

Service aus einer Hand

## IMPRESSUM

Herausgeber und V.i.S.d.P.:

Stadt Nürnberg

SÖR Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg

Bauhof 2 | 90402 Nürnberg

Telefon: 0911 / 231 - 76 37 oder 231 - SOER

Telefax: 0911 / 231 - 1 44 10

[www.nuernberg.de/internet/soer/](http://www.nuernberg.de/internet/soer/)

Es ist nicht gestattet, Artikel ganz oder teilweise ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Herausgebers und der jeweiligen Autoren zu reproduzieren.

Anfragen hierzu richten Sie bitte per E-Mail an: [soer@stadt.nuernberg.de](mailto:soer@stadt.nuernberg.de)

Der Herausgeber ist weder haftbar noch verantwortlich für jedwede Folgen, die auf den Inhalt und/oder Fehler in diesem Jahresbericht zurückzuführen sind.

V.i.S.d.P.: Karl-Heinz Kubanek

Redaktion: Dr. Ulrike Goeken-Haidl, Stephan Spanger, Hans-Peter Kauppert

Gestaltung: Arts of Sales GmbH

Großweidenmühlstraße 3 | D-90419 Nürnberg

[www.arts-of-sales.com](http://www.arts-of-sales.com)

Druck: Fa. Hofmann

Emmericher Straße 10 | 90411 Nürnberg

Alle Bildrechte, sofern nicht anders angegeben: Christine Dierenbach, Dr. Ulrike Goeken-Haidl, Annette Lauterbach, Peter Dörfler, Manuel Mauer, Stephan Spanger

Umsatzsteueridentifikationsnummer gemäß § 27 a UstG: DE 133 552 578

Nürnberg, Juni 2011

# Inhaltsverzeichnis

<b>Impressum</b> .....	04
<b>Inhalt</b> .....	05
<b>Wir sind SÖR</b> .....	06
<b>Grußwort des Oberbürgermeisters</b> .....	08
<b>Grußwort der Werkleitung</b> .....	10
<b>SÖR – Wurzeln</b> .....	12
<b>SÖR in Zahlen</b> .....	14
Daten & Fakten.....	16
Finanzen.....	18
Straße, Wege, Plätze, Brücken.....	19
Grünflächen und Grünobjekte.....	20
Gewässerunterhalt und Hochwasserdienst.....	20
Straßenreinigung und WC-Anlagen .....	21
Winterdienst .....	21
<b>SÖR in in der Pflicht</b> .....	24
Planung und Bau SÖR / 1 .....	26
Straßenbau.....	28
Planung und Bau Grün.....	32
Brückenbau.....	36
Der Brücken-TÜV.....	39
Hochwasserschutz am Bucher Landgraben/ Hirschsprunggraben.....	40
Elektrotechnik.....	42
Betrieb und Unterhalt SÖR / 2 .....	48
Fachkoordination Grau/Grün.....	50
Fachkoordination Straßenreinigung.....	52
Winterdienst.....	54
Bautrupp .....	58
Großflächenmähd.....	64
Straßen und Verkehrsrecht SÖR / 3.....	66
Straßenaufsicht .....	68
Verkehrsaufsicht .....	70
Wegerecht.....	71
Frankenschnellweg .....	74
Kreuzungsfreier Ausbau Frankenschnellweg.....	76
Verwaltung SÖR / V .....	78
Werkleitungsbüro SÖR / WB .....	84
<b>SÖR in der Kür</b> .....	88
Sanierung Kettensteg.....	90
Problematik Spannbetonbrücken .....	94
Der „Klimahain 99“ in Nürnberg .....	96
Straßenreinigung und WC-Anlagen .....	98
<b>SÖR in der Zukunft</b> .....	100









# Grußwort des Oberbürgermeisters

„Wir für die Bürger“ (und natürlich auch Bürgerinnen, die in der Mehrzahlform inkludiert sind) – ein passendes Motto für die gesamte Stadtverwaltung, erst recht ein passendes Motto für den Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR).

Warum? SÖR arbeitet im wahrsten Sinne unter den Augen der Öffentlichkeit – seine Leistungen sind für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste der Stadt Nürnberg direkt wahrnehmbar und beurteilbar. Ist die Straße sauber? Ist die Grünanlage gepflegt? Lädt der Spielplatz zum Spielen ein? Hat die Straße Schlaglöcher? Funktioniert die Straßenbeleuchtung? Diese und weitere Eindrücke sammeln alle Menschen, die innerhalb der Stadtgrenzen unterwegs sind, diese und weitere Eindrücke prägen das Bild der Stadt Nürnberg zum Guten oder aber auch zum Schlechten.

SÖR steht als Teil der Nürnberger Stadtverwaltung mit seinen Leistungen im Focus der Öffentlichkeit und hat insofern großen Einfluss auf das Gesamtbild, dass sich die Bürgerinnen und Bürger von „der Stadtverwaltung“ machen.

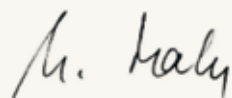
Ich weiß, dass sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei SÖR dieser Verantwortung bewusst sind, auch das von SÖR für den Jahresbericht gewählte Motto „Wir für die Bürger“ zeugt hiervon. Dieses Motto verdeutlicht den Willen, die Wünsche und Anfragen der Bürgerinnen und Bürgern aktiv aufzunehmen und – soweit möglich – zu berücksichtigen: Weg von hoheitlichem „Behördendünkel“ hin zum kompetenten städtischen Dienstleister.

Die Bürgerfreundlichkeit wurde SÖR quasi bereits in die Wiege gelegt, noch genauer: in den genetischen Code hineingeschrieben. Der Untersuchungsauftrag zur Gründung des SÖR beinhaltete die Leitlinie „Es ist vom Bürger aus zu denken“, also großes Augenmerk auf Bürgerfreundlichkeit, Service, rasches Handeln, Transparenz u.ä. zu legen.

Bei aller Bedeutung der Bürgerfreundlichkeit ist mir natürlich bewusst, dass das Handeln von SÖR niemals alle Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen zufrieden stellen wird: Es wird immer Situationen geben, in denen eine Maßnahme bei einem Teil der Betroffenen auf Zustimmung, bei anderen auf Ablehnung stößt: Das Anbringen eines Papierkorbs freut meist viele Bewohner der betroffenen Straße, stört aber in vielen Fällen den unmittelbaren „Nachbarn“ des Papierkorbs.

Doch auch hier gilt es das Motto „Wir für die Bürger“ vor Augen zu haben: Sicher wird es nicht allen Recht zu machen sein, doch zumindest kann das Handeln erklärt und so möglicherweise Verständnis geweckt, auf jeden Fall der Eindruck von Willkür aus der Welt geschafft werden.

Ich wünsche den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Servicebetrieb Öffentlicher Raum weiterhin gutes Gelingen bei der Umsetzung des Mottos in die Realität: Sie sind nach meiner Meinung auf dem besten Wege...



Dr. Ulrich Maly





**Horst Förther**  
1. Werkleiter



**Karlheinz Kubanek**  
2. Werkleiter



# Grußwort der Werkleitung



**Ronald Höfler**  
Ständiger Vertreter des 2. Werkleiters

„Es geht voran“ – auch das wäre aus unserer Sicht ein passendes Motto für den Jahresbericht 2010 gewesen. Nach den turbulenten Gründungstagen im Jahr 2009, in denen sehr viele organisatorische Änderungen umgesetzt werden mussten, kamen wir 2010 immer besser in Tritt.

Obwohl der sehr intensive Winter im Dezember 2010 die gute Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der öffentlichen Wahrnehmung leider ein Stück weit konterkariert hat, sind wir hinsichtlich der Verbesserung unserer Prozesse, unserer Organisation und unserer Ausstattung ein großes Stück voran gekommen.

Wir haben uns „gefunden“, die vier Keimzellen, aus denen sich SÖR entwickelt hat, sind zu einem Organismus zusammengewachsen. Das Motto unseres ersten Jahresberichts „Wir sind SÖR“ ist in der Realität des Betriebs angekommen, es hat sich ein Wir-Gefühl gebildet, das eine wichtige Säule für jede Organisation ist.

Insofern ist es nur logisch, dass das Motto eben nicht „Es geht voran“ – dem wie „Wir sind SÖR“ wieder eine Innen-Perspektive innewohnt – sondern „Wir für die Bürger“ lautet. Unser Blick geht zu unseren „Kunden“, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Gästen der Stadt Nürnberg, geht nach außen, richtet sich auf unsere Leistungen und wie diese wahrgenommen werden. Wir alle wollen gute Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger erbringen, jeden Tag gerne ans Werk gehen und uns abends zufrieden auf den Heimweg machen. Dies gelingt uns, wenn wir das Motto „Wir für die Bürger“ als Auftrag verstehen und gleichzeitig darin einen Ansporn sehen, uns kontinuierlich zu verbessern. Denn bei aller Zufriedenheit mit dem, was schon geschafft wurde: Natürlich liegt auch noch viel Arbeit vor uns, sei es wenn es um die kontinuierliche Verbesserung der Abläufe und Kommunikation, sei es wenn es um ein weiteres Zusammenwachsen des Betriebs oder um die Planung unserer neuen Zentrale am Standort „Am Pferdemarkt“ geht.

Nehmen wir uns also das Motto des Jahresbericht 2010 für unser weiteres Handeln zu Herzen, richten wir unseren Blick also auf die Verbesserung unserer Leistungen: Die Dienstleistungen von SÖR tragen unmittelbar zur Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger bei – oder rufen Beschwerden hervor, wenn sie das Gefühl vermitteln, dass SÖR seinen Job nicht mit der gebotenen Sorgfalt gemacht hat. Insofern trägt jedes Stückchen mehr an „Wir für die Bürger“ zur Zufriedenheit bei, verringert der Einsatz jeder Mitarbeiterin und jedes Mitarbeiters die Wahrscheinlichkeit einer Beschwerde – und lässt uns wieder ein Stück zufriedener werden.

**Horst Förther**  
1. Werkleiter

**Karlheinz Kubanek**  
2. Werkleiter

**Ronald Höfler**  
Ständiger Vertreter des  
2. Werkleiters

# SÖR – Wurzeln

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum ist der jüngste und gleichzeitig größte Eigenbetrieb der Stadt Nürnberg. Seine Gründung zum 1.1.2009 geht auf einen Untersuchungsauftrag der Stadtspitze aus dem Jahr 2004 zurück.

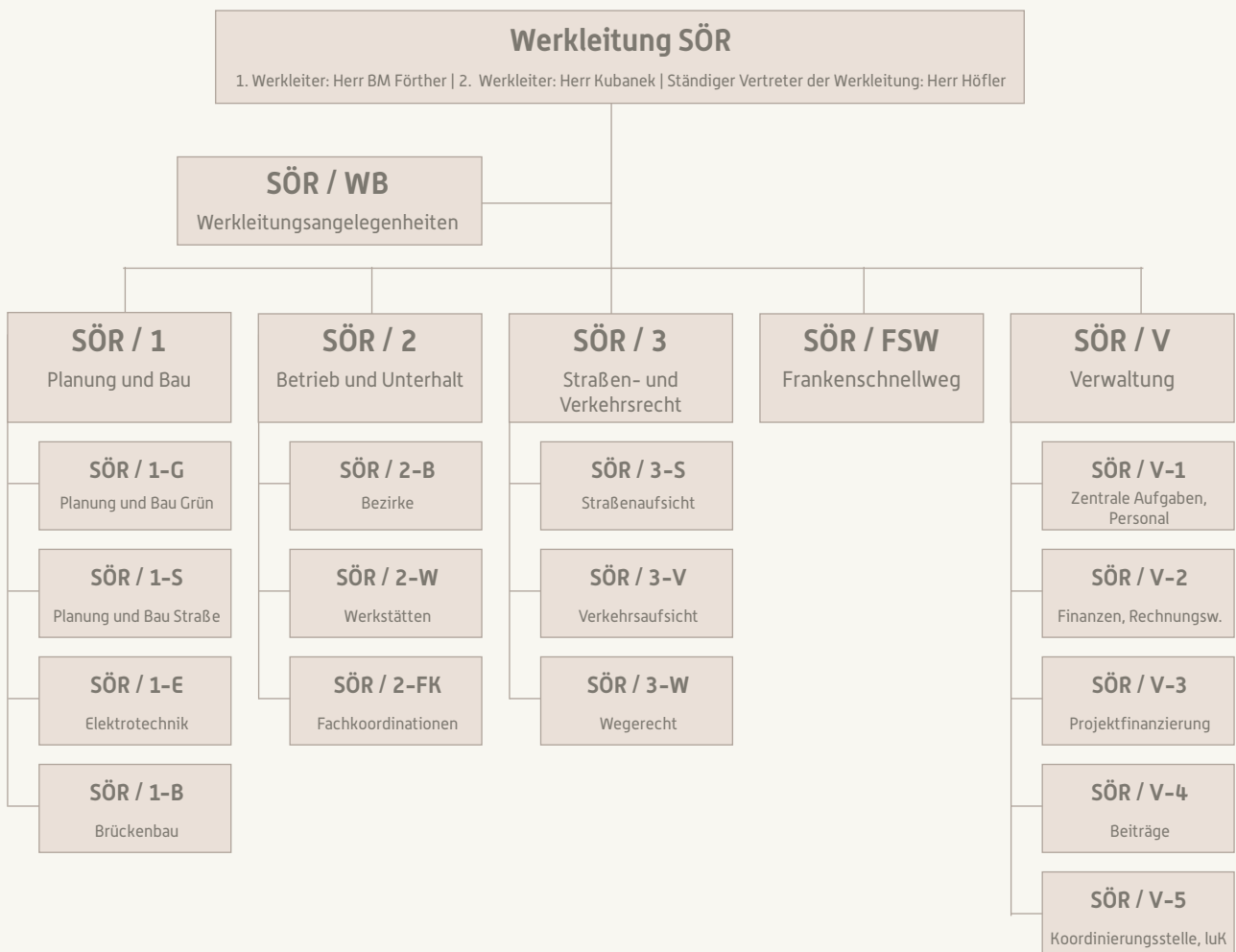
**Ziel der Untersuchung war es, die Zusammenarbeit der Organisationseinheiten zu verbessern.**

**Die Leistungen im öffentlichen Raum erbrachten, namentlich** \_\_\_\_\_

- des Tiefbauamts (T)
- des Gartenbauamts (GBA)
- des Eigenbetriebs Abfallwirtschafts- und Stadtreinigungsbetriebs (ASN)
- der Bauhöfe der Bürgerämter Nord, Ost und Süd (BANOS)

**Der Auftrag lautete bei allen Überlegungen:** \_\_\_\_\_

- vom Bürger aus zu denken,
- das Qualitätsniveau mindestens gleich zu halten,
- zwei Millionen Euro einzusparen
- die Stellen im Bereich der gewerblich Beschäftigten möglichst zu erhalten.



