Objektplan für die Straßenbaumaßnahme
Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Am Goldhammer

Kurztext: Thumenberger Weg

E r l ä u t e r u n g s b e r i c h t

1. Umfang der Maßnahme

Der Thumenberger Weg ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Kfz- und Radverkehr im östlichen Teil Nürnbergs zwischen dem städtischen Ring (B4R) im Westen und der Bundesautobahn 3 (A3) im Osten.
Der vorliegende Objektplan umfasst den Um- und Ausbau des Thumenberger Wegs zwischen der Erlenstegenstraße und der Straße Am Goldhammer auf einer Länge von ca. 450 m über den gesamten Querschnitt inklusive der Neuordnung der Entwässerung.
Hauptbestandteil ist hierbei der Ausbau der Fahrbahn gemäß RStO 12 sowie die Anlage eines beidseitigen Gehwegs und eines Zweirichtungsradwegs (Radvorrangroute) auf der Ostseite der Fahrbahn.

Der Thumenberger Weg kreuzt im Planbereich eine auf 3,90 m Durchfahrtshöhe beschränkte und sanierungsbedürftige sehr enge Eisenbahnüberführung (EÜ) der Deutschen Bahn (DB), die die vorliegende Planung maßgeblich beeinflusst und zugleich Bestandteil der vorliegenden Planung ist. Die Stadt Nürnberg hat im Kreuzungsbereich der EÜ ein Änderungsverlangen beschlossen (siehe Punkt 2. Begründung).

Im Rahmen der Maßnahme wird die vorhandene EÜ aufgrund ihres schlechten baulichen Zustands im Zeitraum 02/2026 bis 04/2027 durch die Deutsche Bahn erneuert. Die Stadt nimmt diesen notwendigen Ersatzneubau zum Anlass, die verkehrliche Situation im Bereich der EÜ grundlegend zu verbessern und das vorhandene „Nadelöhr“ zu beseitigen.

Die Planung sieht vor, die Fahrbahn unter der EÜ auf jeweils mindestens 3,50 m je Richtungsfahrbahnbreite sowie beidseitigem Geh- bzw. Geh- und Radweg zu erweitern. Auf der Westseite wird ein Gehweg mit einer Breite von mindestens 2,00 m angelegt. Auf der Ostseite entsteht ein komb. Bereich mit einem Gehweg (ebenfalls mind. 2,00 m) sowie einem Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,50 m.

Im Zuge des geplanten Ausbaus wird auch die Durchfahrtshöhe unter der EÜ auf die in Deutschland übliche Regelhöhe von mindestens 4,50 m angehoben.

Dies stellt unter anderem sicher, dass künftig auch größere Rettungsfahrzeuge, insbesondere die Feuerwehr, die angrenzenden Gebiete ohne Umwege erreichen können. Die Erhöhung der Durchfahrtshöhe führt dazu, dass die Straßengradiente im Bereich der EÜ ca. 1,20 m tiefergelegt werden muss. Aufgrund der Tieferlegung und der örtlichen Gegebenheiten (Wannenbereich) werden die neuen Geh- und Radwege über neu herzustellende seitliche Stützwände höhenversetzt zur Fahrbahn geführt. Diese schließen dann an der neuen EÜ der DB an.

Zusätzlich wird auf der Ostseite entlang des Thumenberger Wegs nach der EÜ bis Am Goldhammer ein neuer kombinierter Geh- und Radweg gebaut. Dieser dient nicht nur der allgemeinen Wegeverbindung, sondern stellt zugleich die Feuerwehrzufahrt für die neu geplante Bebauung auf dem ehemaligen „Kromwell-Areal“ dar und verbessert damit die Erschließung.

Die im Bereich der Maßnahme vorhandenen Bushaltestellen „Martin-Albert-Straße“ werden barrierefrei ausgebaut. In diesem Zusammenhang soll auch eine neue Querungshilfe mit Fußgängerüberweg und Mittelinsel errichtet werden. In Höhe der Querungshilfe wird auch die Verbindung zum Weißen Weg aufgewertet und eine Verbesserung für ein- und ausfahrende Radfahrerinnen und Radfahrer vorgesehen.

Die neuen Gehwegverbindungen tragen auch zur besseren fußläufigen Erschließung der angrenzenden Neubaugebiete am Branntweinareal „Monopol 491“ und der Martin-Albert-Straße bei, da vor allem die fehlende Gehweglücke auf der Westseite des Thumenberger Wegs zwischen der Erlenstegenstraße und Martin-Albert-Straße geschlossen wird.

