Sitzungsunterlagen

Sitzung des Werkausschusses Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)

11.03.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Tagesordnung -öffentlich- 3

Öffentliche Bekanntmachung 4

Vorlagendokumente

TOP Ö 1 Rückbau der Brücken-BW 1.076 sowie 1.188 in der Stadenstraße

Sitzungsvorlage SÖR/010/2026 5

Entscheidungsvorlage SÖR/010/2026 9

Anlage 1 - Wertungsmatrix SÖR/010/2026 15

Anlage 2 - Vorentwurfsplan - Variante 1 SÖR/010/2026 16

Anlage 2 - Vorentwurfsplan - Variante 2 SÖR/010/2026 17

Anlage 2 - Vorentwurfsplan - Variante 3 SÖR/010/2026 18

Anlage 3 - Lageplan und Bilder SÖR/010/2026 19

TOP Ö 2 Bauablauf Baumaßnahmen Allersberger Straße

Berichtvorlage SÖR/011/2026 23

Erläuterungsbericht SÖR/011/2026 27

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Werkausschusses Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)

Sitzungszeit
Mittwoch, 11.03.2026, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1. Rückbau der Brücken-BW 1.076 sowie 1.188 in der Stadenstraße hier: Entscheidungsvorlage für die Festlegung der weiteren Planungsvariante — Beschluss SÖR/010/2026

Vogel, Christian, 3. Bürgermeister

2. Bauablauf Baumaßnahmen Allersberger Straße — Bericht SÖR/011/2026

Vogel, Christian, 3. Bürgermeister

3. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 04.02.2026, öffentlicher Teil

BEKANNTMACHUNG DER TAGESORDNUNG

Am **Mittwoch, 11.03.2026,** um **09:00 Uhr**
findet im Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal eine
Sitzung des Werkausschusses Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)
mit folgender Tagesordnung statt:

1. Rückbau der Brücken-BW 1.076 sowie 1.188 in der Stadenstraße

2. Bauablauf Baumaßnahmen Allersberger Straße

3. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 04.02.2026, öffentlicher Teil

Zusätzlich findet eine nichtöffentliche Sitzung statt.

Stadt Nürnberg, 23.02.2026

Marcus König
Oberbürgermeister

Beschlussvorlage
SÖR/010/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	11.03.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Rückbau der Brücken-BW 1.076 sowie 1.188 in der Stadenstraße
hier: Entscheidungsvorlage für die Festlegung der weiteren Planungsvariante

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Anlage 1 - Wertungsmatrix
Anlage 2 - Vorentwurfsplan - Variante 1
Anlage 2 - Vorentwurfsplan - Variante 2
Anlage 2 - Vorentwurfsplan - Variante 3
Anlage 3 - Lageplan und Bilder

Sachverhalt (kurz):
Die Brückenbauwerke BW 1.076 und BW 1.138 in der Stadenstraße (Baujahre 1935/1939) befinden sich mit ihren Zustandsnoten von 2,9 bzw. 3,0 in einem sehr schlechten baulichen Zustand und sind dringend sanierungsbedürftig. Da die ursprüngliche Funktion (Überführung ehemaliger Bahnlinien) entfallen ist, ist eine Sanierung aber wirtschaftlich nicht mehr vertretbar. Daher wurden Planungs-leistungen beauftragt, mögliche Ausführungsvarianten sowie Möglichkeiten der baulichen Umsetzung (bauzeitliche Verkehrsführung) mit den sich stellenden Rahmenbedingungen und Anforderungen zu erarbeiten und zu bewerten. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden mit der Vorlage vorgestellt und Empfehlungen zur weiteren planerischen Bearbeitung gegeben.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	5.600.000 €	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	5.600.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Derzeit noch in der MIP Anmeldung

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Das Vorhaben dient allen Bürgern in gleicher Weise.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **Verkehrsplanungsamt**

☒ **Umweltamt**

☒ **Stpl**

Beschlussvorschlag:

Der Werkausschuss nimmt die vorliegende Variantenuntersuchung zum Rückbau der Brückenbau-werke BW 1.076 und BW 1.138 in der Stadenstraße zur Kenntnis.
Für die weitere Planung wird die Umsetzung der Variante 1 (vollständiger Rückbau der Bauwerke und Dammanlagen mit Absenkung der Straßengradiente auf Geländeniveau) sowie die bauzeitliche Verkehrsführung mittels Bypass am Dammfuß als Grundlage festgelegt.

Rückbau der Brücken-BW 1.076 sowie 1.188 in der Stadenstraße
hier: Entscheidungsvorlage für die Festlegung der weiteren Planungsvariante

Entscheidungsvorlage

1. Einleitung

Die Stadenstraße in Erlenstegen ist als „langgezogene Sackgasse/Stichstraße“ die einzige Zufahrtsverbindung zum Krankenhaus Martha-Maria, einem wichtigen medizinischem Versorgungszentrum im Nürnberger Nordosten mit über 300 Betten. Zudem werden im Streckenverlauf Wohngebäude, ein Seniorenwohnheim, eine Kindertagesstätte, das Tierheim Nürnberg, die Kleingartenanlagen Waldfrieden und Ferdinand-Ott sowie Gewerbebetriebe erschlossen. Alternative Erschließungsmöglichkeiten sind darüber hinaus nicht vorhanden.

Am Beginn der Stadenstraße (von der Eichendoffstraße kommend) befinden sich zwei Brückenbauwerke (BW 1.076 sowie 1.138), die in den 1930er Jahren erbaut wurden und Gleisstrecken der Bahn überspannten, die in den 1980er / 1990er Jahren aber stillgelegt wurden. Damit ist seitdem die eigentliche Funktion der Brücken entfallen. Der Zustand beider Brücken ist seit Jahren schlechter geworden. Mittlerweile weisen sie nur noch Zustandsnoten von 2,9 und 3,0 auf und sind daher dringend sanierungsbedürftig.

Da die ursprüngliche Funktion der Brücken entfallen ist und eine Instandsetzung der Bauwerke mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre, sollen die beiden Brückenbauwerke beseitig werden. Neben der technischen Notwendigkeit des Rückbaus ist zudem die im Rahmen der Bauleitplanung vorgesehene Freiraumverbindung auf der ehemaligen Bahntrasse zu berücksichtigen.

Um hier mögliche Ausführungsvarianten zu erarbeiten, abzustimmen und zu bewerten wurden externe Planer mit der Objekt- und Verkehrsplanung beauftragt. Ziel des Auftrags ist, eine insgesamt wirtschaftliche und nachhaltige Lösung für den Rückbau der Brückenbauwerke unter Berücksichtigung der Randbedingungen (Aufrechterhaltung der Verkehrserschließung, Freiraumverbindung, Umweltschutz) zu erarbeiten.

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen der Vorentwurfsplanung verschiedene Varianten für den Rückbau sowie die bauzeitliche Verkehrsführung untersucht. Die Ergebnisse der möglichen Varianten und deren Bewertungsergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

Ziel dieser Vorlage ist es, auf Basis der vorliegenden Ergebnisse eine Festlegung über:
- die weiter zu beplanende Ausführungsvariante sowie
- die bauzeitliche Verkehrsführung während der baulichen Umsetzung

zu treffen und damit die Grundlage für die weitere Planung zu schaffen.
Die finale Bewertung und Genehmigung der Maßnahme durch das Umweltamt kann erst nach Vorlage der fertigen Entwurfsplanung erfolgen. Die Vorlage im Ältestenrat und Finanzausschuss sowie die Genehmigung des Objektplanes im Werkausschuss folgen im Anschluss daran.

2. Maßgebende Randbedingungen

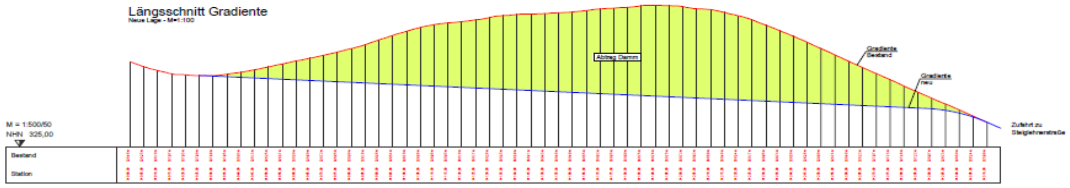
- *1. Maßgabe:* Die jederzeitige und uneingeschränkte Erreichbarkeit des Krankenhauses Martha-Maria, insbesondere für den Rettungsverkehr ist zwingend sicherzustellen.
- *2. Maßgabe:* Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf das erforderliche Minimum zu beschränken.

➢ *Weitere Bewertungsaspekte sind zudem:*
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Nutzungsqualität,
- Wirtschaftlichkeit über den gesamten Lebenszyklus,
- städtebauliche Entwicklung und quartiersübergreifende Verbindung mit den Maßgaben der Bauleitplanung.

3. Untersuchte Varianten

3.1 Ausführungsvarianten

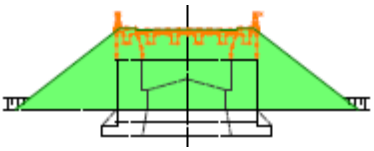
Variante 1: Vollständiger Rückbau der Bauwerke und des Dammes mit Absenkung der Straßengradiente auf Geländeniveau (siehe auch Anlage 2)

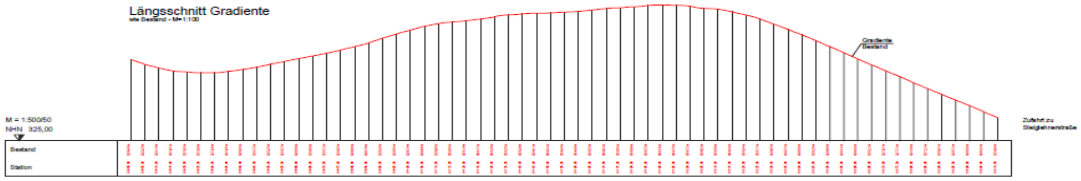


Vorteile:
- einzige Variante, die das Verkehrsplanungs-Ausbauziel (6,50m Fahrbahn + 2,50m Geh-/Radweg) ermöglicht und Fehlinvestitionen vermeidet,
- höchste Verkehrssicherheit (Sichtachsen) und Barrierefreiheit (keine Rampen/Kuppe),
- hoher Emissionsschutz,
- maximale Flächenrückgewinnung für das Stadtgrün
- langfristig wartungsfrei (kein Ingenieurbauwerk mehr)
- flexibler für Umsetzung zukünftiger Maßnahmen,
- Wiederherstellung der Durchgängigkeit des Geländes.

