Defizite im Baustellenmanagement beheben
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 28.04.2025

Einleitung

Baustellen im öffentlichen Raum in Großstädten wie Nürnberg sind unabdingbar, weil sie essenzielle Funktionen für den Erhalt und die Weiterentwicklung der städtischen Infrastruktur erfüllen. Obwohl Baustellen auch als störend/belastend empfunden werden, sind sie nicht vermeidbar, um funktionierende, moderne und sichere Stadtinfrastruktur sowie die Anpassung der Stadt an neue Bedürfnisse (Digitalisierung, Klimawandel, Mobilität, Stadtwachstum) zu gewährleisten. Dies resultiert vor allem aus:

1. dem Erhalt der Infrastruktur
   - *Straßen-, Wege-, Brücken- und Lichtsignalsanierungen:* Aspalt, Beton, Stahl und andere Materialien sowie elektronische Bauteile verschleißen durch Beanspruchung, Witterung und Alterung. Ohne regelmäßige Instandhaltung entstehen Schäden, die zu gefährlichen Zuständen führen können.
   - *Versorgungsleitungen:* Wasser-, Gas-, Strom-, Fernwärme-, Abwassernetze sowie Telekommunikationsnetze müssen regelmäßig gewartet und modernisiert werden sowie entsprechend den Versorgungsbedarfen (neue Baugebiete oder Investorenvorhaben) erweitert werden.

2. der Neuschaffung essentieller Infrastruktur
   - *Fernwärmenetz*
   - *Glasfasernetz*
   - *Stromnetz*

3. den Anpassungen einer wachsenden Stadt
   - *Bevölkerungswachstum:* Mit steigender Einwohnerzahl müssen Verkehrswege, U-Bahn- und Straßenbahnlinien, Haltestellen, Radwege ausgebaut, modernisiert oder gewartet werden.
   - *Nachverdichtung:* Neue Wohn- und Gewerbegebiete oder Gebäude erfordern oft neue Erschließungen mit Anbindung an die vorhandene Infrastruktur.

4. der Förderung moderner Mobilität
   - *Rad- und Fußverkehr:* Der Ausbau sicherer Wege für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer erfordert bauliche Anpassungen.
   - *ÖPNV-Optimierung:* Bus- und Gleisanlagen, Haltestellenbarrierefreiheit und digitale Leitsysteme werden durch Baustellen realisiert.

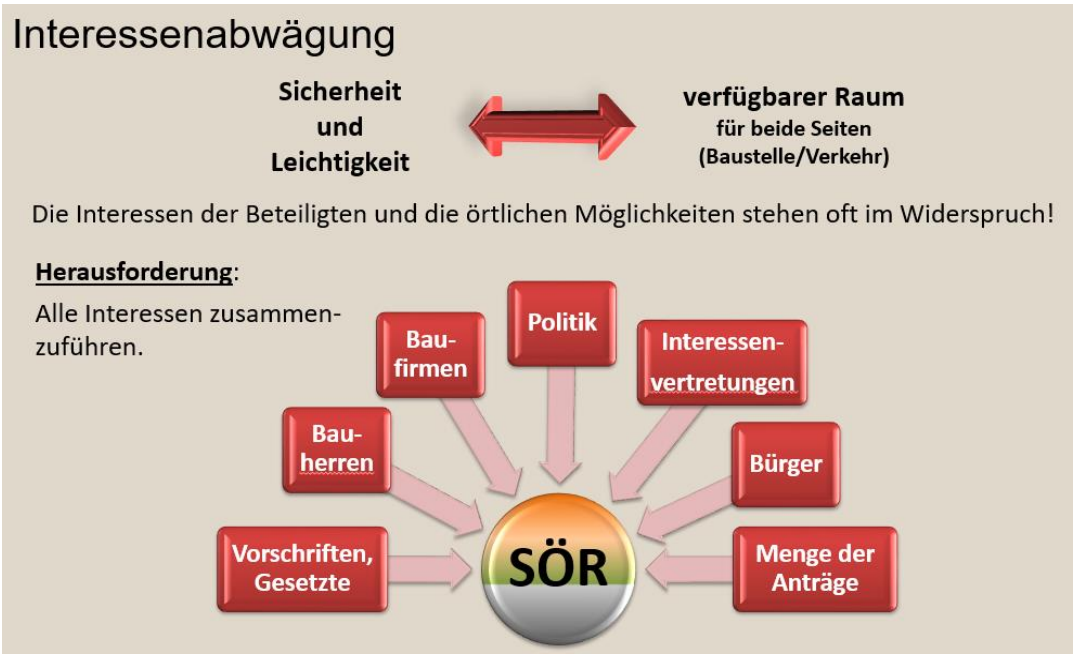
5. der Klimaanpassung und Nachhaltigkeit
   - *Blau-grüne Infrastruktur:* Baustellen ermöglichen die Umsetzung von Regenwassermanagement, Baumpflanzungen oder Straßenbegleitgrün.
   - *Energiewende:* Ladeinfrastruktur für E-Mobilität oder der Umbau von Gas- zu Fernwärmenetzen(siehe Wärmewende: Neubau vieler Fernwärmeleitungen bis 2040) sowie leistungsfähige Stromversorgungsnetze erfodern bauliche Maßnahmen.

6. der Sicherheit
   - *Unfallprävention:* Gefahrenstellen wie kaputte Rad- oder Gehwege oder unübersichtliche Kreuzungen werden erneuert oder umgestaltet.
   - *Technische Erneuerung:* Veraltete Lichtsignalanlagen, Leitsysteme, Schilder, Markierungen werden erneuert und die Sicherheitsanforderungen bei Kritischer Infrastruktur umgesetzt.

Etwa 50% aller Baustellen werden durch die Stadt (SÖR, SUN, UB) und die Städtischen Werke Nürnberg (N-Ergie, VAG) veranlasst, 50% entstehen durch Vorhaben privater Träger.
Grundsätzlich besteht seitens der Träger von Maßnahmen ein Rechtsanspruch auf die Nutzung des öffentlichen Raumes für Baustellen (gegen Geld), der nur im Einzelfall und nur mit rechtssicherer Begründung abgelehnt werden kann.

