Sitzungsunterlagen

Sitzung des Werkausschusses Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)

10.06.2026

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Tagesordnung -öffentlich- 3

Vorlagendokumente

TOP Ö 1 Stellenplan SÖR Neuorganisation der Gruppe Zentrale Aufgaben und Materialwirtschaft - SÖR/V-2/MZA

Sitzungsvorlage SÖR/030/2026 4

Organigramm Neuorganisation SÖR/030/2026 7

Beilage Neuorganisation SÖR/030/2026 8

TOP Ö 2 Objektplan für den Ausbau des Thumenberger Wegs zwischen Erlenstegenstraße und Am Goldhammer - Straßen- und Ingenieurbau

Sitzungsvorlage SÖR/037/2026 13

Erläuterungsbericht SÖR/037/2026 17

Gesamtbaukosten SÖR/037/2026 30

Lageplan SÖR/037/2026 31

Höhenplan SÖR/037/2026 32

TOP Ö 3 Eichhörnchen-Brücke

Sitzungsvorlage SÖR/035/2026 33

Antrag_Eichhörnchen-Brücke_Grüne SÖR/035/2026 37

Stellungnahme SÖR/035/2026 38

TOP Ö 4 Lärmschutz Frankenschnellweg

Berichtvorlage SÖR/038/2026 40

Antrag_Laermschutz_am_Frankenschnellweg_Grüne SÖR/038/2026 43

Bericht Lärmschutz FSW SÖR/038/2026 45

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Werkausschusses Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)

Sitzungszeit
Mittwoch, 10.06.2026, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Stellenplan SÖR Neuorganisation der Gruppe Zentrale Aufgaben und Materialwirtschaft - SÖR/V-2/MZA** Krieglstein, Andreas	Beschluss SÖR/030/2026
2.	**Objektplan für den Ausbau des Thumenberger Wegs zwischen Erlenstegenstraße und Am Goldhammer - Straßen- und Ingenieurbau** Krieglstein, Andreas	Beschluss SÖR/037/2026
3.	**Eichhörnchen-Brücke** **hier: hier Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 26.02.2026**	Beschluss SÖR/035/2026
4.	**Lärmschutz Frankenschnellweg** **hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 27.02.2026**	Bericht SÖR/038/2026
5.	**Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 22.04.2026, öffentlicher Teil**	

Beschlussvorlage
SÖR/030/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	10.06.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Stellenplan SÖR Neuorganisation der Gruppe Zentrale Aufgaben und Materialwirtschaft - SÖR/V-2/MZA

Anlagen:
Organigramm Neuorganisation
Beilage Neuorganisation

Sachverhalt (kurz):

Die geplante Neuorganisation der Gruppe Zentrale Aufgaben und Materialwirtschaft (SÖR/V-2/MZA) im Sachgebiet Kaufmännische Aufgaben (SÖR/V-2), sieht vor, dass bestehende und neue Aufgaben neu strukturiert und gebündelt werden. Die Neuorganisation trägt insgesamt zu einer effizienteren Aufgabenwahrnehmung, klaren Verantwortlichkeiten und einer nachhaltigen Weiterentwicklung beider Bereiche bei.

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:
Die neue Struktur innerhalb der Gruppe SÖR/V-2/MZA wurde mit DiP abgestimmt. Die notwendigen Stellenwertüberprüfungen wurden durch DiP/PrO-2 bzw. Ref.I/II-CC geprüft und bewertet.

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die diversity-relevanten Anforderungen (insb. Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) wurden berücksichtigt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Ref.I/II PA**

☐

☐

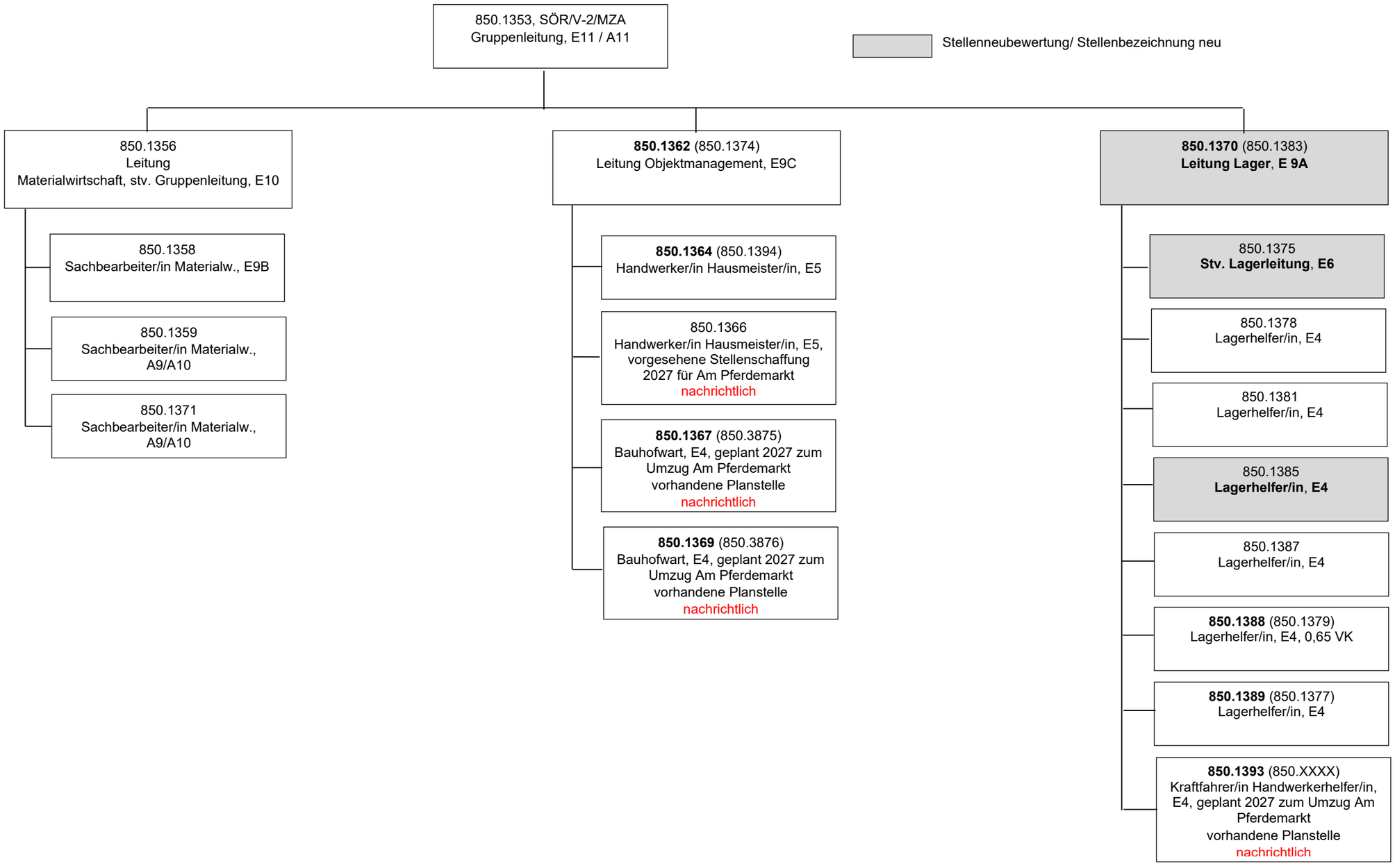
Beschlussvorschlag:

