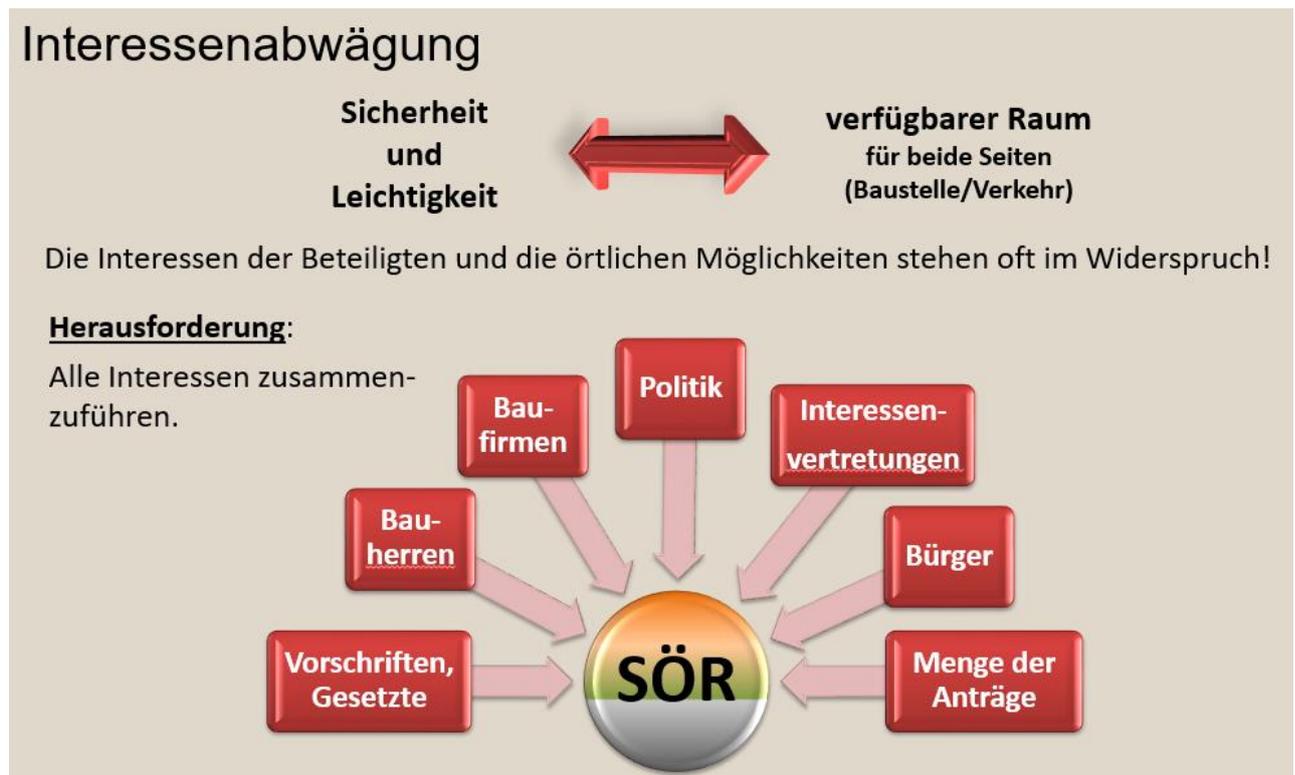


# Baustellenmanagement

## 1. Baustellen in Nürnberg

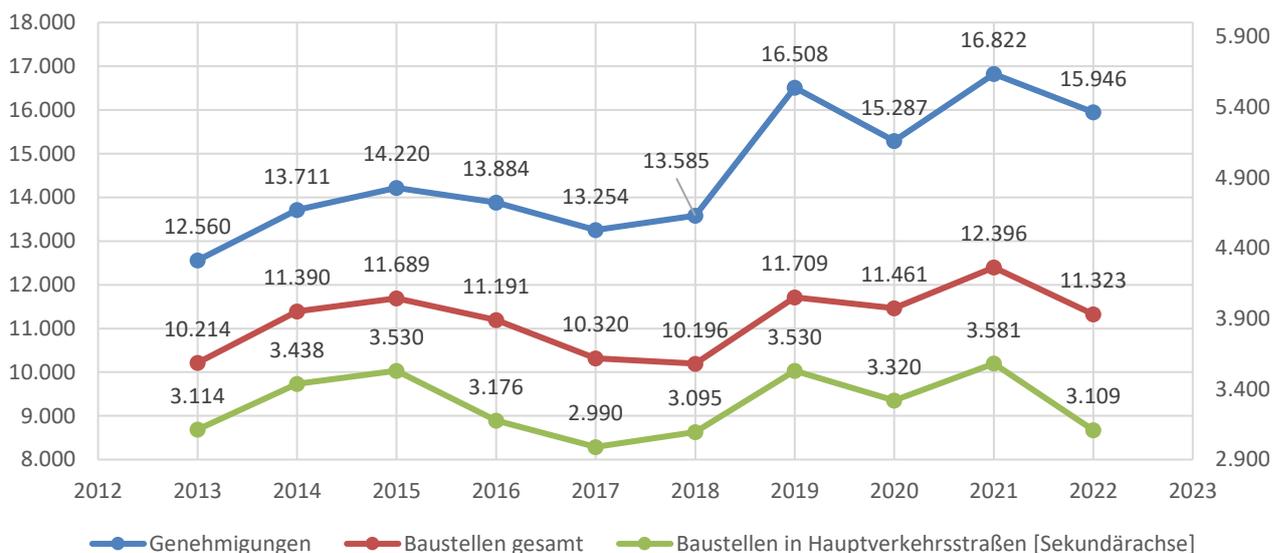
Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum sind unverzichtbar, um Straßen und Wege sowie die Versorgungsinfrastruktur zu erhalten und auszubauen. Baustellen sind meist mit sehr komplexen Anforderungen und damit auch Herausforderungen verbunden. Es sind nicht nur die Wünsche und Bedürfnisse einer Vielzahl von Beteiligten, sondern zugleich eine Fülle von Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien zu beachten. Im Spannungsfeld dieser Anforderungen gilt es durch rechtzeitige Abstimmungen zwischen den Beteiligten eine bestmögliche Lösung – und am Ende immer einen bestmöglichen Kompromiß – herbeizuführen.