Baustellen werden daher intensiv koordiniert. Die Baustellennotwendigkeiten stellen die Verwaltung vor enorme Herausforderungen bei der Prüfung, Koordinierung und Genehmigung von entsprechenden Baustellenanträgen.

Baustellen sind meist mit sehr komplexen Anforderungen 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 andererseits, erfordern daher eine wirksame Koordination der verkehrlich relevanten Baumaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Nürnberg und des angrenzenden Umlandes, um Verkehrsbehinderungen bestmöglich entgegenwirken zu können.

Zu diesem Zweck wurde im November 2016die Stelle des Baustellenkoordinators 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 zulassen – koordinationstechnisch betreut, um unerwünschte Wechselwirkungen hieraus für Projekte der Hauptbeteiligten zu minimieren bzw. gänzlich zu vermeiden. Für eine flächendeckende Baustellenkoordination bedarf es gem. Vorlage „Baustellenmanagement“ im Werkausschuss SÖR am 01.03.2023 insgesamt 3,7 Stellen. In 2024 konnte eine weitere Stelle dafür geschaffen werden, die seit April 2025 besetzt ist, so dass aktuell dem SÖR zwei Baustellenkoordinatoren zur Verfügung stehen.

Bislang wurden in diesem Jahr nicht mehr Baustellenanträge genehmigt wie in den Jahren zuvor. Dies liegt daran, dass die Bearbeitungsressourcen durch die Anzahl der Mitarbeitenden in der Antragssachbearbeitung gedeckelt ist. Unbestritten kann die subjektive Wahrnehmung aufgrund einiger sehr präsenter und langanhaltender Baustellen eine andere sein – die Baukrise führt explizit

dazu, dass Baustellen länger dauern. Damit sind gleichzeitig mehr Einschränkungen im öffentlichen Raum wahrnehmbar.

Anders als in den Jahren zuvor wurden in diesem Jahr aber bislang deutlich mehr Anträge bei der Verkehrsbehörde eingereicht. Insofern schiebt SÖR aktuell einen enormen Berg an noch nicht bearbeiteten Baustellenanträgen vor sich her. Die Bearbeitungsdauer eines Antrags liegt derzeit bei rd. 6-8 Wochen.

Aufgrund der Vielzahl an Baustellen, dem hohen Verkehrsaufkommen und der Verzögerungen im Bauen geraten die bestehenden Koordinationsprozesse jedoch zunehmend an ihre Grenzen, vor allem, da viele Bauvorhabensträger ihre Maßnahmen kurzfristig melden. Dadurch ist eine frühzeitige und umfassende Abstimmung oft nicht möglich, welches wiederum zu unkoordinierten Überschneidungen, längeren Bauzeiten und vermeidbaren Beeinträchtigungen für den Verkehr und die Bevölkerung führt.

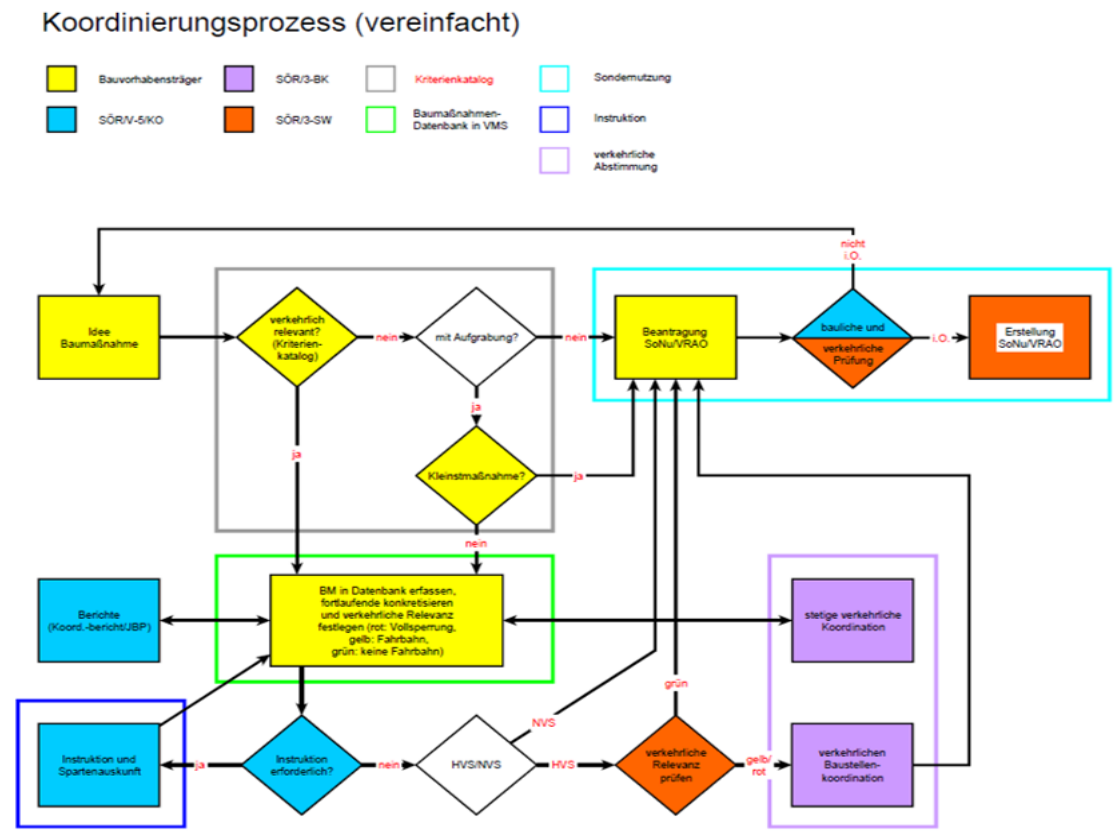
zur Anfrage des CSU-Antrags:
Ein Maßnahmenpaket der Verwaltung, wie die Baustellenkoordination (auf derselben Fläche, aber auch auf Baustellen in räumlichen Zusammenhang) verbessert werden kann.

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 mit möglichst geringen verkehrlichen 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.