Der Werkausschuss beschließt die Neuorganisation der Gruppe Zentrale Aufgaben und Materialwirtschaft (SÖR/V-2/MZA) im Sachgebiet Kaufmännische Aufgaben (SÖR/V-2), wie in der Beilage zur Tagesordnung und dem Organigramm dargestellt.

Die Stellenwerte werden gemäß der Beilage zur Tagesordnung zum 01.07.2026 beschlossen.

Beilage:
zur Sitzung des Werkausschusses
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg vom 10.06.2026

Organigramm SÖR/V-2/MZA - Neustrukturierung



Beilage:
zur Sitzung des Werkausschusses
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
vom 10.06.2026

Stellenplan SÖR
Neuorganisation der Gruppe Zentrale Aufgaben und Materialwirtschaft – SÖR/V-2/MZA

Entscheidungsvorlage

1. Ausgangslage

Die Organisationseinheit SÖR/V-2/MZA besteht derzeit aus zwei Untergruppen:

- Materialwirtschaft
- Zentrale Aufgaben

Diese Struktur hat sich in den vergangenen Jahren grundsätzlich bewährt, stößt jedoch aufgrund wachsender Aufgaben und struktureller Veränderungen an ihre Grenzen.

1.1 Materialwirtschaft (Einkauf und Beschaffung)

Die Materialwirtschaft ist die zentrale Einkaufs- und Beschaffungsstelle für SÖR.

Sie beschafft insbesondere:

- den gesamtstädtischen Fuhrpark (außer Spezial- und Blaulichtfahrzeuge)
- Bau- und Betriebsmaterialien für den Straßen- und Grünflächenunterhalt
- Materialien für die Straßenbeleuchtung
- Werkzeuge, Maschinen und Geräte für den laufenden Betrieb
- Ersatzteile und Verbrauchsmaterial für die Kfz-Werkstatt
- Gartenbau- und Betriebsbedarf

Darüber hinaus werden Liefer- und Dienstleistungsverträge sowie Rahmenverträge für diese Bereiche abgeschlossen.

Die Materialwirtschaft steuert jährlich ca. 100 Vergabeverfahren (ab 10.000 €) mit einem Finanzvolumen von rund 4 Millionen Euro sowie eine Vielzahl an Beschaffungsvorgängen (unter 10.000 €) mit einem Finanzvolumen von ca. 1 Millionen Euro und Lagernachschubbestellungen für die Lagerstandorte (siehe 1.2.1).

1.2 Zentrale Aufgaben

Die Untergruppe Zentrale Aufgaben bündelt derzeit zwei große Funktionsbereiche:

- Lagerverwaltung
- Objektmanagement (Liegenschaftsverwaltung)

1.2.1 Lagerverwaltung

Die Lagerverwaltung betreut aktuell mehrere Lagerstandorte:

- Großreuther Straße
- Donaustraße
- Hans-Kalb-Straße
- Braillestraße

Nach Abschluss der Verlagerung und Inbetriebnahme des Standorts Am Pferdemarkt erfolgt künftig eine Konzentration auf:

- Am Pferdemarkt (Hauptlagerstandort)
- Donaustraße (Bestands- und Ergänzungslager)

Im Lager werden derzeit rund:

- 3.500 Artikelpositionen
- mit einem Gesamtwert von ca. 3,6 Mio. Euro

verwaltet.

Die Lager umfassen u. a. folgende Materialgruppen:

- Kfz-Bedarf und Reifen
- Elektro- und Straßenbeleuchtungsmaterial
- Holz- und Spielplatzmaterial
- Baustoffe
- allgemeine Betriebsmittel und Ersatzteile

Der anstehende Umzug an den Standort Am Pferdemarkt stellt eine grundlegende organisatorische Neuausrichtung der Lagerstruktur dar.

1.2.2 Objektmanagement

Das Objektmanagement ist verantwortlich für die Betreuung und Verwaltung der von SÖR genutzten Standorte und Gebäude.

