicht vergleichbar. Die Grundabtretung der Eigentümer von Fl.Nr. 1388/3 erfolgte gemäß dem o.g. städtebaulichen Vertrag, der zum Ziel hatte eine gesicherte Erschließung herzustellen für eine beantragte Nutzungsänderung bestehender Gebäude. Für eine ähnliche Regelung bei den anderen Grundstücken bestand kein Anlass. Bei einem Gehweg im Norden würde die Fahrbahn auf der Südseite sehr

Brief Nr.	Anr. Nr.	Anregung	Stellungnahme Verwaltung
		queren zu müssen erreichbar. Der Gehsteig soll auf die Nordseite verlegt werden.	dicht an bestehenden Gebäuden vorbeiführen. Der südliche Fahrbahnrand verläuft gerade und bietet sich daher für einen durchgehenden Gehweg an. Eine spätere Durchbindung* ist im Norden günstiger, weil er ein Verschwenk dabei stören würde. * wenn im Zuge einer Nutzungsänderung oder einem Neubau der Grunderwerb im Norden getätigt werden kann; Siehe auch Brief 2, Nr. 8
	21	Neubau des Kanals ist nicht notwendig, da beim Betrieb der Konservenfabrik größere Wassermengen bewältigt wurden.	Siehe Brief 2, Nr. 12
4	22	Der Einmündungsbereich Wendelsteiner Straße / Wiesenstraße ist misslungen. Der Geh und Radweg endet abrupt mit Warnbaken. Ein Hydrant wurde mehrfach umgefahren. Die Einmündungssituation soll nicht weiter verschlechtert werden.	Der Geh- und Radweg wird weitergeführt, wenn die im FNP dargestellten Bauflächen nördlich des Gebietes Wiesenstraße entwickelt werden oder das letzte östliche Teilstück der Wiesenstraße ausgebaut wird. Der Hydrant wird versetzt.
	23	Im Einmündungsbereich Wendelsteiner Straße / Wiesenstraße entsteht durch die Grünfläche um die erhaltenen Eichen eine S-Kurve für Fahrzeuge, die von der Königsbergstraße kommen. Hinzu kommt die Fahrbahnverengung auf 4,50 m und eine Steigung. Für Lkws ist diese Strecke besonders bei Eis und Glätte auch wegen der Steigung schwer befahrbar. Es wird vorgeschlagen auf die geplanten Parkplätze mit der kleinen Grünfläche zu verzichten, um eine Fahrbahneinengung zu vermeiden.	Die Grünfläche ist in der Größe notwendig um die Bäume erhalten zu können. Die Grünfläche um die Eiche wird um ca. einen Meter vergrößert. Der gegenüberliegende Fahrbahnrand bleibt erhalten. Eine Kurvenaufweitung ist mit den zur Verfügung stehenden Flächen nicht möglich, auch wenn man auf die Parkplätze verzichten würde. Die Kurven sind für Lkws befahrbar. Begegnungsverkehr ist nicht möglich. Die Einengung dient auch zur Verlangsamung der Geschwindigkeiten.
	24	In der Dokumentation zu Phase 1 der Beteiligung steht, dass eine Verbindung zwischen Penzendorfer Straße	Derzeit ist nicht vorgesehen, hier eine Absperrung vorzunehmen. In Phase 1 der Beteiligung gab es auch Stimmen für die Offenhaltung dieser Verbindung. Die Notwendigkeit einer Querverbindung zwischen

Brief Nr.	Anr. Nr.	Anregung	Stellungnahme Verwaltung
		und Rother Straße für notwendig gehalten wird und dass dies im Verkehrsentwicklungsplan überprüft werden soll. Im B-Plan S-76-89 war jedoch eine Absperzung der Wiesenstraße zur Königsbergstraße hin vorgesehen. Vor diesem Hintergrund wird auf die Probleme im Kurvenbereich (s.o.) hingewiesen.	Penzendorfer Straße und Rother Straße wird von der Verwaltung grundsätzlich gesehen, u.a. da das Gewerbegebiet so auch von der Penzendorfer Straße her direkt erreichbar ist. Die Frage muss jedoch im Verkehrsentwicklungsplan in einem größeren räumlichen Zusammenhang (Klinggraben, Weißenburger Straße, Knoten zur Rother Straße) und unter Berücksichtigung der Verkehrsströme, Belastungen von Strecken und Knoten sowie der bestehenden und möglichen Infrastruktur betrachtet werden.
	25	Zu dem Gerücht, dass Soccer Piazza zu einer Flüchtlingsunterkunft umfunktioniert werden soll, wird angemerkt, dass dies mit Blick auf die zu erwartende Baustelle für bedenklich gehalten wird.	
	26	Vorschlag: Umleitung des Anliegerverkehrs für die Anlieger über die Königsbergstraße (Aufhebung der Tonnagebegrenzung, Parkverbote), da Speditionsgelände für Lkws auch während der Baustellenzeit erreichbar bleiben muss.	Sperrungen werden seitens der Bauleitung so frühzeitig wie möglich bekannt gegeben. Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt und Ingenieurbüro werden auf die Anlieger zugehen, um eine für alle Beteiligten tragbare Lösung zu finden. Die Aufhebung der Tonnagebegrenzung ist generell nicht möglich, da die Straßen nicht für eine Befahrbarkeit mit Lkws ausgelegt sind. Sollte eine Ausnahmegenehmigung für die Spedition notwendig werden, wird diese ausgestellt.