Jährlich werden ca. 16.000 Genehmigungen für Arbeitsstellen im öffentlichen Verkehrsraum durch die Straßenverkehrsbehörde im SÖR erstellt. Damit werden über 11.000 Baustellen mit verschiedensten Baustellenzuständen und damit verbundenen Verkehrsauswirkungen gesteuert. Von diesen Baustellen werden über 3.000 im Hauptverkehrsstraßennetz durchgeführt. Ungefähr 1.500 Arbeitsstellen müssten aufgrund ihrer räumlichen und zeitlichen Dimensionierung durch ein aktives Baustellenmanagement verkehrstechnisch betreut werden.

Das hohe Verkehrsaufkommen einerseits und die steigende Anzahl der durchzuführenden Baustellen im Stadtgebiet Nürnberg andererseits (auch bedingt durch die Anforderung der Modernisierung und Digitalisierung), erfordern daher eine wirksame Koordination der verkehrlich relevanten Baumaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Nürnberg und des angrenzenden Umlandes, um Verkehrsbehinderungen bestmöglich entgegenwirken zu können.

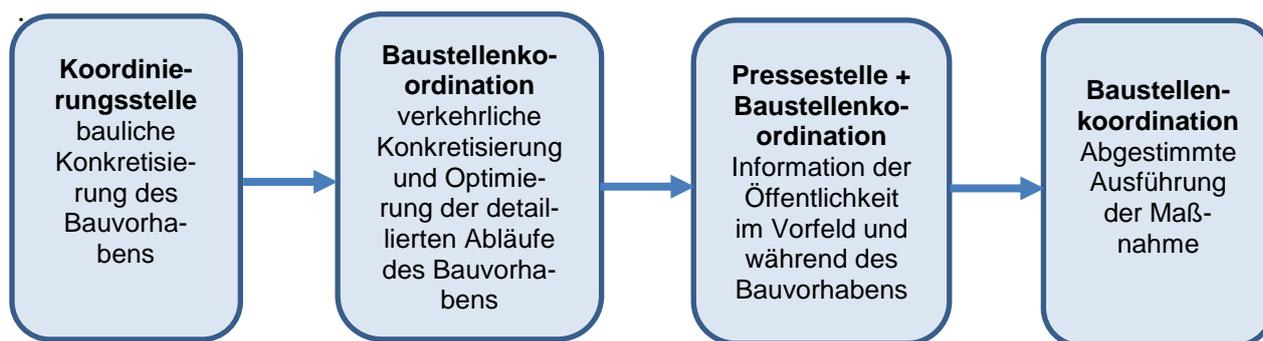
## ENTWICKLUNG DES VERKEHRSRELEVANTEN BAUGESCHEHENS IN NÜRNBERG



Zu diesem Zweck wurde die Stelle des Baustellenkoordinators im November 2016 geschaffen. Seitdem werden verschiedene verkehrsrelevante Baumaßnahmen in den Hauptverkehrsstraßen, hauptsächlich von den größten vier Bauvorhabensträgern SÖR, N-Ergie, VAG und SUN grundlegend aufeinander abgestimmt. Zusätzlich werden auch die bekannten Maßnahmen Dritter (z.B. Telekommunikationsunternehmen, Feuerwehr, Hochbauinvestorenprojekte etc.) – soweit es die verfügbaren zeitlichen Ressourcen der einen vorhandenen Stelle zulassen – koordinationsstechnisch betreut, um unerwünschte Wechselwirkungen hieraus für Projekte der Hauptbeteiligten zu minimieren bzw. gänzlich zu vermeiden.

## 2. Baustellenmanagement im SÖR

Unter dem Sammelbegriff Baustellenmanagement werden mehrere Arbeitsschritte verschiedener Bereiche im SÖR zusammengefasst. Folgende Bausteine sind darin enthalten:



Die Baustellenkoordination ist somit in drei von vier Schritten des Baustellenmanagements maßgeblich involviert.