Zur Entwässerung des zukünftigen Straßenraums ist abschnittsweise (bis Station 0+260) ein neuer Regenwasserkanal geplant. Das anfallende Niederschlagswasser soll dabei vom städtischen Kanalnetz getrennt gesammelt und in einen angrenzenden Altarm der Pegnitz östlich des Thumenberger Wegs eingeleitet werden. Dort soll das gesammelte Niederschlagswasser versickern. Zwischen der EÜ (Station 0+260) und der Martin-Albert-Straße soll die Entwässerung durch Versickerung im parallel zur Fahrbahn verlaufenden Grünstreifen erfolgen. Dadurch soll das städtische Kanalnetz deutlich entlastet werden. Die hierfür erforderlichen Untersuchungen sowie die Erstellung der wasserrechtlich relevanten Unterlagen, Berechnungen, etc. wurden von Vpl an ein Ingenieurbüro vergeben.

Der Ausbau des Thumenberger Wegs und die damit geplante Aufweitung im Bereich der EÜ machen die Rodung einiger Bestandsbäume erforderlich. Betroffen sind Bäume im Bereich der zu erstellenden Stützwände, im Grünstreifen südlich der EÜ sowie einzelne Bäume östlich des Thumenberger Wegs zwischen Martin-Albert-Straße und Am Goldhammer.

Erhaltenswürdige Bäume sollen, soweit möglich, umgepflanzt werden. Unvermeidbar zu rodende Bäume sollen dabei weitestgehend ausgeglichen werden. Eventuelle Folgemaßnahmen wurden im Rahmen einer Relevanzprüfung / Strukturkartierung auf Habitatstrukturen (LBP) überprüft und gutachterlich bewertet.

2. Begründung

Bereits im Jahr 2001 hat die Deutsche Bahn die Stadt Nürnberg über die notwendige Erneuerung der Eisenbahnüberführung Thumenberger Weg (EÜ km 4,491 Strecke 5903 Nürnberg-Schirnding) informiert. Die Verwaltung hat nach erfolgter Abwägung und Prüfung dem Stadtrat ein Änderungsverlangen vorgeschlagen. Dieses wurde am 14.12.2002 und am 19.09.2019 im Verkehrsausschuss, sowie zuletzt am 29.01.2025 im Stadtrat der Stadt Nürnberg beschlossen. Die Verwaltung hat daraufhin in enger Abstimmung mit der DB und allen beteiligten Dienststellen einen Straßen- und Höhenplan erarbeitet. Dieser wurde in letzter Zeit an die aktuellen Hochbaumaßnahmen („Monopol 491“ / ehem. Branntweinmonopol-Areal, Thumenberger Weg 33 und ehem. Kromwell-Areal Thumenberger Weg 26) im Umfeld angepasst. Deshalb erstreckt sich die Planung über die DB-Überführung hinaus bis zur Erlenstegenstraße und nach Süden zur Straße Am Goldhammer.
Ziel ist es insgesamt die verkehrliche Situation vor Ort für alle Verkehrsteilnehmer Straße zu verbessern.

Die Erneuerung der bestehenden Eisenbahnbrücke durch die Deutsche Bahn ist zwingend erforderlich, da das Bauwerk altersbedingt erhebliche Mängel aufweist und die Verkehrssicherheit des Bahnbetriebs enorm beeinträchtigt wird. Die Stadt Nürnberg nutzt diesen baulichen Anlass, um ein seit Langem bestehendes verkehrliches Defizit in diesem Bereich zu beheben.

Die derzeitige Situation unter der EÜ ist durch eine zu geringe Fahrbahnbreite, unzureichende durch passive Schutzeinrichtung auf ca. 1,00 m eingeengte Gehwegbreite und eine zu niedrige Durchfahrtshöhe gekennzeichnet. Insbesondere im Begegnungsfall von Linienbussen der VAG kommt es regelmäßig zu kritischen Situationen. Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer sind durch die fehlende Trennung vom Kfz-Verkehr stark gefährdet.

Mit der geplanten Aufweitung und Neugestaltung wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer außerordentlich erhöht.