Hierzu gehören insbesondere folgende Liegenschaften:

- Würzburger Straße
- Großreuther Straße
- Löffelholzstraße
- Laufertormauer
- Hans-Kalb-Straße
- Neuseser Straße
- Sulzbacher Straße
- Hohfederstraße
- Hans-Bunte-Straße
- Katharinengasse
- Köhnstraße
- Erlenstraße
- Sandreuthstraße
- Donaustraße
- Maxtormauer
- Braillestraße
- Am Pferdemarkt
- Dickensstraße
- Jakob-Wolff-Straße
- Rheinstraße

Das Aufgabenspektrum umfasst insbesondere:

- Verwaltung und Betreuung der Gebäude und Standorte
- Organisation von Instandhaltung und Betrieb
- Koordination der Nutzung durch verschiedene Dienststellen
- künftig auch Betrieb und Organisation der Pforte inkl. Personal

---

2. Anlass und Ziel der Neuorganisation

Die Aufgaben der Untergruppe Zentrale Aufgaben haben sich in den letzten Jahren deutlich verändert:

- steigende Anforderungen durch die Neuordnung und Zentralisierung der Lagerstruktur
- zunehmende Komplexität im Objektmanagement
- neue Aufgaben durch die Integration der Pforte am Standort Am Pferdemarkt
- insgesamt deutlich gestiegene Arbeits- und Steuerungsanforderungen

Ziel ist es, die Organisation so anzupassen, dass:

- Aufgaben klarer zugeordnet sind
- Verantwortlichkeiten eindeutig geregelt sind
- beide Bereiche arbeitsfähig und zukunftssicher aufgestellt sind

---

3. Entscheidung und Begründung

Es wird vorgeschlagen, die bisherige Untergruppe Zentrale Aufgaben neu zu gliedern in:

- Objektmanagement
- Lager

beide als eigenständige Untergruppen innerhalb von SÖR/V-2/MZA.

3.1 Objektmanagement

- Die bisherige Leitung Zentrale Aufgaben übernimmt künftig die Leitung des Objektmanagements.
- Das Aufgabenfeld wird um die Zuständigkeit für die Pforte und das Pförtnerpersonal erweitert.
- Ziel ist eine stärkere Bündelung aller standortbezogenen Aufgaben.

3.2 Lager

Für den Bereich Lager wird eine eigene Leitung eingerichtet.

Diese Funktion entsteht durch die Umwidmung der freiwerdenden Stelle eines Lagerverwalters, sodass keine zusätzliche Stelle geschaffen wird.

Die neue Struktur ermöglicht:

- gezielte Steuerung des Umzugs an den Standort Am Pferdemarkt

- Aufbau und Weiterentwicklung einer modernen, zentralisierten Lagerstruktur
- Digitalisierung und Optimierung der Lagerprozesse
- verbesserte Bestandsführung und Materialsteuerung

---

4. Gesamteffekt der Neuorganisation

Die Neuorganisation führt zu:

- klar getrennten Verantwortungsbereichen (Lager / Objektmanagement)
- effizienteren Abläufen durch Spezialisierung
- besserer Steuerbarkeit wachsender Aufgaben
- Entlastung der Führungsebene durch klarere Zuständigkeiten
- zukunftsfähiger Struktur für die anstehenden Veränderungen (insbesondere Umzug Am Pferdemarkt)

---

5. Zusammenfassung

Die Neuorganisation ist erforderlich, um die deutlich gewachsenen Anforderungen in den Bereichen Lager und Objektmanagement strukturell abzubilden.

Sie erfolgt stellenneutral und verbessert die Handlungsfähigkeit von SÖR/V-2/MZA nachhaltig.

Aufgrund der Neuorganisation von SÖR/V-2/MZA ist es notwendig, die Aufgaben neu zu verteilen und einzelne Planstellen neu zu bewerten.

Übersicht der geplanten Stellenplanänderungen (Änderungen fett gedruckt):

Bereiche	aktuelle Stellenplan-nummer	aktuelle Bezeichnung	aktuelle Eingrup-pierung	aktuelle VK	neue Stellenplan-nummer	neue Bezeichnung	neue Eingrup-pierung
SÖR/V-2/MZA	850.1374	Leiter/in Objektmanagement	E 9C	1,0	**850.1362**		
SÖR/V-2/MZA	850.1394	Handwerker/in Hausmeister/in	E 5	1,0	**850.1364**		
SÖR/V-2/MZA	850.1383	Lagerverwalter/in	E 6	1,0	**850.1370**	**Leitung Lager**	**E 9A**
SÖR/V-2/MZA	850.1375	Lagerverwalter/in	E 6	1,0		**Stv. Lagerleitung**	**E 6**
SÖR/V-2/MZA	850.1385	stv. Lagerverwalter/in	E 5	0,65		**Lagerhelfer/in**	**E 4**

Die neue Sachgebietsstruktur wurde mit DiP abgestimmt. Die notwendigen Stellenwert-überprüfungen wurden durch DiP/PrO-2 bzw. Ref.I/II-CC geprüft und bewertet.

Beschlussvorlage
SÖR/037/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	10.06.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Objektplan für den Ausbau des Thumenberger Wegs zwischen Erlenstegenstraße und Am Goldhammer - Straßen- und Ingenieurbau

Anlagen:
Erläuterungsbericht
Gesamtbaukosten
Lageplan
Höhenplan

Sachverhalt (kurz):
Bereits im Jahr 2001 hat die Deutsche Bahn die Stadt Nürnberg über die notwendige Sanierung 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 19.12.2002 und zuletzt am 19.09.2019 im Verkehrsausschuss beschlossen. Der Beschluss der zugehörigen Lage- und Höhenpläne erfolgte am 29.01.2025 im Stadtrat.

Die Arbeiten für den Neubau der Eisenbahnüberführung am Thumenberger Weg durch die Deutsche Bahn (DB) haben im Februar 2026 bereits begonnen.
In diesem Zusammenhang wird, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die Durchfahrtshöhe auf 4,50 erhöht. Nachdem die Gehwegsituation ebenfalls nicht den Anforderungen (Gehwegbreite, kein Radweg) entspricht, wird neben der Erneuerung der Fahrbahn auch beidseitig ein Gehweg und auf der Ostseite ein Radweg hergestellt. Die Oberflächenentwässerung ist derzeit an den SUN-Kanal angeschlossen. Dieser ist nicht ausreichend leistungsfähig und muss erneuert werden.

Für die Maßnahme wurden Mittel auf Förderung nach dem BayGVFG und ggf. BayFAG bei der Regierung von Mittelfranken beantragt.

