Tischvorlage gemeinsamer Verkehrsausschuss und Werkausschuss SÖR

hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 16.07.2025 „Baustellenmanagement verbessern – für mehr Transparenz und weniger Einschränkungen“

Sachverhalt

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.

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. Mit den derzeit vorhandenen 2 Baukoordinationsstellen ist dies nur für rd. 800 Arbeitsstellen in den Hauptverkehrsstraßen möglich.

Bei der Planung und Genehmigungen von Baustellen müssen die Bedürfnisse und Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Aber nicht nur diese wollen berücksichtigt sein, auch Anwohner, Pendler, Geschäftstreibende, Veranstalter. Im Spannungsfeld dieser Anforderungen gilt es durch rechtzeitige Abstimmungen zwischen den Beteiligten eine bestmögliche Lösung – und am Ende immer einen bestmöglichen Kompromiss – herbeizuführen.

1. **Einführung einer digitalen Baustellen-App oder ähnlicher Instrumente mit tagesaktuellen Daten, Hintergrundinformationen, Filter- und Benachrichtigungsfunktionen sowie der Einbindung von Maßnahmen Dritter**

   Bereits heute bestehen diverse Möglichkeiten, sich über aktuelle Arbeitsstellen in der Stadt Nürnberg auf der Homepage des SÖR zu informieren. Die Verwaltung prüft aktuell, inwieweit den derzeitigen digitalen Baustelleninformationen durch ein weiteres digitales Kartenformat sinnvoll ergänzt werden könnte. Es ist aber zu erwarten, dass die für neue Kartenformate notwendigen Informationen und Programmierleistungen nicht in kurzer Zeit umzusetzen sind. Ein wesentlicher Baustein dafür wäre, dass die Verwaltung tagesaktuelle Kenntnisse über den Beginn, den Baufortschritt und die Fertigstellung der jeweiligen Baumaßnahme erhält. Diese Daten können aktuell weder eingefordert, noch geliefert werden. Auch stehen bei der Verwaltung die personellen Möglichkeiten zur Verarbeitung bzw. laufenden Aktualisierung der Daten derzeit nicht zur Verfügung. Diese Daten wären aber wichtig, da die Verwaltung aktuell nur auf Grundlage der vorliegenden Genehmigungsanträge Informationen veröffentlichen kann. Verschiebungen in der Bauzeit etc. können so zu einer gewissen Unschärfe führen.

   Eine native Baustellen-App wird es laut KoM/PID nicht geben. Es wird vielmehr Wert darauf gelegt, Webinhalte so aufzubereiten, dass diese sowohl auf Browsern als auch auf Smartphones gut zu nutzen sind (Responsives Design).

   Ergänzend auch Ausführungen unter Punkt 5.

2. Überarbeitung des Antrags- und Genehmigungsverfahren für verkehrsrechtliche Anordnungen im Sinne einer besseren Berücksichtigung bestehender Planungshilfen für barrierefreie, fuß- und radverkehrsfreundliche Baustellenführungen

Für alle Arbeitsstellen im öffentlichen Verkehrsraum ist ein Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung sowie Sondernutzung zu stellen. Derzeit erhält die Verwaltung etwa 16.000 solcher Anträge jährlich, inklusive Verlängerungen, Containerstellungen usw.

Bei der Genehmigung werden die anerkannten und vom Gesetzgeber eingeführten Regeln der Technik und Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung angewendet. Zusätzlich greift die Stadt Nürnberg auf die Leitfäden der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen zurück, welche detaillierte Anforderungen an die Behandlung von Radverkehrsanlagen bei Arbeitsstellen formulieren. Diese Leitfäden sind jedoch als Empfehlungen zu verstehen und nicht verpflichtend. Die Regelwerke befassen sich mit der sicheren Radverkehrsführung, was sich in der Praxis jedoch nicht immer exakt umsetzen lässt. Die örtlichen Anforderungen und die beteiligten Akteure sind sehr unterschiedlich und oftmals schwer kalkulierbar. Dennoch gilt in der Sachbearbeitung bei der Genehmigung von Arbeitsstellen stets die Prämisse, eine sichere, übersichtliche und nachvollziehbare Verkehrsregelung und -lenkung zu gewährleisten.