Nachteile:
- höchste Erstinvestition
- Rodung am Damm erforderlich (überschlägig rd. 250 Bäume)

Variante 2: Teilweiser Rückbau der Bauwerke mit Erhalt des Dammes und Führung der Straße auf Dammniveau sowie Rampenlösung für den Rad- und Fußverkehr (siehe auch Anlage 2)

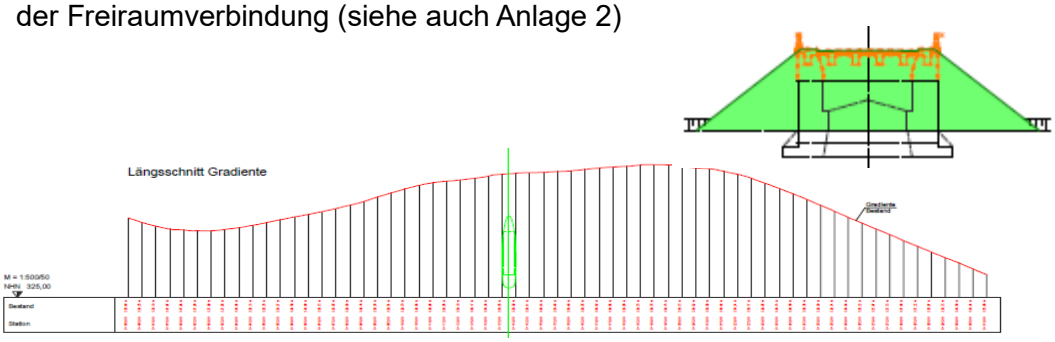




Vorteil:
- geringste Herstellungskosten

Nachteile:
- fachliche Ablehnung der Verkehrsplanung, da starre Geometrie künftige Ausbauplanungen blockiert,
- Sicherheitsdefizite durch bleibende Kuppe,
- größter Rodungsbedarf (überschlägig rd. 310 Bäume),
- geringe Attraktivität für Radverkehr und Fußgänger,
- teilweiser Verbleib von Brückenbauteilen im Boden.

Variante 3: Teilweiser Rückbau der Bauwerke mit Erhalt des Dammes und Führung der Straße auf Dammniveau, zudem Bau eines Durchlasses zur Aufrechterhaltung der Freiraumverbindung (siehe auch Anlage 2)

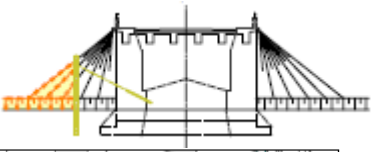


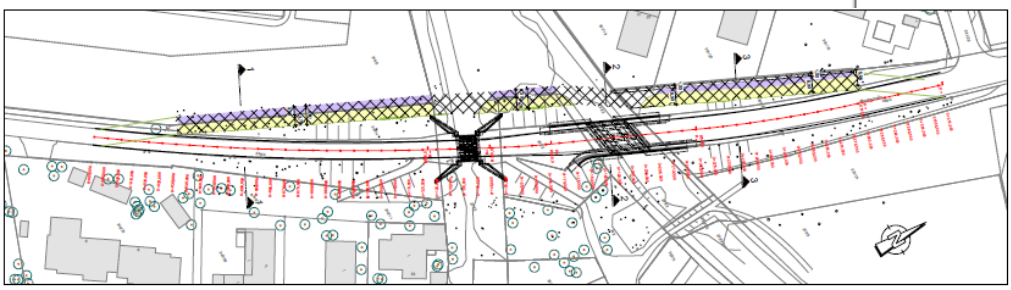
Vorteil: - geringster Rodungsbedarf (überschlägig rd. 180 Bäume)

Nachteile: - fachliche Ablehnung der Verkehrsplanung, da starre Geometrie künftige Ausbauplanungen blockiert,
- dauerhafte Unterhaltslast für Durchlass,
- reduzierte Attraktivität für Radverkehr und Fußgänger,
- Sicherheitsdefizite durch bleibende Kuppe,
- teilweiser Verbleib von Brückenbauteilen im Boden.

3.2 Bauzeitliche Verkehrsführungsvarianten

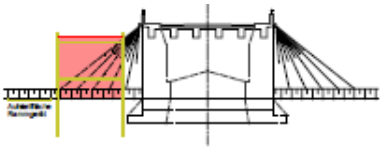
Variante A: Verkehrsumlegung neben den Dammfuß (Bypass)

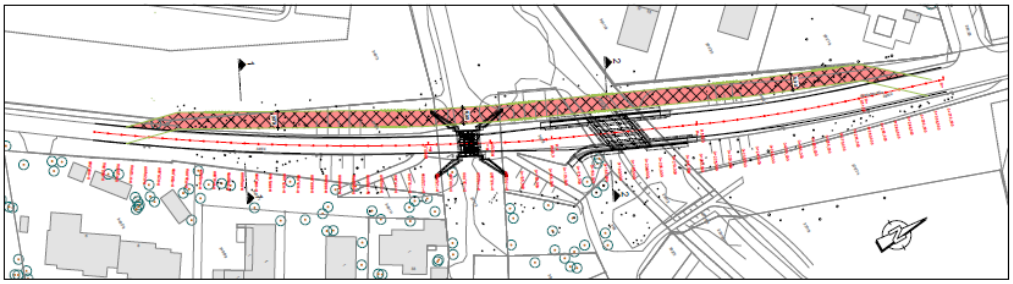




Bewertung: Lösung ohne notwendige Sperrung und damit mit durchgehender Verkehrsanbindung zum Martha-Maria-Krankenhaus

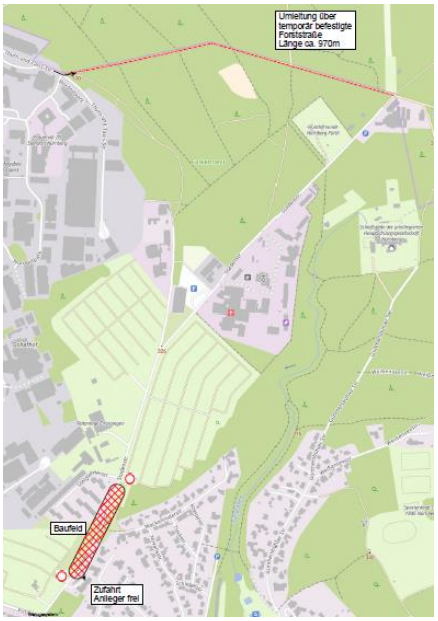
Variante B: Bypass auf der Dammkrone

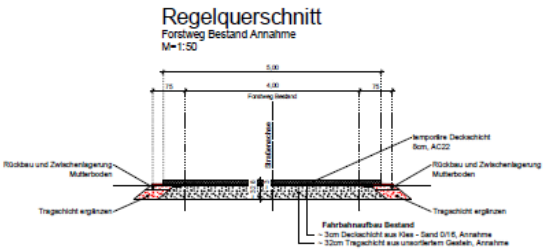




Bewertung: sehr hoher technischer Aufwand (Spundwände), zeitweise Vollsperrung unvermeidbar und damit keine verkehrliche Andienung des Martha-Maria-Krankenhauses;
→ kann nicht zur Anwendung kommen (=K.O.-Kriterium)

Variante C: Umleitung über den Forstweg (Vollsperrung bzw. Einbahnregelung)





Bewertung: Forstweg muss verbreitert und asphaltiert werden, damit massive ökologische Eingriffe notwendig (Versiegelung im Wald gilt rechtlich als Rodung)
→ *kann nicht zur Anwendung kommen (=K.O.-Kriterium)*

4. Bewertungsergebnisse

4.1 Bauzeitliche Verkehrsführung

Für die Bauzeit stellt die Verkehrsumlegung neben den Dammfuß (*Variante A*) aus Sicht der Verwaltung die einzig verträgliche Lösung dar. Diese Variante gewährleistet während der gesamten Bauzeit notwendige Erreichbarkeit des Krankenhauses Martha-Maria.
Die alternativen Verkehrsführungen der *Varianten B und C* wurden aus betrieblichen Gründen, Sperrnotwendigkeiten und unzumutbaren Umwegen sowie massiven naturschutzrechtlichen Eingriffen (Versiegelung im Wald) ausgeschlossen.

4.2 Bevorzugte Ausführungsvariante

Aus funktionaler, verkehrlicher, städtebaulicher und insbesondere strategischer Sicht überwiegen aus Sicht der Verwaltung die Argumente deutlich für die Ausführungsvariante „Kompletter Rückbau der Bauwerke und Damm; Absenkung der Straßengradiente auf Geländeniveau“ (*Variante 1*).

- **Zukunftssicherheit und Ausbaupotenzial (Verkehrsplanungs-Konformität):**
  In Abstimmung mit dem Verkehrsplanungsamt wurde eine perspektivische Anpassung des Straßenquerschnitts auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m zuzüglich 2,50 m für Geh- und Radwege festgelegt. *Variante 1* ist die einzige Option, die diesen Ausbau geometrisch ermöglicht, ohne das Areal zu einem späteren Zeitpunkt erneut baulich anfassen zu müssen. Zudem ist man mit einer späteren Anbindung der geplanten Freiraumverbindung durch die Höhenangleichung flexibel. Die Umsetzung der Verkehrsausbauplanung im Umgriffsbereich kann im Zuge der Wiederherstellung der Stadenstraße unmittelbar als Synergieeffekt realisiert werden, wodurch teure Fehlinvestitionen vermieden werden.
- **Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:**
  Der Rückbau des Dammes und der damit verbundene Entfall der bestehenden Kuppe verbessert die Sichtachsen im Streckenabschnitt erheblich. Dies führt zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.
- **Städtebauliche Verbesserung**:
  Der Damm verliert seine Trennwirkung. Die Quartiere im Osten und Westen werden besser verbunden, die dauerhaften künstlichen Zäsuren im Landschaftsraum entfallen. Die im Rahmen der Bauleitplanung festgesetzte Freiraumverbindung kann durch die Absenkung

flexibler, flächenschonender und vor allem barrierefrei realisiert werden. Kostspielige Rampenlösungen oder neue Ingenieurbauwerke werden dadurch dauerhaft vermieden.