Die getrennte Führung von Kfz-, Fuß- und Radverkehr im Bereich der Brücke reduziert Konflikte und schafft klare Verkehrsverhältnisse. Dabei wird insbesondere die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer – unter anderem der derzeit auf der engen und steilen Fahrbahn geführten Radfahrer – durch die getrennte Führung zukünftig deutlich erhöht.

Die Anhebung der Durchfahrtshöhe auf mindestens 4,50 m stellt sicher, dass beispielsweise auch größere Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr künftig ohne Umwege die angrenzenden Bebauungen erreichen können. Dies war bislang nur eingeschränkt möglich und stellt insbesondere im Bereich der neu entstandenen bzw. entstehenden Wohngebiete ein wichtiges Sicherheitskriterium dar.

Die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen sowie die neue Querungsstelle im Bereich Martin-Albert-Straße verbessern zusätzlich die Verkehrssicherheit und den Komfort für ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer.

Mit der Realisierung der Maßnahme wird nicht nur die verkehrliche Situation entschärft, sondern auch die städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich aktiv unterstützt. Die Erschließung der angrenzenden Bauflächen wird durch das neue Geh- und Radwegenetz gestärkt. Durch die neue Regenwasserableitung zur Versickerung wird zudem das bestehende Kanalnetz entlastet.

3. Umweltverträglichkeit

Die Untersuchung inkl. Erstellung der wasserrechtlich relevanten Unterlagen, Berechnungen, etc. der geplanten Sammlung, Ableitung und Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers in dem angrenzenden Altarm der Pegnitz (Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiet) wurde von Vpl an ein Ingenieurbüro vergeben. Die Planung der technischen Ausführung erfolgte in enger Abstimmung zwischen dem Ingenieurbüro, UwA, Vpl und SÖR.
Für die Einleitung des Niederschlagswassers in den angrenzenden Altarm der Pegnitz wurde beim Umweltamt der Stadt Nürnberg ein Antrag auf wasserrechtliche Genehmigung (Wasserrechtsverfahren) gestellt. Die Genehmigung liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Zusätzlich wurde für die erforderlichen Baumfällungen und Eingriffe in das angrenzende Landschaftsschutzgebiet eine Artenschutzrechtliche Relevanzprüfung durchgeführt. Das Ergebnis liegt inzwischen vor. Demnach können die Arbeiten unter Einhaltung einiger Schutzmaßnahmen und Auflagen (z. B. Baumfällungen außerhalb der Vogelbrutzeit, Ersatzpflanzungen, etc.) durchgeführt werden.
Die Zustimmung UwA zu der geplanten Maßnahme liegt vor.

4. Bürgergespräch / Anliegerinformation

Die Maßnahme ist nach KAG nicht beitragsfähig. Ein Bürgergespräch ist nicht erforderlich. Die betroffenen Anlieger werden über die geplante Baumaßnahme stets rechtzeitig informiert und auf dem Laufenden gehalten. Zusätzlich finden jährliche Bürgerinformationsveranstaltungen statt.

5. Technische Erläuterungen

Straßenbau

Ausbaulänge: ca. 450 m

Ausbaubreiten:

Fahrbahn	ca.	7,00 – 9,90 m
Gehweg	ca.	2,00 – 5,40 m
Radweg (Zweirichtungsradweg)	ca.	2,50 m
Kombinierter Geh- und Radweg (FW-Zufahrt)	ca.	4,00 – 4,50 m

Befestigungen:

Der Fahrbahnaufbau wird gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse Bk10 dimensioniert.

Fahrbahn Bk10:

3,5	cm	Splittmastixasphalt SMA 8 S
8,5	cm	Asphaltbinder AC 16 BS
10,0	cm	Asphalttragschicht AC 32 T S
15,0	cm	Schottertragschicht STS 0/32
33,0	cm	Frostschutzschicht FSS (gebr. Korn) 0/45
70,0	cm	

Gehweg:

8,0	cm	Betonrauplatten 30x30 cm
4,0	cm	Bettungs- und Fugenmaterial
15,0	cm	Schottertragschicht STS 0/32
12,0	cm	Frostschutzschicht FSS (gebr. Korn) 0/32
39,0	cm	

Radweg:

2,5	cm	Asphaltbeton AC 5 D L
8,0	cm	Asphalttragschicht AC 22 T L
15,0	cm	Schottertragschicht STS 0/32
13,5	cm	Frostschutzschicht FSS (gebr. Korn) 0/32
39,0	cm	

komb. Geh- und Radweg:

8,0	cm	Betonrauplatten 30x30 cm
4,0	cm	Bettungs- und Fugenmaterial
15,0	cm	Schottertragschicht STS 0/32
12,0	cm	Frostschutzschicht FSS (gebr. Korn) 0/32
39,0	cm	

Gehwegüberfahrten Bk1,0:

10,0	cm	Betonpflaster
4,0	cm	Bettungs-/Fugenmaterial
20,0	cm	Schottertragschicht STS 0/32
31,0	cm	Frostschutzschicht FSS (gebr. Korn) 0/45
65,0	cm	

Im Bereich der stark frequentierten Zufahrten am Thumenberger Weg 45 sowie am Thumenberger Weg ggü. Haus-Nr. 25 sollen die Zufahrten wie folgt ausgebaut werden:

Gehwegüberfahrt Bk1,8:	10,0	cm	Betonpflaster
	4,0	cm	Bettungs-/Fugenmaterial
			Geotextil GRK 5
	10,0	cm	Tragschicht aus WD Asphalt PA 22 T WDA
	15,0	cm	Schottertragschicht STS 0/32
	30,0	cm	Frostschutzschicht FSS (gebr. Korn) 0/45
	69,0	cm	

Stützwände / Ingenieurbauwerke Stadt

Im Zuge des Ausbaus des Thumenberger Weges werden von der Stadt Nürnberg Stützwände als Ingenieurbauwerke errichtet. Nördlich der EÜ wird zur Abstützung des anliegenden Geländes an der Hinterkante des Geh- und Radwegs (links) eine tangierende Bohrpfahlwand erstellt. Südlich der EÜ wird die vorhandene Gabionenwand (rechts) nach Norden zur EÜ hin verlängert. Zur Abstützung des Höhenunterschieds zwischen Fahrbahn und obenliegenden Geh- und Radweg (links) bzw. Radweg (rechts) werden nördlich und südlich der EÜ Ortbetonstützwände erstellt. Auf der linken Seite ist eine flachgegründete Winkelstützwand vorgesehen, rechts eine auf Bohrpfählen gegründete Stützwand. Die Stützwände erhalten aufgesetzte Stahlgeländer.

Ausbaulänge:

Teilbauwerk 1:	Gesamtlänge: 43,45 m Baukilometer: 0+149 bis 0+186
Teilbauwerk 2:	Gesamtlänge: 107,85 m Baukilometer: 0+090 bis 0+192 Einzellängen: 9,60 m und 98,25 m Einteilung in Blöcke mit je 2,40 m, 15,00 m, 10,00 m und 8,25 m Länge
Teilbauwerk 3:	Gesamtlänge: 33,00 m Baukilometer: 0+216 bis 0+246 Einzellängen: 18,00 m und 15,00 m Einteilung in Blöcke mit je 2,50 m und 6,00 m
Teilbauwerkt 4:	Gesamtlänge: 94,70 m Baukilometer: 0+090 bis 0+192 Einzellängen: 85,10 m und 9,60 m Einteilung in Blöcke mit je 2,40 m, 4,00 m, 4,60 m, 6,20 m, 6,50 m, 7,50 m und 7,80 m
Teilbauwerk 5:	Gesamtlänge: 31,66 m Baukilometer: 0+217 bis 0+253 Einzellängen: 7,50 m und 24,20 m Einteilung in Blöcke mit je 2,50 m, 6,00 m und 6,16 m

Teilbauwerk 6:
Gesamtlänge: 21,50 m
Baukilometer: 0+218.50 bis 0+245

Konstruktion:

Teilbauwerk 1:
Bohrpfahlwand Nord-Ost
Tangierende Bohrpfahlwand
Stützwand senkrecht
Grundrissverlauf gerade und radial
Einwirkung Verkehrslast: DIN EN 1991-2 LM 1
Militärlastenklasse: 50/50 - 100
Sichtbare Höhe der Wand von 0,8 m bis 3,5 m
Bohrpfahldurchmesser: 90 cm
Bohrpfahllänge: mind. 15 m
Kappe aus Ortbeton mit 1,2 m Breite und 0,5 m Höhe
Vorsatzschale aus Ortbeton mit mind. 20 cm Dicke
Aufgesetztes Rohrgeländer mit 1,10 m Höhe