Die bauliche Konkretisierung wird für alle Baumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum, die zu Eingriffen in die Oberfläche führen, durch die Koordinierungsstelle durchgeführt. Hier werden im Zuge von Instruktionen (Bauanfragen) die technischen und juristischen Grundlagen, wie Baubedarfsplanung, Spartenplanung oder Spartenkoordination abgeklärt. Die einzelnen Bedarfe der Bauvorhabensträger müssen vorab final abgestimmt sein, ehe durch die Baustellenkoordination die bauliche und verkehrliche Umsetzung konkretisiert werden kann.

Ein durchdachtes Baustellenmanagement ist daher die Voraussetzung dafür, unnötige Verkehrsbehinderungen und Beeinträchtigungen für die Anlieger zu vermeiden und die Verkehrssicherheit während der Bauausführung sicherzustellen. Nur so ist auch ein wirtschaftliches Bauen in vertretbarer Bauzeit möglich.

Ein Vorhaben kann außerdem nur dann erfolgreich sein, wenn es die notwendige Akzeptanz in der Öffentlichkeit findet. Die Information der Öffentlichkeit stellt daher einen wichtigen Faktor bei der Durchführung einer Maßnahme dar.

Je früher mit dem Baustellenmanagement begonnen wird (also bereits in der Planungs- und Genehmigungsphase), desto größer ist die Chance, dass die Maßnahme reibungslos vonstatten geht. Bereits die Planung stellt die Weichen für eine überschaubare und geordnete Baudurchführung. Behinderungen und Eingriffe, die erst durch die Bauausführung entstehen, müssen vorab erkannt und dafür geeignete Lösungsmöglichkeiten entwickelt werden. Alle am Bau Beteiligten können sich so von Anfang an auf das Baugeschehen einstellen und die gerade im Straßen- und Tiefbau nicht kalkulierbare Komponente des „Unvorhergesehenen“ beträchtlich reduzieren. Es gilt der Grundsatz: „Es muss klar sein, **was** gebaut werden soll, damit ein Baustellenmanagement auch abstimmen kann, **wie und wann** gebaut werden soll.“

#### 4. Baustellenkoordination als zentraler Baustein des Baustellenmanagements

In den Zuständigkeitsbereich der Baustellenkoordination fallen grundsätzlich alle Maßnahmen die auf den ca. 300 km Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Nürnberg abgewickelt werden. Zusätzlich sollen die innerstädtischen Maßnahmen mit den Projekten der umliegenden Städte und Landkreise sowie den Arbeiten auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen abgestimmt werden, um ungewollte Kollisionen zu verhindern und mögliche Synergien zu nutzen.

Hierzu nimmt Baustellenkoordinator – im Rahmen seiner verfügbaren zeitlichen Kapazität – frühzeitig Einfluss auf die verkehrsrelevanten Planungs- und Ausführungsschritte bei der Realisierung von Baumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum.

Diese sind:

- Sammlung und Auswertung von verkehrsrelevanten Informationen zu Baumaßnahmen;
- Ausarbeitung koordinierter Bauabläufe unter Beachtung des Verkehrsflusses im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Nürnberg;
- Veröffentlichung von verkehrsrelevanten Informationen zu Baumaßnahmen sowie
- die Ausführung der Baumaßnahme.

Wichtig für eine effektive verkehrliche Baustellenkoordination ist:

- ein entsprechender zeitlicher Vorlauf, um steuernd eingreifen zu können;
- eine Vollständigkeit und hohe Verbindlichkeit der vorhandenen Informationen;
- eine geeignete Digitalisierung, um die anfallenden Datenmengen bearbeiten und auswerten zu können sowie
- eine den Anforderungen entsprechend personelle Ausstattung.

Die als Ergebnis der verkehrlichen Baukoordination festgelegten Vorgaben an die Durchführung der Baumaßnahme – hier insbesondere der Durchführungszeitraum für die verkehrlichen Beeinträchtigungen – sind vom Bauvorhabensträger zwingend einzuhalten und stellen eine Bedingung für die Erteilung der Sondernutzung und verkehrsrechtlichen Anordnung dar.

Zur Vereinfachung der Abstimmung der einzelnen Baumaßnahmen und des dabei aufsetzenden Koordinierungsprozess muss ein stadtweites mehrjähriges Bauprogramm der Baustellen in den Hauptverkehrsstraßen erstellt werden. Angestrebt wird dabei ein Vorlauf von 3 Jahren. Je weiter man den Blick in die Zukunft richtet, umso besser lassen sich die Baustellen im Vorlauf planen und die einzelnen verkehrlichen Zustände aufeinander abstimmen und optimieren, um Behinderungen zu minimieren und Staus zu reduzieren.

Dieses Bauprogramm ist jedoch nicht statisch, sondern muss einer ständigen Weiterentwicklung und Anpassung unterliegen. Das jeweils am Jahresanfang veröffentlichte Programm stellt bei seiner Veröffentlichung einen Status quo dar, welcher während des Jahres laufend fortgeschrieben wird.

