

Sachverhaltsdarstellung

Unbestritten stellt das Baustellencluster verortet zwischen Hafenaerial und Rangierbahnhof, bestehend aus den bislang 7 bekannten großen Einzelmaßnahmen

- Brückenbaumaßnahme „Hafenstraße“,
- Brückenbaumaßnahme „Frankenschnellweg“,
- Brückenbaumaßnahme „Großes Mausloch“,
- Brückenbaumaßnahme „Rangierbahnhofbrücke“,
- Straßenbahnlückenschluss „Minvervastraße“,
- Tunnel „Frankenschnellweg“,
- Projekt „Kanalsanierung Süd“,

eine nicht unerheblich bauliche und verkehrliche Herausforderung für die Stadt Nürnberg und alle Beteiligten und Betroffenen dar.

Die ersten Bausteine wurden bereits 2022 mit der Kanalbaumaßnahme „Siedlung Süd BA 1“ und der Brückenbaumaßnahme „Hafenstraße“ begonnen.

Nach aktuellem Kenntnisstand hat dieses Maßnahmenpaket zeitlich aufgrund seiner langen, in manchen Bereichen noch unklaren Ausführungszeiten unweigerlich Auswirkungen auf eine Vielzahl an weiteren, parallel auszuführenden Baumaßnahmen. Dazu kommt der enorme verkehrliche Wirkungsbereich durch erforderliche Verkehrssperrungen, -umleitungen sowie -verlagerungen von Hauptwegebeziehungen. Diese weiteren Maßnahmen jeder Größenordnung werden erst nach und nach detailliert beplant und fehlen daher noch in der aktuellen Auflistung.

Aus diesem Grund hat sich die Stabstelle des „Projektkoordinators für Baustellen“ im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten bereits im Jahr 2020 mit der koordinierten Abwicklung und Verkehrsführung dieses Maßnahmenbündels grundlegend befasst und in entsprechenden Abstimmungsrunden mit den zuständigen Organisationseinheiten erste Festlegungen für die bereits begonnene Bauabwicklung getroffen. Wie in der Vorlage Baustellenmanagement (SÖR-Werkausschuss 01.03.23) ausführlich dargestellt, stellen die mikro- und makroskopische Betrachtung solcher Baustellencluster und deren verkehrliche Auswirkungen auf das Umfeld einen wichtigen Baustein in der Baustellenplanung dar. Nur so können bestmöglich Verkehrsbeeinträchtigungen und damit einhergehende wirtschaftliche Folgen sowie Frust und Ärger bei Verkehrsteilnehmenden, Gewerbetreibenden und Anwohnern vermieden werden. Die aktuell genutzten Planungsprozesse und die geringe personelle Ausstattung mit nur einer Vollzeitstelle bei der Baustellenkoordination im Bereich des „Projektkoordinators für Baustellen“ stellen derzeit aber ein schwer zu überwindendes Nadelöhr in der Leistungsfähigkeit der stadtweiten Baustellenkoordination dar.

Die aktuellen Planungsstände der sieben Einzelmaßnahmen sind mit einer Vielzahl an Unwägbarkeiten derzeit noch recht vage, die Verbindlichkeit der vorliegenden Informationen eher eingeschränkt, was eine fundierte koordinierte Planung, Abwicklung und Kommunikation sehr erschwert. So verschiebt sich bereits jetzt Baubeginn von Maßnahmen um mehrere Jahre. Allein diese schrittweise Anpassung der Bauzeiten würde eine stetige Überplanung aller Baumaßnahmen im Cluster ihrer Bauzustände und der jeweiligen verkehrlichen Abhängigkeiten erfordern - eine Sisyphusarbeit, die mit den vorhandenen Personalressourcen nicht zu bewerkstelligen ist.

Die Zeitpläne und Umsetzungsplanungen der einzelnen Maßnahmen stellen sich wie folgt dar, wobei es sich hierbei um aktuelle Planungsdaten handelt und nicht um fixe Zeitpläne:

Frage:	1. Wie lautet der ursprünglich geplante Baubeginn?	2. Wie lautet das ursprünglich geplante Bauende?	3. Wie lautet der aktuell geplante Baubeginn?	4. Wie lautet das aktuell geplante Bauende?	5. Wurde eine bauzeitliche Verkehrsführung bereits mit der Straßenverkehrsbehörde und/ oder Baustellenkoordination besprochen/ abgestimmt?	6. Wenn ja, welche? (z.B. Vollsperrung, Fahrbahneinengung etc.)	7. Welchen aktuellen Stand hat das Projekt
Tunnel "Frankenschnellweg"	2015	2025	2026	2036	ja, mit Straßenverkehrsbehörde	Bau erfolgt unter laufendem Verkehr	Bau erfolgt in Abhängigkeit vom lfd. Gerichtsverfahren
Projekt "Kanalsanierung Süd"	05/2022	10/2024	03/2022	10/2024	ja	Einspurige Verkehrsführung in beiden Richtungen mind. 3,25 m je Richtung	Ausführung. Vortrieb ist beendet. Jetzt offener Schacht- und Kanalbau
Straßenbahnlückenschluss "Minervastraße"	02/2024	08/2025	04/2025	10/2026	Nein	-	Einreichung Planfeststellungsverfahren
Brückenmaßnahme "Rangierbahnhofbrücke"	2028	2030	2028	2030	nein	-	Lph 2 (Vorplanung) und Machbarkeitsstudie hat begonnen
Brückenmaßnahme „Großes Mausloch“	2024	2027	2026	2028	Ja, aber nur rudimentär	-	Lph 2 (Vorplanung) vor Abschluss
Brückenmaßnahme "Hafenbrücken - Achse Frankenschnellweg"	2022	2025	08/2024	07/2029 (incl. Zeiten nach Verkehrsfreigabe für Rückbauten und Wiederherstellungen)	ja	Bau folgt unter lfd. Verkehr mit eingeschränkter Spuranzahl und eingeschränkten Abbiegebeziehungen zur SWT	Ausführungsplanung und LV Erstellung nahezu abgeschlossen, Planfeststellungsverfahren mit der abgeschlossenen Auslage der Tektur, Baurecht voraus. im IV. Quartal 2023, nachfolgend Veröffentlichung Bauleistung
Brückenmaßnahme „Hafenbrücken - Achse Hafestraße“	Behelfsbrücke 2022	2027	Behelfsbrücke 08/2023 Hauptbaumaßnahme 08/2024	Hauptbaumaßnahme 03/2028 Rückbau Behelfsumfahrung und Wiederherstellung nach Verkehrsfreigabe 12/2028	ja	Bau folgt unter lfd. Verkehr mit eingeschränkter Spuranzahl und eingeschränkten Abbiegebeziehungen zur SWT/A73	Erstellung Ausschreibungsunterlagen Bau, Beschluss Wasserrechtsverfahren im Herbst 2023 vorgesehen, nachfolgend Veröffentlichung Bauleistung

gemeldete Daten von den Bauvorhabensträgern

Hinzu kommt eine aktuell unzureichende Datenlage zu den Projekten in der zentral geführten Baustellendatenbank bei SÖR. Die Baustellendatenbank soll künftig alle Baustelleninformationen enthalten, welche für eine erfolgreiche Koordination erforderlich sind. Die Anlage und Pflege dieser Datensätze durch den jeweiligen Bauvorhabensträger und die allumfassende Auswertung und Weiterbearbeitung durch die Baustellenkoordination, können jedoch erst durch die Einführung des neuen Koordinierungsprozesses und einer ausreichenden Personalausstattung klar definiert, verpflichtend eingeführt und flächendeckend koordinativ betreut werden.

Die angedachte interdisziplinäre Koordination findet derzeit bereits rudimentär unter der Federführung des Projektkoordinators für Baustellen auf Grundlage der vorhandenen Informationen statt. Eine detaillierte Darstellung der verschiedenen Zeitpläne, eine Festlegung von wichtigen Meilensteinen, die Darstellungen baustellenbedingter verkehrlicher Auswirkungen und deren bürgerfreundliche Aufbereitung sind in der gewünschten Form unter den vorherrschenden Gegebenheiten derzeit nicht leistbar.

Um die erforderlichen Kapazitäten für eine zielführende, allumfassende Koordination dieses Baustellenclusters, als auch aller anderen Baumaßnahmen in den Hauptverkehrsstraßen des Stadtgebietes und darüber hinaus, zu generieren, benötigt es die Umsetzung des „neuen Koordinierungsprozesses“ und die damit einhergehende personelle Aufstockung der stadtweiten Baustellenkoordination um 2,7 Stellen von 1,0 auf 3,7 Stellen. Nur so können die erforderlichen Schritte für eine sinnvolle Koordination neu geordnet, und zielführend umgesetzt werden.

Auf die ausführliche Vorlage im TOP Ö5 „Baustellenmanagement“ in der Werkausschussitzung des SÖR am 01.03.2023 wird hierbei verwiesen.