Teilbauwerk 2:
Ortbetonstützwand Nord-Ost
Stahlbetonkonstruktion aus Ortbeton
Querschnitt: L-Form mit Luftsporn
Winkelstützwand senkrecht
Grundrissverlauf gerade und radial
Einwirkung Verkehrslast: DIN EN 1991-2 LM 1
Militärlastenklasse: 50/50 - 100
Fundamentplatte abgetreppt
Sichtbare Höhe der Wand von 0,16 m bis 1,79 m
Wanddicke ca. 50 cm
Fundamentbreite ca. 2,0 m
Fundamentdicke im Mittel ca. 50 cm
Aufgesetztes Füllstabgeländer mit 1,30 m Höhe

Teilbauwerk 3:
Ortbetonstützwand Süd-Ost
Stahlbetonkonstruktion aus Ortbeton
Querschnitt: L-Form mit Luftsporn
Winkelstützwand senkrecht
Grundrissverlauf radial
Einwirkung Verkehrslast: DIN EN 1991-2 LM 1
Militärlastenklasse: 50/50 - 100
Fundamentplatte abgetreppt
Sichtbare Höhe der Wand von 0,02 m bis 1,39 m
Wanddicke ca. 50 cm
Fundamentbreite ca. 2,0 m
Fundamentdicke im Mittel ca. 40 cm
Aufgesetztes Füllstabgeländer mit 1,30 m Höhe

Teilbauwerk 4:
Ortbetonstützwand Nord-West
Stahlbetonkonstruktion aus Ortbeton, tiefgegründet
Querschnitt: I-Form mittig auf Pfahlkopfbalken
Stützwand senkrecht
Grundrissverlauf gerade und radial
Einwirkung Verkehrslast: DIN EN 1991-2 LM 1
Militärlastenklasse: 50/50 - 100
Sichtbare Höhe der Wand von 0,16 m bis 2,30 m
Wanddicke ca. 50 cm

Pfahlkopfbalken aus Ortbeton mit 1,5 m Breite und 1,0 m Höhe
Gründung auf Bohrpfählen
Bohrpfahldurchmesser 90 cm
Bohrpfahlabstand 2,0 m
Bohrpfahllänge mind. 15 m
Aufgesetztes Füllstabgeländer mit 1,30 m Höhe

Teilbauwerk 5:

Ortbetonstützwand Süd-West
Stahlbetonkonstruktion aus Ortbeton, tiefgegründet
Querschnitt: I-Form mittig auf Pfahlkopfbalken
Stützwand senkrecht
Grundrissverlauf gerade und radial
Einwirkung Verkehrslast: DIN EN 1991-2 LM 1
Militärlastenklasse: 50/50 - 100
Sichtbare Höhe der Wand von 0,10 m bis 1,70 m
Wanddicke ca. 50 cm
Pfahlkopfbalken aus Ortbeton mit 1,5 m Breite und 1,0 m Höhe
Gründung auf Bohrpfählen
Bohrpfahldurchmesser 90 cm
Bohrpfahlabstand 2,0 m
Bohrpfahllänge mind. 15 m
Aufgesetztes Füllstabgeländer mit 1,30 m Höhe

Teilbauwerk 6:

Gabionenwand aus Drahtgitterbehältern
Flachgründung
Stützwand senkrecht
Grundrissverlauf radial
Einwirkung Verkehrslast: DIN EN 1991-2 LM 1
Militärlastenklasse: 50/50 - 100
Drahtgitterbehälter: Länge 1,0 m / Breite 1,0 m / Höhe 1,0 m und Länge 1,0 m / Breite 1,0 m / Höhe 0,5 m
Maschenweite: 100 mm x 100 mm
Füllung aus gebrochenem Granitgestein 100 mm / 250 mm
Sichtfläche als Trockenmauerwerk aus Granitgestein
Betonfundament aus Dränbeton, Dicke min. 30 cm
Sichtbare Höhe der Wand von 0,90 m bis 3,30 m
Aufgesetztes Rohrgeländer mit 1,10 m Höhe

DB-Bauwerk

Die DB InfraGO AG führt seit Anfang Februar 2026 bis voraussichtlich Ende März 2027 die Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) über den Thumenberger Weg mit Änderung der lichten Höhe, der lichten Weite und der lichten Breite durch. Die Stadt Nürnberg hat dazu ein Verlangen zur Anpassung geäußert.