Bei der Planung von Baustellen an Straßen wird auf Fußgängerfreundlichkeit und die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen geachtet, indem sichere und barrierefreie Gehwege angeordnet werden. Temporäre Wege sollen eben gut begehbar und möglichst ohne Hindernisse gestaltet werden. Bordsteine werden – sofern sie nicht bereits abgesenkt sind – mit Beton- oder Asphaltkeilen angerampt. Gegebenenfalls erforderliche Umleitungen werden ausgeschildert. Ziel der Mitarbeitenden ist es, den Fußverkehr inkl. mobilitätseingeschränkter Personen auch während der Bauarbeiten komfortabel und sicher zu gestalten. Es muss aber auch darauf hingewiesen werden, dass durch wechselnde Bauzustände, Änderungen bei der Fußgängerführung oder auch mal durch Unachtsamkeit der Baukolonnen vor Ort auch hier keine hundertprozentige Gewähr für optimale Bedingungen gegeben werden kann.

Am Ende geht es immer um bestmögliche Kompromisslösungen, da viele berichtigte Anforderungen konkurrierend gegenüberstehen. Eine hundertprozentige Lösung für alle Belange wird es daher selten geben können.

3. Wie werden Anträge zur VRAO aktuell bearbeitet und deren korrekte Umsetzung überwacht und welche Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen sowie nicht rechtzeitig abgebauten Absperrungen bestehen und angewendet werden?

In jeder VRAO werden die erforderlichen Sicherungs- und Lenkungsmaßnahmen festgelegt. Die Sachbearbeitung prüft alle eingereichten Anträge inklusive der Erläuterungen, Lagepläne und Maßnahmenbeschreibungen. Bei Aufgrabungen ist ein vorgeschaltetes Instruktionsverfahren zwingend vorgeschrieben. In diesem Verfahren werden alle betroffenen Einrichtungen, Ver- und Entsorgungsbetriebe und städtischen Dienststellen über ein geplantes Vorhaben informiert und um Mitteilung evtl. Belange, Vorbehalte oder Mitverlegungswünsche gebeten.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der Maßnahmen werden die Arbeitsstellen im Rahmen der verfügbaren Ressourcen überwacht und kontrolliert. Diese Überwachung erfolgt durch speziell geschultes Personal der Straßenverkehrsbehörde im Servicebetrieb öffentlicher Raum (SÖR). Aufgrund der letzten Haushaltskonsolidierungsrunde ist die Kontrollgruppe jedoch um 50% der Kapazitäten reduziert worden. Derzeit stehen nur noch zwei Mitarbeitende für die Überwachung der Arbeitsstellen zur Verfügung. Eine lückenlose Kontrolle ist angesichts der hohen Anzahl gleichzeitig laufender Genehmigungen bereits vorher kaum möglich gewesen und wurde durch die Einsparungen weiter erschwert.

Verstöße gegen die Auflagen der Verkehrsbehörde stellen eine Zuwiderhandlung gegen die verkehrsrechtliche Anordnung dar. Solche Verstöße können gemäß dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in Verbindung mit dem Bußgeldkatalog (BKatV Nr. 165) mit einem

Regelsatz von 75 € geahndet werden. Zusätzlich werden derzeit weitere Sanktionierungsmöglichkeiten zu den bereits bestehenden in den Auflagen jeder VRAO festgelegt, beispielsweise die Verpflichtung die Arbeiten innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu beginnen.