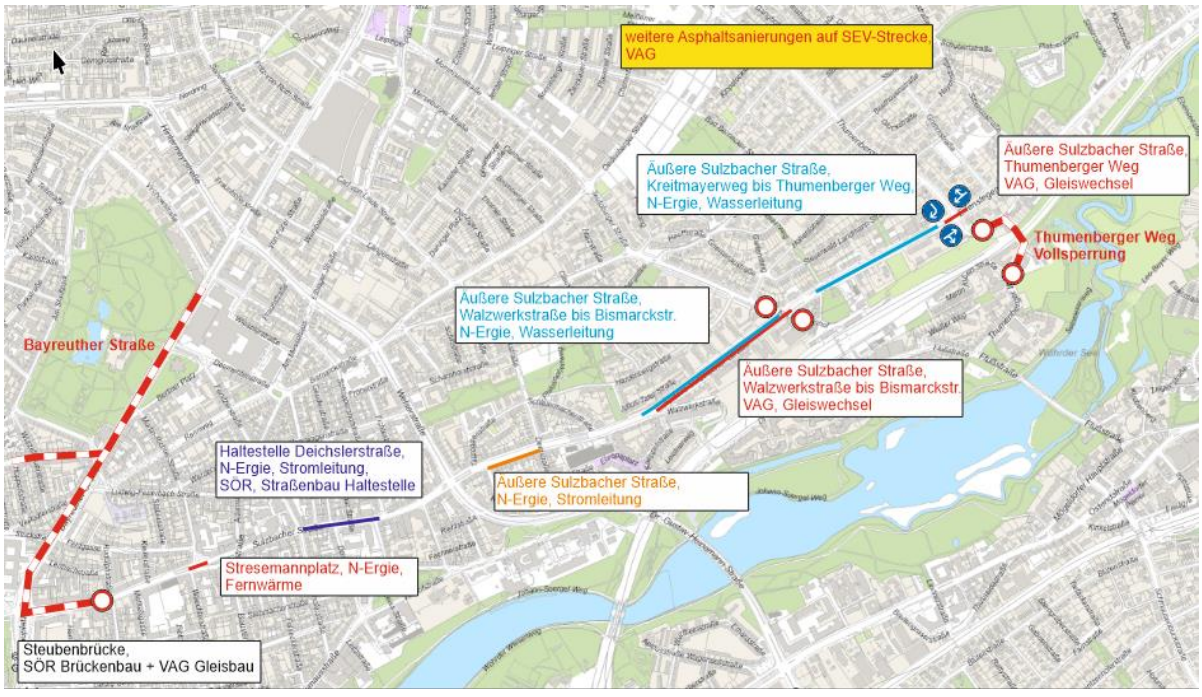
Es bestehen bereits koordinierende Abläufe, wie z.B. das „Instruktionsverfahren“ bzw. durch das neue Geoportal „BauKoP“ (Baustellenkoordinierungsportal), bei denen Baustellen hinsichtlich zeitlicher und räumlicher Nähe geprüft und nach Möglichkeit zusammengelegt werden. Diese Praxis wird kontinuierlich weiterentwickelt, um Überschneidungen und Doppelbelastungen zu vermeiden. Derzeit arbeitet eine Projektgruppe mit externer Unterstützung an der Einführung eines neuen Baustellenkoordinierungsprozesses, um verschiedenste Bauvorhabensträger im Vorfeld rechtzeitig in die gesamtstädtische Baustellenplanung einzubinden sowie die einzelnen Projekte räumlich, zeitlich und verkehrlich besser aufeinander abzustimmen. Je frühzeitiger qualitative Informationen zu den Maßnahmen vorliegen, um so besser können Baustellen koordiniert und in eine verträgliche Abfolge gebracht werden. Daher ist mit Umsetzung des neuen Baustellenkoordinierungsprozesses auch geplant, eine verpflichtende Meldefrist der Maßnahmenträger einzuführen, um eine frühzeitige und verlässliche Planung sowie eine bessere Abstimmung der Maßnahmen sicherzustellen.

Der neue Prozess besteht aus mehreren klar abgegrenzten Phasen: Zunächst erfolgt durch die Koordinierungsstelle eine umfassende bauliche Konkretisierung. Anschließend prüft die Straßenverkehrsbehörde die Planungsunterlagen vorab auf fachgerechte Umsetzbarkeit und verkehrliche Relevanz. Den Abschluss bildet eine finale, ganzheitliche verkehrliche Konkretisierung sowie die Umsetzung und Kommunikation durch die Baustellenkoordination.



Im Rahmen der Abstimmungen/Koordinierung einer Baustelle oder Baustellenreihung ist eine Abwägung ganz entscheidend für deren verkehrliche, zeitliche und wirtschaftliche Ausprägung: Soll eine Baustelle kleinteilig unter Aufrechterhaltung des Verkehrs und damit langsamer und teurer abgewickelt werden oder ist eine Vollsperrung des Verkehrs möglich, wodurch sich die Baustelle schneller und kostenkünstiger abwickeln lässt. Eine pauschale Festlegung ist hier kaum möglich, sondern bedarf einer Betrachtung im Einzelfall.

Die grundsätzlich positiven Effekte einer gut abgestimmten Baustellenkoordination lassen sich aktuell exemplarisch auf der Verkehrsachse Rathenauplatz bis Erlenstegen beobachten. Im Rahmen des Schienenersatzverkehrs und der Straßensperrung, welche durch den Umbau des Rathenauplatzes erforderlich wurden, werden zahlreiche Bauvorhaben entlang dieses Streckenabschnitts gebündelt durchgeführt. Im Einzelnen sind dies die folgenden Maßnahmen:



Durch die koordinierte Planung gelingt es, die Arbeiten wirtschaftlich und zügig umzusetzen und gleichzeitig die verkehrlichen Auswirkungen auf ein Minimum zu reduzieren. Würde eine solche Koordination nicht erfolgen, würden die Maßnahmen nicht so schnell und effektiv durchgeführt werden können, sondern zu einem späteren Zeitpunkt erneute Baustellen mit mehr Aufwand und wiederholten Beeinträchtigungen verursachen.