Abweichungen von den Planungen kommen aus folgenden Gründen zustande:

- Im Zuge der Baustellenkoordinierung werden verschiedene Projekte zeitlich zusammengelegt oder getrennt, so dass es zur Verschiebung der Bauzeit im Vergleich zum Jahresbauprogramm kommt.
- Geplante Baumaßnahmen liegen auf Umleitungsstrecken anderer Baumaßnahmen und müssen daher verschoben werden.
- Geplante Baumaßnahmen werden durch die Verkehrsbehörde oder die Baustellenkoordination in verkehrsärmere Zeiten verschoben, um die Verkehrsteilnehmer weniger zu belasten.
- Geplante Maßnahmen fallen mit Großveranstaltungen, Volksfesten oder Messen zusammen und müssen zeitlich angepasst werden.
- Im Zuge der Ausschreibung von geplanten Maßnahmen gehen keine wirtschaftlichen Angebote ein, so dass die Vergabe und damit auch die Ausführung verschoben werden muss.

Im Zuge einer stetigen Überprüfung der vorliegenden Baumaßnahmendaten nimmt die Baustellenkoordination Einfluss auf die einzelnen Planungen und versucht diese bestmöglich aufeinander abzustimmen.

## 4.1 Ziele der Baustellenkoordination

Das Ziel der Baustellenkoordination ist im Wesentlichen das bestmögliche verkehrliche Aufeinanderabstimmen der Bauabläufe von Maßnahmen mehrerer Bauvorhabensträger im Hauptverkehrsstraßennetz unter Berücksichtigung der divergierenden Interessenslagen, mit der Absicht der gesamtwirtschaftlichen Optimierung (bestmöglicher Kompromiß).

Die Arbeiten sollen in der Ausführung so miteinander verzahnt werden, dass ein möglichst reibungsloses und kostengünstiges Bauen ohne außerordentliche verkehrliche Auswirkungen ermöglicht wird. Die damit verbundenen positiven Effekte kommen – gesamtwirtschaftlich betrachtet – allen zu Gute.

Damit einhergehende Ziele sind:

- mehrmalige Verkehrsbehinderungen vermeiden;
- längerfristige Verkehrsbehinderungen vermeiden;
- Effizienz steigern;
- transparente und einfach verfügbare Öffentlichkeitsinformation;
- Verkehrsfluss bestmöglich aufrechterhalten.

## 4.2 Mikroskopische und makroskopische Baustellenkoordination

Die Baustellenkoordination unterteilt sich bei der Betrachtungsweise von Baumaßnahmen in zwei Kategorien:

Bei der *mikroskopischen Baustellenkoordination* betrachtet man jeweils eine Baumaßnahme und ihre Verkehrsführungen im Detail und stimmt die einzelnen beteiligten Gewerke (z.B. Kanalbau, diverse Spartenverlegungen, Gleisbau und Straßenbau) bestmöglich räumlich und zeitlich aufeinander ab, um in den zur Verfügung stehenden Baufeldern mit der größtmöglichen Effizienz das Projekt abzuwickeln. Dabei bewegt man sich immer im Spannungsfeld der unterschiedlichen Interessen der Beteiligten wie auch Betroffenen.

Bei der *makroskopischen Baustellenkoordination* geht es darum, die verkehrlichen Abhängigkeiten verschiedener Einzelmaßnahmen im gesamten Hauptverkehrsstraßennetz und teilweise darüber hinaus festzustellen und diese in Hinblick auf zeitliche und räumliche Kollisionen und Synergien zu prüfen. So soll z.B. die Umleitungsstrecke einer Baumaßnahme A nicht durch eine gleichzeitig laufende Maßnahme B geführt werden, um unnötige Verkehrsbehinderungen zu vermeiden.

Dagegen macht es Sinn, eine notwendige Vollsperrung einer Straße gleichzeitig für mehrere Baumaßnahmen im gleichen Straßenzug zu nutzen.

Diese Abhängigkeiten gilt es im Vorfeld der Ausführung herauszuarbeiten, um die Planungen aller Projekte dementsprechenden aufeinander abstimmen zu können.

### 4.3 Verbesserungen seit Einführung des Baustellenkoordinators

Seit Einführung der Baustellenkoordination 2016 konnten im öffentlichen Verkehrsraum zahlreiche Maßnahmenpakete bisher nicht dagewesener Größenordnung und Komplexität realisiert werden. Zu Ihnen zählen vor allem Großbaustellen wie beispielsweise der Umbau des Bahnhofsvorplatzes, der Umbau der Ansbacher Straße inkl. der Kreuzung Schloss Stein, die Sanierung der Adenauerbrücke oder zuletzt die Maßnahmenbündelung im Glockenhofareal.

Durch die Komprimierung der verschiedenen Gewerke und einer verkehrsplanerisch fundierten Offenheit gegenüber großen und dennoch letztlich umsetzbaren verkehrlichen Einschränkungen wurde das Baugeschehen im öffentlichen Verkehrsraum maßgeblich verändert und auch verbessert.

Anstehenden Großprojekte wie z.B. Umbau der Bayreuther Straße, Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße (Bayernwanne) oder auch die Erneuerung der Hafibrücken machen diesen Wandel zwingend erforderlich.