Die entsprechenden Auflagen lauten unter anderem:

- Einhaltung der genehmigten Ausführungszeit: Der Baubeginn und das Bauende sind strikt einzuhalten. Bei einer Überschreitung des genehmigten Bauendes ist mindestens drei Tage vor Fristablauf eine Verlängerung beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg zu beantragen.
- Verfahren bei verspätetem Arbeitsbeginn: Wird die Arbeit nicht innerhalb von sechs Werktagen nach dem genehmigten Beginn aufgenommen, erlischt die Genehmigung automatisch. In diesem Fall ist ein neuer Antrag zu stellen.

Zur weiteren Durchsetzung der Einhaltung der Auflagen soll in den Bescheiden die Möglichkeit der Erhebung eines Zwangsgeldes bei gravierenden Verstößen festgesetzt werden. Diese Maßnahmen können jedoch nur dann nachhaltig wirken, wenn eine enge Kontrolle und Dokumentation erfolgen. Das hierfür erforderliche Personal ist derzeit jedoch nicht in ausreichender Anzahl vorhanden. Zudem haben Betroffene die Möglichkeit, sich rechtlich gegen Sanktionen zu wehren, was wiederum Ressourcen bindet, die aktuell nicht zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Baustellen nicht beliebig in engste zeitliche Grenzen gepresst werden können. Das Baustellengeschehen ist stark von unplanbaren Einflüssen abhängig, wie etwa Witterungseinflüssen, Lieferschwierigkeiten bei Drittfirmen, archäologischen Funden oder anderen unvorhersehbaren Ereignissen. Diese Faktoren erschweren eine lückenlose Kontrolle und Planung erheblich.

4. Einsatz von Verkehrsmodellen zur Optimierung von Signalprogrammen im Zuge großer Baumaßnahmen zur Reduktion von Einschränkungen des Verkehrs, insbesondere bei Bus und Bahn

Um auf veränderte Verkehrslagen reagieren zu können, wird die Modernisierung der Lichtsignalanlagen kontinuierlich vorangetrieben. Ziel ist es, möglichst viele Anlagen mit verkehrsabhängiger Steuerung auszustatten, um flexibel auf die aktuelle Verkehrssituation reagieren zu können. Die Umrüstung des bestehenden, teilweise veralteten Anlagenbestands ist jedoch ein langfristiger Prozess, der von verfügbaren Haushaltsmitteln, gestiegenen Baukosten sowie begrenzten personellen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung und bei den ausführenden Firmen abhängt (vgl. Zustandsbericht LSA). Derzeit verfügen 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, welcher stets eine übergeordnete Rolle innehat. Ein vollständiger frei fließender Verkehr kann jedoch nicht gewährleistet werden, insbesondere bei gleichzeitig hohem Verkehrsaufkommen.

Um Baustellen künftig effektiver koordinieren und eine effizientere Steuerung ermöglichen zu können, werden seitens SÖR leistungsstarke IT-Systeme eingeplant, welche verkehrliche Änderungen bzw. Auswirkungen in der Verkehrsführung durch Baustellen abbilden und koordinieren sollen.
Zum einen soll die bestehende Software „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 jährlich Mittel in Höhe von rund 50.000 € bis 100.000 € benötigt.

5. Frühzeitige und verständliche Information über größere Bauvorhaben auf sämtlichen Kanälen ausbauen

Eine funktionierende und breit akzeptierte Baustellenorganisation hängt maßgeblich von einer aktiven, transparenten und bürgernahen Kommunikation ab. Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) misst der Baustellenkommunikation daher große Bedeutung bei und verfolgt das Ziel, Betroffene frühzeitig, verständlich und über verschiedene Kanäle hinweg zu informieren.

Nachfolgend ein Überblick über die derzeit bei SÖR angewendeten Informationskanäle:

Kommunikation als Teil des Baustellenmanagements
Ein zentraler Bestandteil unserer Strategie ist die kontinuierliche und zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit. Gerade bei Maßnahmen mit erheblicher Auswirkung auf den Verkehr oder das Wohnumfeld ist es unser Anspruch, die Öffentlichkeit rechtzeitig und umfassend einzubinden.