Um Baustellen künftig effektiver koordinieren und eine effizientere Steuerung ermöglichen zu können, werden seitens SÖR fortschrittliche IT-Systeme eingeplant, welche verkehrliche Änderungen bzw. Auswirkungen in der Verkehrsführung durch Baustellen abbilden und koordinieren sollen. Zum einen soll das bestehende VMS Formular mit Unterstützung der städtischen IT und des Herstellers zu einer optimierten Software für die Baustellenkoordination ausgebaut werden. Des Weiteren befindet sich SÖR mit Herstellern in Kontakt, welche ein KI gestütztes Verkehrsmodell für die Baustellenplanung und –simulierung auf dem Markt anbieten. Zur Einführung werden dafür aber jährlich Mittel in Höhe von rund 50.000 € bis 100.000 € benötigt.

Neben der technischen Weiterentwicklung ist auch eine personelle Verstärkung der Baustellenkoordination notwendig, wie bereits in vergangenen Vorlagen erläutert (siehe Werkausschschuss vom 01.03.2023). Die weiterhin hohe Zahl an zu bearbeitenden Projekten in Hauptverkehrsstraßen führt dazu, dass mit den bestehenden personellen Kapazitäten nicht vollumfänglich koordiniert werden kann. Für eine flächendeckende Baustellenkoordination im Hauptverkehrsstraßennetz braucht es insgesamt 3,7 Stellen – also noch weitere 1,7 Stellen. Aber nicht nur die Baustellenkoordinierung benötigt die personelle Ausstattung sondern auch die vorbereitenden Einheiten. Insbesondere sind hier für die Aufbereitung der Informationen zu allen geplanten Maßnahmen (N-Ergie, SUN, VAG, TK-Unternehmen, Dritte) zusätzliche Kapazitäten notwendig.

zur Anfrage des CSU-Antrags:
Entwicklung eines Maßnahmenpakets zur Reduzierung der aus einer Baustelle resultierenden Einschränkungen für Bürgerinnen und Bürger

Die Verwaltung ist sich bewusst, dass eine lange Dauer zwischen der Einrichtung einer Baustelle und dem tatsächlichen Baubeginn für Anwohner und Verkehrsteilnehmer eine besondere Belastung darstellt. Eine zügige Bauausführung ist daher ein wichtiges Ziel, um die Einschränkungen möglichst gering zu halten.

Grundsätzlich gilt jedoch, dass die Verkehrsbehörde im Rahmen der Genehmigung lediglich die zulässige Gesamtdauer der Baustellen genehmigt. Die konkrete Planung der Bauzeiten sowie der Ressourceneinsatz liegen in der Verantwortung des beauftragten Unternehmens. Diese organisatorische Freiheit ist notwendig, da die Baufirmen ihre Arbeitsabläufe und Personalplanung flexibel gestalten müssen, um auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren zu können. Dennoch wird SÖR die Auflagen im Sondernutzungserlaubnisbescheid, um einen entsprechenden Passus ergänzen. In der aktuell stattfindenden Überarbeitung der Auflagen wird festgesetzt, dass spätestens nach fünf Werktagen nach Einrichtung der Verkehrsabsicherung mit dem Betrieb der Baustelle begonnen werden muss. Spätestens am Folgetag wären dann die Verkehrsabsicherung (z.B. Absperrmaterial, Verkehrszeichen, Fahrbahnamrkierungen) zurück zu bauen. Die geräumten Flächen sind der Allgemeinheit in verkehrssicherem Zustand dann wieder zur Verfügung zu stellen.

Derzeit bestehen keine direkten Sanktionsmöglichkeiten seitens der Verkehrsbehörde, sollten Unternehmen die genehmigten Zeiträume nicht optimal nutzen oder Baustellen über einen längeren Zeitraum „ruhen“ lassen. Eine Überwachung der Einhaltung der Bauzeiten durch die Behörden ist aufgrund der Vielzahl der Baustellen und der begrenzten personellen Kapazitäten derzeit nicht möglich. Es gibt ein Beispiel aus einer anderen Stadt, in welcher hierzu detaillierte Regularien geschaffen wurden. So soll der Druck auf Baufirmen und Vorhabensträger erhöht werden, direkt nach der Einrichtung der Baustelle auch mit den Arbeiten zu beginnen. Sog. „Schläferbaustellen“ soll so auch etwas entgegengesetzt werden können. Zielführend sind diese Regelungen aber nur, wenn auch regelmäßige Kontrollen stattfinden. Denn es müsste schon exakt festgestellt werden, wie lange tatsächlich Stillstand herrschte oder wann Baubeginn war. Die personellen Ressourcen im

SÖR sind aber derzeit auch aufgrund der Haushaltskonsolidierungsvorgaben nicht vorhanden. Eine Umsetzung wäre nur möglich, wenn sich zusätzliche Mitarbeitende dem Thema annehmen.

Unabhängig davon, geht SÖR Meldungen über „ruhende Baustellen“ im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten nach und versucht auf den weiteren Ablauf der Maßnahme einzuwirken. Häufig sind es aber auch technische Zwänge (z.B. verlängerte Lieferzeiten von Einbauteilen), die zu einem Stillstand beim Baufortschritt führen.

SÖR ist sich der Einschränkungen bewusst, die durch Baustellen entstehen – insbesondere an verkehrlich stark belasteten Knotenpunkten. An bestimmten Kreuzungen führen Baustellen gerade zu den Hauptverkehrszeiten zu angespannten Situationen. Erschwerend kommt hinzu, dass morgens zusätzlich Baufahrzeuge in das Baufeld ein- oder ausfahren und durch Rangiermanöver kurzfristige Verkehrsbehinderungen verursachen. Solche Auswirkungen sind je nach Art und Ablauf der Baumaßnahme sehr unterschiedlich und lassen sich im Rahmen der Planung oft nur bedingt beeinflussen.