### 4.4 Grenzen der aktuellen Baustellenkoordination

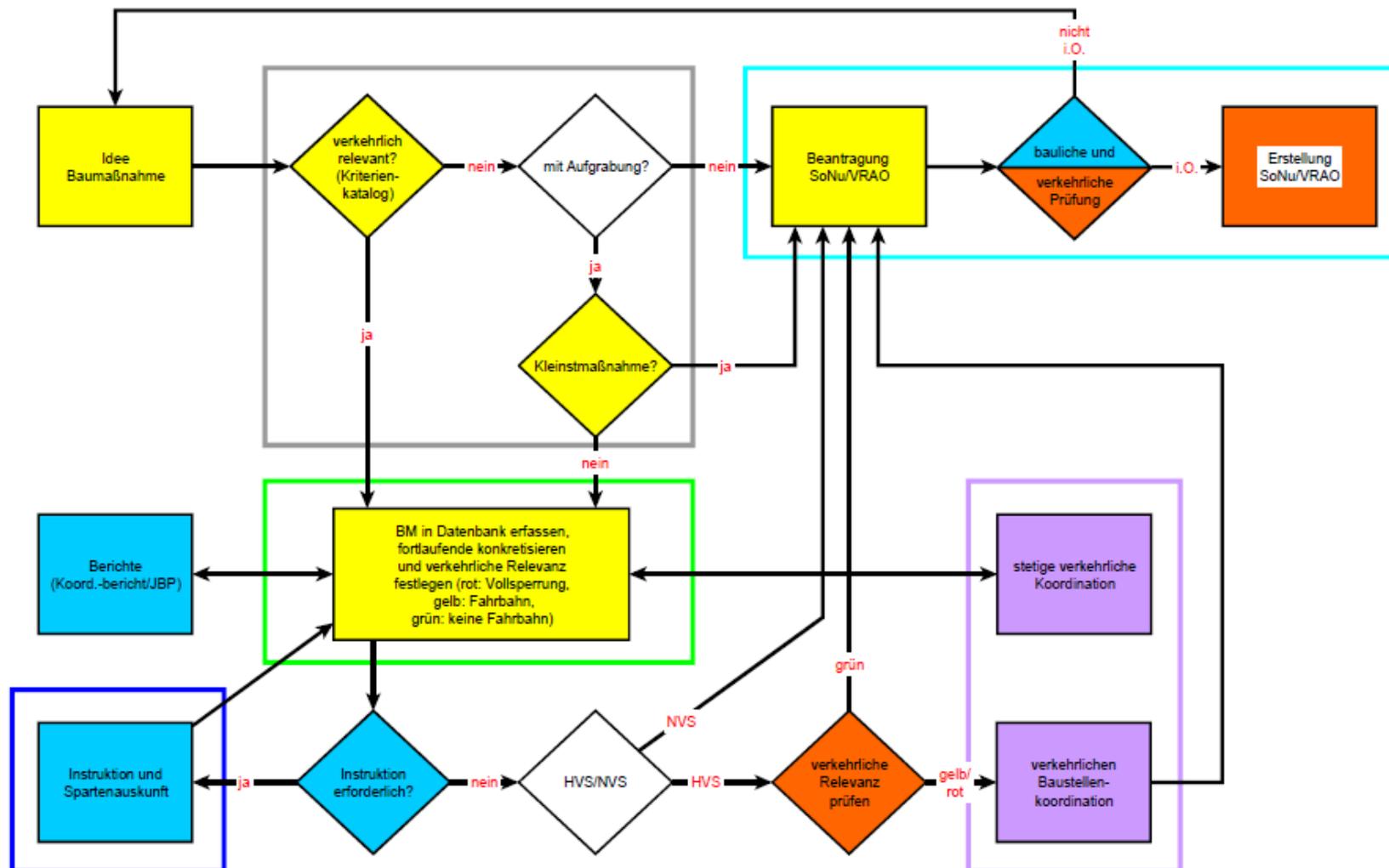
In dem komplexen Zusammenspiel aus Bauvorhabensträger, Koordinierungsstelle, Baustellenkoordination und vielen weiteren Beteiligten einer Baumaßnahme liegen aktuell die Grenzen der Koordination von Baumaßnahmen. Derzeit gibt es noch keine klaren Vorgaben, Abläufe und Strukturen, die die einzelnen abzuarbeitenden Schritte sortieren und definieren. Viele wichtige Punkte sind Kann- oder Soll-Optionen. Um diese in die erforderlichen Muss-Optionen abzuändern, wurde durch SÖR ein komplett neuer Ablaufprozess für die Planung und Ausführung von Baumaßnahmen erarbeitet.

Insbesondere die hohe Anzahl an koordinationswürdigen Maßnahmen, lässt mit der verfügbaren 1 Stellenkapazität eine allumfassende Betreuung und Planung gegenwärtig nicht zu. Derzeit ist nur eine punktuelle Betreuung der herausragendsten Projekte möglich. Nicht selten resultieren verkehrliche Schwierigkeiten aus Baumaßnahmen, für die aufgrund nicht mehr verfügbarer Kapazitäten eine eigentlich erforderliche Baustellenkoordination nur rudimentär oder teilweise gar nicht erfolgen konnte.

### 4.5 Notwendige Verbesserungen für eine umfassende Baustellenkoordination

Um die zuvor beschriebenen Grenzen der Baustellenkoordination zu überwinden, bedarf es einer grundlegend angepassten Arbeitsweise aller an den Baumaßnahmen beteiligten Dienststellen, Organisationen und Personen. Der neu aufgestellte Prozess verfolgt genau diese Zielsetzung (siehe Schema nächste Seite).