Der Ansatz der Verbesserungsmöglichkeiten reichte von Optimierungen auf der Prozessebene über strukturellen Änderungen bis hin zur Fusion der beteiligten Einheiten zu einem neuen Eigenbetrieb.

Eine stadtinterne Projektgruppe, die sich vor allem aus Mitgliedern der betroffenen Organisationseinheiten zusammensetzte, hat rasch die Fusion der einzelnen Organisationseinheiten als vielversprechendste Lösung favorisiert.

In der zweiten Phase der Untersuchung wurden externe Berater mit hinzugezogen, um die Empfehlung der innerstädtischen Arbeitsgruppe kritisch zu überprüfen und die sich ergebenden Fragestellungen – von Standorten bis hin zu neu zu gestaltenden Prozessen – zu klären.

Letztendlich erhärteten alle Ergebnisse den bereits von der städtischen Projektgruppe ausgearbeiteten Vorschlag einer Fusion des Gartenbauamts, des Tiefbauamts, des Abfallwirtschafts- und Stadtreinigungsbetriebs sowie der Bauhöfe der Bürgerämter zu einem neuen, großen Eigenbetrieb.

#### **SÖR steht so mit vier Säulen, diese tragen ihn und prägen sein Handlungsfeld:**

- Das gesamte Gartenbauamt, das komplett in den SÖR übergang.
- Weite Teile des Tiefbauamts, das – bis auf die Verkehrsüberwachung und den U-Bahn-Bau – in den SÖR integriert wurde.
- Die Stadtreinigung, die aus dem ASN in SÖR überführt wurde.
- Die Bauhöfe der Bürgerämter, welche die „Mini-SÖR“s der Bürgeramtsbereiche waren.

Am 23.07.2008 beschloss der Stadtrat der Stadt Nürnberg die Gründung des Servicebetriebs Öffentlicher Raum – am 1.1.2009 nahm der neue Betrieb seine Arbeit auf.

Trotz einer längeren Untersuchungsphase und eines umfangreichen Gutachtens, auf das sich die Gründung des Servicebetrieb Öffentlicher Raum stützen konnte, zeigte sich, dass die Zeit zwischen endgültigem Gründungsbeschluss und Aufnahme des Echtbetriebs sehr knapp bemessen war.

#### **Im Zuge dieser Fusion wurde die Chance genutzt das gesamte Leistungsspektrum der beteiligten Bereiche zu prüfen und neu zu organisieren:**

- Der Bereich „Verkehrsüberwachung“ wurde in einen interkommunalen Zweckverband überführt
- Die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen ging an das Einwohneramt
- Der Bau der U-Bahn wurde als eigenes Amt organisiert (Amt für U-Bahn-Bau)
- Die Bürgerämter Nord, Ost und Süd geben „nur“ ihre Bauhöfe an SÖR ab, alle anderen Aufgaben (Einwohnerwesen, KfZ-Zulassung im Osten und Süden,...) verbleiben bei den Bürgerämtern.

Im Zeitraum von knapp fünf Monaten galt es eine Fülle von Regelungen und Vorgaben im Detail zu erarbeiten, zahlreiche Einzelfragen zu beantworten.

Trotz aller Vorbereitung – ab 1.1.2009 brachte die Realität und die Praxis des Betriebsablaufs immer wieder die ein oder andere Überraschung mit sich und rüttelte die Organisation durch.

Die Überraschungen brachten zusätzliche Komplexität in die geplanten, ohnehin schon weitreichenden Organisationsänderungen:

- fast jeder SÖR-Mitarbeiter musste einmal seine sieben Sachen ein- und an anderer Stelle wieder auspacken
- die Strukturen in der kaufmännischen Software SAP mussten auf die neue Organisation und Betriebsstruktur angepasst werden
- die Unterhaltsbezirke erhielten einen völlig neuen Zuschnitt bezüglich Aufgaben und räumlichem Umgriff
- die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mussten sich in die neuen Abteilungen und Aufgaben einarbeiten
- ...

Anfangs war es für den SÖR nicht leicht in Tritt zu kommen, doch dank der Mitarbeit aller Kolleginnen und Kollegen im SÖR sowie in anderen betroffenen Dienststellen der Stadt Nürnberg (wie z.B. dem Personalamt, der Stadtkämmerei, dem Rechtsamt und vieler mehr) gelang es alle sich auftuenden Probleme in den Griff zu bekommen und diese zu bewältigen.

Mit der Gründung von SÖR ging eine der umfassendsten Umorganisationen der Stadtverwaltung überhaupt einher. Die Zusammenführung des Gartenbauamts, der Bürgerämter Nord, Ost und Süd, des Tiefbauamts sowie des Abfallwirtschafts- und Stadtreinigungsbetrieb zu SÖR hat viele Menschen und Aufgaben „bewegt“.

- Das gesamte Aufgabenpaket „Abfall“ – von der Entleerung der Tonnen bis hin zum Betrieb der Müllverbrennungsanlage“ verblieb beim ASN, dem Abfallwirtschaftsbetrieb Stadt Nürnberg und damit beim für die Bürgerinnen und Bürger gewohnten Ansprechpartner.

SÖR ist als Eigenbetrieb der Stadt Nürnberg natürlich direkt in die Stadtverwaltung eingebettet: Durch die Zusammenarbeit mit Politik und Verwaltung in der Gründungsphase sowie der laufenden operativen Arbeit ist SÖR ein „neuer“ aber von Anfang an eng integrierter Bestandteil der Stadt Nürnberg.









SÖR in Zahlen



# Daten & Fakten

## ► Personal

Für den Servicebetrieb Öffentlicher Raum arbeiten rund 870 Menschen in 4 Abteilungen sowie einer Stabsabteilung. Der größte Teil der bei SÖR beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeitet in Vollzeit.

Rechnet man die Teilzeitbeschäftigungen auf Vollzeitarbeitsplätze um, ergibt sich die immer noch sehr stattliche Zahl von rund 860 „ganzen“ Arbeitsplätzen oder Vollzeitäquivalenten (VZÄ).

Als Baubetrieb bzw. sehr techniklastiger Betrieb hat SÖR einen relativ geringen Frauenanteil – nur rund 14% der 870 Mitarbeiter des SÖR sind weiblich, wobei das Gros der weiblichen Beschäftigten im Verwaltungsbereich zu finden ist.

Struktur nach Beschäftigungsgruppen	
Verbeamtet	66
Tariflich Beschäftigte	246
Gewerblich Beschäftigte	560

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum beschäftigt 74 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Schwerbehindertenstatus und liegt

mit diesem Anteil von 8,5% deutlich über der gesetzlich geforderten Quote von 5%.



## ► Ausbildung bei SÖR

SÖR bietet ein vielfältiges Angebot an Ausbildungsmöglichkeiten, vor allem im gewerblichen Bereich; die folgende Aufstellung gibt einen Überblick über die Art der Ausbildungsangebote sowie die Anzahl der Auszubildenden je Bereich.

<b>Auszubildende</b>	<b>24</b>
Beamtenanwärter für den gehobenen technischen Dienst	1
Zimmerer	1
Bauzeichner	3
Fachkraft für Straßen- und Verkehrstechnik	1
Fachkraft für Wasserwirtschaft	1
Wasserbauer	2
Gärtner der Fachrichtung Garten- und Landschaftsbau	10
Kraftfahrzeugmechatroniker	5

Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung des Personals auf die einzelnen Abteilungen

Organisationseinheit	Abkürzung	Anzahl der Mitarbeiter	(Köpfe)	(VZÄ)
Verwaltung	SÖR/V	3		2
Zentrale Aufgaben & Personal	SÖR/V-1	24		23,5
Finanzen & Rechnungswesen	SÖR/V-2	13		12,5
Projektfinanzierung	SÖR/V-3	5		5
Beiträge	SÖR/V-4	19		15,5
Koordinierungsstelle & EDV	SÖR/V-5	8		8
Planung & Bau	SÖR/1	2		2
Planung und Bau Grün	SÖR/1-G	17		15,5
Planung und Bau Straße	SÖR/1-S	24		24
Elektrotechnik	SÖR/1-E	43		43
Brückenbau und Wasserwirtschaft	SÖR/1-B	19		19
Frankenschnellweg	SÖR/FSW	5		5
Betrieb und Unterhalt	SÖR/2	2		2
Fachkoordination	SÖR/2-FK	11		11
Bezirke	SÖR/2-B	403		400
Werkstätten	SÖR/2-W	199		199
Straßen- und Verkehrsrecht	SÖR/3	2		2
Straßenaufsicht	SÖR/3-S	15		14
Verkehrsaufsicht	SÖR/3-V	14		14
Wegerecht	SÖR/3-W	10		9
Werkleitungsbüro und Werkleitung	SÖR/WB	11		9,5
Auszubildende		24		24

# Finanzen

Hinsichtlich der Finanzen sind bei SÖR drei Bereiche strikt zu unterscheiden:

Die laufenden Unterhaltsmittel, die Investitionsmittel, der Gebührenhaushalt „Straßenreinigung“

Aus den laufenden Unterhaltsmitteln werden Reparaturen, Pflegemaßnahmen und kleinere Baumaßnahmen bezahlt. Diese Maßnahmen dienen dem Erhalt und der Pflege des Bestands. Aus den investiven Mitteln wird dagegen die Erweiterung des Anlagenportfolios finanziert, d.h. Neubauten bzw. größere Umbauten.

Der Gebührenhaushalt „Straßenreinigung“ stellt eine weitere, streng von den anderen Mitteln getrennte, Finanzquelle dar: In diesen Finanztopf fließen die Gebühren der Bürgerinnen und

Bürger, für die SÖR die Reinigung der Straßen und / oder Gehwege gegen Verrechnung übernimmt.

Obwohl es sich bei der Reinigung der Straßen um eine Unterhaltsmaßnahme handelt, ist diese aufgrund des Gebührencharakters von anderen Unterhaltsmaßnahmen zu unterscheiden: Die Bürgerinnen und Bürger erhalten für Ihre Zahlung eine konkrete Gegenleistung in Form der Reinigung, es besteht ein Kunden – Lieferantenverhältnis, das in dieser Form bei den anderen Unterhaltsmaßnahmen nicht existiert.

Aufwendungen "Unterhalt"	Mio Euro pro Jahr
Gesamt	Rund 84
<b>Aufteilung der Unterhaltsaufwendungen nach Bereichen:</b>	
Grau	48,5
Grün	13,2
Straßenreinigung	22,3
<b>Struktur der Aufwendungen:</b>	
Personalaufwand	42,8
Sach-/Dienstleistungen (vergebene Aufträge u.ä.)	34,4
Abschreibungen	3,4
Mieten, Pachten, Lizenzen	2,5
Kostenverrechnungen von Stadt (interne Leistungsentgelte)	0,8

Die Unterhaltsaufwendungen speisen sich aus den folgenden Finanzierungsquellen:

Struktur der Einnahmen	
Zuschuss der Stadt	58%
Straßenreinigungsgebühren	15%
Nutzungsgebühren	10%
Kostenverrechnungen an Stadt	9%
Leistungsentgelte	5%
Aktivierete Eigenleistungen	2%
Außerordentlicher Ertrag	1%



SÖR tätigt für die Stadt Nürnberg Investitionen in Höhe von rund 20 Millionen Euro, d.h. SÖR vergibt, überwacht und wickelt Bauaufträge in dieser Größenordnung ab und überträgt das fertige Bauwerk als Vermögenswert an die Stadt Nürnberg zurück. Die folgende Tabelle stellt die Investitionen nach Bereichen dar:

Investitionsaufträge aus dem Mittelfristigen Investitionsplan (MIP)	Mio Euro
Gesamt	19,46
<b>Brückenbau Einzelansätze</b>	<b>3,73</b>
Ansätze Baupauschalen	1,00
<b>Wasserwirtschaft Einzelansatz</b>	<b>0,26</b>
<b>Elektrotechnik Einzelansätze</b>	<b>0,15</b>
Ansätze Baupauschalen	1,38
<b>Gartenbau Baupauschalen</b>	<b>1,41</b>
<b>Straßenbau Einzelansätze</b>	<b>5,15</b>
Ansätze Baupauschalen	4,38
<b>Frankenschnellweg</b>	<b>2,00</b>

SÖR ist für eine Vielzahl Anlagen im öffentlichen Raum zuständig – von Planung über Bau und Überwachung bis zum laufenden Unterhalt; die folgenden Zahlen veranschaulichen Breite und Umfang der Aufgaben (bei allen Werten handelt es sich um gerundete Angaben).

