Bauprogramm 2027 im Hauptverkehrsstraßennetz

mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag

Entscheidungsvorlage

1 Anlass und Neuausrichtung der Baustellenkoordination

Mit dem Bauprogramm 2027 für das Hauptverkehrsstraßennetz mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 15.000 Kfz pro Tag legt die Verwaltung dem Stadtrat eine abgestimmte Auswahl der Baubereiche auf den wichtigsten Hauptverkehrsstraßen Nürnbergs vor. Ziel ist, notwendige Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen und zugleich die gleichzeitige Belastung des Verkehrsnetzes für Bevölkerung und Wirtschaft wirksam zu begrenzen.

Bisherige Ausrichtung

Die Baustellenkoordination war bisher wesentlich darauf ausgerichtet, möglichst viele der von den unterschiedlichen Maßnahmenträgern angemeldeten Baustellenbedarfe im öffentlichen Verkehrsraum des Stadtgebiets zu ermöglichen. Angesichts des erheblichen Erneuerungs- und Ausbaubedarfs sollten erforderliche Vorhaben möglichst ohne Verzögerung umgesetzt werden. Hierzu wurden Bauzeiten, Sperrungen, Verkehrsführungen und Umleitungen aufeinander abgestimmt und Möglichkeiten gemeinsamer Bauausführungen geprüft.

Diese Aufgabe bleibt notwendig. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass auch einzeln koordinierte Baustellen in ihrer Summe zu erheblichen Belastungen führen können. Wenn mehrere Hauptverkehrsachsen und zugleich ihre Ausweichverbindungen beeinträchtigt sind, entstehen Auswirkungen weit über die einzelne Baustelle hinaus. Für die Betroffenen ist vor allem entscheidend, ob ihre täglichen Wege verlässlich und mit vertretbarem Zeitaufwand zurückgelegt werden können.

Öffentliche Diskussion als Anlass zum Handeln

Die Vielzahl und Gleichzeitigkeit der Baustellen wurde im vergangenen Jahr in Teilen der Stadtbevölkerung als Überschreitung einer Zumutbarkeitsgrenze wahrgenommen. Einschränkungen auf häufig genutzten Verbindungen, wechselnde Verkehrsführungen und längere Fahrzeiten führten zu zahlreichen öffentlichen und politischen Diskussionen. Das Thema Baustellen war auch ein zentrales Thema des Kommunalwahlkampfs im Frühjahr 2026.

Diese Rückmeldungen machen deutlich, dass die bisherige Koordinierung um eine stärkere Steuerung der Gesamtbelastung ergänzt werden muss.

Neue Steuerung auf Stadtspitzenebene und beim SÖR

Der Oberbürgermeister hat deshalb ergänzende Abstimmungsgespräche mit den Beteiligungsreferenten sowie N-ERGIE, VAG, SUN und SÖR einberufen. Im Mittelpunkt standen dabei die wichtigsten Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag und ihre gegenseitigen verkehrlichen Abhängigkeiten. Gemeinsam wurden die für einen 5 Jahreszeitraum angemeldeten Vorhaben priorisiert, gebündelt und – soweit erforderlich – zeitlich verschoben.

Parallel wurde der beim SÖR angesiedelte Baustellenkoordinierungsprozess neu aufgestellt. Künftig soll früher und verbindlicher festgelegt werden, welche Vorhaben gleichzeitig umgesetzt werden können. Die verkehrliche Verträglichkeit des Gesamtprogramms wird damit zu einer maßgeblichen Voraussetzung für die Einordnung einzelner Baumaßnahmen.

2 Bedarf und Maßstab der Koordinierung

Der Bedarf an Baumaßnahmen bleibt hoch. Straßen, Brücken, Lichtsignalanlagen und unterirdische Ver- und Entsorgungsnetze müssen instandgesetzt oder erneuert werden, um Verkehrs- und Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Hinzu kommen Vorhaben der Stadtentwicklung, der Ausbau von Energie- und Datennetzen sowie die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs, barrierefreier Haltestellen und der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Auch die Anpassung des öffentlichen Raums an den Klimawandel – z.B. durch neue Straßenbaumstandorte – erfordert bauliche Eingriffe.

Eine Begrenzung gleichzeitiger Baustellen erfordert deshalb eine Abwägung zwischen der Dringlichkeit der Vorhaben, der Finanzierbarkeit und den Belastungen während der Bauzeit. Verschiebungen können den Erhaltungsrückstand erhöhen, Investitionen verzögern oder spätere Mehrkosten verursachen. Sicherheits- und versorgungsrelevante Maßnahmen sind entsprechend ihrer Dringlichkeit zu behandeln. Aufschiebbare Maßnahmen sind in geeignete spätere Zeitfenster einzuordnen.