Um auf veränderte Verkehrslagen reagieren zu können, wird seitens der Stadtverwaltung die Modernisierung der Lichtsignalanlagen kontinuierlich vorangetrieben. Ziel ist es, möglichst viele Anlagen mit verkehrsabhängiger Steuerung auszustatten, sodass diese flexibel auf die aktuelle Verkehrslage reagieren können. Die Umrüstung des bestehenden – teils veralteten – Anlagenbestands ist jedoch ein langfristiger Prozess. Dieser hängt nicht nur von verfügbaren Haushaltsmitteln ab, sondern auch von gestiegenen Baukosten sowie den begrenzten personellen Kapazitäten sowohl innerhalb der Verwaltung als auch bei den ausführenden Firmen (vgl. Zustandsbericht LSA). Daher verfügen aktuell noch nicht alle Lichtsignalanlagen über die technischen Voraussetzungen für eine „intelligente“ Steuerung.

Grundsätzlich nutzt die Stadt bereits moderne, verkehrsabhängige Ampelsteuerungen, die eine Anpassung der Signalzeiten an die aktuelle Verkehrslage ermöglichen. Diese Systeme tragen dazu bei, den Verkehrsfluss zu verbessern und Staus zu reduzieren. Eine vollständige Echtzeitsteuerung mit Rückkopplung auf tagesaktuelle Verkehrsdaten wäre zwar technisch möglich, erfordert jedoch erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen – insbesondere bei temporären baustellenbedingten Signalanlagen ist dies nicht wirtschaftlich umsetzbar.

Daher werden die Signalprogramme der betroffenen Lichtsignalanlagen im Rahmen der Möglichkeiten bereits an die aktuelle Baustellensituation angepasst. Dabei wird auf eine möglichst ausgewogene Behandlung aller Verkehrsteilnehmer geachtet – also von Fuß- und Radverkehr über Pkw und Lkw bis hin zum öffentlichen Nahverkehr. Eine vollständige Verkehrsflüssigkeit kann jedoch nicht in allen Fällen gewährleistet werden, insbesondere bei gleichzeitig hohem Verkehrsaufkommen.

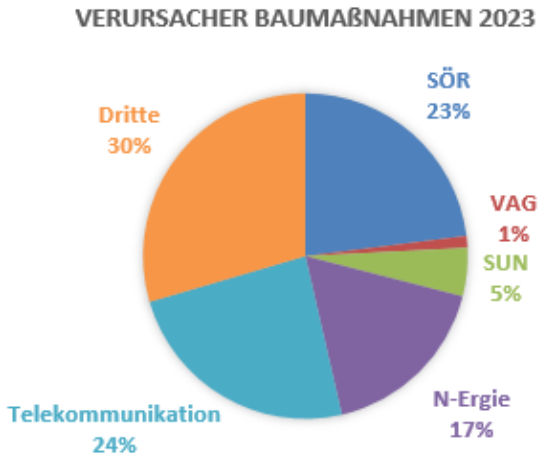
Die vom Verkehrausschusses in seiner Sitzung am 14.03.2024 beschlossene Konzeptionierung einer Erneuerung der Verkehrsleitzentrale in der Variante M würde sich mit der Umsetzung auch positiv auf das Baustellenmanagement auswirken, da mit einem solchen System Störungen im Verkehrsnetz – z.B. durch Baustellen – durch gezielte dynamische Verkehrslenkung besser gesteuert und damit kompensiert werden können.

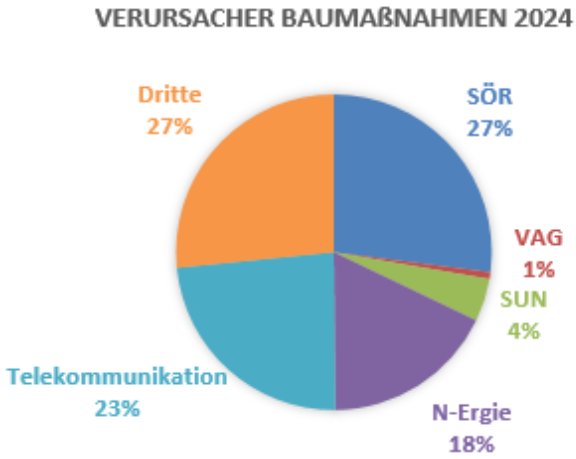
Als hilfreich für die Lenkung der Verkehrsteilnehmer hat sich in den letzten Jahren der Einsatz von Vorabinformationen mittels LED-Tafeln erwiesen. SÖR verfügt selbst über insgesamt vier solcher Hinweistafeln. Aufgrund technischer Probleme mit den Solarmodulen müssen diese seit 2024 jedoch separat mit Strom versorgt werden. Da auch hierfür die Personalkapazitäten nicht ausreichend waren, wurde vermehrt auf externe Dienstleister zurückgegriffen, um die notwendigen Informationen zu vermitteln.
Aktuell werden die SÖR-eigenen LED-Tafeln einer Revison unterzogen, was zu einer deutlichen Verbesserung der Leistungsfähigkeit laut Hersteller führen soll. Für den Zukauf weiterer Anlagen müsste auch der personalle Hintergrund betrachtet werden. Für Porgrammierung, Transport, Kontrolle, Stromanschluss (in lichtschwachen Jahreszeiten) und Wartung müssten entsprechende Kapazitäten bereitgestellt werden.

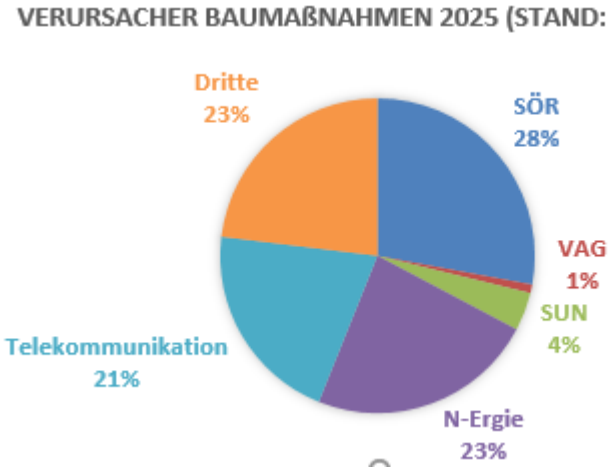
zur Anfrage des CSU-Antrags:
Einführung eines temporären Baustellenmoratoriums, durch das bis auf Weiteres keine zusätzlichen Baustellen beauftragt oder begonnen werden, sofern sie nicht zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zwingend notwendig sind.