# Koordinierungsprozess (vereinfacht)



Die Grundsätze des neuen Prozesses beruhen auf einer frühzeitigen, inhaltlich klar definierten Informationsweitergabe an die erforderlichen Stellen, klar einzuhaltenden Informationswegen und das Erreichen von notwendigen Zwischenzielen in der Planung.

Ziel ist es dabei, die Verbindlichkeit der Informationen frühzeitig zu erhöhen, um mit diesen fixierten Informationen entsprechend generalverkehrsplanend agieren zu können.

Im Detail bedeutet dies ein Loslösen von den bisherigen Planungsansätzen nach Kalenderjahr. Die Projekte sollen zukünftig frühzeitig mit Bekanntwerden des jeweiligen Bedarfes auch im Rohzustand durch den jeweiligen Bauvorhabensträger kommuniziert werden, um frühzeitig grundlegend koordinativ in die folgenden Planungsschritte eingreifen zu können.

Der neue Prozess gliedert sich dabei in eine klar abgetrennte umfassende bauliche Konkretisierung durch die Koordinierungsstelle, eine Vorabprüfung der baulichen Planungsunterlagen auf fachgerechte Umsetzbarkeit und verkehrliche Relevanz durch die Straßenverkehrsbehörde und einer finalen allumfassenden verkehrlichen Konkretisierung und letztlich Umsetzung und Kommunikation durch die Baustellenkoordination.

Grundlage für eine schnelle, eindeutige und sichere Kommunikation zwischen allen Beteiligten soll zukünftig ein digitaler Baumaßnahmen Datensatz sein. Dieser soll in der bereits bestehenden Baustellenplanungssoftware VMS-Formular durch SÖR angelegt und über eine entsprechende Softwareschnittstelle und einen Webzugriff über das GeoPortal Nürnberg einsehbar und editierbar sein.

Zudem wurde dem umfangreichen Prozess eine Filterung der Baumaßnahmen vorgesetzt, um Kleinstmaßnahmen ohne bauliche und/oder verkehrliche Relevanz – ohne die oben genannten Schritte entsprechend – schneller bearbeiten zu können.

Im Zuge des neuen Baustellenkoordinierungsprozesses ergeben sich eine Vielzahl an neuen Aufgaben. So sollen die verkehrliche Planung und die Datensatzbearbeitung intensiviert werden. Hierzu erfolgt die GIS-/ und Datenbankerfassung von Umleitungsstrecken und Schienenersatzverkehrsstrecken der VAG, um Kollisionen zu verhindern und Synergien noch besser nutzen zu können. Ebenso sollen die einzelnen Baumaßnahmen zukünftig nicht nur als Hauptdatensatz mit einer GIS-Grafik geführt, sondern auch alle verkehrlich relevanten Unterbauphasen mit allen verkehrlichen Auswirkungen erfasst werden. Dies erleichtert die Abstimmung der einzelnen Bauphasen und Abhängigkeiten sich zeitlich überschneidender anderer Baumaßnahmen.

Um dies so ganzheitlich, flächendeckend umzusetzen, ist allerdings die personelle Ausstattung an die neuen Erfordernisse anzupassen.

Die Arbeitsstunden einer Vollzeitstelle pro Jahr stellen sich durchschnittlich wie folgt dar.

- 220 Arbeitstage / Jahr
- 8 Arbeitsstunden / Tag
- 1.760 Arbeitsstunden / Jahr

Wie in Abschnitt 1. dargestellt, ergibt sich ein durchschnittlicher Koordinierungsbedarf von ca. 1.500 Maßnahmen nach Vorfilterung und Auswertung.

Die folgende Tabelle zeigt die für eine umfassende Baustellenkoordination erforderlichen Arbeitsschritte, die dazugehörigen Zeitbedarfe und ihre durchschnittlich erforderlichen Häufigkeiten (Anzahl) pro Maßnahme.

Für eine flächendeckende Baustellenkoordination bedarf es somit insgesamt 3,7 Stellen. Abzüglich der bereits vorhandenen Stelle des Baustellenkoordinators werden somit 2,7 zusätzliche Stellen benötigt. Nur wenn diese zur Verfügung stehen, kann der neue Prozess umgesetzt und eine flächendeckende Baustellenkoordination erfolgen.

Zeitbedarf zur Baustellenkoordination in Stunden pro Jahr

#	Tätigkeit	Projekte	Prozent der Projekte	entspricht	Zeitbedarf	Anzahl	Zeitbedarf Gesamt
1	Ortstermine	1.500	10%	150	2 h	1	300 h
2	Besprechungen	1.500	20%	300	2 h	4	2.400 h
3	verkehrliche Planung, Ablaufoptimierung	1.500	20%	300	2 h	1	600 h
4	Datensatzbearbeitung Modul Baumaßnahmen	1.500	100%	1500	0,25 h	4	1.500 h
5	Weiterentwicklung BK						52 h
6	Schriftverkehr						220 h
7	Arbeiten auf Zuteilung (5%)						88 h
8	Umleitungen	1.500	2%	30	0,25 h	1	7,5 h
9	SEV-Strecken (Daten von VAG)	1.500	0,4%	6	0,25 h	1	1,5 h
10	LED-Tafeln						260 h
11	Bauphasenerfassung Modul Baumaßnahmen						
11.1	Komplexität niedrig (1 bis 2 Bauphasen)	1.500	50%	750	0,2 h	1	150 h
11.2	Komplexität mittel (3 bis 5 Bauphasen)	1.500	40%	600	1 h	1	600 h
11.3	Komplexität hoch (ab 6 Bauphasen)	1.500	10%	150	2 h	1	300 h