- **Umwelt und ökologische Belange:**
  In der bisherigen Betrachtung wurden die Umweltauswirkungen primär über die Größe der Rodungsflächen definiert. Da die Anzahl der zu entnehmenden Bäume ein maßgebliches Kriterium für die Bewertung darstellt, wurde auf Basis der beanspruchten Flächen eine grobe Abschätzung der zu entnehmenden Baumanzahl vorgenommen. Mangels einer abschließenden Einzelerfassung wurde eine überschlägige Ermittlung auf Basis von Annahmewerten für lockere Waldbereiche (Bäume pro m²) durchgeführt. Ein detailliertes Gutachten sowie eine tatsächliche Zählung stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch aus.
  Die seitens der Verwaltung bevorzugte *Variante 1* hat einen grob abgeschätzten Baumentnahmebedarf von rd. 250 Bäumen. Damit ist die Baumzahl deutlich geringer wie bei *Variante 2* aber höher wie bei *Variante 3*. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Verkehrsplanung perspektivisch einen vollständigen Ausbau der Stadenstraße vorsieht und dies bei den *Varianten 2 und 3* zu weiteren Eingriffen und damit weiteren Baumentnahmen führen wird. Der Eingriff bei *Variante 1* relativiert sich somit deutlich, da er künftige Bedarfe bereits vorwegnimmt und spätere, erneute Rodungen im Projektgebiet vermeidet. Zudem wird der Großteil der Fällungen bei allen Varianten durch den für die Rettungswege unumgänglichen Bypass (bauzeitliche Verkehrsführung) verursacht. Bei *Variante 1* werden die Flächen vollständig renaturiert und die ehemaligen Böschungsflächen können dauerhaft der Grünanlage (Freiraum) zugeschlagen werden.

Die Bewertungsmatrix (siehe Anlage 1), welche alle relevanten strategischen und fachlichen Faktoren berücksichtigt, bestätigt diese Einschätzung, dass die *Variante 1* insgesamt die größten Vorteile hat. Sie zeigt auf, dass der langfristige Nutzen sowie die Stadtentwicklung bei *Variante1* am größten ist und den temporär größeren baulichen Umgriff fachlich rechtfertigt.

4.3 Wirtschaftliche Bewertung (Gesamtmaßnahme)

Die wirtschaftliche Bewertung der untersuchten Varianten basiert auf einer umfassenden Lebenszyklusbetrachtung über einen Zeitraum von 50 Jahren. Als kalkulatorische Grundlage wurde für alle drei Ausführungsvarianten die identische bauzeitliche Verkehrsführung *Variante A: Bypass am Dammfuß* herangezogen, da diese die verkehrlich und ökologisch verträglichste Lösung darstellt.

Komponente	Variante 1	Variante 2	Variante 3
A) Investive Kosten (Brutto)	**5,6 Mio €**	**4,1 Mio €**	**5,1 Mio €**
B) Lebenszykluskosten (50 J.)	**0,15 Mio €**	**0,55 Mio €**	**0,55 Mio €**
Davon Instandsetzung (Fahrbahn/Bauwerk)	0,15 Mio €	0,25 Mio €	0,375 Mio €
Davon Betrieb & Unterhalt	Minimal	0,3 Mio €	0,18 Mio €
Gesamtkosten (Barwert A+B)	**5,75 Mio €**	**4,65 Mio €**	**5,65 Mio €**

Um die Varianten objektiv vergleichbar zu machen, wurden alle künftigen Kosten mittels der Barwertmethode gemäß RI-WI-BRÜ auf den heutigen Zeitpunkt abgezinst. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass künftige Ausgaben für Instandsetzungen aufgrund von Zinseffekten einen geringeren heutigen Kapitalbedarf auslösen als unmittelbare Bauinvestitionen.

Trotz der höheren Anfangsinvestition ist die *Variante 1* die wirtschaftlich nachhaltigste Lösung. Durch den Verzicht auf Ingenieurbauwerke entfallen dauerhafte Prüf- und Unterhaltspflichten

(DIN 1076), die bei den *Varianten 2 und 3* durch Rampen (200 m) und Durchlässe erforderlich sind. Ein wesentlicher Vorteil von *Variante 1* liegt im hohen Realisierungswert. Die Summe beinhaltet bereits die vollständige Erneuerung von 300 m der Stadenstraße inklusive der zukunftssicheren Querschnittsgestaltung (incl. Geh- und Radwege).

5. Empfehlung / Beschlussvorschlag

Die Verwaltung empfliehlt,

1. die finale Ausführungsvariante 1 „Kompletter Rückbau der Bauwerke und Damm; Absenkung der Straßengradiente auf Geländeniveau“ sowie

2. die bauzeitliche Verkehrsführung „Verkehrsumlegung neben den Dammfuß“
als Grundlage für die weitere Planung festzulegen.

Die Entscheidung stellt die Versorgungssicherheit des Krankenhauses sicher und vermeidet durch die Berücksichtigung der langfristigen Verkehrsplanung teure Fehlinvestitionen in die Infrastruktur.