## Straße, Wege, Plätze, Brücken

In seiner Rolle als Straßenbausträger pflegt SÖR die Straßen, Wege, Plätze und Brücken sowie das entsprechende Zubehör wie die Straßenbeleuchtung u.ä.

Straße & Co.		
Straßen, Wege, Plätze	1.650	km
Radwege	290	km
Brücken, Stege	293	Stück
Straßenbeleuchtung (Lichtpunkte)	47.000	Stück
Lichtsignalanlagen	540	Stück
Parkscheinautomaten	161	Stück



# Grünflächen und Grünobjekte

SÖR ist für Pflege, Unterhalt und Bau der Grünanlagen und Spielplätze zuständig; der Grünbereich umfasst darüber hinaus noch viele weitere Anlagen und Objekte, um die sich SÖR kümmert.

Straßenbegleitgrün	2,25	Mio. m <sup>2</sup>
Grünanlagen	365	Stück
	5,65	Mio. m <sup>2</sup>
Spielplätze	190	Stück
	0,50	Mio. m <sup>2</sup>
Kleingartenanlagen	130	Stück
	2,32	Mio. m <sup>2</sup>
Bäume	378.500	Stück
Bäume in Grünanlagen	190.000	Stück
Bäume in Kleingartenanlagen	23.000	Stück
Straßenbäume	81.000	Stück
Einzelstandorte (Straße)	26.000	Stück
Flächenhafte Bestände (Straße)	55.000	Stück
Parkbänke	3.500	Stück



## Gewässerunterhalt und Hochwasserdienst

SÖR ist auch für den Unterhalt der Gewässer dritter Ordnung – d.h. in der Regel für Bachläufe und Gräben sowie Weiher und Teiche – zuständig. Insbesondere Bäche und Gräben spielen im Hochwasserdienst, der ebenfalls bei SÖR angesiedelt ist, eine wichtige Rolle. Über die Ableitungsfunktion für Regenwasser hinaus haben die Gräben und Bäche auch eine wichtige ökologische Bedeutung. SÖR richtet seine Unterhaltsarbeiten gezielt auf die ökologische Funktion der Gewässer aus.

Gewässer	
Gewässer Dritter Ordnung	150 km
Teiche und Weiher	63 ha

# Straßenreinigung und WC-Anlagen

Die Reinigungsverpflichtung für die Straßen und Gehwege ist in Nürnberg auf Bürgerinnen und Bürger sowie den SÖR aufgeteilt. Grundsätzlich sind die Anlieger in der Reinigungspflicht, d.h. die Anlieger müssen Fahrbahn und Gehweg vor Ihrem Grundstück sauber halten. In Teilen des Stadtgebiets nimmt SÖR den Anliegern diese Verpflichtung ab und stellt dafür den Anliegern Gebühren in Rechnung. Je nach Gebiet unterscheiden sich die Reinigungshäufigkeit und der Reinigungsumfang (Gehweg und Fahrbahn oder ausschließlich Fahrbahn).

SÖR ist zudem für die Leerung der öffentlichen Papierkörbe sowie den Unterhalt - d.h. der Reinigung sowie der Instandsetzung - der öffentlichen WC-Anlagen zuständig.

Straßenreinigung & WC-Anlagen		
Reinigungskilometer (pro Woche in Summe)	1.280	km
Reinigungs-kategorie 1 (7 mal pro Woche)	590	km
Reinigungs-kategorie 2 (5 mal pro Woche)	90	km
Reinigungs-kategorie 3 (3 mal pro Woche)	11	km
Reinigungs-kategorie 4 (1 mal pro Woche)	13	km
Reinigungs-kategorie F (1 mal pro Woche)	575	km
Abfallmenge (pro Jahr)	8300	t
Papierkörbe	3100	Stück
Öffentliche WC-Anlagen	32	Stück

## Winterdienst

Zum Unterhalt der Straßen, Wege und Plätze bzw. zur Verkehrssicherungspflicht gehört auch der Winterdienst. Der Winterdienst in der Stadt Nürnberg ist eine Aufgabe, die über die organisatorischen Grenzen des Eigenbetriebs SÖR hinaus reicht: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des SÖR werden von Kollegen aus den Eigenbetrieben Abfallwirtschaftsbetrieb Stadt Nürnberg (ASN) und der Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg (SUN) unterstützt. Weitere Informationen zum Winterdienst 2009/2010 finden sich im Abschnitt „SÖR in der Pflicht“ auf Seite 54.

Winterdienst		
Fahrbahnen	2.380	km
Übergänge	7.200	km
Wege in und an Grünanlagen	113	km
Radwege	283	km
<b>Streustoffe</b>		
Lagerkapazität		
Salz	5.000	t
Granulat	2.000	t
Verbrauch		
Salz		
Mittelwert	5.000	t
Winter 2009 / 2010	11.230	t
Winter 2010 / 2011	8.900	t
Granulat		
Mittelwert	2.000	t
Winter 2009 / 2010	3.900	t
Winter 2010 / 2011	3.800	t

## ► Verkehrsbehörde und Straßenaufsicht

SÖR ist die Verkehrs- und Straßenaufsichtsbehörde der Stadt Nürnberg. In dieser Funktion genehmigt SÖR Baustellen und andere Sondernutzungen im öffentlichen Verkehrsraum und erlässt verkehrsrechtliche Anordnungen wie die temporären Umleitungs- und Absicherungspläne an Baustellen und dauerhafte Beschilderungsanordnungen im Straßenraum. Zudem kümmert

sich SÖR um die Beseitigung nicht mehr zugelassener Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum und arbeitet bei Planfeststellungsverfahren als Dienstleister für die Regierung von Mittelfranken: SÖR legt für die Regierung von Mittelfranken die Planungsunterlagen auf und nimmt Stellungnahmen und Einwände entgegen.

<b>Verkehrsbehörde und Straßenaufsicht</b>	
Verkehrliche Anordnungen für Sondernutzungen und Veranstaltungen	14.000
Sonstige verkehrliche Anordnungen	2.600
Genehmigung Schwer- und Sondertransporte	4.750
Individuelle Ausnahmegenehmigungen	3.130
Anzeigen Rot-Punkt-Fahrzeuge	5.000
Planfeststellungen, Planungs- und Kreuzungsvereinbarungen	20
Verkehrsschilder	100.000
Abzuwickelnde Baustellen pro Jahr	14.000

## ► Fahrzeugbestand

Um im Stadtgebiet mobil sein und den vielfältigen Aufgaben nachkommen zu können, verfügt SÖR über die folgenden Fahrzeuge und Arbeitsgeräte.

LKW	19
Müllfahrzeuge (Papierkorbleerung)	6
Transporter	129
Großkehrmaschinen	20
Kleinkehrmaschinen	35
Handkehrmaschinen	6
Radlader	4
Anhänger	125
Traktoren und Zugmaschinen	64

## ► Standorte

Um in der Fläche tätig sein zu können muss SÖR auch in der Fläche präsent sein: Jeder Bezirk hat einen zentralen Stützpunkt sowie ggf. weitere kleinere Stützpunkte in der Fläche. Zu den Standorten der Bezirke kommen noch die Standorte der Werkstätten und Büros hinzu.

SÖR wird die Anzahl der Standorte in den nächsten Jahren verringern: Kleinstandorte sollen aufgelöst und Einheiten mit ähn-

lichen Aufgaben zusammengefasst werden. Aus den vielen Standorten, die sich aus der Zusammenführung von vier verschiedenen Organisationseinheiten zum Servicebetrieb Öffentlicher Raum ergeben haben, gilt es wenige größere Standorte mit einer Bündelung von Menschen, Aufgaben, Ausstattung und Material zu machen, um so die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung zu steigern und die Flexibilität zu erhöhen.



Größere Standorte des SÖR sind zur Zeit

Organisationseinheit	Standort	Funktionen
Werkbetrieb	Großreuther Straße	Fuhrparkmanagement KFZ-Werkstatt Bereitschaftsdienst Baumpflege Nord Straßenreinigung
Bezirk 1	Würzburger Straße	Grünpflege Straßenunterhalt
Bezirk 2 und 3, Werkbetrieb	Braillestraße	Grünpflege Straßenunterhalt Bautrupp Grün
Bezirk 2	Hohfederstraße	Straßenreinigung
Bezirk 3	Am Pferdemarkt, Katharinengasse	Straßenreinigung
Bezirk 3	Umlandstraße	Straßenunterhalt
Werkbetrieb & Bezirk 4	Donaustraße	Schlosserei Zimmerei & Wasserbau Zentrallager Baumpflege Süd Verkehrssicherung Grünpflege Straßenunterhalt Elektrotechnik Grünpflege Straßenunterhalt
Bezirk 4	Köhnstraße	Straßenreinigung
Bezirk 4	Sandreuthstraße	Straßenreinigung
Werkbetrieb Bezirk 5	Hans-Kalb-Straße	Spielgeräthewartung Großflächenmähd Grünpflege Straßenunterhalt
Bezirk 5	Dickensstraße	Grünpflege Straßenunterhalt
Bezirk 6	Neusesser Straße	Grünpflege Straßenunterhalt
Verwaltung & Bezirke	Bauhof	Planung Betrieb & Unterhalt Straßen- und Verkehrsrecht Verwaltung Werkleitung
Werkbetrieb	Maxtormauer	Maurer









SÖR in der Pflicht



---

*John Kenneth Galbraith war zwar kein Ingenieur sondern Ökonom und Berater des US-Präsidenten, doch seine Aussage gilt uneingeschränkt für jede Fachplanung: Die zu berücksichtigenden Informationen erstrecken sich von den Ergebnissen der Bodenuntersuchungen bis hin zu den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger, die - soweit irgend möglich - in den Planungsprozess einfließen.*

---

„Planung erfordert eine Vielzahl  
von Einzelinformationen.“

John Kenneth Galbraith

# Straßenbau (SÖR / 1-S)

Das Sachgebiet Planung und Bau Straße gliedert sich in die Organisationseinheiten Planung und Bau Straße, Lärmschutz, Baugrunduntersuchung mit Altlastsanierung und Gebäuderückbau. Das Sachgebiet erstellt die Ausführungsplanungen für den Bau von Straßen, Wegen und Plätzen, führt Altlastenuntersuchungen und Abbrucharbeiten durch und erstellt Lärmschutzgutachten. Als Träger öffentlicher Belange des Straßenbaus erstellt der Fachbereich Stellungnahmen zu Flächennutzungs- und Bebauungsplänen, Baugesuchen sowie Planungen und Anfragen Dritter.