Die geänderte EÜ wird als zweigleisiger, flachgegründeter Mehrfeldrahmen aus Stahlbeton mit einer lichten Weite von 8,00 m (Fahrbahn) bzw. 5,00 m und 2,00 m (Geh- und Radwege), einer lichten Höhe von >= 4,50 m (Fahrbahn) bzw. >= 2,60 m (Geh- und Radwege) sowie einer Breite zwischen den Geländern von 11,90 m ausgeführt.

Das geänderte Bauwerk wird mit Lastmodell LM71 und SW/0 und einem Klassifizierungsbeiwert 1,10 ausgeführt. Zusätzlich wird das Lastmodell SW/2 berücksichtigt.

Bauwerksdaten der geänderten Eisenbahnüberführung Thumenberger Weg:

Konstruktion:	Ortbeton-Mehrfeldrahmen
Anzahl Überbauten:	1
Anzahl Gleise:	2
Anzahl Felder:	3
Konstruktionshöhe Überbau:	0,70 m
Bauhöhe:	>= 1,46 m
Brückenklasse:	Lastbild: LM71, SW/0 und SW/2 alpha = 1,10
Breite zwischen Geländer:	11,90 m
Lichte Weite:	Nordwestlicher Geh- und Radweg: 5,00 m Südwestlicher Gehweg: 2,00 m Fahrbahn: 8,00 m
Stützweite:	Geh- und Radweg: 2,80 m und 5,80 m Fahrbahn: 8,80 m
Lichte Höhe:	Bereich Fahrbahn >= 4,50 m Bereich Geh- und Radweg >= 2,60 m
Kreuzungskilometer:	4,4+89.171
Kreuzungswinkel:	100 gon
Material:	Stahlbeton
Gründung:	Flachgründung
Flügel:	Straßenparallele Flügel
Brückenfläche:	ca. 223 m² (= 18,20 m x 12,25 m)
Herstellung:	Seitlich, Verschub in Endlage in einer Sperrpause

Zur Realisierung der geplanten DB-Maßnahme im Bereich der EÜ wurden die vorliegenden Sparten der N-ERGIE, Telekom, etc. provisorisch umverlegt. Nach der Fertigstellung der EÜ sollen diese in die Endlage verlegt werden. Aufgrund der Tieferlegung der Straße und der sehr geringen Überdeckungshöhe des Kanals im Bereich der EÜ musste der SUN-Kanal zusätzlich tiefergelegt werden. Zwischen der EÜ und Am Goldhammer bzw. Flußstraße beabsichtigt die N-ERGIE, die veralteten Gashochdruck- und Trinkwasserleitungen zu erneuern. Durch die Verbreiterung des Thumenberger Wegs im Bereich der beiden Bushaltestellen „Martin-Albert-Straße“ müssen die sich künftig in der Fahrbahn befindlichen Strom- und Kommunikationsleitungen in den neuen Gehweg umverlegt werden.

Die Vollsperrung des Thumenberger Wegs möchte SUN dazu nutzen, auch den hydraulisch unterdimensionierten Mischwasserkanal zwischen der Martin-Albert-Straße und Flußstraße in offener Bauweise zu erneuern.

Im Zuge des geplanten Straßenausbaus muss auch die Straßenbeleuchtung umgebaut und an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.

6. Baukosten

Für den geplanten Ausbau des Thumenberger Wegs im Abschnitt zwischen der Erlenstegenstraße und Am Goldhammer sind sowohl Straßenbauarbeiten – einschließlich der Herstellung von Ingenieurbauwerken wie Stützwänden – als auch die von der Stadt Nürnberg veranlasste Aufweitung der Eisenbahnüberführung (EÜ) durch die DB im Engstellenbereich erforderlich.