Auf die ausführliche Sachverhaltsdarstellung wird verwiesen.

Der Objektplan in Höhe von 22.443.000 EUR wird hiermit zur Genehmigung vorgelegt.

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	22.443.000 €	**Folgekosten**	47.280 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	22.443.000 €	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:

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:

Die Schaffung von Radvorrangrouten fördert den Radverkehr und erweitert zukünftig die Möglichkeit für den Pendlerverkehr.
Zusätzlich werden vorhandene Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **VpI**

☒ **LA**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Werkausschuss SÖR beschließt den Objektplan für die im Betreff genannte Maßnahme in Höhe von 22.443.000 EUR

Objektplan für die Straßenbaumaßnahme
Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Am Goldhammer

Kurztext: Thumenberger Weg

Erläuterungsbericht

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]

Baumaßnahme:

Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Am Goldhammer Ö 2

hier: Kostenanschlag nach Plan
Vpl-Nr.: 2.1000.2.14A vom: 29.06.2022 (z. g. 26.03.2026) (M = 1 : 500)
BW-Plan: BW 2.199 Stützwände Thumenberger Weg vom: 29.04.2026 (M = 1 : 200)

I. Zusammenstellung der Gesamtbaukosten

1.	**Straßenbauarbeiten**	**3.329.660,50** EUR
2.	**Aushub (Deklaration, Verwertung)**	**993.000,00** EUR
3.	**Straßenmarkierungen -leiteinrichtungen**	**24.000,00** EUR
4.	**Vermessung**	**19.000,00** EUR
5.	**Prüfungen**	**10.000,00** EUR
6.	**SiGe-Koordinator**	**12.000,00** EUR
7.	**Kampfmittel**	**15.000,00** EUR
8.	**Öffentlichkeitsarbeit**	**12.000,00** EUR
9.	**Anpassungsarbeiten Privatgrundstücke, Umleitungsbeschilderung**	**50.000,00** EUR

		Straßenbauarbeiten Zwischensumme (netto)		**4.464.660,50** EUR
19 %	Mehrwertsteuer	aus	4.464.660,50 EUR	**848.285,50** EUR
		brutto-Straßenbauarbeiten ohne BVK		**5.312.946,00** EUR
8,82 %	**brutto-BVK** auf Straßenbauarbeiten	aus	5.312.946,00 EUR	**468.601,84** EUR

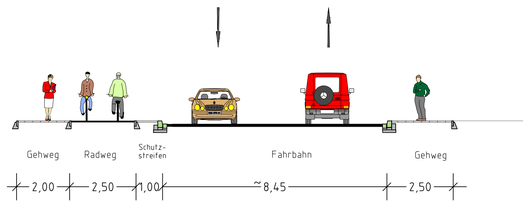
Straßenbauarbeiten	**5.781.547,83** EUR
Straßenbeleuchtung	**343.000,00** EUR
Lichtsignalanlagen	**10.000,00** EUR
Straßenbegleitgrün	**372.000,00** EUR
Rodungsarbeiten	**100.000,00** EUR
Ingenieurbauwerke (Stadt)	**5.700.300,00** EUR
Kostenbeteiligung DB-Brücke	**10.136.000,00** EUR
Gesamtbaukosten:	**22.442.847,83** EUR
gerundet:	**22.443.000,00 EUR**