Ein Baustellenmoratorium ist unter den derzeitigen Rahmenbedingungen und rechtlichen Vorgaben weder sinnvoll noch rechtssicher umzusetzen, da viele Projekte aus politischen Beschlüssen sowie gesetzlichen Vorgaben resultieren und regelmäßig private Bauträger involviert sind. Die Verwaltung kann nur in begrenztem Umfang eigene Projekte zurückstellen, ohne sich Regressforderungen auszusetzen oder die Stadtentwicklung zu gefährden.

Aus den folgenden Darstellungen geht hervor, dass im Vergleich der letzten drei Jahre die durch SÖR verursachten Baumaßnahmen nahezu konstant bei ca. ¼ der Gesamtmaßnahmenzahl liegen. Auch die prozentuale Beteiligung der weiteren großen Bauvorhabensträger ist über die Jahre nahezu konstant. Ein starkes Zurückfahren der durch SÖR veranlassten Maßnahmen führt daher eher zu einem geringen Effekt im gesamtstädtischen Kontext.







Zudem liegen die Genehmigungskapazitäten bei den involvierten Behörden aufgrund der derzeit vorherrschenden Personalengpässe eher im unterdurchschnittlichen Bereich. Daher bewegen sich auch die Zahlen der genehmigten und zeitlich parallel stattfindenen Maßnahmen im mehrjährigen Durchschnitt. Eine Baustellenhäufung ist zahlenmäßig keinesfalls feststellbar. Eher handelt es sich um eine subjektive Wahrnehmung aufgrund der derzeit laufenen Großprojekte wie z.B. Bayreuther Straße, Thumenberger Weg oder Obstmarkt.

Rechtliche Würdigung zum Moratorium

Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in Bayern sind gemäß Art. 18 Abs. 1 BayStrWG genehmigungspflichtig, wenn die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht. Das bedeutet, dass eine zweckfremde Nutzung vorliegt, wie zum Beispiel die Lagerung von Baumaterialien, Gerüsten, Containern, Absperrungen oder Baustelleneinrichtungen auf der Straße. Zuständig für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis ist die Straßenbaubehörde.

Die Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) 2021 sind für die Entscheidung über eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 Abs. 6 StVO relevant. Diese Anordnung ist von der Sondernutzungserlaubnis zu unterscheiden, da sie regelt, wie eine Baustelle abzusichern ist, nicht aber ob sie genehmigt wird.

Sondernutzungsanträge dürfen grundsätzlich nicht ohne Einzelfallprüfung abgelehnt werden. Zwar besteht ein Erlaubnisvorbehalt, das heißt, die Behörde muss den Antrag prüfen, ist aber nicht verpflichtet, ihn zu genehmigen. Es bedarf einer Ermessensentscheidung. Eine generelle Ablehnungspraxis, etwa „Wir lehnen alle Anträge von Bauunternehmen grundsätzlich ab“, wäre ein Ermessensnichtgebrauch und somit rechtswidrig. Zulässig ist eine Ablehnung nur im Einzelfall, etwa wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehres (auch unter Berücksichtigung der RSA 21) nicht gewährleistet ist, wichtige öffentliche Belange wie Rettungswege oder der öffentliche Nahverkehr überwiegen oder wenn die Nutzung unverhältnismäßig lange dauert. Die Entscheidung über eine Sondernutzungserlaubnis ist zudem verwaltungsgerichtlich überprüfbar. Ein generelles Verbot würde gegen das Willkürverbot nach Art. 3 Abs. 1 GG und gegen das Übermaßverbot verstoßen.

Ein Moratorium, also ein pauschales Verbot etwa für einen bestimmten Zeitraum, würde einen Ermessensausfall darstellen, da keine Einzelfallprüfung und keine Abwägung der Interessen erfolgt. Damit ist ein solches generelles Verbot rechtswidrig. Rechtliche Konsequenzen eines solchen Moratoriums sind Anfechtbarkeit durch Widerspruch und Klage vor dem Verwaltungsgericht. Betroffene Bauunternehmen könnten zudem einstweiligen Rechtsschutz beantragen, insbesondere wenn Fristen oder Vertragsstrafen drohen.

Die Behörde darf zwar genehmigungspflichtige Nutzungen beschränken oder untersagen, aber nur mit sachlicher Begründung im Einzelfall. Dies wird grundsätzlich auch bei verschiedenen Maßnahmen praktiziert. Aktuell werden wiederholt Anträge abgelehnt, welche sich zum Beispiel auf Umleitrouten bzw. Ausweichrouten der Maßnahmen zwichen Rathenauplatz und Stadtgrenze befinden.

zur Anfrage des CSU-Antrags:
Die Prüfung einer Ausweichroute für den Thumenberger Weg, z.B. einer temporären Straßenführung von der Erlenstegenstraße/Thumenberger Weg über das angrenzende WBG-Grundstück auf die Martin-Albert-Straße einschließlich einer temporären Bahnschranke oder einer Brückenlösung.

Die vorgeschlagene Ausweichroute von der Erlenstegenstraße über das angrenzende wbg-Grundstück mit einer temporären Bahnquerung (z. B. in Form eines höhengleichen Bahnübergangs oder einer Brückenlösung) in Richtung Martin-Albert-Straße wurde durch die Verwaltung in technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht umfassend geprüft. Danach ergeben sich folgende Bewertungsergebnisse:

1. Unzulässigkeit eines höhengleichen Bahnübergangs:
Gem. Stellungnahme der Deutschen Bahn (DB) werden nach geltendem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und den Richtlinien der DB höhengleiche Bahnübergänge – insbesondere auf Hauptverkehrsachsen – grundsätzlich nicht mehr neu errichtet. Ausnahmen sind nur in äußerst seltenen Sonderfällen auf eher untergeordneten Bahnstrecken zulässig.
Die vorliegende Gleisverbindung in Richtung Bayreuth ist eine zentrale Achse für den Schienenpersonennahverkehr und Fernverkehr der DB. Sie ist stark frequentiert und erfüllt eine überregio-

nale Erschließungsfunktion. Aus sicherheitstechnischen Gründen und im Hinblick auf den Betriebsablauf der DB ist ein zusätzlicher Bahnübergang auf dieser Strecke nicht genehmigungsfähig und scheidet somit aus.