**6.479** Stunden

**3,7** Stellen

**Zahlen (Mittelwert aus den Jahren 2018 bis 2021):**

Maßnahmen in HVS gesamt	3.382	223%
<u>Maßnahmen in HVS gesamt nach Vorfilterung aus neuem Prozess</u>	<u>1.520</u>	<u>100%</u>
SÖR	725	48%
SUN	148	10%
VAG	66	4%
N-ERGIE	235	15%
Telekom, Vodafone, GasLINE	71	5%
Sonstige	275	18%

## 5. Information/Kommunikation

Ein weiterer wesentlicher Baustein des Baustellenmanagements, welcher zu funktionierenden und akzeptierten Baustellen beiträgt, ist das weite Feld der Öffentlichkeitsarbeit.

Anbei geben ein Überblick über die derzeit angewendeten Informationskanäle:

- Baustellen im Internet

Jede einzelne Maßnahme wird auf der Homepage des SÖR aufgelistet. Aufgrund der Masse der Fälle wird hier nur kurz und knapp über Örtlichkeit, Bauzeit und Art der Arbeiten in alphabetischer Reihenfolge nach Straßennamen informiert.

Weitere wichtige und insbesondere verkehrsrelevante Arbeitsstellen finden sich dagegen auf einer übersichtlichen, interaktiven Karte wieder. Die Entscheidung, welche Baustelle hier aufgeführt wird, unterliegt einem durch SÖR festgelegten Kriterienkatalog nach verkehrlicher Relevanz. Würden dort alle ca. 2.000 parallel laufende Maßnahmen abgebildet, ginge die Übersichtlichkeit für außerordentlich Relevantes verloren.

- Webseite, Baustellenflyer, Pressemitteilung

Das Standardverfahren bei der Baustellenkommunikation erfolgt in Form einer regelmäßigen Baustellenabfrage zu Beginn eines jeden Monats. Hier werden alle SÖR-Bereiche aufgefordert, ihre relevanten Baustellen des jeweils kommenden Monats mitzuteilen. Im Folgenden werden dann eine Baustellen-Webseite und ein Baustellenflyer entworfen. Diese Informationen werden dann einem festgelegten Verteilerkreis (AGBV, Stadtratsfraktionen, Quartiersmanagement, SÖR-Infotelefon, City-Management, CTZ, Online-Redaktion des Presseamtes) versandt. Von hier aus werden die anderen Bürgervereine weiter informiert.

Die Verteilung der Haushaltsflyer erfolgt bei einem Verteilungsgebiet von bis zu 500 Haushalten durch SÖR-Mitarbeiter. Bei mehr als 500 Haushalten werden lokale Handzettelverteiler beauftragt. Die Verteilung findet in einem Zeitraum von ein bis zwei Wochen vor Baumaßnahmenbeginn statt.

Handelt es sich um eine größere Baumaßnahme, die für den gesamtstädtischen Verkehr von Bedeutung ist, wird rund fünf Tage vor Baustellenbeginn eine Pressemitteilung veröffentlicht. Dieser Standard kann und soll selbstverständlich nicht für alle 11.000 verschiedenen Baustellen durchgeführt werden. Hier wird durch die regelmäßige Abfrage eine gewisse Vorauswahl getroffen.

Sollte es sich um kleinere Baustellen handeln, welche aber Betroffenheit bei den Anwohnern auslösen, werden die Bauherren in der Regel aufgefordert, entsprechende Kurzinformationen in den entsprechenden Gebieten zu verteilen.

Bei den Anwohnerinfos sollen künftig zeitgemäß neue Wege begangen werden: Weg vom Papier und hin zur digitalen Information. Die Informationen sollen maßnahmenbezogen dabei digital über die SÖR-Homepage eingestellt werden. Über einen Vorort im Baustellenbereich auf Schildern angegebenen Link oder einen QR-Code können sich dann interessierte Anlieger oder Verkehrsteilnehmer über die Baustelle informieren. Wir wollen dies zunächst im ersten halben erproben, um Erfahrungen zu machen und dann entscheiden zu können, künftig ganz auf Papierflyer verzichten zu können.

Eine weitere Neuerung die damit unmittelbar zusammenhängt, ist die Einführung eines wöchentlichen Sör-Newsletters. Haben wir bisher die Anwohnerinfo an einen Verteilerkreis aus Stadtrat, Bürgervereinen und städtische Institutionen versandt, so werden dem gleichen Verteilerkreis die Infos, die sich sowieso auf der Homepage befinden, einmal in der Woche zugestellt.