==========

SCHNITT A - A

Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Flußstraße

M = 1:100

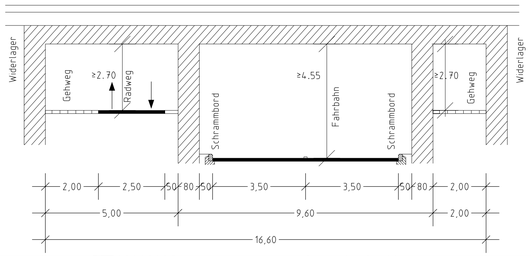


SCHNITT B - B

Regelquerschnitt im Bauwerksbereich

Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Flußstraße

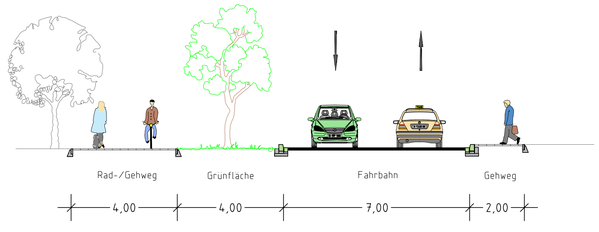
M = 1:100

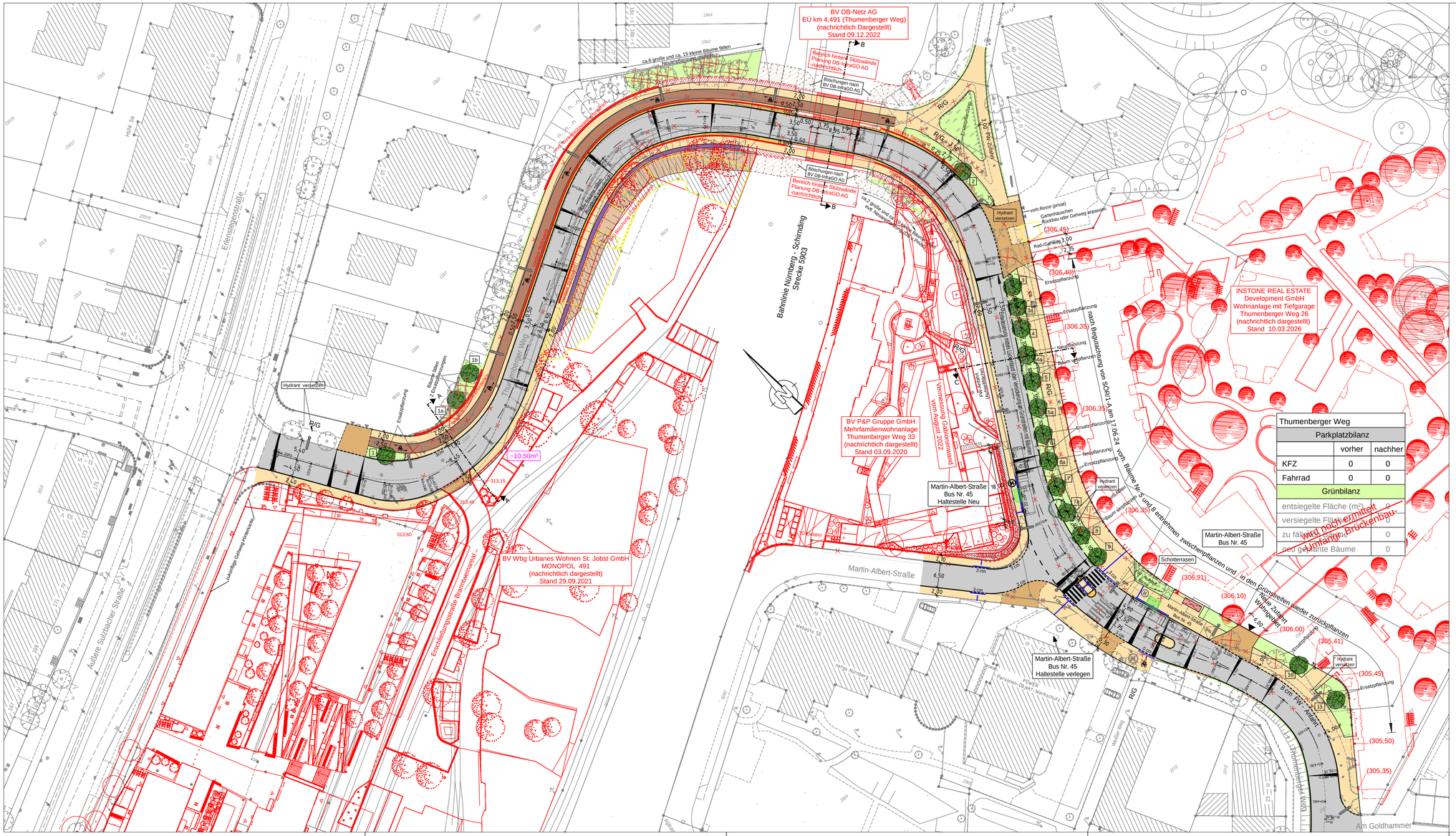


SCHNITT C - C

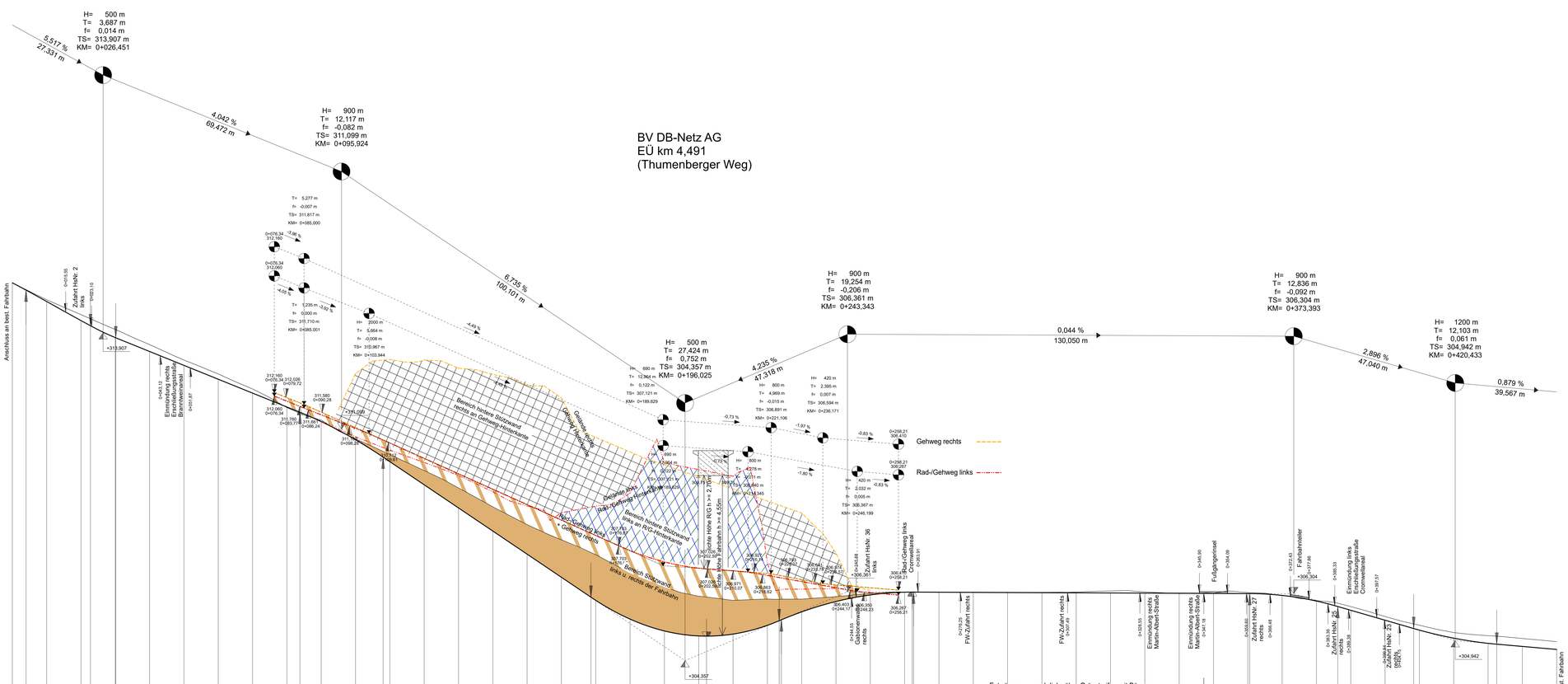
Thumenberger Weg zwischen Erlenstegenstraße und Flußstraße