Anlage 1 - Bewertungsmatrix

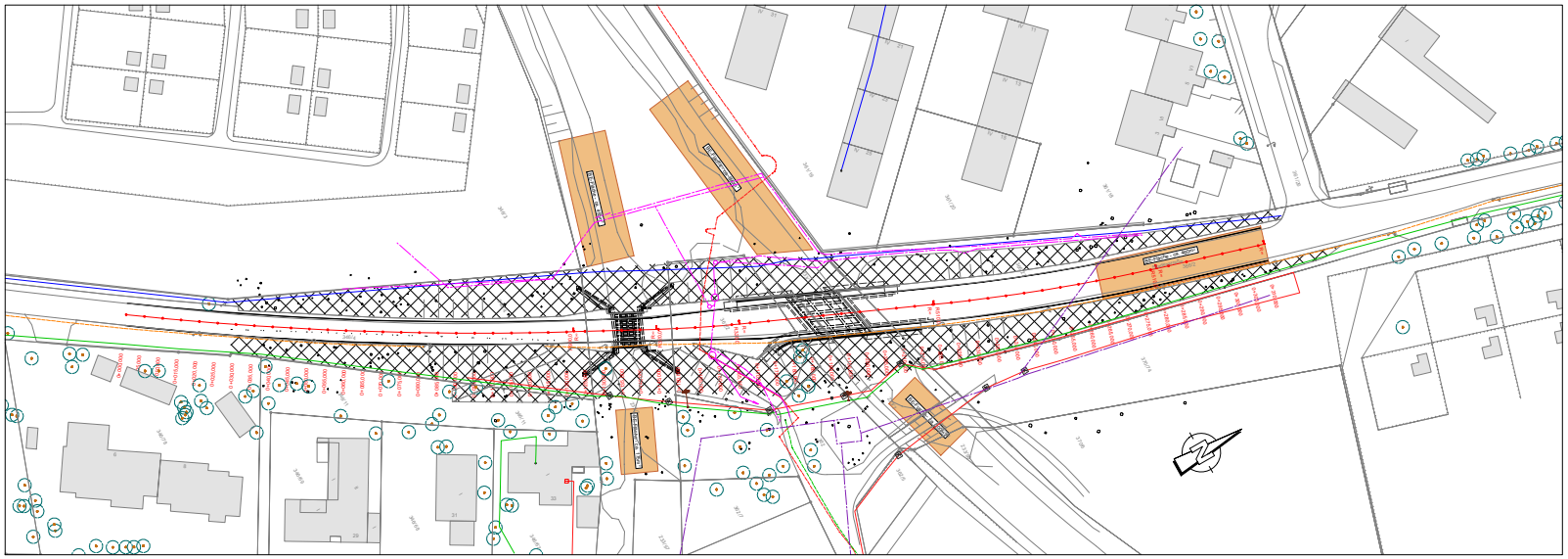
Ö 1

Bauwerksvariante			1			2			3		
Beschreibung			Kompletter Rückbau der Bauwerke und Damm; Absenkung der Straßengradiente			Rückbau der Bauwerke; Anschüttung des Dammes; Rampen für den Fahrradverkehr			Rückbau der Bauwerke; Anschüttung des Dammes; Wellstahldurchlass für den Fahrradverkehr		
Kostenschätzung (inkl. Bauzeitl. Verkehrsführung V1)			**5,75 mio €**			**4,65 mio**			**5,65 mio €**		
Kriterienbereich	**Einzelkriterien / siehe auch Erläuterungshilfe**	*Wichtung*	**Wertung**			**Wertung**			**Wertung**		
			Beschreibung	**Nutzen (n)**	**w x n**	**Beschreibung**	**Nutzen (n)**	**w x n**	**Beschreibung**	**Nutzen (n)**	**w x n**
Umwelt	Umwelt-/Landschaftsschutz im "Endzustand"	*25%*	Alle Grünflächen werden wieder hergestellt	3	0,8	Alle Grünflächen werden wieder hergestellt	3	0,75	Alle Grünflächen werden wieder hergestellt	3	0,75
	Umwelt-/Landschaftsschutz im "Bauzustand"	*35%*	Rodungsaufwand sehr hoch	1	0,4	Rodungsaufwand geringer als Var. 1	2	0,7	Rodungsaufwand geringer als Var. 1	3	1,05
	Genehmigungsumfang	*5%*	Rodungsantrag	3	0,2	Rodungsantrag	3	0,15	Rodungsantrag	3	0,15
	Emissionsausstoss Befahrung	*10%*	Reduzierung des Emissionsausstosses durch Wegfall der Kuppe	4	0,6	Keine Veränderung	3	0,45	Keine Veränderung	3	0,45
	Altlastensanierung im Damm	*10%*	Altlastensanierung beim Abtrag des Dammes	4	0,6	Altlastensanierung nur im obersten Bereich	3	0,45	Altlastensanierung nur im obersten Bereich	3	0,45
	Finale Verkehrsfläche	*15%*	Flächenreduzierung möglich / nicht mehr benötigte Böschungsflächen können in Grün umgewandelt werden	4	0,8	Verkehrsfläche wird größer (zusätzliche Rampen)	1	0,2	Verkehrsfläche bleibt	3	0,6
	SUMME Umwelt	***x 3,0***			**9,8**			**8,1**			**10,35**
Verkehr	Verkehrssicherheit (Sichtverhältnisse)	*40%*	Durch Wegfall der Kuppe deutliche Verbesserung	4	**1,6**	Keine Verbesserung	3	**1,2**	Keine Verbesserung	3	**1,2**
	Barrierefrei	*35%*	Verbesserung der Steigungsverhältnisse für mobiltätseingeschränkte Personen	5	**1,8**	Durch Steigung Erschwert (besonders im Winter)	1	**0,35**	Durch Steigung Erschwert (besonders im Winter)	3	**1,05**
	Qualität der Radverkehrsführung	*25%*	Barrierefreier Anschluss möglich	4	**1**	Rampen erforderlich	1	**0,25**	Querung kreuzungsfrei, jedoch Anschuss Radweg/Straße über Rampen	3	**0,75**
	SUMME Verkehrssicherheit	***x 2,0***			**8,7**			**3,6**			**6**
Städtebau/ Zukunftsfähigkeit	Zukunftsfähigkeit im Hinblick Zielplanung	*40%*	Flexibler in Bezug auf langfristig geplante Querschnittsverbreiterung, Flexibler für späteren Schwerlastverkehr Baumaßnahme Krankenhaus	5	**2**	Ablehnung durch VPL, da unflexibel sowohl in Anbindung Freiraum als auch in späterer Querschnittsgestaltung	1	**0,4**	starre Geometrie / nachträgliche Anpassungen deutlich schwieriger	2	**0,8**
	Kompatibilität mit FNP	*30%*	durch höhengleiche Querung flexibel	4	**1,2**	Rampen notwendig	1	**0,3**	Querung durch Durchlass streng vorgegeben	3	**0,9**
	Investitionsschutz	*20%*	keine Folgekosten	4	**0,8**	Folgekosten bei zukünftiger Verbreiterung	1	**0,2**	Folgekosten bei zukünftiger Verbreiterung	1	**0,2**
	Städtebauliche Gestaltungsqualität	*10%*	Auflösung der künstlichen Zäsur / Quartiersverbindung möglich	5	**0,5**	Zäsur bleibt durch Böschung bestehen und Rampen kommen hinzu	2	**0,2**	Zäsur bleibt durch Böschung bestehen	3	**0,3**
	SUMME Städtebau	***x 2,0***			**4,5**			**2,2**			**4,4**
Kosten	Gesamtkosten	*80%*	Teuerste Variante	1	0,8	Günstigste Lösung	3	2,4	Teurer als V2	2	1,6
	Kostensicherheit	*20%*	Geringfügig mehr Risiko, weil mehr Leistungen	2	0,4	Mehr Sicherheit, da absehbarere Leistungen	3	0,6	Mehr Sicherheit, da absehbarere Leistungen	3	0,6
	SUMME Kosten			**Σ =**	**2,4**		**Σ =**	**6**		**Σ =**	**4,4**
Herstellung	Rückbau und Wiederherstellung	*40%*	Dammabtrag notwendig; lediglich Bereich bei rückgebautem Bestandsbauwerken muss aufgeschüttet werden	3	1,2	neue Rampe muss aufgeschüttet werden, nur teilweiser Rückbau der BW	3	1,2	WSD muss produziert und eingebaut werden, nur teilweiser Rückbau der BW	3	1,2
	Baubehelfe	*10%*		2	0,2		2	0,2		2	0,2
	Bauzeit	*30%*	längere Bauzeit als Var. 1/2	2	0,6		3	0,9		3	0,9
	Arbeitssicherheit	*20%*		3	0,6		3	0,6		3	0,6
	bauzeitliche Verkehrsführung	*0%*	Verkehrsführung wird separat bewertet		0	Verkehrsführung wird separat bewertet		0	Verkehrsführung wird separat bewertet		0
	SUMME Herstellung	***x 2,0***		**Σ =**	**5,2**		**Σ =**	**5,8**		**Σ =**	**5,8**
Erhaltung	Unterhaltungsaufwand	*100%*	Kein Unterhalt, da keine neuen BW vorhanden	4	4	Rampen für Radverkehr erfordern Unterhaltungsaufwand	3	3	WSD erfordert Bauwerksunterhalt	2	1
	Instandsetzungsmöglichkeit				0			0			0
	Verstärkungsmöglichkeiten				0			0			0
	Rückbaumöglichkeit				0			0			0
	SUMME Erhaltung	***x 1,0***		**Σ =**	**4**		**Σ =**	**3**		**Σ =**	**1**

SUMME Gesamt	**34,6**	**28,7**	**32,0**
RANG	**1**	**3**	**2**

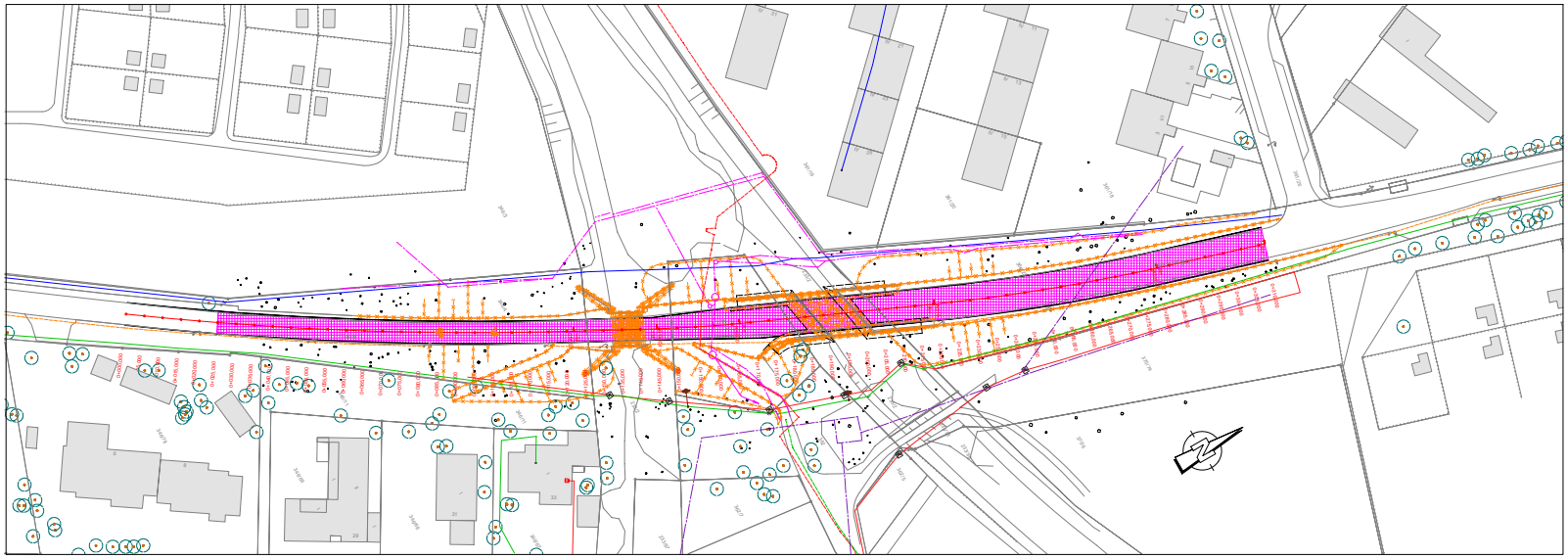
Bauphase 1 - mögliche BE-Flächen und Rodungen Damm

Lageplan - M=1:500



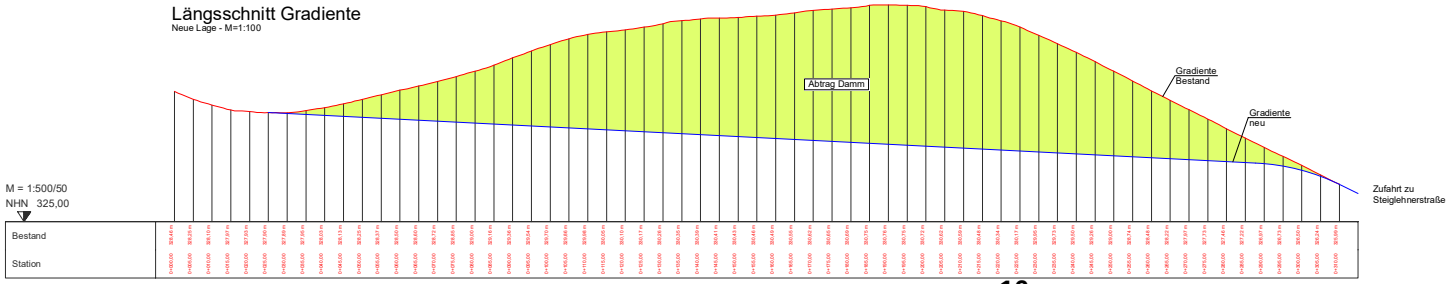
Bauphase 2 - Rückbau und Absenkung Straßengradiente

Lageplan - M=1:500



Längsschnitt Gradiente

Neue Lage - M=1:100



M 1 : 500 — 0 m — 50 m — 100 m

M 1 : 100 — 0 m — 10 m — 20 m

Ö 1

Anlage 2 - Variante 1

Legende

- Rückbau Bauwerke bzw. Damm
- Umleitung über Forststraße
- mögliche BE-Flächen
- Abtrag Damm Gradiente
- Neubau Stadenstraße
- Gradiente Bestand Stadenstraße
- Neue Höhenlinie Stadenstraße
- zu rodende Fläche, ca. 5100m²

Sparten

- Beleuchtung
- Wasser
- Entwässerung
- Gas
- Elektro
- Telekommunikation (Telekom + Vodafone)

ENDGÜLTIGE ABMESSUNGEN NACH STATISCHEN, KONSTRUKTIVEN UND WIRTSCHAFTLICHEN ERFORDERNISSEN .