## Umbau der Johannisstraße zwischen Kirschgarten- und Amalienstraße

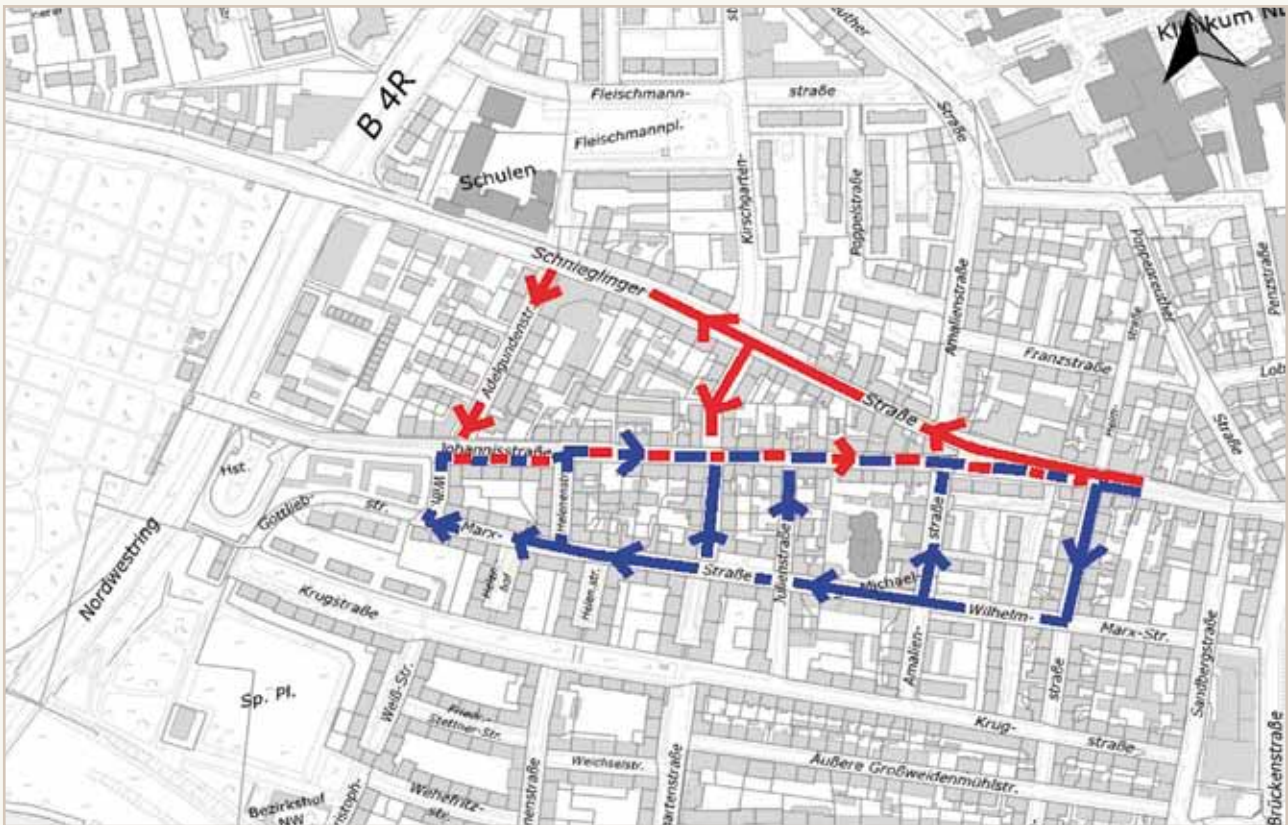
Bauzeit: Vorwegmaßnahmen Spartenträger im Juli 2010  
Baudurchführung: 2. August bis 11. Dezember 2010  
Baukosten: 322.000 Euro Straßenbau  
670.000 Euro Gleisbau  
Kostenträger: Stadt Nürnberg, VAG

### ► Ausbauerfordernis

Die VAG hat im Rahmen der technischen Überwachung festgestellt, dass die Straßenbahngleise in der Johannisstraße zwischen Kirschgartenstraße und dem Knoten Johannisstraße / Schnieglinger Straße erneuert werden müssen. Die Stadt hat aus diesem An-

lass einen Straßenplan für die Umgestaltung der Johannisstraße erstellt. Wesentlicher Aspekt der Planung war der behindertenfreundliche Ausbau der Haltestelle Julienstraße sowie die Verbesserung des sehr schlechten Straßenzustands der Johannisstraße.





### ► Planungs- und Bauvorbereitung

Gemeinschaftsmaßnahmen zwischen SÖR und VAG bedürfen aufgrund der engen Verflechtung von Gleis- und Straßenbau einer intensiven Abstimmung der Baubetriebsplanung. Erschwerend kamen bei dieser Maßnahme die äußerst beengten Platzverhältnisse in der Johannisstraße sowie die offene Ablehnung der Maßnahme durch die Mehrzahl der Anlieger hinzu. Die Geschäftsleute in der Johannisstraße befürchteten massive Umsatzeinbußen durch eine sehr lange Bauzeit. Weiterhin war zu berücksichtigen, dass ein Busersatzverkehr während der Bauzeit eingerichtet werden muss.

SÖR und VAG waren sich einig, dass die Sperrung einer Fahrbeziehung für den Individualverkehr und die damit verbundenen Einschränkungen für die Anlieger sowie die Stilllegung der Straßenbahnlinie 6 zwischen Plärrer und der Endhaltestelle Westfriedhof auf die unbedingt notwendige Bauzeit beschränkt bleiben muss. Als Ziel wurde die Abwicklung der Straßen- und Gleisbauarbeiten in nur 5 Monaten festgeschrieben.

Die Schwierigkeit in der Bauvorbereitung ergab sich aus den beengten Platzverhältnissen. Straßen- und Gleisbau konnten nicht nebeneinander arbeiten. Nacheinander war auch nicht möglich,

da sonst die Bauzeit erheblich länger als 5 Monate gedauert hätte. Es musste eine Lösung gefunden werden, die einerseits dem Gleis- aber auch dem Straßenbauer ein ungestörtes Arbeiten ermöglicht, andererseits aber zu keinem Stillstand in einem der beiden Gewerke führt. In intensiver Zusammenarbeit zwischen SÖR und VAG ergab sich schließlich für den Gleisbau eine Aufteilung der Arbeiten in 7 Bauabschnitte, für den Straßenbau in Abhängigkeit vom Gleisbau und den erforderlichen Verkehrsführungen für die Anlieger in 8 Bauabschnitte.

An den Abstimmungen zur Projektausführung waren neben den Gleis- und Straßenbauern auch sämtliche Spartenträger sowie die Verkehrsbehörde beteiligt. Der zeitliche Druck wurde nochmals erhöht als sich herausstellte, dass der Umfang der erforderlichen Spartenverlegung wesentlich größer war als ursprünglich geplant.

Durch optimale Bauvorbereitung und -abwicklung konnte der Gleis- und Straßenbau pünktlich im August beginnen und die Fertigstellung im Dezember und somit noch vor der Winterpause sichergestellt werden.

### ► Öffentlichkeitsarbeit – Information der Anlieger

Nachdem ein Bauablauf gefunden war, der den Umbau der Johannisstraße in nur 5 Monaten ermöglicht, wurden der Bürgerverein und die Anlieger in Veranstaltungen vor Ort über die beabsichtigte Baudurchführung und die Verkehrsführung informiert. Von den Bürgerinnen und Bürgern gab es viele Hinweise und Anregungen, wie der Ablauf noch optimiert werden kann.

Hauptsächliche Bedenken gab es hinsichtlich des Wegfalls der Parkplätze während der Bauzeit. In Diskussionen insbesondere mit den Geschäftsleuten wurden individuelle Lösungen, z.B. zum Parken in der Baustelle während der Anlieferung gefunden. Somit konnten viele Vorbehalte gegen die Maßnahme ausgeräumt werden.

### ► Verkehrskonzept

Während der gesamten Bauzeit wurde die Johannisstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt. Für die Anlieger wurde der Verkehr in Richtung Brückenstraße aufrechterhalten. Für die Straßen nördlich und südlich der Johannisstraße wurden Einbahnstraßen-

regelungen eingerichtet. Somit war jede Straße mit dem Auto erreichbar und eine Ausfahrt über die Johannisstraße möglich.

Für die Straßenbahn wurde ein Busersatzverkehr eingerichtet.



### ► Bauabwicklung

Die Arbeiten begannen wie geplant am 2. August. Zunächst wurden die alten Gleise ausgebaut. Um den Verkehr aufrechterhalten zu können, konnte dies nur abschnittsweise erfolgen. Danach mussten sofort die neuen Gleise verlegt und betoniert werden. Erst dann konnte der Straßenbau die Fahrbahn und Gehsteige neu bauen.

Trotz des frühen Wintereinbruchs konnten die Bauarbeiten wie geplant zum Fahrbahnwechsel der VAG am 11. Dezember fertiggestellt werden, so dass ab 12. Dezember auch wieder die Straßenbahn ihren Betrieb aufnehmen konnte.

### ► Eckdaten der Baumaßnahme:

- 290 m Aushubarbeiten
- 417 m gesetzte Randsteine
- 1.225 m Pflaster- und Plattenbelag
- 1.850 m Asphalt (einschließlich Gußasphalt in den Gleisbereichen)
- 1.040 m verlegte Schienen im Gleiskörper





# Planung und Bau Grün (SÖR / 1-G)

Das Sachgebiet Planung und Bau Grün (SÖR/1-G) besteht aus den Organisationseinheiten Objektplanung mit Neubau, Projekte Straßenbegleitgrün und Pflegeplanung



Luitpoldhain

## Kernaufgaben

---

Zu den Kernaufgaben gehören insbesondere die Planungsleistungen für Neubau- und Sanierungsmaßnahmen, sowie die Abwicklung der damit verbundenen Baumaßnahmen und Planungen für nachfolgende Pflege- und Unterhaltsarbeiten, insbesondere für

- öffentliche Grünflächen, Garten- und Parkanlagen
- Spielplätze, Spielhöfe an Schulen
- Sportplätze
- Freiflächen an Kindergärten, -horten, -krippen, -tagesstätten
- Grün an öffentlichen Gebäuden
- Kleingärten
- Straßenbegleitgrün und Straßenbäume

## Weitere Arbeitsschwerpunkte

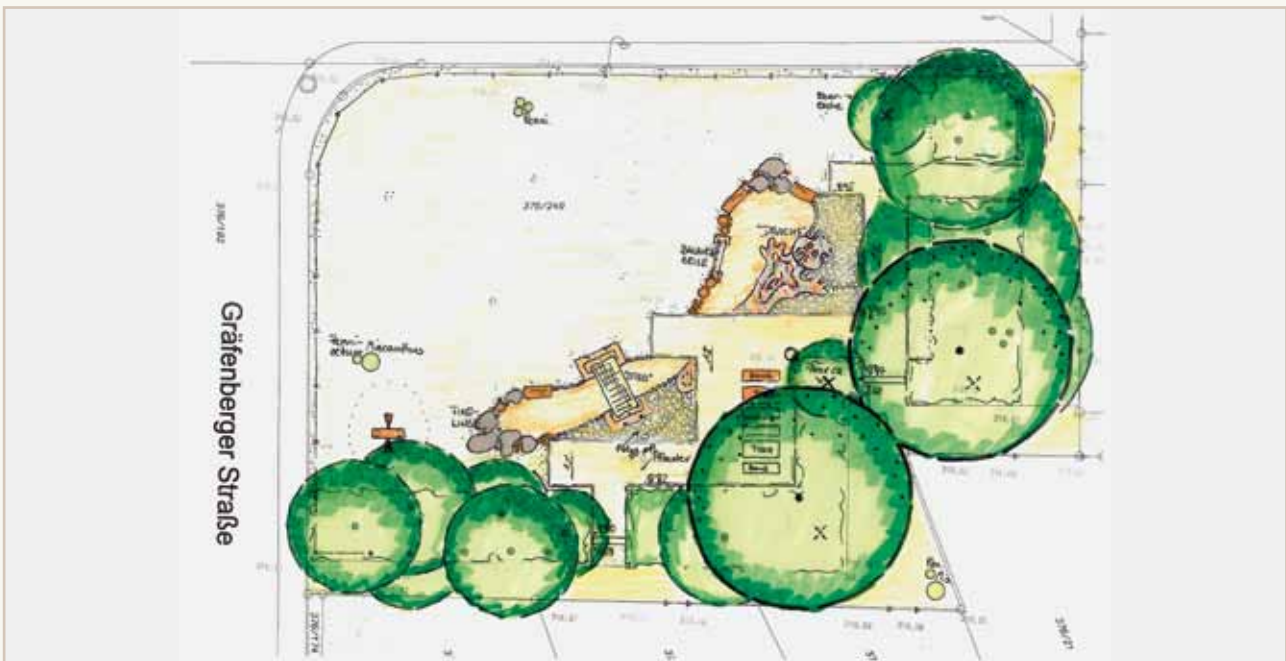
---

- Abstimmung des Spielplatz- und Freiflächenbedarfs
- Beteiligung an Bauvorhaben und Planungsvorhaben anderer Dienststellen oder Organisationen (Instruktionen zu Bebauungsplänen, Liegenschaftsverwaltung, ... )
- Mitarbeit bei Wettbewerben mit städtebaulichen und grünplanerischen Aufgabenstellungen
- Information der Bürger (Öffentlichkeitsarbeit, Bereitstellen von Informationen zu den Gartenanlagen, Mitwirkung an Kinder- und Bürgerversammlungen...)
- Nutzerbeteiligungen (Eltern und Kinder, Anlieger) bei der Planung von Spielplätzen und Grünanlagen

## Realisierte Maßnahmen 2010 (Auswahl 8 von ca. 70 Projekten)

---

- Spielplatz Gräfenberger Straße
- Spielplatz Jülicher Straße
- Spielplatz Hadermühle
- Spielplatz Anton-Müller-Platz
- Spielplatz Emil-Nolde-Straße / Laténestraße
- KiTa Hauchstraße 31
- Schulhof und KiTa Carl-von-Ossietzkystraße
- Grünflächen im Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Nbg.-Herpersdorf



Entwurf für einen Spielplatzbereich mit einem aus Beton modellierten, farbig gestalteten Spiel-Drachen

## Ein Spielplatz an der Gräfenberger Straße: Kinder und Erwachsene nehmen Anteil an einer Planung

Als Grundlage für die Einrichtung öffentlicher Spielplätze dienen Bedarfszahlen des Jugendamtes für die einzelnen Stadtquartiere. Unterstützt von einer Bürgerinitiative und dem örtliche Bürgerverein nahm SÖR 2008 die Planung eines Spielplatzes an der Gräfenberger Straße in Angriff.