Die Erneuerung der kreuzenden Eisenbahnüberführung selbst wird vom Bauherrn DB Infra Go umgesetzt. Für das Vorhaben wurde eine Kreuzungsvereinbarung (KrV) erarbeitet. Aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit wurde am 17.03.2025 formlos eine Vorsorgemaßnahme gemäß RZStra Anlage 2 bei der Regierung von Mittelfranken (Reg. v. Mfr.) beantragt. Die Unterzeichnung der KrV ist mit der Genehmigung des Zuwendungsgebers als Vorsorgemaßnahme am 07.05.2025 erfolgt. Die KrV selbst ist eine sog. "strittige" KrV. Die Stadt Nürnberg hat offiziell ein Verlangen geäußert. Die DB Infra GO hingegen vertritt die Meinung, dass seitens DB Infra GO kein Verlangen vorliegt. Die Stadt Nürnberg bzw. die Verwaltung ist jedoch der Ansicht, dass die DB Infra GO aufgrund des schlechten Bauwerkszustands ein Verlangen äußern muss. Nach der Unterzeichnung der strittigen KrV hat SÖR mit Schreiben vom 13.08.2025 (siehe Anlage 4.0) im Namen der Stadt Nürnberg ein sog. Anordnungsverfahren nach Eisenbahnkreuzungsgesetz über die Reg. v. Mfr. zur Herbeiführung der Einigung der Kostentragung beantragt. Nach aktuellem Sachstand von Mitte März 2026 wurde der Antrag seitens der Reg. v. Mfr. am 26.08.2025 an das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) weitergeleitet. Das StMB hat den Antrag am 08.09.2025 dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) zur Entscheidung vorgelegt. Beim BMV fand bisher noch keine Bearbeitung statt.

Je nach Ausgang dieses Verfahrens ändert sich der etwaige Kostenanteil der Stadt Nürnberg an der Kreuzungsmaßnahme. Die Kostenbeteiligung der Stadt Nürnberg an der Herstellung der Eisenbahnüberführung Thumenberger Weg beläuft sich im Falle eines einseitigen Verlangens seitens des Straßenbaulastträgers auf ca. 10,136 Mio. Euro.

Im folgenden Kostenanschlag wird zunächst davon ausgegangen, dass die durch das Änderungsverlangen entstehenden Mehrkosten durch die Stadt Nürnberg getragen werden müssen. Die DB Infra GO bleibt Eigentümer und Unterhaltsverpflichteter der EÜ. Sie erhält auf Kosten der Stadt Nürnberg (da ein Verlangen geäußert wurde) ein neues Bauwerk. Den Vorteil „neu für alt“ muss die DB Infra GO gegenüber der Stadt Nürnberg aber ausgleichen. Eine entsprechende vorläufige Ablöseberechnung wurde erstellt. Der vorläufige Ablösebetrag, den die DB Infra GO im Falle eines einseitigen Verlangens an die Stadt zu zahlen hat beläuft sich auf ca. 3,250 Mio. Euro.

Die Baukosten betragen lt. den beiliegenden Kostenanschlägen und nach dem derzeitigen Projektstand (05.05.2026) insgesamt ca. **22.443.000,-** EUR.

- davon Straßenbau: **ca. 5.782.000,-** EUR
- davon Straßenbeleuchtung: **ca. 343.000,-** EUR
- davon Lichtsignalanlagen: **ca. 10.000,-** EUR
- davon Straßenbegleitgrün: **ca. 372.000,-** EUR
- davon Rodungsarbeiten: **ca. 100.000,-** EUR
- davon Stützwände (Stadt): **ca. 5.700.000,-** EUR
- davon Kosten DB-Brücke: **ca. 10.136.000,-** EUR

Für die aufgrund der langen Straßenvollsperrung erforderliche Beschilderung für die Umleitungsstrecke wurde ein Kostenteilungsschlüssel zwischen den Beteiligten SÖR (1/3), DB (1/3), SUN (1/6) sowie N-ERGIE (1/6) geschlossen.
Die Grunderwerbskosten wurden auf Basis des Bodenrichtwerts geschätzt. Da die Verhandlungen zwischen der Stadt und den Eigentümern noch nicht abgeschlossen sind, sind die Kosten noch nicht abschließend.

Die Kosten für den Straßenbau wurden aufgrund des Preisspeichers (Stand: 07/2025) ermittelt. Ein Teuerungszuschlag wurde nicht in Ansatz gebracht.
Die Folgelasten erhöhen sich gegenüber dem Bestand um ca. 47.280,- EUR pro Jahr, davon allein ca. 13.000,- EUR pro Jahr allein durch den Neubau der Stützwände.

7. Bauzeit

Der städtische Anteil der geplanten Arbeiten an der Gesamtmaßnahme sollen im **Zeitraum 03/2027 bis Ende 2029** in mehreren Bauabschnitten ausgeführt werden.
Im Vorfeld der geplanten Hauptmaßnahme, die Anfang 2026 mit dem Bau der neuen EÜ durch die DB Infra GO begonnen hat, wurden bereits umfangreiche provisorische Spartenumverlegungen durch die N-ERGIE und darauffolgend die Tieferlegung des SUN-Kanals im Bereich der neuen EÜ durchgeführt.
Aufgrund des großen Ausbauumgriffes laufen derzeit parallel Umfangreiche Abstimmungen zur Optimierung der Bauzeit und Bauabwicklung mit den diversen Projektbeteiligten (u. a. SÖR, DB, SUN, N-ERGIE).