Projekt-Nr.: 25 - 022

	Datum	Name
Bearb.	08 / 25	BB
Ger.	08 / 25	CB
Gepr.	08 / 25	SE

Nr.	Datum	Name	Art der Änderung
f			
e			
d			
c			
b			
a			

Bauvorhaben: Rückbau Überführungen Stadenstraße
Konzept Variante 1
Kompletter Rückbau des Dammes

Plan - Nr.: Bph-010

Maßstab: 1:100 / 1:500

	Datum	Name
Bearbeitet		
Gezeichnet		
Geprüft		
Gesehen		

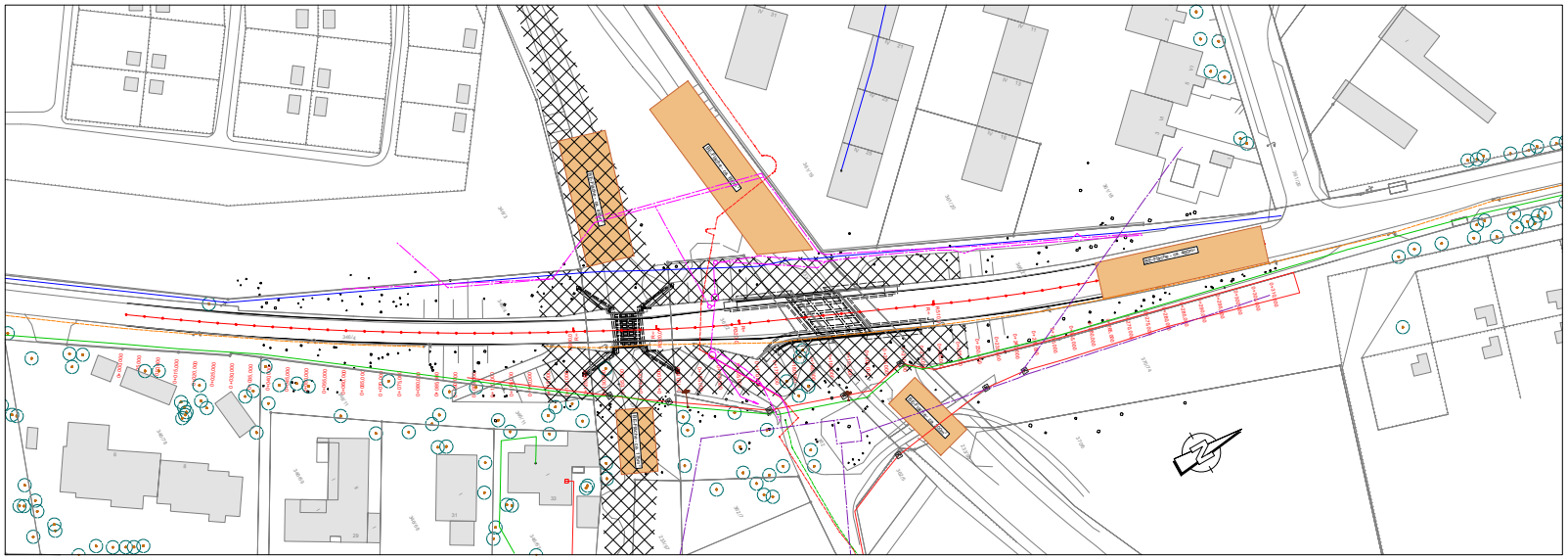
Nürnberg, den .....
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Planung und Bau
Brückenbau und Wasserwirtschaft
(SÖR/1-B/)
i.A. .....

H/B = 841 / 1189 (1.00m²)

Allplan 2025

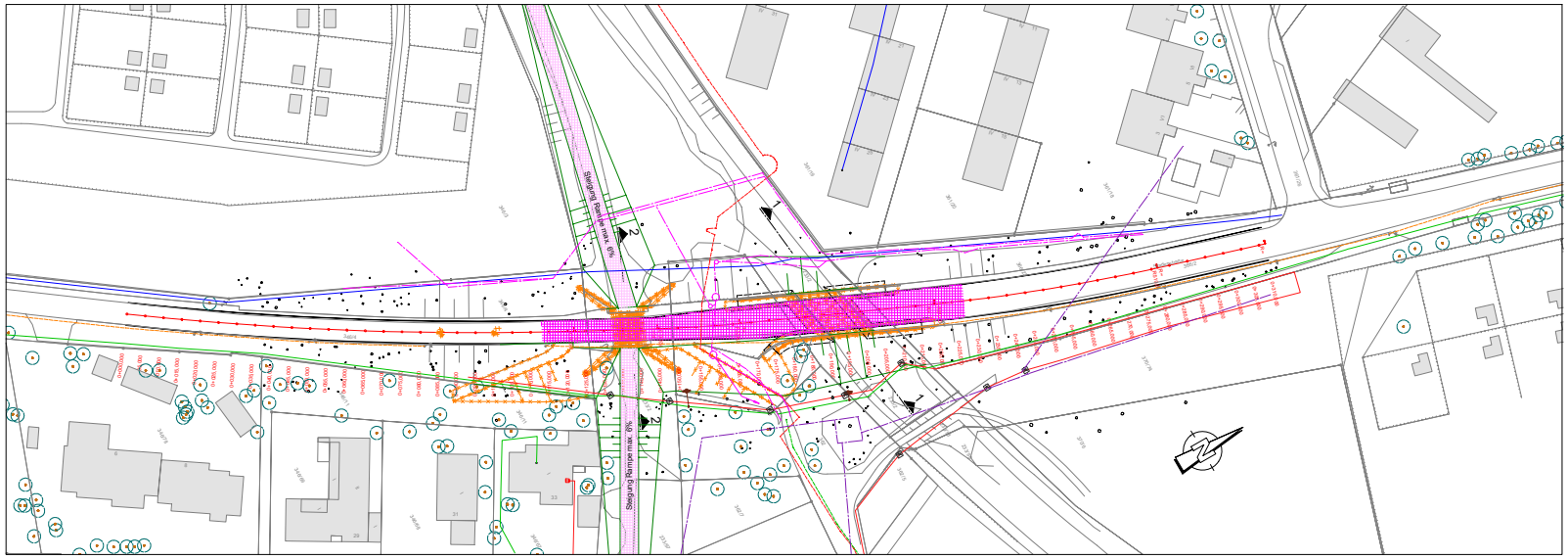
Bauphase 1 - mögliche BE-Flächen und Rodungen Damm

Lageplan - M=1:500



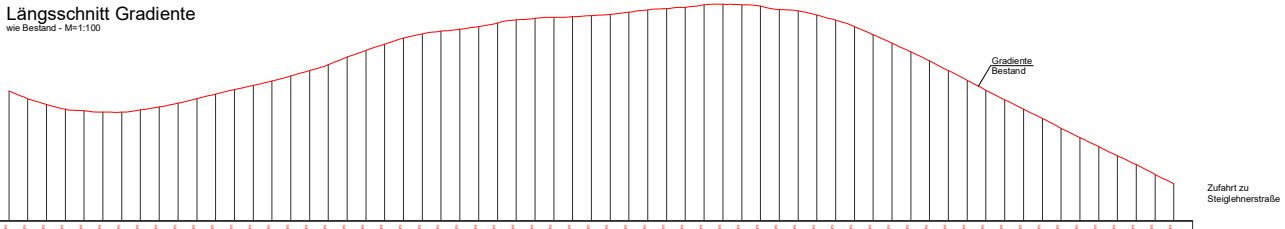
Bauphase 2 - Rückbau und Anschüttung Rampen für Radweg

Lageplan - M=1:500



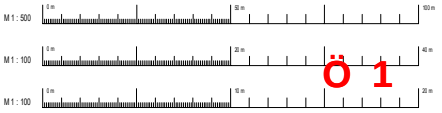
Längsschnitt Gradiente

wie Bestand - M=1:100



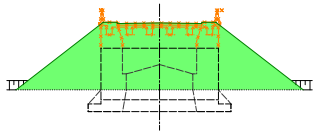
M = 1:500/50
NHN 325,00

Bestand
Station



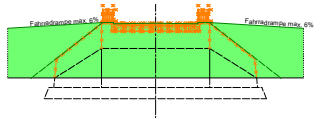
Querschnitt 1-1

BW1.138
M=1:200



Querschnitt 2-2

BW1.076
M=1:200



Anlage 2 - Variante 2

Legende

- Rückbau Bauwerke bzw. Damm
- Umleitung über Forststraße
- mögliche BE-Flächen
- Neubau Stadenstraße
- Neubau Rampe Fahrradverkehr
- Gradiente Bestand Stadenstraße
- Neuaufschüttung Damm
- zu rodende Fläche, ca. 3500m²

Sparten

- Beleuchtung
- Wasser
- Entwässerung
- Gas
- Elektro
- Telekommunikation (Telekom + Vodafone)

ENDGÜLTIGE ABMESSUNGEN NACH STATISCHEN, KONSTRUKTIVEN UND WIRTSCHAFTLICHEN ERFORDERNISSEN .