Kein Nürnberger Spielplatz wird ohne eine Nutzerbeteiligung geplant, erweitert, saniert oder umgestaltet – seit fast 20 Jahren werden Kinder und Jugendliche in die Planung einbezogen. In einer ersten Stufe der Beteiligung im Oktober 2008 wurden die Kinder aus dem Umfeld über die Planungsabsicht informiert und konnten ihre Vorstellungen und Ideen einbringen. Ihre Wünsche wurden in die Planung aufgenommen, die in der zweiten Nutzerbeteiligung im Februar 2009 den Kindern nochmals in einem altersgerecht aufbereiteten Entwurfsplan vorgestellt und besprochen wurde. Sie konnten unter Planungsvarianten ihre Favoriten wählen und die Planung beeinflussen. Erst wenn die Kinder bzw. Jugendlichen sich mit ihren Wünschen und Ideen in der Entwurfsplanung wiederfinden, geht das Projekt in die Realisierung. Von Anfang an gab es in der Bürgerschaft nicht nur Befürworter des Spielplatzes, sondern auch entschiedene Gegner, die sich in einer Initiative gegen die beabsichtigte Umgestaltung wendeten.

Die Tagespresse berichtete ausführlich über die Argumente beider Seiten. Selbst der Bayerische Rundfunk sah sich veranlasst, in einem Fernsehbericht in der Abendschau Anfang März 2009

über die unvereinbar scheinenden Interessengruppen zu berichten. Als Folge der kontroversen Diskussionen wendeten sich viele Bürger an ihre Verwaltung, von den planenden Ingenieuren bei SÖR bis hinauf zum Oberbürgermeister, um ihre Anliegen und Argumente vorzutragen. In mehreren Antwortbriefen nahm Oberbürgermeister Dr. Maly zu den unterschiedlichen Interessenlagen Stellung, verteidigte aber stets die Absichten der Stadt, die Ziele der Planung im Sinne der Kinder beizubehalten. Auch der Jugendhilfeausschuss vom 26. März 2009 hatte sich klar zugunsten der Spielplatzumgestaltung ausgesprochen, daher wurde die Planung weitergeführt und im Sommer der Bauantrag für den Spielplatz vorbereitet.

Die Anlieger wurden mit der aktuellen Planung bekannt gemacht und konnten ihre Zustimmung geben oder verweigern; dann wurde im Genehmigungsverfahren dazu Stellung genommen. Die Baugenehmigung lag im November 2009 vor. Über den Winter wurde die Planung bis zur Baureife vorbereitet.

Im Sommer 2010 begannen die Bauarbeiten mit SÖR-eigenem Personal. Die Planerin, Landschaftsgärtner und Auszubildende setzten innerhalb von sechs Wochen den Entwurf in die Realität um. Hier war auch noch kreative Gestaltung bei der Realisierung eines besonderen Ausstattungsdetails gefragt: das Modellieren einer beispielbaren Betonfigur in Gestalt eines Drachens forderte die künstlerischen Fähigkeiten der Beteiligten heraus.



Nicht selten wollen sich die Kinder und Jugendlichen auch beim Bau ihrer Spielfläche beteiligen. Im vorliegenden Fall engagierte das Jugendamt eine Künstlerin, die einen Workshop vorbereitete. Dort nahmen Kinder unter fachlicher Anleitung die farbige Gestaltung des Drachens selbst in die Hand. Mit dieser Aktion wurde das Bauvorhaben vorerst abgeschlossen. Ab Ende Juli 2010 konnten dann die Kinder den Platz bespielen. Als Letztes folgten die Pflanzarbeiten zum Ende des Jahres 2010.

Mit rund 54.000 EUR Herstellungskosten gehört der Spielplatz Gräfenberger Straße hinsichtlich des Finanzrahmens zu den eher kleinen Projekten. Diese erfordern manchmal aber den gleichen Aufwand bei Planung und Koordinierung wie deutlich größere und teurere Bauvorhaben. Die intensive Abstimmung mit den Bürgern, insbesondere mit den Kindern, die ja die späteren Nutzer der Anlage sind, ist unverzichtbarer Teil der Planungsaufgabe. Sie stellt die Planer aber auch vor stets neue Herausforderungen, da nahezu immer unterschiedliche Interessenlagen zu berücksichtigen und abzuwägen sind.



Kinder dürfen kreativ sein: Malaktion auf dem Spielplatz Gräfenberger Straße

## Weitere Projekte

### ► Spielplatz Jülicher Straße

Auf dem Gelände befand sich früher das Heizkraftwerk des Klinikums Nord. Nach dem Abriss lag die Fläche größtenteils brach, bis 2009 schließlich die Mittel bereitgestellt werden konnten und der Spielplatz für den sich entwickelnden Stadtteil geplant wurde. Im Rahmen zweier Nutzerbeteiligungen fanden die Wünsche der

Kinder Eingang in die Planung. Gebaut hat den Spielplatz mit viel Engagement der SÖR-Bautrup mit den Lehrlingen des Garten- und Landschaftsbaus. Zugute kam dem Projekt eine Spende der deutschen Reihenhaus AG, mit der eine Seilbahn beschafft werden konnte.



SÖR-Mitarbeiter vor der ehemals unansehnlichen Betonwand (mittlerweile als Boulderwand zum Klettern hergerichtet) die von Jugendlichen in Zusammenarbeit mit einem Künstler durch Bemalung aufgepeppt wurde

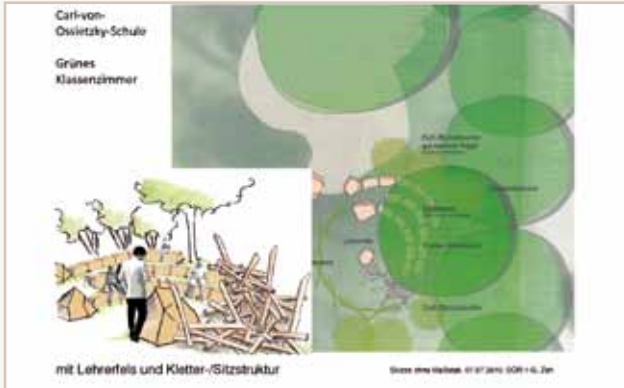


Es ist eine schön modellierte Spiellandschaft entstanden, die sich mit naturhaft anmutenden Geräten gut in die belassenen Brachflächen einfügt



### ► Spielhof Carl-von-Ossietsky-Schule

Der Schulhof wird in mehreren Bauabschnitten in einen Spielhof mit Spiel- und Bewegungselementen umgewandelt. Initiiert wurde die Maßnahme durch die AG Schulhofumgestaltung und eine Spende, die durch Mittel aus dem Nürnberger Spielplatzprogramm „Aus 1 mach 3“ kofinanziert



Zusammen mit den Schülern wurden von der Planerin Ideen für ein Grünes Klassenzimmer, mit einer Sitztribüne aus Kalkfelsen und einer Kletter-/Sitzstruktur aus Robinienholz, entwickelt ...

wurde. Zusätzlich konnten Zuwendungen aus dem Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ und von der wbg2000-Stiftung in Anspruch genommen werden. Im Oktober 2010 wurde mit dem ersten Bauabschnitt, einem grünen Klassenzimmer und einer vielfältigen Balancier- und Kletterlandschaft, begonnen. Das Projekt wird im Frühjahr 2011 fortgeführt.



... und auch umgesetzt. Die Schüler beteiligten sich an den Bauarbeiten, indem sie Fallschutzbelag im Spielhof verteilten

## Ausblick auf Projekte und Planungen 2011 (Auswahl aus dem Planungsprogramm)

### • Öffentliche Grünflächen und Garten- und Parkanlagen

z. B. Colleggarten; Wegeausbau im Volkspark Dutzendteich; Grünanlage Aussiger Platz; Grünflächen im Bereich der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Nbg.-Herpersdorf

### • Spielplätze

z. B. Bestelmeyerstraße; Bolzplatz Kuhweiher – An der Wied; Florentiner Straße; Mammutgelände; Colleggarten; Platz der Deutschen Einheit; Anton-Müller-Platz; Hautschstraße; Wetzauwiese; Weinzierleinstraße; Veit-Stoß-Anlage

### • Spielhöfe

an Schulen z. B. Volksschule (VS) Heroldsberger Weg; VS Insel Schütt; VS Almoshof; VS Bartholomäusstraße VS Lauf-amholz Moritzbergstraße; VS Viatisstraße; VS Füreuthweg; Melanchthon-, Johannes-Scharrer- und Labenwolf-Gymnasium

### • Sportplätze, Sportanlagen

z. B. Deutschherrenwiese; Straßburger Straße; Bertold-Brecht-Schule

### • Kindergärten, -horte, -krippen,

oft in Verbindung mit Neubaumaßnahmen des Hochbauamtes, z. B. Hauchstraße 36; Neunhofer Hauptstraße 26 und 73; Fischbacher Hauptstraße 118; Viatisstraße; Ritter-von-Schuh-Platz; Kinder- und Jugendhaus Pastoriusiedlung; Reutersbrunnenstraße; Mammutgelände

### • Kleingärten

Kleingartendaueranlage Kurt Ahles, Sanierung von Wegen und Wasserleitungen

### • Freiflächen an öffentlichen Gebäuden

Stadtbibliothek Luitpoldhaus; Blumenstraße Fränkische Galerie

### • Sonstige Projekte

z. B. Tiergarten – Außenanlagen an Lagune etc.; Hafen Nürnberg – Ausbau der Anlegestelle für Kabinenschiffe; SÖR Verwaltungs-, Werkstatt- und Betriebsgebäude Am Pferdemarkt; Klimahain Volkspark Dutzendteich; Integrierte Leitstelle Nürnberg – Erweiterung des Betriebsparkplatzes an der Regenstraße

# Brückenbau [SÖR / 1-B]

Das Sachgebiet gliedert sich in die Bereiche Brückenneubau - Planung und Bau neuer Brücken - , Brückenunterhalt - Kontrolle und Instandhaltung der vorhandenen Bauwerke - und Wasserwirtschaft - Planung und Bau von Hochwasserschutzmaßnahmen und Unterhalt von Gewässern 3. Ordnung.



## ► Generalisierung der Otto-Brenner-Brücke

**Bauzeit** \_\_\_\_\_  
01.03.2010 bis 16.05.2011 (Freigabe)

**Baukosten** \_\_\_\_\_  
ca. 3,95 Mio. Euro; einschl. Straßenbau

Die Otto-Brenner-Brücke überführt die Nopitschstraße (Südring B 4 R) über den Frankenschnellweg. Bei dem Bauwerk, das zwischen 1964 und 1966 entstand, handelt es sich um eine längs- und quer vorgespannte Stahlbetonplatte über 2 Felder (Stützweite 2 x 16 m) mit variabler Breite bis zu 68 m. Die gesamte Brückenfläche beträgt ca. 1.900 m. Daran schließen noch Stahlbetonstützmauern an, die die Auf- und Abfahrtsspuren zum Frankenschnellweg abstützen.

Nach rund 45 Betriebsjahren wies das Bauwerk erhebliche Schäden auf und musste 2010 generalsaniert werden. An sämtlichen Betonbauteilen waren Schadstellen vorhanden, angefangen von

Feuchstellen bis hin zu Betonabplatzungen. Die Randbalken der Gehwegkappen waren nicht mehr standsicher und wurden bereits mit Netzen und Stahlprofilen provisorisch gesichert. Außerdem war die stählerne Übergangskonstruktion zwischen Brücken- und Straßenbereich altersbedingt verschlissen, die vorhandenen Brückenlager zeigten zum Teil erhebliche Korrosionsschäden und die Bauwerksabdichtung wies Undichtigkeiten auf. Durch den jahrelangen Eintrag von salzhaltigem Wasser waren die Chloridgehalte des Betons so erhöht, dass eine starke Korrosionsgefährdung vorlag. Besonders gefährdet waren die Schadstellen, bei denen neben dem Bewehrungsstahl auch die empfindlichen Spannstahlglieder verlaufen.

## Im Zuge der Instandsetzungsarbeiten wurden die genannten Bauwerksschäden beseitigt:

### ► Brückenabdichtung

Nach Entfernung der alten Brückenabdichtung und dem Abfräsen sowie der Reprofilierung der geschädigten Betonflächen auf der Brückentafel wurde die Abdichtung des Überbaus erneuert. Als Abdichtungssystem wurde eine 1-lagige Bitumenschweißbahn

mit einer Gussasphaltschutzschicht eingebaut, wobei der Untergrund vorher mit Epoxydharz grundiert und versiegelt wurde. Der neue Fahrbelag besteht aus einer Deckschicht mit 4,0 cm dickem Splittmastixasphalt.

### ► Übergangskonstruktion

Die defekte stählerne Übergangskonstruktion wurde im Zusammenhang mit dem Abbruch und der Wiederaufbetonierung der darunterliegenden Kammerwand erneuert. Im Abbruchzustand

wurde die Überbaustirnseite, an der die Spannglieder verankert sind, auf Korrosionsgefährdung und auf Chloride hin untersucht und je nach Schädigungsgrad entsprechend instandgesetzt.