Die bestehenden Kommunikationsmaßnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Online-Information über das Baustellengeschehen
  Auf der Website von SÖR werden sämtliche Maßnahmen gelistet – mit Angabe von Ort, Bauzeit und Art der Arbeiten. Für besonders verkehrsrelevante Baustellen steht eine interaktive Karte zur Verfügung. Die Auswahl basiert auf einem Kriterienkatalog, um Übersichtlichkeit zu gewährleisten.
- Standard-Dreiklang: Webseite, Flyer, Pressemitteilung
  Größere Maßnahmen werden durch eine monatliche interne Abfrage identifiziert. Für diese erstellt SÖR Webseiten, Baustellenflyer und verschickt Informationen an relevante Verteiler (u.a. Stadtratsfraktionen, Bürgervereine, Presseamt). Bei flächendeckender Betroffenheit erfolgt eine gezielte Haushaltsverteilung, ergänzt durch eine Pressemitteilung.
- LED-Tafeln und Informationsplakate
  Mobile LED-Tafeln warnen zehn bis vierzehn Tage vor Beginn verkehrsrelevanter Maßnahmen. Zusätzlich informieren großformatige Bauzaunplakate oder Umleitungspläne vor Ort – besonders in Innenstadtlagen oder bei Radumleitungen.
- Direkte Anwohnerinformation bei kleineren Maßnahmen
  Auch bei kleineren, aber sensiblen Maßnahmen werden die Bauherren verpflichtet, in betroffenen Gebieten gezielt Kurzinformationen zu verteilen.
- Kooperation mit städtischen Partnern
  SÖR arbeitet eng mit SUN, N-ERGIE, VAG sowie dem Stab Innenstadt zusammen. Besonders bei komplexen Maßnahmen, wie am Obstmarkt, zeigt sich, wie wichtig eine abgestimmte, ämterübergreifende Kommunikation ist.
- Baustellensprechstunde
  Eine neue Maßnahme stellt die monatliche Baustellensprechstunde am Obstmarkt dar. Hier können Bürgerinnen und Bürger direkt mit SÖR und dem Quartiersmanagement ins Gespräch kommen.

- Soziale Medien, Radio und Fernsehen
  Obwohl SÖR keine eigenen Social-Media-Kanäle betreibt, werden Bürgeranfragen über das städtische Online-Büro zügig beantwortet. Zudem nutzt SÖR aktiv Anfragen lokaler Medien, um über aktuelle Maßnahmen aufzuklären – insbesondere bei verkehrsrelevanten Projekten.
- Pressekonferenzen und Bürgergespräche
  Zu Jahresbeginn informiert eine zentrale Pressekonferenz über die wichtigsten Vorhaben. Zusätzlich lädt SÖR regelmäßig die Vorsitzenden der betroffenen Bürgervereine zu Vorgesprächen ein.

Weiterentwicklung und Ausblick
Trotz dieses umfassenden Kommunikationsportfolios ist es Ziel, die frühzeitige, transparente und verständliche Information kontinuierlich auszubauen. Besonders digitale Kanäle und die Zusammenarbeit mit Bürgervertretungen sollen gestärkt werden, um die Betroffenheit frühzeitig abzufedern und Vertrauen in die Maßnahmen zu fördern.
Dabei ist auch wichtig zu betonen:
SÖR trägt Verantwortung für seine eigenen Maßnahmen, übernimmt jedoch nicht die Kommunikationsverantwortung für Baustellen anderer Träger (z. B. Glasfaserausbau durch private Firmen). Hier ist eine klare Trennung notwendig, die auch öffentlich verdeutlich werden soll.

6. Bei Baustellen auf Barrierearmut achten, damit alle Bürger:innen ohne Umwege und Einschränkungen passieren können

Siehe Ausführungen unter Punkt 2.