Projekt-Nr.: 25 - 022

	Datum	Name
Bearb.	08 / 25	BB
Ger.	08 / 25	CB
Gepr.	08 / 25	SE

Nr.	Datum	Name	Art der Änderung
f			
e			
d			
c			
b			
a			

Bauvorhaben: Rückbau Überführungen Stadenstraße
Konzept Variante 2
Rückbau der Bauwerke und Anschüttung des Dammes
Rampen für den Fahrradverkehr

Plan - Nr.: Bph-020

Maßstab: 1:100 / 1:200 / 1:500

	Datum	Name
Bearbeitet		
Gezeichnet		
Geprüft		
Gesehen		

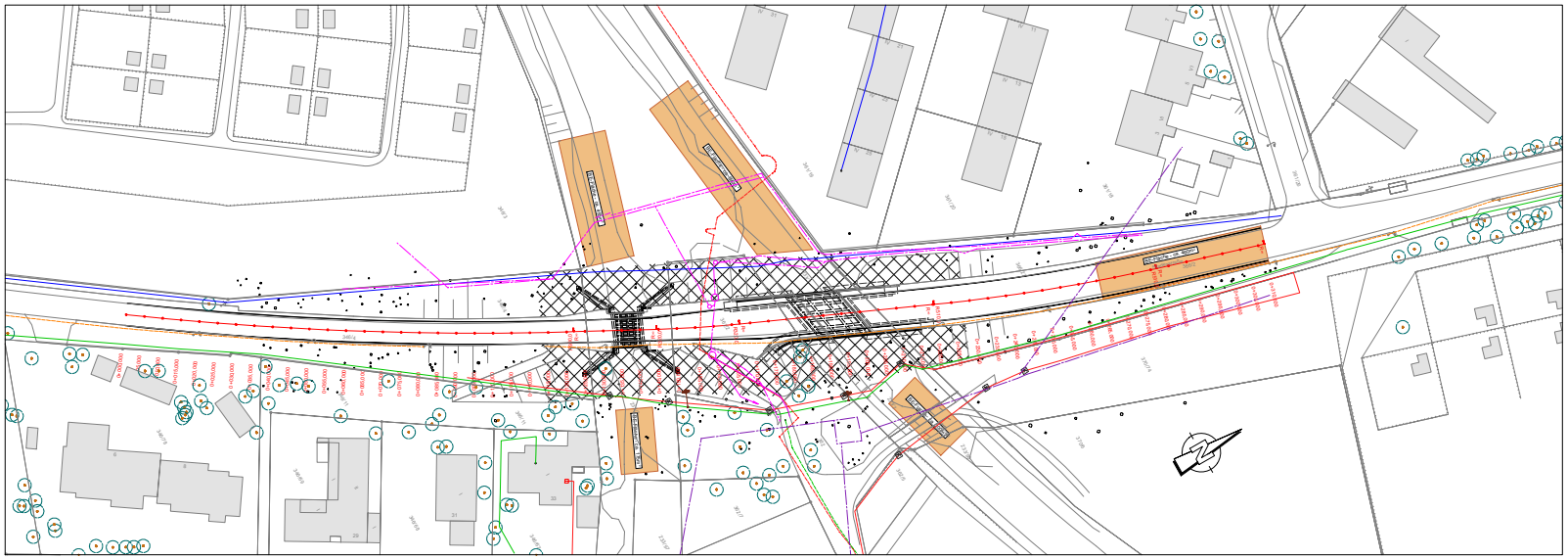
Nürnberg, den .....
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Planung und Bau
Brückenbau und Wasserwirtschaft
(SÖR/1-B/)
i.A. .....

H/B = 841 / 1189 (1.00m²)

Allplan 2025

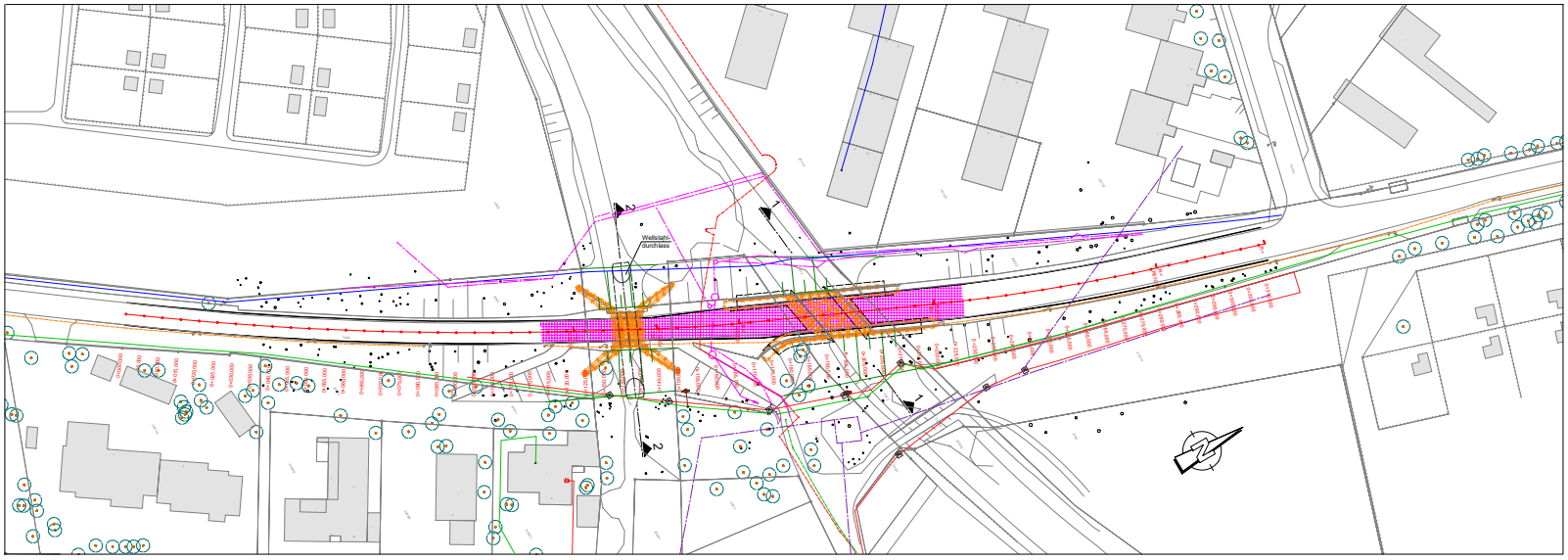
Bauphase 1 - mögliche BE-Flächen und Rodungen Damm

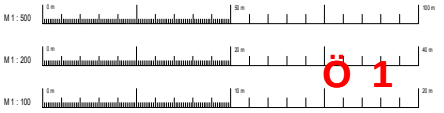
Lageplan - M=1:500



Bauphase 2 - Rückbau und Neubau Wellstahldurchlass

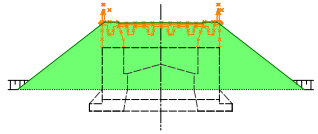
Lageplan - M=1:500





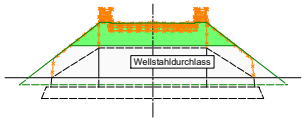
Querschnitt 1-1

BW1138
M=1:200



Querschnitt 2-2

BW1076
M=1:200



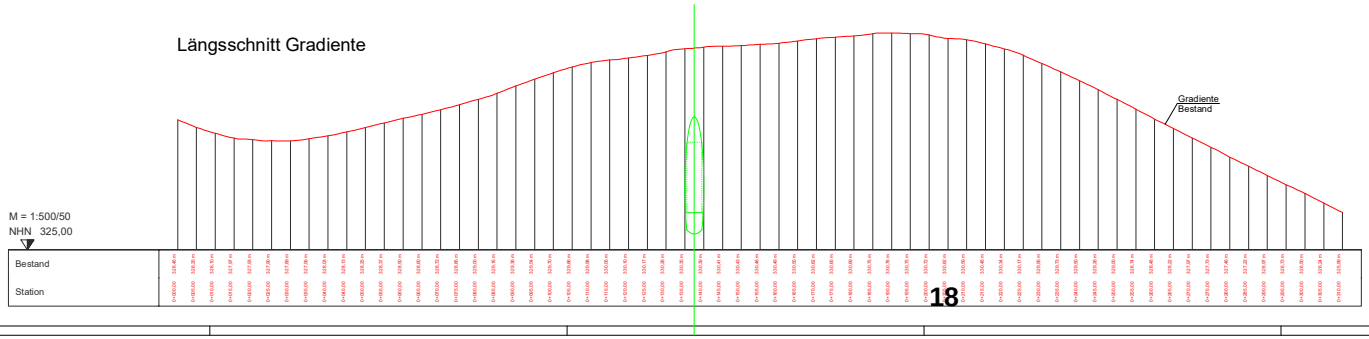
Anlage 2 - Variante 3

Legende
- Rückbau Bauwerke bzw. Damm
- mögliche BE-Flächen
- Neubau Stadenstraße
- Gradiente Bestand Stadenstraße
- Neuaufschüttung Damm
- zu rodende Fläche, ca. 2700m²

Sparten
- Beleuchtung
- Wasser
- Entwässerung
- Gas
- Elektro
- Telekommunikation (Telekom + Vodafone)

ENDGÜLTIGE ABMESSUNGEN NACH STATISCHEN, KONSTRUKTIVEN UND WIRTSCHAFTLICHEN ERFORDERNISSEN .

Längsschnitt Gradiente



Projekt-Nr.:	25 - 022
Bearb.	08 / 25 BB
Ges.	08 / 25 CB
Gepr.	08 / 25 SE

Nr. | Datum | Name | Art der Änderung

Bauvorhaben: Rückbau Überführungen Stadenstraße
Konzept Variante 3
Rückbau der Bauwerke und Anschüttung des Dammes
Querung mittels Wellstahldurchlass für Fahrradweg