### ► Brückenlager

Die korrosionsgeschädigten Lagerungen mussten in einem aufwändigen Verfahren ausgetauscht werden: Das Anheben des

Brückenüberbaus um ca. 5 mm ermöglichte den Ausbau der alten bzw. den Einbau der neuen Lager.

### ► Betonschäden

An den schadhaften Betonbauteilen wurde der Beton mittels Hochdruckwasserstrahl, zum Teil bis hinter die Bewehrung

abgetragen und später mit Spritzbeton wieder ergänzt.

Größtenteils konnte der Verkehr während der Bauzeit in jeder Fahrtrichtung zweispurig über die Brücke laufen; nur in Ausnahmefällen war eine Verengung auf eine Fahrspur nicht zu vermeiden. Wegen der eingeschränkten Abbiegemöglichkeiten auf den Frankenschnellweg bzw. vom Frankenschnellweg auf die Nopfischstraße wurden eine großräumige Umleitungen eingerichtet. Der Umbau bzw. die Sanierung der Otto-Brenner-Brücke zog weitere Sanierungsmaßnahmen mit sich: Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum nutzte die sich bietende Möglichkeit und beseitigte unter anderem Fahrbahnschäden im Umfeld der Brücke und erweiterte die Ausfahrt der südöstlichen Anschlussstelle Südring auf zwei Fahrspuren.

Die Sanierung lief in zwei Bauabschnitten ab. Im ersten Bauabschnitt von März 2010 bis August 2010 wurde der südliche Brückenbereich mit Rampenanschlüssen instandgesetzt und anschließend bis Dezember 2010 der nördliche Brückenbereich. Diese Arbeiten konnten aufgrund des frühen Wintereinbruches Ende 2010 erst im Frühjahr 2011 gänzlich abgeschlossen werden. Die Instandsetzungsarbeiten der unteren Brückenbauteile erfolgten vom Frankenschnellweg aus. Um die gesamte Bauzeit möglichst gering zu halten, fanden diese parallel zu den Arbeiten an der Brückenoberfläche statt.







### ► Steg am Hopfengartenweg

**Bauzeit** \_\_\_\_\_

30.08. bis 22.10.2010

**Baukosten** \_\_\_\_\_

ca. 400.000 Euro

Der Fußgängersteg am Hopfengartenweg über die Rednitz wurde 1984 als Verbindung von Eibach nach Stein erbaut. Die leicht gewölbte, 31,5 m lange Einfeldbrücke bestand aus Bongossiholz und war auf Pfählen aus Basralokusholz gegründet.

Ende Mai 2009 wurden im Rahmen der turnusmäßigen Bauwerksprüfung erhebliche Schäden am Tragwerk festgestellt, die eine Sperrung des Steges nach sich zogen. Sowohl der Widerlagerbereich einschließlich der Pfahlgründungen, wie auch verschiedene Knotenpunkte der Fachwerkträger waren vom Holzpilz befallen und irreparabel geschädigt. Anfang 2010 wurde der Steg abgebrochen.

Parallel liefen die Neubauplanungen, d.h. die Untersuchung verschiedener Material- und Bauvarianten an. Ziel dieser Untersuchung war es ein möglichst dauerhaftes und im Unterhalt günstiges, gleichzeitig aber auch ein sich in den Rednitzgrund und das örtliche Landschaftsbild einfügendes Brückenbauwerk zu konstruieren.

Am Ende fiel die Entscheidung schließlich für eine Lösung aus Stahl. Durch die Neubaumaßnahme wurden keine Veränderun-

gen an den Abmessungen des Bauwerkes vorgenommen, lediglich die Nutzbreite wurde leicht auf 2,15 m reduziert.

Um bei den vorhandenen Untergrund- und Grundwasserverhältnissen auf eine aufwendige Baugrubensicherung und Wasserhaltung verzichten zu können und die Gründung mit möglichst kleinem Gerät herstellen zu können, wurde im September 2010 eine Brunnengründung mittels Schachtringen ausgeführt.

Der gesamte neue Überbau wurde im Werk gefertigt. Nach der Anlieferung zur Einbaustelle wurde das 24 Tonnen schwere Bauteil dann Mitte Oktober 2010 von einem Autokran auf die hergestellte Brunnengründung aufgesetzt, ausgerichtet und fixiert. Danach wurden die Weganschlüsse wieder hergestellt.

Die Einweihung und Verkehrsfreigabe des Hopfengartensteges erfolgte feierlich am 22. Oktober 2010. Unmittelbar nach dem Durchschneiden des Bandes durch die Bürgermeister Kurt Krömer (Stein) Horst Förther (Nürnberg) bestand der Hopfengartensteg die erste Bewährungsprobe: Der TV Eibach 1903 hatte einen „Brücken-Lauf“ für Freizeitsportler organisiert, der über die nun wieder drei vorhandenen Rednitzbrücken führte.





# Brückenüberwachung (SÖR / 1-B)

## ► Der Brücken-TÜV

In der Baulast der Stadt Nürnberg befinden sich gegenwärtig rund 300 Brücken mit einer Gesamtfläche von ca. 130.000 m. Zusätzlich zu den Brückenbauwerken werden Stützwände, Lärmschutzwände, Verkehrszeichenbrücken, Treppenanlagen und ein Parkhaus betreut. Der überwiegende Teil dieser Bauwerke stammt aus der Bauboom-Phase von 1960 bis 1980. Diese Bauwerke haben damit ein durchschnittliches Alter von 30 bis 50 Jahren erreicht, was sich inzwischen an zunehmenden Schäden an den Bauwerken zeigt. Die ständige Beobachtung und Prüfung der Bauwerke durch fachkundiges Personal erhält somit eine zentrale Bedeutung im Rahmen der Sicherheitsphilosophie des Brücken- und Ingenieurbauwes.

Sämtliche Bauwerke unterliegen einer fortlaufenden Überwachung nach DIN 1076. Dabei handelt es sich weitgehend um eine visuelle Prüfung, bei der vorhandene Schäden bzw. mögliche Folgeschäden erfasst und in Bezug auf die Kriterien „Standicherheit“, „Verkehrssicherheit“ und „Dauerhaftigkeit“ bewertet werden. Diese Untersuchung ist notwendig, um zu gewährleisten, dass zum einen das Bauwerk an sich sicher ist und zum anderen die Sicherheitseinrichtungen, wie Geländer und Schutzplanken den Verkehr planmäßig schützen können.

Alle 6 Jahre wird eine „Hauptprüfung“ durchgeführt, bei der jedes Bauteil unter Zuhilfenahme von Prüfeinrichtungen handnah begutachtet wird. 3 Jahre nach einer Hauptprüfung erfolgt eine „Einfache Prüfung“, mit dem Ziel Schadensveränderungen feststellen zu können. Zusätzlich werden die Bauwerke einmal im Jahr ohne größere Hilfsmittel besichtigt und mindestens halbjährlich beobachtet. Mit der Prüfung ist ein sachkundiger Ingenieur beauftragt, der auch die statischen und konstruktiven Verhältnisse der Bauwerke beurteilen kann.

Die Ergebnisse dieser Bauwerksprüfungen bilden eine wesentliche Grundlage für Planung, Bau und Erhalt der Bauwerke. Für jeden erfassten Einzelschaden erfolgt vom Bauwerksprüfer eine getrennte Schadensbewertung nach den Kriterien

- Standsicherheit
- Verkehrssicherheit
- und Dauerhaftigkeit

Die Bewertung erfolgt mit den Noten 0 bis 4. Bei der Note 0 hat ein Mangel oder Schaden keinen Einfluss auf die zuvor genannten Kriterien. Bei der Bewertung mit der Note 3 und 4 müssen sofort Maßnahmen eingeleitet und umgesetzt werden, die entweder eine Nutzungseinschränkung oder eine Ertüchtigung zum Ziel haben.



# Hochwasserschutz am Bucher Landgraben/ Hirschsprunggraben (SÖR / 1-B)

Zwischen 2005 und 2008 hatten verschiedene hydraulische Untersuchungen zu der Erkenntnis geführt, dass am Bucher Landgraben/Hirschsprunggraben gravierende Hochwassergefahren existieren (v. a. im Ortsteil Ziegelstein).

Deshalb wurden in 2010 durch den SÖR die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Hochwasserfreilegung Bucher Landgraben/Hirschsprunggraben geschaffen.

fenen Gebiete gegen ein hundertjährliches Hochwasserereignis abzusichern.

Die Stadt Nürnberg ist im Bedarfsfall laut bayerischem Wasser-gesetz zum Ausbau des Gewässers verpflichtet. Hierbei vertritt der SÖR die Interessen der Stadt Nürnberg und ist damit verant-wortlich für die Umsetzung des Vorhabens im Norden des Stadt-gebietes.

Ziel der Planung, welche im Rahmen des Konjunkturpaketes II der Bundesrepublik Deutschland gefördert wird, war es, die betrof-

## Kombinierter Hochwasserschutz mit Rückhaltemaßnahmen im Einzugsgebiet

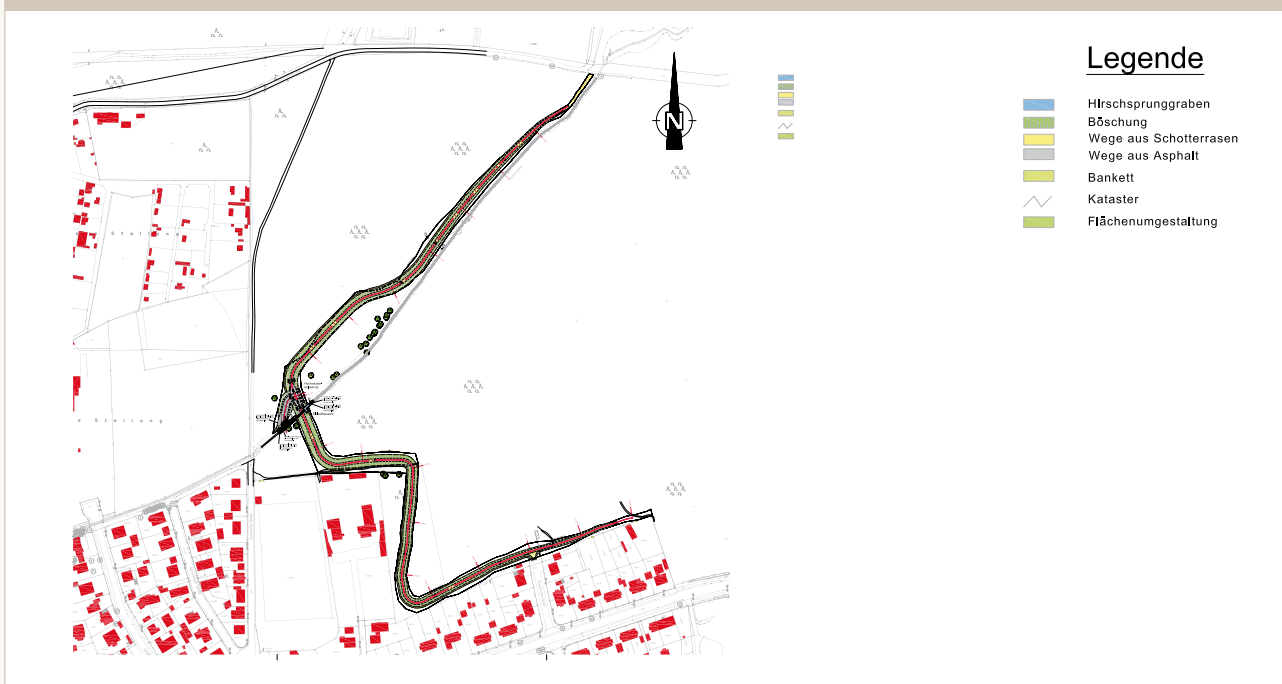
Geplante Maßnahmen auf Grundlage der hydraulischen Berechnungen:

### ► Hochwasserrückhaltebecken

Vor dem Ortsbeginn Ziegelstein wird ein Hochwasserrückhaltebecken errichtet, um den Abfluss bereits vor der Bebauung zu drosseln. Dieses, ca. 69.000 m<sup>2</sup> umfassende Becken, soll östlich der Kulmbacher Straße im vorhandenen Wald errichtet werden. Um

Natur und Vegetation durch die Örtlichkeit des Beckens mit einer maximalen Dammhöhe von ca. 3,35 m, möglichst wenig zu beeinträchtigen, waren intensive Planungsabstimmungen mit den Vertretern der Naturschutzbehörden und –verbänden notwendig.

## Der geplante W-förmige Damm hält Hochwasser im Wald zurück



### ► Ökologischer Gewässerausbau im Bereich Am Anger

Ein positiver Nebeneffekt des Hochwasserschutzes ergab sich im Laufe der Planung im Ortsteil Ziegelstein. Hier wird der bisher eher unattraktiv wirkende Gewässerabschnitt entlang der Straße „Am Anger“ renaturiert und zu einem naturnahen Gewässer mit Sozialfunktion umgebaut. So soll der Verlauf des Bucher Landgrabens

ökologischer gestaltet werden und zugleich Rückhaltevolumen mit insgesamt ca. 7.000 m<sup>3</sup> geschaffen werden. Für die westlichen und nördlichen Anwohner wird zudem ein kleiner, ca. 0,5 m hoher, Damm als technische Sicherheitsmaßnahme errichtet. Der Kirchweihplatz als solcher bleibt erhalten.