Netzweite Betrachtung der Hauptverkehrsstraßen

Das Verkehrsplanungsamt hat die besonders verkehrsrelevanten Straßen in einer sog. Cluster-Karte (siehe Anlage 3) zusammengestellt. Als Cluster wurden hierbei verkehrlich wirksame und räumlich zusammenhängende Straßenbereiche betrachtet. Maßgeblich ist neben dem unmittelbaren Baufeld, welche anderen Straßen durch Umleitungen und Verkehrsverlagerungen zusätzlich belastet werden.

Sind wichtige Verbindungen einer Haupteinfallsrichtung eingeschränkt, sollen angrenzende Bereiche und erforderliche Ausweichrouten soweit möglich von weiteren verkehrlich erheblichen Baustellen freigehalten werden. Die Abstimmung muss dabei auch den öffentlichen Verkehr, den Rad- und Fußverkehr sowie die Erreichbarkeit von Anliegern, Betrieben und Einrichtungen berücksichtigen.

Zeitliche und bauliche Abstimmung der Baubereiche

Räumlich zusammenhängende oder sich verkehrlich beeinflussende Einzelmaßnahmen werden in Baubereichen zusammengefasst. Innerhalb eines Baubereichs sind die Arbeiten der Maßnahmenträger nach Möglichkeit zu bündeln oder in einer abgestimmten Reihenfolge auszuführen. So können wiederholte Eingriffe in denselben Straßenraum vermieden und Sperrzeiten besser genutzt werden. Die Zusammenfassung zu einem Baubereich bedeutet nicht, dass sämtliche darin enthaltenen Maßnahmen gleichzeitig ausgeführt werden. Aufgrund der räumlichen und technischen Abhängigkeiten reihen sich die Maßnahmen oftmals zeitlich nacheinander.

3 Ergebnis für das Bauprogramm 2027

Unter Federführung des SÖR wurden die für 2027 angemeldeten Vorhaben von N-ERGIE, VAG, SUN und SÖR zusammengeführt und in den Koordinierungsgesprächen – abschließend beim Oberbürgermeister – priorisiert. Ergebnis sind 28 räumlich definierte Baubereiche mit nach derzeitigem Planungsstand rund 72 Einzelmaßnahmen. Die Baubereiche sind in Anlage 1 aufgeführt und im Lageplan Anlage 2 räumlich verortet.

Rund 64 weitere, bereits für 2027 angemeldete Einzelmaßnahmen können infolge dieser Festlegung im Jahr 2027 nicht durchgeführt werden. Damit hat die stärkere Berücksichtigung der Gesamtbelastung konkrete Auswirkungen auf das Bauprogramm. Die zurückgestellten Bedarfe bleiben bestehen und müssen für Folgejahre erneut nach Dringlichkeit und verkehrlicher Verträglichkeit und Finanzierbarkeit eingeordnet werden.

4 Umsetzung und Änderungen im Jahresverlauf

Konkretisierung des abgestimmten Programms

Das Bauprogramm bildet den derzeitigen Planungsstand ab. Für die Umsetzung müssen die Einzelmaßnahmen je Baubereich mit den verantwortlichen Maßnahmenträgern, den Bauinhalten und den abgestimmten Bauzeitfenstern hinterlegt sein. Ebenso sind Bauphasen, Verkehrsführungen, Umleitungen und maßgebliche Abhängigkeiten zwischen den Baubereichen nachvollziehbar darzustellen. Erst diese Angaben ermöglichen dem Stadtrat und der Öffentlichkeit eine zeitliche Übersicht der erwarteten Einschränkungen.

Die räumliche Festlegung der Baubereiche ist daher durch eine entsprechende Maßnahmen- und Terminübersicht zu ergänzen. Vor Ausführungsbeginn sind die Bauabläufe und Verkehrsführungen im jeweiligen Verfahren zu konkretisieren. Dabei ist erneut zu prüfen, ob Änderungen anderer Vorhaben Auswirkungen auf das vorgesehene Zeitfenster oder die Umleitungsrouten haben.

Unaufschiebbare Maßnahmen

Havarien an Ver- und Entsorgungsleitungen, akute Schäden an Bauwerken und Sofortmaßnahmen zur Gefahrenabwehr lassen sich nicht vollständig im Voraus planen. Unaufschiebbare Arbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit müssen deshalb auch außerhalb des festgelegten Programms möglich bleiben. Ihre Auswirkungen sind unverzüglich in der Baustellenkoordination zu berücksichtigen; soweit erforderlich sind andere Bauabläufe anzupassen.