Plan - Nr.: Bph-030

Maßstab: 1:100 / 1:200 / 1:500

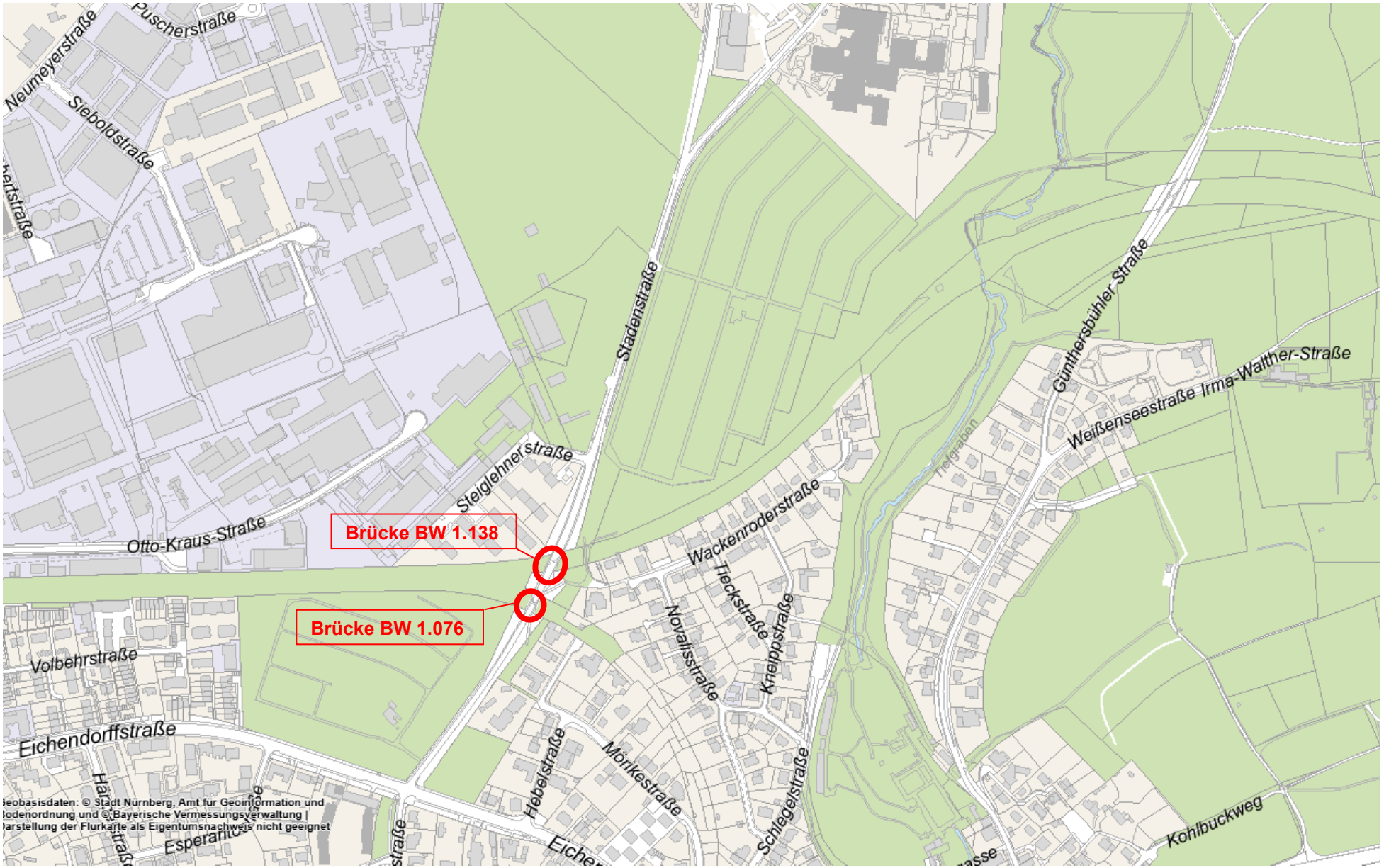
Bearbeitet | Gezeichnet | Geprüft | Gesehen | Datum | Name

Nürnberg, den .....
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Planung und Bau
Brückenbau und Wasserwirtschaft
(SÖR/1-B/)
i.A. .....

H/B = 841 / 1189 (1.00m²)

Allplan 2025

Anlage 3: Lageplan und Bilder




Brücke BW 1.138
Brücke BW 1.076
Neunnevestraße
Püchnerstraße
Seboldstraße
Stadenstraße
Gabelkhofersbühler-Straße
Weißenseestraße
Irma-Walther-Straße
Stadtlehnerstraße
Otto-Kraus-Straße
Wackenrodestraße
Heckstraße
Novalisstraße
Knappstraße
Volbehrstraße
Eichendorffstraße
Hebelstraße
Mörikestraße
© Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und
© Bayerische Vermessungsverwaltung
der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet


Brücke BW 1.138
Brücke BW 1.076
rg, Amt für Geoinformation und
ie Vermessungsverwaltung |
gentumsnachweis nicht geeignet



Blick über Brücke BW 1.076 Richtung Eichendoffstraße



Blick auf Brücke BW 1.138 Richtung Eichendoffstraße

Berichtsvorlage
SÖR/011/2026

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	11.03.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:

Bauablauf Baumaßnahmen Allersberger Straße

Anlagen:

Erläuterungsbericht

Bericht:

Die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) beabsichtigt im Rahmen der Grundsanierung der Straßenbahninfrastruktur die Erneuerung sämtlicher Straßenbahnanlagen (Gleis-, Fahrleitungs- sowie Haltestellenanlagen) im Bereich der Allersberger Straße zwischen der Wölckernstraße und der Wodanstraße auf einer Länge von rund 600 Metern.
In diesem Zusammenhang werden auch Maßnahmen der Spartenträger SUN und N-Ergie sowie Straßenumbauten gem. Beschlüssen des Verkehrsausschusses umgesetzt.
SUN hat in der Stadtratssitzung vom 23.07.2025 einen Objektplan zur Finanzierung seiner Maßnahmen vorgelegt und beschließen lassen. In der Vorlage wurde darauf hingewiesen, dass für die Baustellenabwicklung von allen Vorhabensträgern ein Verkehrslenkungskonzept erarbeitet wird, dass im Wesentlichen eine Vollsperrung und eine großräumige Umleitung vorsieht und auch nochmal dem Rat vorgelegt wird. Nachdem der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) für die verkehrliche und zeitliche Baustellenkoordination verantwortlich ist, wird hiermit im zuständigen Werkausschuss SÖR über die Baustellenabwicklung der Gesamtbaumaßnahme berichtet.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Bei der Baustellenablaufkonzipierung wurden die Belange aller Verkehrsteilnehmer und sonstigen Betroffenen berücksichtigt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

E r l ä u t e r u n g s b e r i c h t

Bauablauf Baumaßnahmen Allersberger Straße

Einleitung

Die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) beabsichtigt im Rahmen der Grundsanierung der Straßenbahninfrastruktur die Erneuerung sämtlicher Straßenbahnanlagen (Gleis-, Fahrleitungs- sowie Haltestellenanlagen) im Bereich der Allersberger Straße zwischen der Wölckernstraße und der Wodanstraße auf einer Länge von rund 600 Metern.
Im Zuge dieser Maßnahme soll auch eine Umgestaltung des Straßenraums unter anderem mit der Verbreiterung der Haltestellen Schweiggerstraße, einer Vergrößerung der Querungsinsel auf Höhe der Humboldtstraße sowie dem Umbau der Kreuzung Allersberger Straße / Forsthofstraße / Annastraße erfolgen. Der Verkehrsausschuss hat dazu in seinen Sitzungen vom 20.07.2023 sowie 18.04.2024 entsprechende Straßenpläne des Verkehrsplanungsamtes (Vpl) beraten und zur weiteren Umsetzung beschlossen.
Im Zuge dieser Maßnahmen müssen vorab auch Spartenleitungsverlegungen und -sanierungen erfolgen. So werden durch die Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg (SUN) zunächst die Abwasserkanäle unterhalb der Gleise verlegt und deren Leistungsfähigkeit erhöht. Zudem finden mehrere Schachtsanierungen statt. Dazu hat SUN in der Stadtratssitzung vom 23.07.2025 einen Objektplan zur Finanzierung vorgelegt und beschließen lassen. In der Vorlage wurde darauf hingewiesen, dass für die Baustellenabwicklung von allen Vorhabensträgern ein Verkehrslenkungskonzept erarbeitet wird, dass im wesentlichen eine Vollsperrung und eine großräumige Umleitung vorsieht und auch nochmal dem Rat vorgelegt wird.
Nachdem der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) für die verkehrliche und zeitliche Baustellenkoordination verantwortlich ist, wird hiermit im zuständigen Werkausschuss SÖR über die Baustellenabwicklung der Gesamtbaumaßnahme berichtet.

Bauablauf

Die Gesamtbaumaßnahme Allersberger Straße beginnt am 24.03.2026 und endet voraussichtlich am 30.06.2027. Die Bauausführung wird in 8 Bauphasen abgewickelt. Die Baufelder werden gemeinsam genutzt, um die notwendigen Verkehrsumstellungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Das Nachrücken der Gewerke sorgt für eine Reduzierung der Bauzeit.

Bauphasen:

Bauphase 1: Bereich: zwischen Wölckern-/Schweiggerstr. und Anne-Frank-/Wilheminenstr.
Dauer: 76 Tage;
Gewerke: VAG Rückbau Fahrleitung+Haltestelleneinrichtung, SUN-Kanalbau;
N-ERGIE Leitungsquerungen



Bauphase 2: Bereich: zwischen Wölckern-/Schweiggerstr. und Anne-Frank-/Wilheminenstr. sowie zwischen Siegfriedstr. und Wodanstr.
Dauer 76 Tage;
Gewerke: VAG Gleisbau, SUN-Kanalbau; N-Ergie Leitungsquerungen



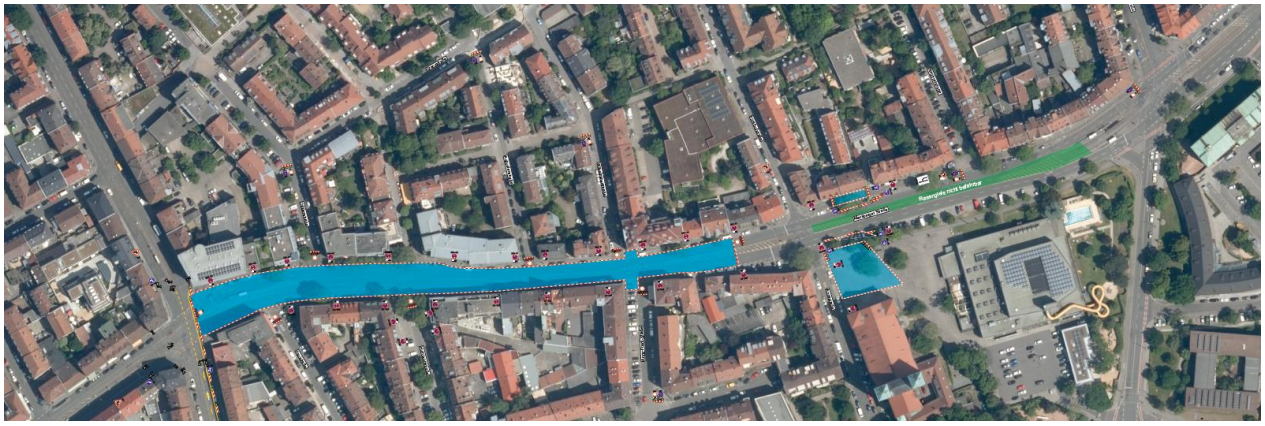
Bauphase 3: Bereich: zwischen Wölckern-/Schweiggerstr. und Anne-Frank-/Wilheminenstr. sowie zwischen Siegfriedstr. und Wodanstr.
Dauer 40 Tage;
Gewerke: VAG Gleisbau, SUN-Kanalbau; N-Ergie Leitungsquerungen