### ► Technischer Objektschutz

Im Ortsteil Buch werden auf Grund der nur wenigen betroffenen Grundstücke lediglich Objektschutzmaßnahmen wie Mauern oder

Sicherungsleitdämme zum Einsatz kommen. Die Eingriffe in die Natur werden dadurch minimiert.

Die komplizierte wasserrechtliche Planfeststellung wurde in nur wenigen Monaten abgearbeitet. Das Vorhaben wurde mit Bescheid vom 30.09.2010 formell genehmigt. Diese kurze Bearbeitungszeit war nur möglich, weil bereits im Vorfeld besonderer Wert auf die Abstimmung mit Grundstückeigentümern, Trägern öffentlicher Belange, Bürgervereinen, Verbänden usw. gelegt wurde. Dem SÖR ist es dabei schon im Entwurfsstadium gelungen, alle berechtigten Belange sinnvoll in der Planung zu berücksichtigen.

Bereits im Herbst 2010 wurde die Maßnahme mit den notwendigen Fällarbeiten im Waldbereich begonnen. Die eigentliche Bau-tätigkeit wird im Sommerhalbjahr 2011 durchgeführt.

## Gleichzeitig viele Ansprüche befriedigen: Die Umgestaltung des Gewässers Am Anger



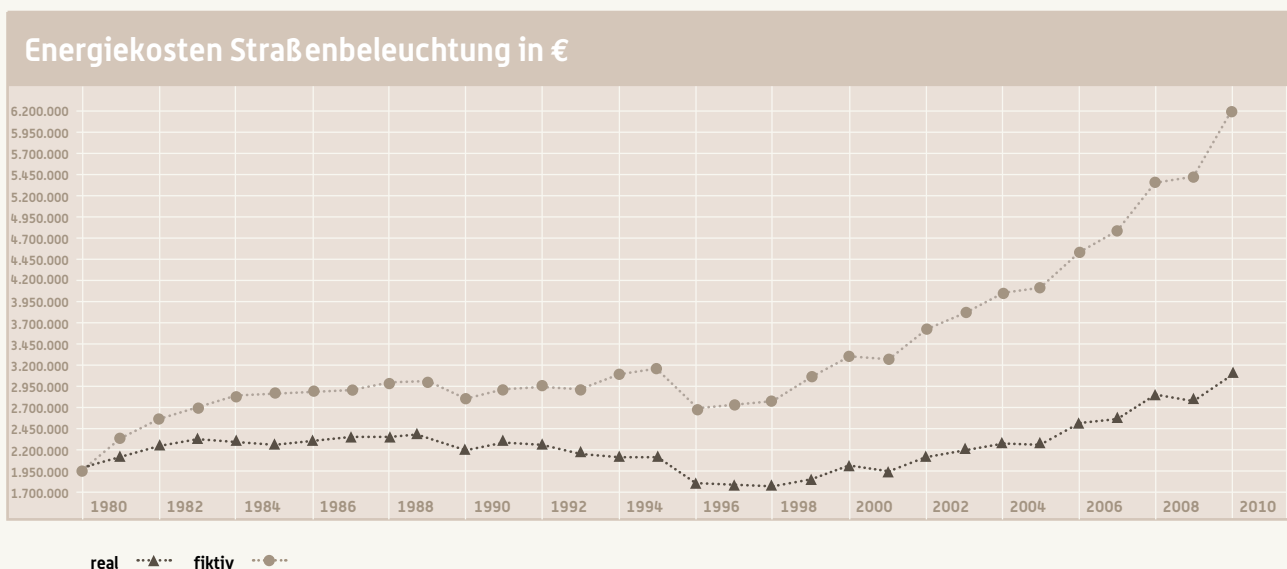


# Elektrotechnik [SÖR / 1-E]

Das Sachgebiet gliedert sich in die Bereiche Straßenbeleuchtung und Verkehrsregelungstechnik

## ► Straßenbeleuchtung (SÖR/1-E/1)

Aufgaben
Planung, Bau und Dokumentation von Neu- und Umbaumaßnahmen
Betrieb und Unterhalt der ca. 48.000 Leuchten an öffentliche Straßen, Wegen und Plätzen
turnusmäßige Instandhaltung von ca. 13.000 Leuchten
Beseitigung von ca. 2000 Einzelausfällen
Anleuchten historischer Gebäude
Recycling quecksilberhaltiger Lampen für Stadtverwaltung und Recyclinghöfe
Optimierung der städtischen Straßenbeleuchtung hinsichtlich Errichtungs-, Wartungs- und Energiekosten



### ► Real:

Tatsächliche Energiekosten

### ► Fiktiv:

Hochrechnung der Kosten die entstanden wären ohne Einsparmaßnahmen, durch regelmäßige technische Verbesserungen und Absenkung des Energieverbrauches bei gleichzeitigem Beibehalt des Qualitätsstandards



Mast



Riss



Arbeit

### Schwerpunktthema: Betonmaste in der Straßenbeleuchtung

Bedingt durch die räumliche Nähe zu den Firmen Beton-Schleuderwerk Erlangen und Pfeleiderer Neumarkt wurden in der Straßenbeleuchtung Nürnberg bereits vor dem 2. Weltkrieg und bis in die 90er Jahre des letzten Jahrhunderts Betonmaste eingesetzt. In den Jahren 1975 bis 1990 wurden bei den kleinen Masthöhen glasfaserverstärkte Kunststoffmaste eingesetzt, die durch ihr geringes Gewicht deutliche Montagevorteile hatten. Im Laufe der Jahre stellte sich heraus, dass die Kunststoffmaste verstärkt vandalismusanfällig waren und leicht von Kraftfahrzeugen beschädigt wurden. In den 90er Jahren wurde der Betonmast aus verschiedenen Gründen im Einkauf immer teurer. Deshalb erfolgte sukzessive der Umstieg auf Stahl- und Aluminiummaste.

Die Standzeiten der einzelnen Masttypen betragen durchschnittlich für den Betonmast ca. 70 Jahre, für den Stahl- und Aluminiummast ca. 50 Jahre und für den Kunststoffmast ca. 40 Jahre.

Im Mai 2011 waren 25.312 Betonmaste, 5.711 Stahlmaste, 4.160 Kunststoffmaste und 1.043 Aluminiummaste eingesetzt. Bei den Betonmasten sind ca. 10.000 Stück älter als 45 Jahre. Die hohe Anzahl der alten Masten resultiert vor allem aus dem umfangreichen Wiederaufbau der Beleuchtung der Nachkriegsjahre. Mit zunehmendem Alter treten bei den Betonmasten kleine Längsrisse auf, die ohne weitere äußere Einwirkung keine Gefährdung darstellen. In den beiden letzten schneereichen, kalten Winter kam es jedoch zu erheblichen Schäden. Das Schmelzwasser des tauenden Schnees drang in die kleinen Risse ein. Bei tie-

fen Temperaturen in den folgenden Tagen kam es zur Eisbildung in den Rissen. Der Druck des größeren Eisvolumens sprengte den Beton. Es kam teilweise zu irreparablen Schäden an den Masten, speziell an den Mastzöpfen. Verschärft wird das Problem durch den längeren Wartungsturnus der Beleuchtung von 2,5 auf 4 Jahre. Entstandene Risse werden dadurch erst später festgestellt und es kommt vermehrt zu größeren Abplatzungen.

Zur Schadensbegrenzung wurden im Wesentlichen zwei Maßnahmen ergriffen. Das Personal wurde angewiesen bei der Revision die Betonmaste noch genauer zu kontrollieren und auch kleinste Risse mit einem Spezialzement zu verschließen. Für bereits beschädigte Masten wurde ebenfalls ein Spezialzement gefunden, mit dem der Mastzopf und auch größere abgeplatzte Flächen rekonstruiert werden können. Dazu wird mit einer dünnen Plexiglasfolie eine Schalung um die Schadensstelle gelegt und der Fließbeton eingebracht. Die Aushärtung des Betons erfolgt temperaturabhängig in 3 bis 8 Minuten. Die ersten Versuche ergaben eine stabile, sehr dichte Verbindung zwischen dem alten Mast und der Reparaturmasse.

Diese positiven Erfahrungen lassen hoffen, dass ein Teil der jährlich ca. 300 bis 400 stark beschädigten Masten repariert werden können und die Erneuerung um einige Jahre hinausgeschoben werden kann. Die Kosten für den Arbeitsaufwand der Sanierung betragen ca. 40 €. Die Erneuerung eines Mastes, abhängig von der Masttype, beträgt ca. 700 bis 1.000 €.



Vorher



Nachher

# Verkehrsregelungstechnik [SÖR / 1-E/2]



## Aufgaben: \_\_\_\_\_

- Bau, Betrieb und Unterhalt (ohne Planung)
  - der 533 Lichtsignalanlagen (LSA)
  - des Parkleitsystems Altstadt
  - der Verkehrsrechner
  - der 34 Fernaugen zur Verkehrsbeobachtung
  - des Verkehrs- und Parkleitsystems Messe/Stadion/Arena
- Ergänzung der LSA zur Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Gesamtumsatz 2010 für Erneuerung, Neubau so wie Umbauten von Lichtsignalanlagen im Rahmen von U-Bahn-, Straßenbahn-, und Straßenbauprojekten: ca. 2.018.098 Euro

## Maßnahmen 2010: \_\_\_\_\_

Im Jahr 2010 konnten 18 Lichtsignalanlagen erneuert werden. Zusätzlich wurde im Rahmen von Umbauten ein Lichtsignalanlagensteuergerät erneuert. In Folge von Verkehrsunfällen wurden insgesamt 3 Steuergeräte so stark beschädigt, dass sie ersetzt werden mussten. Zur Unterstützung anderer Bereiche des SÖR oder Dritter wurden Lichtsignalanlagen z.B. bei den folgenden Maßnahmen umfangreich angepasst:

### **Baumaßnahme Friedrich-Ebert-Platz (Straßenbau)**

Im Zuge dieses Projektes wurden 2 LSA erneuert.

### **Baumaßnahme Steinbühlerstraße (Straßenbahn)**

Für dieses Projektes wurden 1 LSA erneuert u. 2 LSA umgebaut.

### **Brückensanierung Otto-Brenner-Brücke**

Signalisierung des Verkehrs während der gesamten Bauzeit (6 verschiedene Verkehrsführungen)

## Investitionsmaßnahmen 2010

### Lichtsignalanlagen ohne ÖPNV-Beschleunigung

- Ansbacher Str. / Einkaufszentrum
- Äuß.-Cramer-Klett-Str. / Harmoniestr.
- Bartholomäusstr. / Felseckerstr.
- Bucher Str. / Juvenellstr.
- Buttendorfer Str. / Sigmundstr.
- Erlenstegenstr. / Günthersbühler Str.
- Friesenstr. / Schweinauer Hptstr.
- Fuggerstr. / Rothenburger Str.
- Fürther Str. / Willstr.
- Geiseestr. / Schwabacher Str.
- Gleißbühlstr. / Marienstr.
- Heinrichstr. / Rothenburger Str.
- Hohe Marter / Schweinauer Hptstr.
- Maxtor
- Obere Kanalstr. / Rothenburger Str.
- Rothenburger Str. / Sigmundstr.

### Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beschleunigung

- Am Plärrer / Gostenhofer Hptstr.
- Brehmstr. / Gibitzenhofstr.
- Gibitzenhofstr. / Pfälzerstr.
- Johannisstr. / Schnieglinger Str.
- Nordwestring / Zufahrt Klinikum

### Neubau von Lichtsignalanlagen

- Kressengartenstr. / ehem. Milchhofareal



## Schwerpunktthema: Signalisierung und Aufrechterhaltung des Verkehrs während Bauprojekten am Beispiel: Sanierung der Otto-Brenner-Brücke

Von der auf Seite 36 dargestellten Brückenbaumaßnahme des SÖR war auch die Lichtsignalanlage 434 an der Kreuzung Frankenschnellweg / Nopitschstraße (Bild rechts) betroffen. Diese Lichtsignalanlage dehnt sich über die gesamte Otto-Brenner-Brücke aus, und konnte somit während der Bauzeit nicht unverändert weiterbetrieben werden.

Ebenfalls von der Baumaßnahme betroffen war eine Verkehrsbeobachtungskamera an dieser Kreuzung, die von SÖR/1-E/2 betrieben wird. Diese Verkehrsbeobachtungskamera erlaubt es der Verkehrspolizei, die Verkehrslage auf dem Frankenschnellweg zu erfassen und bei Störungen des von Süden her kommenden Verkehrs am Autobahnenende an den Rampen dort geeignete Signalprogramme manuell zu schalten. Dadurch kann, soweit die Verkehrslage in der Südstadt dies zulässt, einem Stau auf dem Frankenschnellweg entgegengewirkt werden.