M = 1:100




BV DB-Netz AG
EÜ km 4,491 (Thumenberger Weg)
(nachrichtlich Dargestellt)
Stand 09.12.2022
Bereich hinter Planung DB-InfraGO AG -nachrichtlich-
Böschungen nach BV DB-InfraGO AG
Bahnlinie Nürnberg - Schirnding Strecke 5903
BV DB-InfraGO AG -nachrichtlich-
Bereich hinter Stützwände Planung DB-InfraGO AG -nachrichtlich-
Böschungen nach BV DB-InfraGO AG
ca.6 große und ca. 15 kleine Bäume fällen
Neuanpflanzung geplant
Thumenberger Weg
Erlenstegenstraße
Hohe Str.
Äußere Sulzbacher Straße
Hydrant versetzen
RiG
Ersatzpflanzung
Baum- und Strauchpflanzung
Baum- und Strauchpflanzung
Baum- und Strauch

BV DB-Netz AG
EÜ km 4,491
(Thumenberger Weg)



M = 1:500/50
NN 302,00

| | | |

Beschlussvorlage
SÖR/035/2026

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	10.06.2026	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Eichhörnchen-Brücke
hier: hier Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 26.02.2026

Anlagen:
Antrag_Eichhörnchen-Brücke_Grüne
Stellungnahme

Sachverhalt (kurz):

Im Oktober 2025 hat die Stadt mit der ersten Nürnberger Eichhörnchenbrücke ein sichtbares Zeichen für gelebten Artenschutz und bürgerschaftliches Engagement gesetzt.

Der Landesbund für Vogel- und Naturschutz in Bayern (LBV) hat ebenfalls einen Antrag für die Errichtung einer solchen Brücke am Vestnertorgraben gestellt. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterstützt diesen und beantragte: Die Verwaltung prüft die Errichtung einer weiteren Eichhörnchenbrücke am Vestnertorgraben.

Die Stellungnahme beschreibt die weiteren Schritte des SÖR zur potenziellen Umsetzung der Eichhörnchenbrücke im Vestnertorgraben.

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:

Auswirkungen auf bestimmte Gruppen sind nicht erkennbar.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Werkausschuss beschließt, dass die Verwaltung den Prozess weiterhin fachlich begleitet und die nächsten Schritte in enger Abstimmung mit den beteiligten Akteuren koordiniert.

FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 26.02.2026

Errichtung Eichhörnchen-Brücke am Vestnertorgraben

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Oktober 2025 hat die Stadt mit der ersten Nürnberger Eichhörnchenbrücke ein sichtbares Zeichen für gelebten Artenschutz und bürgerschaftliches Engagement gesetzt.

Dieses Pilotprojekt ebnet den Weg für weitere Eichhörnchenbrücken über stark frequentierte Straßen, die für Eichhörnchen, Mardern und anderen Kleintiere beim Überqueren oft tödlich enden.

Nun hat der Landesbund für Vogel- und Naturschutz in Bayern (LBV) ebenfalls einen Antrag für die Errichtung einer solchen Brücke am Vestnertorgraben gestellt. Dieses Vorhaben unterstützen wir.

Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

Die Verwaltung

- prüft die Errichtung einer weiteren Eichhörnchenbrücke am Vestnertorgraben.

Mit freundlichen Grüßen

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Antrag Eichhörnchen-Brücke Vestnertorgraben vom 26.02.2026

Sachverhaltsdarstellung

Allgemeines

Im Oktober 2025 hat die Stadt mit der ersten Nürnberger Eichhörnchenbrücke ein sichtbares Zeichen für gelebten Artenschutz und bürgerschaftliches Engagement gesetzt.

Dieses Pilotprojekt ebnet den Weg für weitere Eichhörnchenbrücken über stark frequentierte Straßen, die für Eichhörnchen, Marder und andere Kleintiere beim Überqueren oft tödlich endet.

Nun hat der Landesbund für Vogel- und Naturschutz in Bayern (LBV) ebenfalls einen Antrag für die Errichtung einer solchen Brücke am Vestnertorgraben gestellt. Dieses Vorhaben unterstützen wir.

Antrag

Die Verwaltung prüft die Errichtung einer weiteren Eichhörnchenbrücke am Vestnertorgraben.

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Kontaktaufnahme mit dem Landesbund für Vogel- und Naturschutz in Bayern (LBV) ist bereits erfolgt. Am 22.04.2026 fand am Vestnertorgraben ein gemeinsamer Ortstermin statt. An diesem Termin nahmen eine Gutachterin des LBV sowie der zuständige Sachbearbeiter von SÖR teil.

Ziel war es, die Eignung der vorgesehenen Standorte unter Berücksichtigung der maßgeblichen Baumschutzkriterien (insbesondere Gesundheit, Größe, Stabilität und Verkehrssicherheit) fachlich zu bewerten. Dabei wurde insbesondere geprüft, ob die Bäume dauerhaft geeignet sind, die Installation sicher zu tragen, ohne die Stand- und Bruchsicherheit zu beeinträchtigen oder Risiken für den Verkehrsraum zu verursachen. Als geeignet für die Installation der Eichhörnchenbrücke wurden der Lärchenbaum an der südöstlichen Hausecke auf dem Privatgrundstück sowie ein Ahornbaum in der städtischen Grünanlage Vestnertorgraben ausgewählt. Das Einverständnis der Eigentümerin des Privatgrundstückes ist dazu nötig und noch ausstehend.

Das Vorhaben und die Kosten für Materialien und Installation sowie etwaige Folgekosten, insbesondere für Wartung, werden aus privaten Mitteln getragen. Eine regelmäßige Sicht- und Verkehrssicherheitskontrolle der Installation sowie der beteiligten Bäume wird durch Anwohnerinnen und Anwohner sowie durch den LBV sichergestellt.
Flankierend ist vorgesehen, zur besseren Annahme der Querung Futterkästen in der Nähe des Seils zu installieren. Zudem ist zur Dokumentation und Erfolgskontrolle der Einsatz von Wildtierkameras geplant. Die fachliche Betreuung des Projekts übernimmt der LBV.