2. Brückenlösung scheitert an den örtlichen Gegebenheiten:
Die Prüfung einer Brückenlösung über die Bahntrasse zeigt, dass die hierfür erforderlichen Flächen für die beidseitigen Rampen nicht zur Verfügung stehen. Um die nötige Durchfahrtshöhe für die Bahntrasse (inkl. Sicherheitszuschlag) zu gewährleisten, wären massive Aufschüttungen notwendig. Diese würden die angrenzende Bebauung erheblich beeinträchtigen.
Da die Martin-Albert-Straße in diesem Bereich als Sackgasse ausgebildet ist, würde eine entsprechende Rampe die bestehende Erschließung vollständig abschneiden – Anwohnerinnen und Anwohner wären somit faktisch von der Außenwelt abgeschnitten.

3. Eingriff in bahntechnische Anlagen nicht umsetzbar:
Sowohl eine Brücken- als auch eine Schrankenlösung würden tiefgreifende Eingriffe in die Leit- und Sicherungstechnik (Stellwerkstechnik) der DB erfordern. Die Umsetzung solcher Maßnahmen ist planungsintensiv, genehmigungspflichtig und in der Regel mit sehr langen Vorlaufzeiten verbunden. Die DB Netz AG hat bereits signalisiert, dass ein solcher Eingriff aus betriebs- und sicherungstechnischen Gründen nicht realisierbar ist.

4. Zeitlicher Aufwand steht in keinem Verhältnis:
Die Planung, Abstimmung, Genehmigung und bauliche Umsetzung einer provisorischen Brücken- oder Schrankenlösung würden mindestens ebenso lange dauern wie die Durchführung der ursprünglichen Maßnahme zur Erneuerung der DB-Brücke über den Thumenberger Weg selbst.

5. Nur begrenzte Wirkung der Ausweichroute bzw. Brückenlösung:
Selbst wenn alle Hürden überwunden wären, könnte eine solche Ausweichverbindung lediglich während des ersten Bauabschnitts zwischen Erlenstegenstraße und Martin-Albert-Straße genutzt werden. Dieser Bauabschnitt ist auf rund drei Jahre veranschlagt.
Im zweiten Bauabschnitt – Martin-Albert-Straße bis Flußstraße – ist eine weitere Vollsperrung wegen weiterer unaufschiebbarer und zur Hauptmaßnahme gehördender Arbeiten erforderlich. Die provisorische Ausweichstrecke wäre ab diesem Zeitpunkt nicht mehr nutzbar.
Die Investition hätte somit lediglich einen sehr kurzfristigen Nutzen und wäre spätestens ab Beginn des zweiten Bauabschnitts obsolet.

6. Hohe Kosten bei fehlender Wirtschaftlichkeit:
Die Kostenschätzung für eine provisorische Brückenlösung beläuft sich – basierend auf vergleichbaren Projekten – auf eine mittleren bis hohen einstelligen Millionenbetrag.
Gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) hat beim Neubau einer Kreuzung „der neue Beteiligte, dessen Verkehrsweg neu hinzukommt, die Kosten der Kreuzungsanlage zu tragen“. Da hierfür auch mit keinen Zuwendungen seitens Regierung von Mittelfranken zu rechnen ist, müsste die Stadt Nürnberg die gesamte Kostenlast übernehmen und die Brücke für die Ausweichroute vollständig aus städtischen Haushaltsmitteln finanzieren.

Unabhängig von den genannten technischen und rechtlichen Ausschlussgründen ist auch die wirtschaftliche Betrachtung eindeutig: Ein finanzieller Aufwand im mittleren bis hohen einstelligen Millionenbereich für eine Lösung, deren Nutzung auf rund drei Jahre begrenzt ist, steht in keinem Verhältnis zum zu erwartenden Nutzen.
Angesichts der aktuell angespannten Haushaltslage der Stadt Nürnberg und der Notwendigkeit eines gezielten, verantwortungsvollen Umgangs mit öffentlichen Mitteln wäre eine Umsetzung nicht vertretbar. Stattdessen wird weiterhin an einer zügigen und effizienten Umsetzung der erforderlichen Baumaßnahmen am Thumenberger Weg gearbeitet.

zur Anfrage des CSU-Antrags:
Die Prüfung, welche Bauzeit am Thumenberger Weg eingespart werden kann, wenn auf die Erhöhung der Durchfahrtshöhe und die damit verbundene Tieferlegung des Kanals verzichtet wird.

Diese Themenstellung wurde bereits ausführlich in der Vorlage im TOP Ö1.1 der Stadtratssitzung vom 29.01.2025 behandelt. Darauf wird verwiesen.

Das Ergebnis dieser Prüfung zeigt zunächst, dass sich die Bauzeit durch den Verzicht auf die Tieferlegung des SUN-Kanals gegebenenfalls um etwa 2 bis 3 Monate verkürzen ließe. Diese Einschätzung ist jedoch mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Aufgrund der weiterhin sehr geringen Überdeckung des SUN-Kanals im Bereich der Fahrbahn können zusätzliche Sicherungsmaßnahmen während der Bauausführung nicht ausgeschlossen werden. Diese könnten die Bauarbeiten erschweren und in der Folge somit auch die Bauzeit wiederum verlängern.