8. Bauleitplanung und Eigentumsverhältnisse

Dem Straßenumbau liegt der Straßenplan von Vpl 2.1000.2.14A vom 29.06.2022 (zul. geä. am 26.03.2026) zugrunde.
Die Planung für den Ausbau des Thumenberger Wegs wurde in der Sitzung vom Stadtrat am 29.01.2025 beschlossen.
Die für den Straßenbau erforderlichen Flächen befinden sich größtenteils im Eigentum der Stadt Nürnberg. Durch die Verbreiterung des Thumenberger Wegs vor und nach der neuen EÜ müssen Teilflächen von den angrenzenden Grundstücken mit dem Fl. Nr. 56/5, 56/10 sowie 56/67 Gemarkung Erlenstegen westlich der Fahrbahn erworben werden.
Die Verhandlungen und die Detailabstimmungen zwischen den Eigentümern (u. a. WBG), Liegenschaftsamt und SÖR laufen aktuell und sind noch nicht abgeschlossen.
Die Plangenehmigung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Erneuerung EÜ Thumenberger Weg“, Bahn-km 4,491 der Strecke 5903 Nürnberg Hbf – Schirnding in Nürnberg wurde mit Antrag vom 22.04.2024 von der DB InfraGO AG, Anlagen- und Instandsetzungsmanagement Netz Nürnberg, Az.: I.IA-S-N-NÜR beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereicht. Der Plan für das Vorhaben wurde mit Schreiben des EBA vom 26.06.2023 (siehe Anlage 6.0) genehmigt.

9. Finanzierung und Mittelbedarf

Zuschussmaßnahme: ☒ ja ☐ nein

Für die Gesamtmaßnahme „Thumenberger Weg zwischen der Erlenstegenstraße und der Straße Am Goldhammer“ inkl. Kreuzungsanteil Brücke, erforderliche Stützwände, etc. wurde ein Antrag auf Förderung nach dem BayGVFG und ggf. BayFAG bei der Regierung von Mittelfranken gestellt. Die Verwaltung steht im engen Austausch mit der Reg. v. Mfr., um die Aufnahme in das Förderprogramm sicherzustellen. Eine verbindliche Aussage zur Neuaufnahme des Vorhabens im Jahr 2026 ist der Reg. v. Mfr. aus haushaltsrechtlichen Gründen derzeit nicht möglich. Mit dem Erlass eines Zuwendungsbescheides kann jedoch im Jahr 2027 gerechnet werden.

Der Ältestenrat und Finanzausschuss hat mit Beschluss vom 22.10.2025 erstmals den Projekt Freeze i. H. v. 22.700.000 € im Rahmen des BIC bestätigt. Diese wurden im Zuge der Rpr-Kostenprüfung auf 22.622.000 € reduziert.

Die Maßnahme ist unter Nummer **1227** mit **22.622.000 €** im MIP **2027-2030** enthalten.

Durch die Optimierung der Gesamtplanung (z. B. Wegfall einer Stützwand) konnten die Gesamtkosten auf **22.443.000 €** reduziert werden.

10. Folgelasten

Durch die Maßnahme erhöhen sich die Folgelasten pro Jahr für

- den Straßenunterhalt um	ca. 5.554,50	EUR
- die Straßenentwässerung um	ca. 1.001,50	EUR
- die Reinigung der Regeneinläufe / SediPipe um	ca. 5.000,00	EUR
- Straßenbeleuchtung um	unverändert	EUR
- Lichtsignalanlagen um	unverändert	EUR
- Straßenbegleitgrün um	ca. 22.724,00	EUR
- Ingenieurbauwerke (Stützwände) um	ca. 13.000,00	EUR
insgesamt um	ca. 47.280,00	EUR

11. Personalbedarf Unterhalt

Sanierung	0,0345	MA 1
Begehung	0,0007	MA 1
Gewerbliche Mitarbeiter	0,0080	MA 1

Nürnberg, 06.05.2026
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Planung und Bau Straße
SÖR/1-S/5
i.A.

[redacted]