- **LED-Tafeln**  
Als sehr wirkungsvoll haben sich die vier solarbetriebenen LED-Tafeln erwiesen, welche speziell für Baustellenankündigungen beschafft wurden und rund zehn bis vierzehn Tage vor Baubeginn aufgestellt werden. Eingesetzt werden diese dort, wo mit erheblichen verkehrlichen Auswirkungen gerechnet wird oder ein besonderes Informationsbedürfnis besteht.
- **Bauzaunplakate**  
Bei längeren Baustellen werden Bauzäune genutzt, um Passanten über die Planung zu informieren. Als Beispiel seien hier der Platz am Beethovendenkmal, oberhalb der Hallerwiese, die Stadtmauer-Sanierung oder die Grünanlagen rund um den unteren Wöhrder-See genannt. Eine Sonderform stellen die Rasen-Plakate („Der Rasen wächst noch“) da. Hier werden die Bürgerinnen und Bürger über die Dauer informiert, wie lange man die entsprechende Grünanlage nicht betreten kann. Eine weitere Sonderform sind die Bauzaunplakate die bei Spielplätzen aufgestellt werden. Hier kommen die beiden Comic-Figuren Nora & Epplein zum Einsatz und erklären die Baustelle auf ihre Weise in möglichst kindgerechter Sprache.
- **Informationstafeln**  
Wenn es darum geht, Fußgänger und Radfahrer über etwas komplizierte Umleitungen zu informieren, werden größere Schilder mit Umleitungsplänen gestaltet und aufgestellt. Als Beispiel sei hier der Wöhrder Talübergang genannt.
- **Social Media**  
SÖR unterhält keine eigenen Social Media-Kanäle. Diese Form der Kommunikation läuft über das Online-Büro des Presseamts. Gibt es eine Anfrage von Bürgerinnen und Bürgern zu einer Baustelle, werden diese von der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit oder Mitarbeiterinnen des SÖR-Servicetelefons innerhalb von ein bis zwei Stunden beantwortet.
- **Radio und Fernsehen**  
Als Reaktion auf Pressemitteilungen oder die SÖR-Webseite kommt es häufiger zu Anfragen lokalen Radiosendern oder Fernsehsendern (BR, Frankenfernsehen etc.) Anfragen für einen O-Ton kommen wir immer sehr gerne nach, da wir unsere Zielgruppe, die Autofahrerinnen und Autofahrer der Stadt und der Region, auf diese Weise sehr gut erreichen.
- **Bürgervereine**  
Bei größeren Bauvorhaben lädt SÖR im Vorfeld die Vorsitzenden der betroffenen Bürgervereine zu einem Gespräch ein (auch online) und informiert über die bevorstehende Baustelle.
- **Pressekonferenzen**  
Zu Beginn jedes Jahres gibt es eine Pressekonferenz auf der die größten und wichtigsten Baustellen des Jahres vorgestellt werden. Handelt es sich um sehr besondere Planungen, wird auch zu separaten Pressekonferenzen eingeladen.

*Künftige Abstimmung zwischen Verkehrsplanungsamt und SÖR bei der Baustelleninformation:*

SÖR setzt bei investiven Baumaßnahmen in der Regel Planungen des Verkehrsplanungsamtes, die im Verkehrsausschuss beschlossen worden, um.

Im direkten Vorfeld einer Baumaßnahme informiert SÖR sehr ausführlich über den Baustellenablauf (zeitlich, technisch) und stellt die damit verbundenen Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer und Anlieger bzw. Betroffene dar.

Bei der Ende letzten Jahres begonnenen Baumaßnahme in der Zollhausstraße wurde aus der Öffentlichkeit dennoch erheblicher Unmut geäußert, weil unverständlich war, welchen Sinn und Zweck die Baumaßnahme eigentlich hat, da dies aus den Baustellentätigkeiten nicht ersichtlich war. Deswegen werden künftig für Öffentlichkeitsinformationen zu Baustellen auch Ausführungen zu den verkehrsplanerischen Zielen der Baumaßnahme (wie soll es am Ende der Baumaßnahme aussehen und was wird damit bezweckt) mit aufgenommen und neben der Bauleitung des SÖR auch Ansprechpartner des Vpl für Rückfragen zur Planung benannt.

Über das grundsätzliche Vorgehen gab es bereits eine Abstimmung zwischen Vpl und SÖR.

## 6. Fazit

Nürnberg liegt bei der Baustellenkoordination im bundesweiten Vergleich mit anderen Großstädten im guten Mittelfeld. Das derzeit angewendete Vorgehen bei der Abstimmung von Baumaßnahmen funktioniert grundsätzlich, hat aber dennoch seine Grenzen. Gerade die oft geforderte flächendeckende und allumfassende Baustellenkoordination zur grundlegenden Verhinderung von Verkehrsbehinderungen und Stau im Stadtgebiet, ist mit dem aktuellen Vorgehen nicht möglich. Diese Schwachstellen könnten durch die Umsetzung des neuen Baustellenkoordinierungsprozesses verbunden mit der Bereitstellung zusätzlicher Personalkapazitäten deutlich verringert werden.

Trotz aller Bemühungen, die Baustellenabwicklung im öffentlichen Verkehrsraum zu optimieren und kommunizieren, kann aber nicht über die Tatsache hinweggesehen werden, dass Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum mit den heutzutage vorherrschenden Verkehrsbelastungen, unweigerlich zu Verkehrsbehinderungen, Stau und damit Frust für Verkehrsteilnehmer und Anwohner führen können. Ein funktionierendes Baustellenmanagement ist in der Lage die negativen Auswirkungen zu minimieren, aber nicht in Gänze zu verhindern.