Bauphase 4: Bereich: zwischen Wölckern-/Schweiggerstr. und Wodan-/Gudrunstr.
Dauer 92 Tage;
Gewerke: SUN-Kanalbau; SÖR-Straßenbau; N-Ergie Leitungsquerungen



Bauphase 5: Bereich: zwischen Wölckern-/Schweiggerstr. und Wodan-/Gudrunstr.
Dauer 28 Tage;
Gewerke: VAG-Gleisbau; SUN-Kanalbau; SÖR-Straßenbau



Bauphase 6: Bereich: zwischen Anne-Frank-/Wilheminenstr. und Wodan-/Gudrunstr.
Dauer 69 Tage;
Gewerke: VAG Gleisbau, SUN-Kanalbau



Bauphase 7: Bereich: zwischen Humboldt-/Schützenstr. und Wodan-/Gudrunstr.
Dauer 36 Tage;
Gewerke: VAG Gleisbau+Fahrleitungsbau; SÖR-Straßenbau



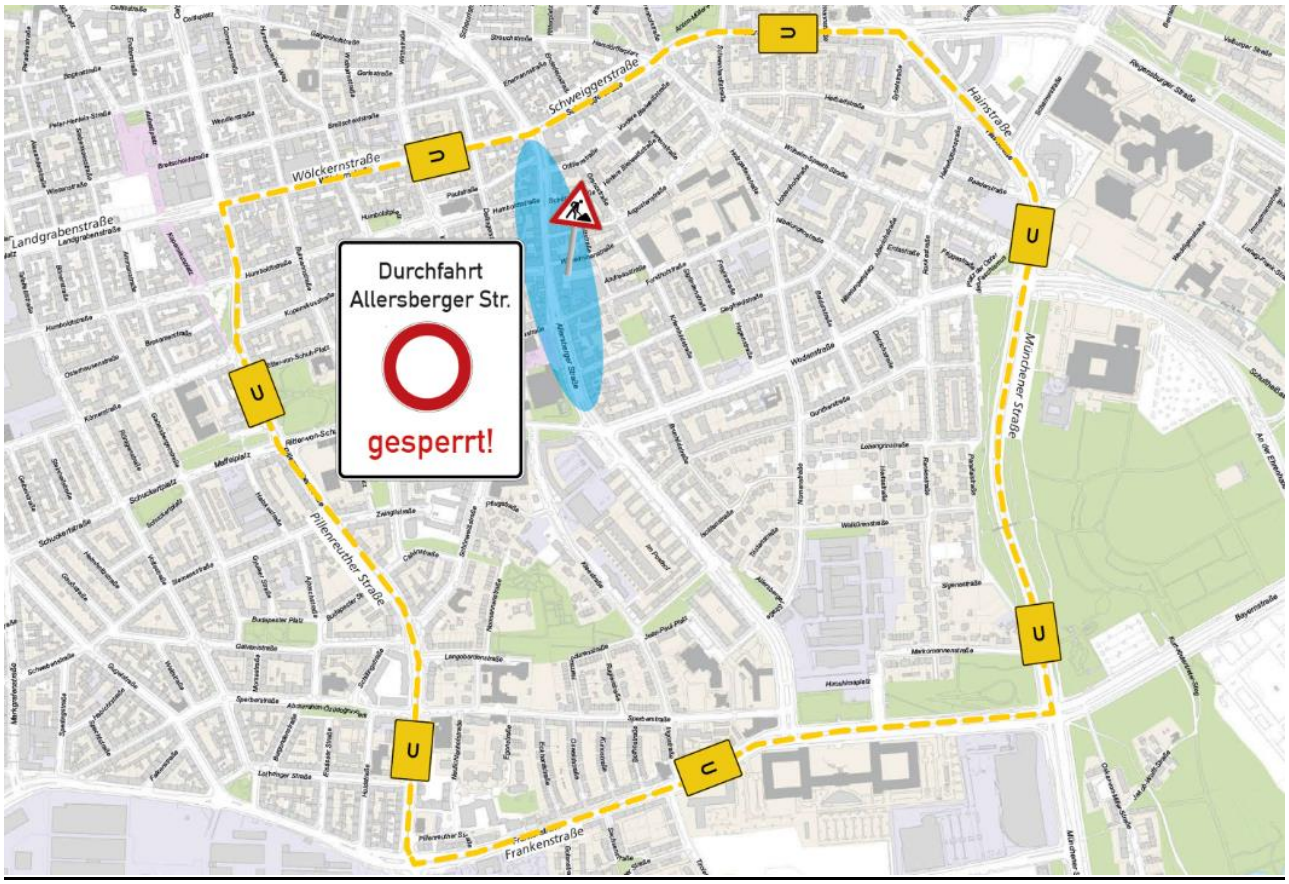
Bauphase 8: Bereich: zwischen Anne-Frank-/Wilheminenstr. und Wodan-/Gudrunstr.
Dauer 66 Tage;
Gewerke: VAG Fahrleitungsbau; SÖR-Straßenbau

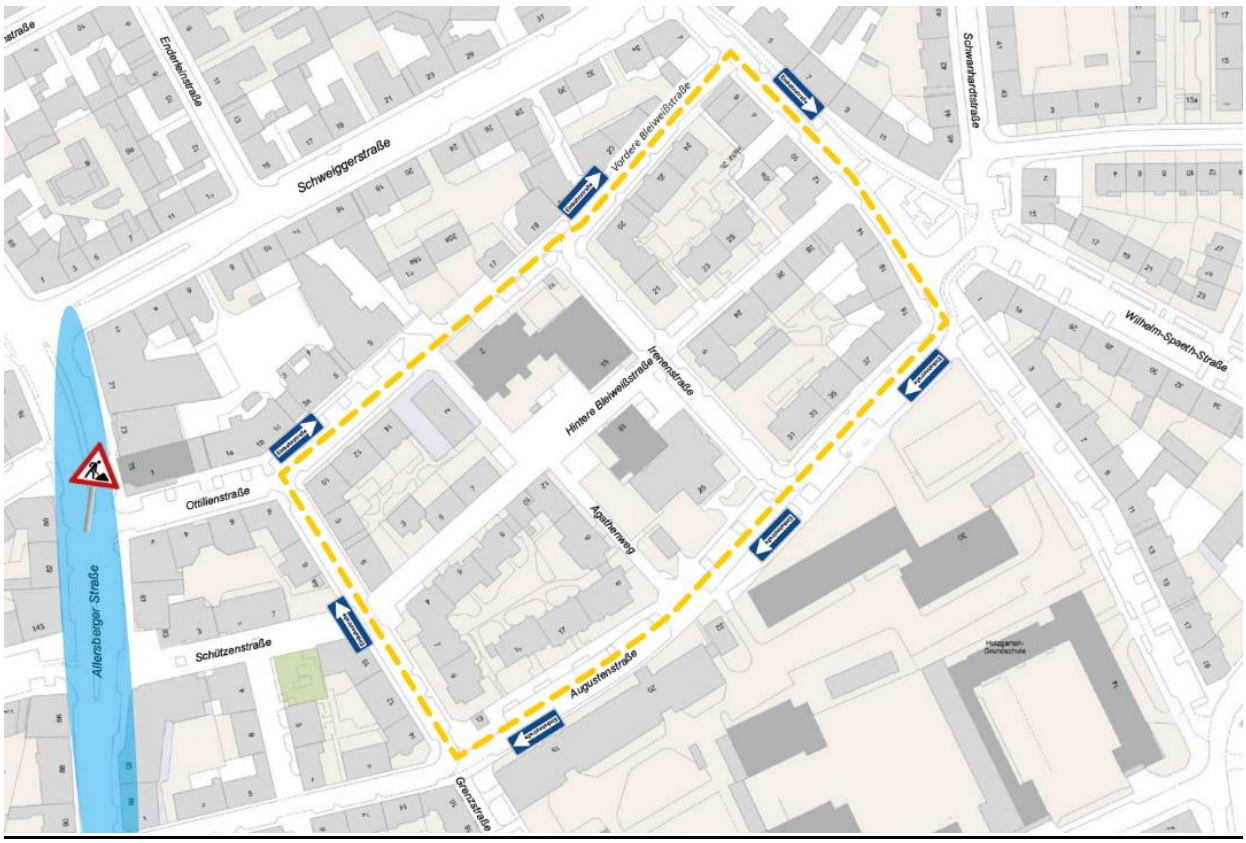


Verkehrskonzept

Verkehrsführung:

Es wird eine Sperrung der Allersberger Straße zwischen den Kreuzungen Wölckernstraße/Schweiggerstraße und Wodanstraße für den Durchgangsverkehr eingerichtet. Der Verkehr wird großräumig umgeleitet. Die Umleitung führt im Osten über die Münchener Straße und Hainstraße und im Osten über die Pillenreuther Straße. Der Anliegerverkehr wird aufrechterhalten.





Es erfolgt eine Umstellung der Einbahnregelungen im Bleiweißviertel, um die Erschließung des Viertels aufrechtzuerhalten. Die Ottilien- und die Augustenstraße sind während mehrerer Baustufen nicht von der Allersberger Straße aus zu erreichen. Die Verkehrsführung im Bleiweißviertel wird deswegen so angepasst, dass die Bereiche von der Wilhelm-Spaeth-Straße bzw. Holzgartenstraße aus erschlossen werden können.

Schienenersatzverkehr:

Es wird seitens der VAG ein Schienenersatzverkehr (SEV) vom 24.03.2026 bis einschließlich 30.06.2027 eingerichtet. Die Straßenbahnlinien 6, 7 und 8 sowie die Buslinie 45 sind vom Schienenersatzverkehr betroffen. Die Ersatzbuslinien werden um das Baufeld mit Ersatzhaltestellen herumgeführt.

Bürgerinformation

Medium	Inhalte	Geplante Publizierung
Auftaktflyer	Infos zum geplanten Bauprojekt und den Arbeiten der jeweiligen Partner + Hinweis auf Infoveranstaltung	10./11.02.2026
VAG-Maßnahmenflyer	Beschreibung der Maßnahme Darstellung SEV-Konzept	10./11.02.2026
Gemeinsame Infoveranstaltung	Vorstellung Maßnahmen, Abwicklungskonzept	am 12.02.2026

Weiterhin folgen diverse Kommunikationsmaßnahmen der VAG auf diversen Informationskanälen sowohl digital als auch analog.