Seitens SÖR kann bei der Einholung erforderlicher Genehmigungen unterstützend mitgewirkt werden. Dies betrifft insbesondere Genehmigungen im Zusammenhang mit der Baustelleneinrichtung sowie der verkehrsrechtlichen Absicherung während der Installation. Ebenso kann SÖR bei der Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden und der Einholung gegebenenfalls erforderlicher naturschutzrechtlicher Genehmigungen unterstützend tätig werden.
Die Anbringung der Eichhörnchenbrücke soll, vorbehaltlich eines positiven Prüfergebnisses, baldmöglichst erfolgen.
Voraussetzung für die Umsetzung des Vorhabens ist jedoch, dass die Installation der Brücke den geltenden rechtlichen Vorgaben entspricht. Insbesondere darf das Vorhaben weder gegen die Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes noch gegen die Regelungen des Bayerischen Naturschutzgesetzes verstoßen. Dies wird im Rahmen der weiteren Prüfung sichergestellt.

Die Verwaltung begleitet den Prozess weiterhin fachlich und wird die nächsten Schritte in enger Abstimmung mit den beteiligten Akteuren koordinieren.

Berichtsvorlage
SÖR/038/2026

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR)	10.06.2026	öffentlich	Bericht

Betreff:
Lärmschutz Frankenschnellweg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 27.02.2026

Anlagen:
Antrag_Laermschutz_am_Frankenschnellweg_Grüne
Bericht Lärmschutz FSW

Bericht:

SÖR berichtet, ob die Einführung eines Tempolimits auf dem Frankenschnellweg im geplanten 5,5 km langen Ausbaubereich geeignet ist, die Lärm- und Luftbelastung spürbar zu reduzieren.

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:
t

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
keine Auswirkungen, da Bericht

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

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

☒ **Vpl**

☐

☐

FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 27.02.2026

Lärmschutz am Frankenschnellweg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

beim Thema Frankenschnellweg verfolgen wir ein zentrales Ziel: Wir möchten spürbare Verbesserungen für die Anwohner:innen – insbesondere beim Lärmschutz. Unabhängig davon, wie es baulich mit dem Frankenschnellweg weitergeht, sollten wir kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung umsetzen. Eine Maßnahme könnte dabei ein Tempolimit sein:

Denn auf dem rund 5,5 km langen Abschnitt mit angrenzender Wohnbebauung hätte ein durchgängiges Tempolimit von 50 km/h bzw. max. 60 km/h folgende Effekte:

- ✓ deutliche Lärmminderung: Bereits geringe Geschwindigkeitsreduzierungen senken den Verkehrslärm spürbar – insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen,
- ✓ Verbesserung der Luftqualität: Geringere Spitzengeschwindigkeiten reduzieren Emissionen,
- ✓ mehr Verkehrssicherheit,
- ✓ geringer Zeitverlust: Der rechnerische Fahrtzeitverlust läge bei unter zwei,
- ✓ Lenkungswirkung: Eine Reduzierung der Geschwindigkeit könnte die Strecke gegenüber den Autobahnen im Umland unattraktiver machen. Das kann Durchgangsverkehr reduzieren, Staus verringern und Wartezeiten an Ampeln verkürzen.

Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag**:

Die Verwaltung

- prüft die Einführung eines durchgängigen Tempolimits von 50 km/h bzw. max. 60 km/h auf dem rund 5,5 km langen Abschnitt des Frankenschnellwegs im Nürnberger Stadtgebiet, auf dem Wohnbebauung angrenzt,
- berichtet über die Auswirkungen eines solchen Tempolimits auf Lärmemissionen, Luftschadstoffe, Verkehrsmenge und Reisezeiten,
- wird beauftragt ein solches Tempolimit - soweit möglich - anzuordnen und die hierfür notwendigen verkehrsrechtlichen Schritte baldmöglichst einzuleiten.

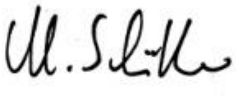
Mit freundlichen Grüßen



Mike Bock
Stadtrat



Alexander Kahl
Stadtrat



Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Berichtsvorlage SÖR

Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW):

Lärmschutz am Frankenschnellweg – Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Projekt „kreuzungsfreier Ausbau des FSW“ gliedert sich in 2 Abschnitte. Der Abschnitt Mitte beginnt nördlich der Rothenburger Straße und endet an der Otto-Brenner-Brücke. Hier ist vorgesehen, den FSW in eine unterirdische und eine oberirdische Ebene aufzuteilen. Die oberirdische Ebene umfasst den Bereich zwischen Rothenburger Straße und An den Rampen und dient der Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs, d. h. dem Verkehr, der vom FSW in die Stadt einfließen oder von der Stadt wieder auf den FSW ausfahren will. Der geplante Tunnel (unterirdische Ebene) verläuft ab der Rothenburger Straße unter den oberirdischen Fahrbahnen und endet kurz vor der Otto-Brenner-Brücke. Der FSW zwischen An den Rampen/Landgrabenstraße und der Otto-Brenner-Brücke verläuft dann vollständig im Tunnel. Der Tunnel soll den Durchgangsverkehr aufnehmen und somit die Anwohnerinnen und Anwohner wirksam vor dem Verkehrslärm schützen. Der Abschnitt West umfasst den Bereich von der Stadtgrenze in Doos bis zur Jansenbrücke. Hier ist der Bau von 8 m hohen Lärmschutzwänden beidseits des FSW sowie eines zusätzlichen durchgängigen Verflechtungsstreifens zwischen der Einfahrt von der B 8 bis zur Jansenbrücke geplant.