Der Verzicht auf die Tieferlegung des SUN-Kanals führt bei den ohnehin erforderlichen Stützwänden und Spartenarbeiten zu keiner nennenswerten Verkürzung der Bauzeit. Auch die geplante Brücke der Deutschen Bahn bleibt technisch und baulich unverändert. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die Erhöhung der Durchfahrtshöhe von derzeit 3,60 m auf die in Deutschland übliche Regeldurchfahrtshöhe von 4,50 m keinen nennenswerten Einfluss auf die Gesamtdauer der Arbeiten der Deutschen Bahn, der Stützwände und der Sparten hat.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Bauzeit durch die Tieferlegung des Kanals und die Erhöhung der Durchfahrtshöhe kaum verlängert wird. Die Anpassung der Durchfahrtshöhe auf 4,50 m entspricht den allgemein gültigen Standards/Regelwerken. Sie ist damit Voraussetzung für den Erhalt von Fördermitteln. Ein Verzicht auf diese Maßnahme würde zu einer erheblichen Reduzierung oder zum vollständigen Wegfall von Zuwendungen führen, wodurch die Stadt Nürnberg finanziell erheblich belastet würde.

zur Anfrage des CSU-Antrags:
Prüfung, ob und wie durch eine Zusammenführung bzw. engere Verzahnung des Verkehrsplanungsamts (VPL) und SÖR im Rahmen der Haushaltskonsolidierung Synergien genutzt und organisatorische Doppelstrukturen abgebaut werden können.

Das innerhalb der Stadtverwaltung für über Geschäfts- und Dienstellenbereiche hinausgehende Organsisationsuntersuchungen und Prozessentwicklungen verantwortliche Amt für Digitalisierung und Prozessorganisation wurde bzgl. der Fragestellungen um Stellungnahme gebeten. Diese ist nachfolgend ensprechend widergegeben:

Je größer die Erfordernisse an eine kontinuierliche Abarbeitung dringender infrastruktureller Erweiterungs- und Sanierungsmaßnahmen, desto mehr Projekte stehen sich in Ihrer Notwendigkeit im öffentlichen Straßenraum (zeitlich- und örtlich) konkurrierend gegenüber. Dabei umfasst deren planerische und bauliche Umsetzung eine Vielzahl von Beteiligten, mit unterschiedlichen Aufgaben und Einzelinteressen, die trotz steigender Komplexität in Einklang gebracht werden müssen. Eine anlieger- und pendlerfreundliche Investitionsstrategie erfordert verlässliche Rahmenplanungen, realistische Arbeitsprogramme mit klar definierten Zuständigkeiten und eine umfassende digitale Transparenz – diese schaffen die Grundlage für ein abgestimmtes und zielgerichtetes Handeln aller Akteure.

Um fundierte Aussagen über Optimierungspotenziale treffen zu können und um adäquate Handlungsempfehlungen abzuleiten, bedarf es einer eingehenden Organisationsuntersuchung der betroffenen Organisationseinheiten. Eine zielgerichtete organisatorische Prüfung von Strukturen und Abläufen zwischen Vpl und SÖR bzw. projektseitige Bestrebung seitens SÖR zur Optimierung des Baustellenmanagements aus baufachlicher und verkehrlicher Perspektive sollten dabei folgende Maßnahmen enthalten:

1. Durchführung von Prozess- und Schnittstellenanalysen als Grundlage für weitere Optimierungen

Um das Planen und Bauen von verkehrlicher Infrastruktur in seiner Gesamtheit zu stärken und vorhandene Schnittstellen so weit wie möglich abzubauen, ist eine Fokussierung auf die Prozesse der beteiligten Akteure notwendig. Die Durchführung von Prozessaufnahmen und deren standardisierten Visualisierung stellt dabei die Grundlage jeglicher Optimierungen dar. Erst hierdurch ergibt sich die notwendige Klarheit für die Bedürfnisse und Rahmenbedingungen im Prozessablauf. Eine durchgängig prozessual ausgerichtete Sichtweise führt automatisch zu einer intensiveren Auseinandersetzung mit den zeitlichen und örtlichen Aspekten der Aufgabendurchführung und somit zu einer verbesserten Gesamtkoordination.

2. Überprüfung der Ausgestaltung der Steuerungs- und Kommunikationsstrukturen für ein ganzheitliches Portfoliomanagement

Die Orientierung an einer effizienten Ausführung von Baumaßnahmen im Straßenraum („Kleiner Straßenunterhalt“, Sanierungen, Neubau, Spartenverlegungen, etc.) hat in der Vergangenheit zur lokalen Optimierung von Funktions- und Fachbereichen geführt. Parallel wurden unterschiedliche Strukturen und Vorgaben zur Priorisierung, Genehmigung und Steuerung von Baumaßnahmen in der Stadtverwaltung geschaffen, auch unter Berücksichtigung externer Belange. DiP spricht sich für ein übergeordnetes Steuerungsmodell aus, das klare Rollen, Entscheidungswege und Zuständigkeiten festlegt – sowohl zwischen den einzelnen Fachbereichen des Baulastträgers, zwischen den unterschiedlichen städtischen beteiligten Dienststellen und Eigenbetrieben als auch zwischen den übergeordneten Entscheidungsgremien.

3. Evaluation digitaler Informations- und Steuerungssysteme
Für eine übergreifende Information bzw. eine wirksame Steuerung von Planungsvorhaben und Baumaßnahmen braucht es vernetzte, IT-gestützte Systeme. Diese Systeme ermöglichen eine vorausschauende Planung, ggf. inklusive einer KI-basierten Vorhersage über verkehrliche Auswirkungen einzelner Baumaßnahmen, und letztlich zeitlich und örtlich abgestimmte Investitionen. Bereits in einem frühen Planungsstadium sollten allen planenden und bauenden Akteuren in der Stadtverwaltung, aber auch städtischen Töchtern und Spartenträgern, angestrebte Veränderungen im Straßenraum georeferenziert in einem digitalen System angezeigt werden. Bestehende Daten(-banken) und Softwaresysteme im Planungs- und Baubereich sind auf Qualität, Konsistenz und Integrationsfähigkeit zu prüfen und notwendige Optimierungen, ggf. auch Daten- und Systemzusammenführungen, vorzunehmen.

Digitalisierung, Prozess- und Portfoliomanagement sind nicht nur unterstützende Instrumente, sondern zentrale Bausteine zur Hebung von Optimierungspotentialen. Nur durch diese wird zukünftig ein effizientes Baustellenmanagement möglich sein. DiP steht bereit, notwendige Maßnahmen methodisch, technisch und organisatorisch aktiv zu begleiten und, wenn nötig, organisatorische Veränderungen (Aufbau- und Ablauforganisation) gemeinsam mit den betroffenen Fachbereichen herbeizuführen.