Weitere Vorhaben und Investorenmaßnahmen

Zusätzliche planbare Vorhaben und Investorenmaßnahmen sind auf ihre Dringlichkeit, ihre Terminbindung und ihre Wechselwirkungen mit dem beschlossenen Bauprogramm zu prüfen. Eine spätere Anmeldung begründet für sich allein keine Aufnahme in das Programm. Maßgeblich ist, ob die Maßnahme verkehrlich verträglich eingeordnet werden kann oder hierfür eine erneute Priorisierung erforderlich ist.

Auch Baustellen außerhalb des betrachteten Hauptverkehrsstraßennetzes unterliegen weiterhin der regulären Koordinierung. Dabei sind insbesondere Auswirkungen auf Ausweichrouten und angrenzende Baubereiche zu prüfen. Gleiches gilt für Maßnahmen innerhalb des Netzes mit nur geringfügigen verkehrlichen Auswirkungen. Die Beschränkung des Programms auf 30 Baubereiche bedeutet deshalb nicht, dass im übrigen Stadtgebiet keine Baustellen stattfinden.

Finanzielle Einordnung

Die Vorlage trifft eine Entscheidung über die Koordinierung des Bauprogramms. Die Kosten und Finanzierungsgrundlagen der Einzelmaßnahmen werden in den jeweiligen Projekt- und Haushaltsverfahren behandelt. Mögliche finanzielle Folgen von Verschiebungen sind durch die zuständigen Maßnahmenträger bei der weiteren Priorisierung zu berücksichtigen.

5 Weiterentwickelter Prozess für das Bauprogramm ab 2028

Für das Bauprogramm ab 2028 wird die Baustellenkoordination grundlegend weiterentwickelt. Der dafür neu erarbeitete und mit allen Beteiligten abgestimmte Prozess (siehe Anlage 4) wurde zum 01.10.2026 für SÖR, N-ERGIE, VAG und SUN verbindlich eingeführt. Er setzt früher an als die bisherige Abstimmung der bereits weitgehend ausgeplanten Vorhaben und erfasst geplante Maßnahmen mit mehrjährigem Vorlauf.

Auf dieser Grundlage werden Dringlichkeit, räumliche Zusammenhänge und geeignete Bauzeitfenster gemeinsam bewertet. Konflikte zwischen Hauptverkehrsachsen und Ausweichverbindungen sollen bereits während der Planung erkannt werden. Die Festlegung der

Baubereiche soll zugleich ermöglichen, gemeinsame Bauausführungen und abgestimmte Verkehrsführungen rechtzeitig vorzubereiten.

Der Prozess soll insbesondere folgende Schritte umfassen:

- frühzeitige Erfassung der geplanten Maßnahmen einschließlich Bauinhalten, Zeitbedarf und Terminbindungen,
- gemeinsame Priorisierung und Prüfung von Bündelungsmöglichkeiten,
- Festlegung verkehrlich verträglicher Baubereiche und Zeitfenster,
- Konkretisierung der Bauabläufe und Verkehrsführungen zwischen den Beteiligten,
- laufende Fortschreibung bei Änderungen sowie abgestimmte Information der Öffentlichkeit.

Die frühere Abstimmung verbessert die Planungs- und Investitionssicherheit der Beteiligten und gewährleistet ein effektives Planen, Ausschreiben und Bauen. Wegen der unterschiedlichen Vorlaufzeiten der Projekte wird sich die Wirkung schrittweise entfalten. Das Bauprogramm 2027 setzt die stärkere Priorisierung bereits um; der neue Prozess soll diese Steuerung für die folgenden Baujahre verstetigen.

6 Digitale Unterstützung der verkehrlichen Bewertung

Zur Unterstützung der Koordinierung testet die Baustellenkoordination des SÖR die Plattform PLAN von Transcality. Der Test ist auf drei Jahre angelegt. Geplante Maßnahmen sollen räumlich und zeitlich in einem digitalen Verkehrsmodell erfasst und in ihrem Zusammenwirken analysiert werden.

Das Werkzeug soll insbesondere helfen, Konflikte zwischen gleichzeitig geplanten Baustellen, Belastungen von Umleitungsrouten und Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes frühzeitig einzuschätzen. Die Ergebnisse sollen die fachliche Prüfung und die Priorisierung durch die beteiligten Stellen unterstützen. Sie ersetzen aber weder die Abstimmung der Bauabläufe noch die erforderlichen Entscheidungen über die Verkehrsführung.

Im Rahmen der Evaluierung ist zu bewerten, ob das Modell die verkehrlichen Wechselwirkungen ausreichend und realistisch abbildet und die Koordinierung im praktischen Einsatz verbessert.