Aktuell sind folgende zulässige Geschwindigkeiten auf dem FSW angeordnet:
<u>Fahrtrichtung Hafen</u>
- Abschnitt zwischen Stadtgrenze und südöstlich Leiblsteg (bis ca. 200 m danach): 80 km/h
- Abschnitt zwischen südöstlich Leiblsteg und Ortseingangsschild (bis ca. 150 m vor Einmündung Wolgemuthstraße): 60 km/h
- Abschnitt zwischen Ortseingangsschild und Ortsausgangsschild (auf Höhe Max-Planck-Str., ca. 80 m vor Rohrbrücke N-Ergie): 50 km/h
- Abschnitt zwischen Ortsausgang und Otto-Brenner-Brücke: 80 km/h

<u>Fahrtrichtung Fürth</u>
- aus Richtung Süden bis 85 m nördlich Heistersteg: 80 km/h
- Abschnitt zwischen nördlich Heistersteg bis Ortseingangsschild (ca. 50 m südlich Einmündung Volkmannstraße): 60 km/h
- Abschnitt zwischen Ortseingangsschild und bis Ortsausgangsschild (ca. 50 m nördlich Rothenburger Straße): 50 km/h
- Abschnitt zwischen Ortsausgangsschild und Stadtgrenze: 80 km/h

Aus den angeordneten Geschwindigkeiten ist ersichtlich, dass insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt und somit im überwiegenden Bereich der Wohnbebauung die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 50 km/h beschränkt ist.

Zusätzlich zur Geschwindigkeitsbeschränkung sind bereits Lärmschutzwände entlang des FSW errichtet worden:
- im Abschnitt West in Fahrtrichtung Hafen zwischen ehemaliger Ringbahn und Jansenbrücke und
- im Abschnitt Mitte in Fahrtrichtung Fürth zwischen dem Ende der Einfahrt von der Otto-Brenner-Brücke auf den FSW und der Sandreuthbrücke.

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den kreuzungsfreien Ausbau des FSW durchgeführten schalltechnischen Berechnungen zeigen, dass trotz vorhandener Lärmschutzwand und Geschwindigkeitsbeschränkung die Grenzwerte der Lärmvorsorge (59dB(A) tags, 49 dB(A) nachts in Wohngebieten) deutlich überschritten werden. In der Burgfarnbacher Straße zum Beispiel wird der zulässige Nachtgrenzwert zwischen 2 dB(A) und 11 dB(A) überschritten. Mit der geplanten 8 m hohen Lärmschutzwand können die Schallpegel um bis zu 20 dB(A) reduziert werden, so dass im Erdgeschoss die Nachtgrenzwerte eingehalten werden können. Verbleibende Beeinträchtigungen in den höheren Etagen werden zusätzlich durch passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen.

Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung können die Schallpegel erfahrungsgemäß um 2 dB(A) bis 4 dB(A) reduziert werden. Die Einhaltung der Grenzwerte der Lärmvorsorge allein durch Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist beim Frankenschnellweg nicht möglich, zumal ein Großteil der Strecke bereits geschwindigkeitsbeschränkt ist. Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen können die Anliegerinnen und Anlieger am FSW nicht wirksam vor dem Verkehrslärm geschützt werden.

Sollte auf den Ausbau im Abschnitt West verzichtet werden, beurteilt sich der Lärmschutz nach den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ vom 23. November 2007. Die Grenzwerte für Wohngebiete liegen deutlich höher und betragen 64 dB(A) tags /54 dB(A) nachts. Die Anwendung von Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in bestehenden Straßen ist möglich, wenn

- in den angrenzenden Gebieten die Lärmgrenzwerte überschritten sind,
- keine straßenbaulichen Möglichkeiten und keine technischen Möglichkeiten der Lärmsanierung (Lärmschutzwände, Asphaltsanierung, Lärmschutzfensterprogramme) bestehen, die einen wirksamen Lärmschutz gewährleisten,
- mangels baulicher und technischer Möglichkeit nur eine Beschränkung des Straßenverkehrs bleibt, die auch wirksam ist. Damit ist gemeint, dass mindestens eine Pegelminderung um 3 dB(A) zu erzielen ist.

Auch in dieser Richtlinie werden den aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen der Vorrang eingeräumt, bevor eine Verkehrsbeschränkung angeordnet werden darf.

Bereits 2018 wurde vom Umweltamt (UwA) und der Umweltanalytik beim Standentwässerungsbetrieb (SUN/U) im Vorgriff auf den kreuzungsfreien Ausbau eine Luftmessstation direkt am FSW in Höhe der Karlsruher Straße errichtet. In diesem Bereich beträgt die zulässige Geschwindigkeit auf dem FSW 60 km/h. Bis heute hat es keine Überschreitung der geltenden Grenzwerte für Feinstaub PM 10 und PM 2,5 sowie für Stickstoffdioxid (NO2) gegeben. Die exakten Messwerte werden von SUN/U im Monats- und Jahresbericht „Daten zur Nürnberger Umwelt“ veröffentlicht.

Um eine belastbare Aussage zum Einfluss von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Verkehrsmengen und Reisezeiten zu erhalten, müsste ein Verkehrsgutachten erstellt werden. Die Wirkung dürfte aber gering sein, wie die fast täglichen Stauungen im Bereich zwischen Rothenburger Straße und An den Rampen zeigen. Die bereits vorhandenen Beschränkungen führen nicht zu einer spürbaren Reduzierung der Verkehrsbelastung auf dem FSW, auch, weil der FSW überwiegend dem Ziel- und Quellverkehr dient und der Durchgangsverkehr nur einen kleinen Anteil darstellt. Dies wurde durch das Verkehrsgutachten für den Ausbau des FSW bestätigt.

Fazit: Die zulässige Geschwindigkeit auf dem Frankenschnellweg zwischen der Stadtgrenze (Doos) im Norden und der Otto-Brenner-Brücke im Süden ist auf einem Großteil der Strecke bereits heute auf 50 und 60 km/h beschränkt. Die Anordnung von Verkehrs-

beschränkungen aus Lärmschutzgründen ist nur möglich, wenn keine baulichen Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm möglich sind und mit der Geschwindigkeitsreduzierung eine Pegelminderung um 3 dB(A) erzielt werden kann. Beide Voraussetzungen treffen auf den FSW im Stadtgebiet nicht zu.