### ► Einrichtung einer mobilen Lichtsignalanlage:

Als erster Schritt wurde eine mobile Lichtsignalanlage als Ersatz für die vorhandene stationäre Lichtsignalanlage errichtet werden. Diese mobile Lichtsignalanlage hat auch die Aufgabe, ein

Baufeld für den ersten Bauabschnitt des Brückenbaus zu schaffen. Daher entspricht sie nicht 1:1 der vorhandenen stationären Lichtsignalanlage.



Für die Einrichtung der Baufelder des Brücken- und des Straßenbaus musste die Verkehrsführung insgesamt sechsmal verändert werden. Dies erforderte es jeweils, die mobile Lichtsignalanlage an einem anderen Standort neu zu errichten.



Um Platz für die Arbeiten des Brückenbaus und des Straßenbaus zu schaffen, wurde die unterirdische Verkabelung der stationären Lichtsignalanlage geborgen.



Des Weiteren musste die Verkehrsbeobachtungskamera auf der Otto-Brenner-Brücke und ihr 18 Meter hoher Mast während der Bauzeit zurückgebaut werden.



Die Masten und die Verkabelung der stationären Anlage wurden, sobald es der Baufortschritt der Hauptmaßnahme zuließ, Baufeld für Baufeld errichtet.



Die Wiederinbetriebnahme der Verkehrsbeobachtungskamera konnte wegen des früh eingebrochenen und extrem harten Winters erst im Januar 2011 erfolgen.

---

*SÖR/2 ist die größte Abteilung im Servicebetrieb Öffentlicher Raum, hier sind die Kolleginnen und Kollegen angesiedelt, die den öffentlichen Raum säubern und in Stand halten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Bezirken krempeln die Ärmel hoch und stopfen Schlaglöcher, sanieren Fahrbahnen und Gehwege, pflegen Grünflächen, reinigen Straßen und Plätze und, und, und. Unterstützt werden die Bezirke dabei von den verschiedenen Werkstätten, die Ihren Job im Auftrag der Bezirke machen.*

---

# „Nicht quatschen - machen“

Mario Barth



# Fachkoordination Grau/Grün (SÖR / 2-FK)

## ► Aufgaben und Ziele

Die Fachkoordination Grau und Grün unterstützt als Stabstelle die Leitung des „Betrieb und Unterhalt“ bei der Steuerung der Bezirke und des Werkbetriebes. Sie ist Bindeglied zwischen Neubau und

Unterhalt und wahrt damit die Interessen des Unterhalts in Planungsprozessen.

## Die 3 Hauptaufgaben der Fachkoordination sind:

---

1. Standards und Vorgaben im Straßen- und Grünflächenunterhalt zu erarbeiten,
2. Jahresausschreibungen im Straßen- und Grünflächenunterhalt durchzuführen sowie
3. baufachliche Koordinations- und Verwaltungsaufgaben zu übernehmen.

## Erläuterungen der Hauptaufgaben:

---

- Zu 1. Für einen stadtweit einheitlichen und wirtschaftlichen Unterhalt sind Standards und Vorgaben zu erarbeiten, die von den einzelnen Bereichen des „Betrieb und Unterhalt“ zu beachten und umzusetzen sind. Die Fachkoordination erarbeitet derzeit hierfür entsprechende Qualitätsvorgaben, u.a. für Schlaglochbehebung, Straßen- und Wegeaufbau, Genehmigung von Aufgrabungen und Sondernutzungen, Umgang und Pflege von verschiedenartigen Vegetationsflächen sowie für Formularwesen.
- Zu 2. Für die Durchführung von Unterhaltsmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum werden in vielen Fällen Jahresunterhaltsfirmen eingesetzt. Für die einfache und schnelle Beauftragung werden Jahresaufträge vergeben, aus denen dann der Leistungsabruf erfolgen kann. Die Datenermittlung, Durchführung des Ausschreibungsverfahrens, anschließende Auftragserteilung und Überwachung der Ausgabenstände incl. evtl. notwendiger Änderungen/Nachtragsvereinbarungen erfolgt durch die Fachkoordination. So werden Jahresverträge u.a. in folgenden Leistungsbereichen erteilt:
- im Straßen- und Pflasterunterhalt,
  - im Straßenbegleitgrün,
  - bei der Rissesanierung auf Fahrbahnen,
  - bei der Spurrillenbeseitigung,
  - für Fremddienststellen bei der Grünpflege,
  - für Baumbewässerungen,
  - für Baumpflege,
  - für Dachbegrünungen städtischer Gebäude,
  - für städtische Pflanztröge.
- Zu 3. Die Fachkoordination nimmt betriebsübergreifend baufachliche Koordinations- und Verwaltungsaufgaben wahr und bündelt bzw. vereinheitlicht damit alle Fachinformationen im Grünflächen- und Straßenunterhalt. Die wesentlichen Aufgaben:
- Teilnahme an regelmäßigen Verkehrsregelungsbesprechungen, Spartenkoordinierungsbesprechungen, Planungsbesprechungen, Veranstaltungsbesprechungen,
  - Bindeglied zum Rechtsamt (juristische Abklärungen zum Straßen- und Grünflächenunterhalt, Umsetzung aktueller Rechtsprechungen),
  - Schriftverkehr/Stellungnahmen/Ausschussvorlagen bei Öffentlichkeits- und Stadtratsanfragen.
- Interne Koordinierung bei Stellungnahmen zu Anfragen anderer Dienststellen,
  - Abwicklung von Sondernutzungen im Bereich von Grünanlagen,
  - Ermittlung der Einheitssätze nach BauGB,
  - Mitwirken bei der Erstellung von Dienstanweisungen/Verfügungen,
  - Mitwirkung in verschiedenen Arbeitsgruppen wie SAP/PM, pit-Kommunal, e-Vergabe, Update bau4all, einGIS
  - Erstellung fachlicher Formvorlagen für den SÖR/2-Bereich,
  - Budgetüberwachung/-controlling.



## Kurzvorstellung des Projektes „Einführung eines Straßenerhaltungsmanagements“

### ► Allgemein

Bei der Stadt Nürnberg ist die Einführung eines computerunterstützten Erhaltungsmanagements zur systematischen Straßenerhaltung vorgesehen.

Das sogenannte Pavement-Management-System (PMS) ermöglicht für die in der Baulast der Stadt stehenden Verkehrsflächen eine Optimierung der Erhaltungsplanung unter volks- und betriebswirtschaftlichen- und technischen Gesichtspunkten.

Mit einem PMS-System können folgende Ziele erreicht werden:

- Bereitstellung der Ergebnisse der turnusmäßigen Befahrungen als nachvollziehbarer Überblick über den Zustand des Straßennetzes,
- Auswahl geeigneter Erhaltungsmaßnahmen und damit ein strukturierter und effizienter Einsatz der beschränkten Haushaltsmittel,

### ► Sachstand in Nürnberg

In einem ersten Arbeitsschritt wurden zur Bestimmung der Ausgangslage die vorhandenen Datengrundlagen und Rahmenbedingungen analysiert und darauf aufbauend eine Empfehlung für die grundsätzliche Funktionalität und Struktur des Systems gegeben.

In einem zweiten Arbeitsschritt erfolgte eine messtechnische Befahrung der Hauptverkehrsstraßen. Dabei wurde in Abschnitten der Zustand der Fahrbahn erfasst und nach den Arbeitspapieren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und deren Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E-EMI) bewertet.

Derzeit laufen im SÖR die Planungen zur weiteren Bestimmung der Arbeitsschritte für die Einführung einer geeigneten Software. Dazu gehören Recherchen über die derzeit am Markt zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, Festlegung der Rahmenbedingungen speziell für den Nürnberger Straßenunterhalt aber auch Erfahrungsaustausche mit anderen Städten.

- Prognostizierung und Visualisierung der Auswirkungen von durchgeführten, aber auch von unterlassenen Erhaltungsmaßnahmen auf den Straßenzustand,
- Ermittlung des für die nachhaltige Erhaltung des Straßennetzes erforderlichen Finanzbedarfes,
- Schaffung einer größeren Transparenz der Verwaltungsentscheidungen für Politik und Bürger,
- Prognose verschiedener Entwicklungsszenarien des Straßenzustandes in Abhängigkeit von den eingesetzten Finanzmitteln bzw. Sanierungsverfahren,
- Bewertung der Qualität der Maßnahmen und der eingesetzten Bauweisen und Baustoffe,
- Aufzeigen der Auswirkungen von Erhaltungsmaßnahmen/-strategien auf das Anlagevermögen.

Ziel ist es, bis Ende 2011 ein fertiges System für die vorausschauende und nachhaltige Unterhaltsplanung zur Verfügung zu stellen. Dabei sollen zunächst nur die Flächen der Hauptverkehrsstraßen integriert werden. Danach gilt es in weiteren Schritten auch die Nebenverkehrsstraßen mit ihren Bestandteilen aufzunehmen. Die Ergebnisse der regelmäßigen Verkehrssicherungskontrollen mit sog. Handheld-Geräten sollen zukünftig ebenfalls im PMS-System rechtssicher erfasst und verarbeitet werden.







# Fachkoordination Straßenreinigung (SÖR/2-FK/R)

Die Fachkoordination Straßenreinigung (FK-R) ist eine Stabsstelle der Abteilung „Betrieb und Unterhalt“ des Servicebetriebes Öffentlicher Raum Nürnberg.

Die Fachkoordination Straßenreinigung kümmert sich nicht nur um das Themenspektrum „Öffentliche Einrichtung Straßenreinigung“ sondern arbeitet auch bei der Organisation des Winterdienstes sowie der Betreuung der öffentlichen Toiletten mit.

## 2. Aufgabengruppe „Öffentliche Einrichtung Straßenreinigung“

Die gebührenfinanzierte Reinigung der Straßen und Gehwege wirft immer wieder eine Reihe rechtlicher und abrechnungstechnischer Fragen auf, die von der Fachkoordination geklärt werden.

Niederschlag finden die Regelungen im Ortsrecht der Stadt Nürnberg, namentlich in der

- Verordnung über die Reinigung und Reinhaltung der öffentlichen Straßen und die Sicherung der Gehwege bei Schnee oder Glatteis in der Stadt Nürnberg (StraßenreinigungsVO - StrRVO)
- Straßenreinigungssatzung (StraßenreinigungsS - StrRS) mit Anlagen A und B
- Gebührensatzung für die Straßenreinigung (StraßenreinigungsGebS - StrRGebS)

Die Fachkoordination berät Bürgerinnen und Bürger bezüglich der Straßenreinigungspflichten der Anlieger, klärt Fragen der Vorder-/Hinterliegereigenschaft und der Veranlagung mit Gebühren.

Leider gibt es immer wieder Fälle, in denen die Beratung nicht ausreicht und eine Ahndung von Verstößen gegen die Straßenreinigungsverordnung und -satzung notwendig ist. In diesen Fällen führt die Fachkoordination die Verwarnungsgeldverfahren durch und leitet gegebenenfalls Ordnungswidrigkeitenverfahren ein und begleitet weitergehende Klageverfahren fachlich und rechtlich.

Zu den Aufgaben gehört auch das Erstellen und Anpassen der Reinigungspläne, das Zusammenführen und Auswerten der Betriebsdaten und die bezirksübergreifende Koordination der Straßenreinigung, also z.B. der Ausgleich von Kapazitätsengpässen oder der Mehrbedarf an Reinigungskapazität bei Veranstaltungen.

Die Fachkoordination nimmt sich der Klärung von Grundsatzfragen an, erarbeitet neue Reinigungs- und Fahrzeugkonzepte sowie Dienstanweisungen für den Reinigungsbereich.

Das Thema Winterdienst wird von der Fachkoordination von der Klärung von rechtlichen Fragen sowie der Weiterentwicklung des zugrundeliegenden Ortsrechts über die Beratung der Bürgerinnen und Bürger bezüglich der Wintersicherungspflichten der Anlieger sowie der Ahndung von Verstößen bis hin zu Erstellung und Anpassung der Sicherungspläne und der Zusammenstellung der Einsatzdaten des manuellen Winterdienstes übernommen.

Rechtliche Themen beschäftigen die Fachkoordination Reinigung auch rund um die öffentlichen Toiletten: Auch hier gibt es eine zugrundeliegende Satzung für die Benutzung der öffentlichen Toiletten der Stadt Nürnberg (ToilettenbenutzungsS – TBenS), die hinsichtlich aktueller Rechtsprechung auf dem neusten Stand zu halten ist, auch hier gilt es Verstöße zu verfolgen und zu ahnden. Für die öffentlichen Toiletten werden Reinigungs- und Kontrollpläne erarbeitet, Nutzungsdaten erhoben und – leider sehr häufig - Reparaturen von Vandalismusschäden veranlasst. Auch bei der Aufstellung neuer WC-Anlagen wirkt die Fachkoordination Reinigung mit – sowohl hinsichtlich Typ als auch Standort der Anlage bringt die Fachkoordination ihr Know-how ein.

# Winterdienst (SÖR / 2-B)

## Wofür ist SÖR / 2 zuständig?

- Durchführung der öffentlichen Straßenreinigung
- Durchführung des städtischen Winterdienstes
- Unterhalt öffentlicher Plätze, Straßen, Rad- und Gehwege
- Unterhalt öffentlicher Grünflächen und des Straßenbegleitgrün
- Aufstellung und Unterhalt der Verkehrsschilder
- Aufstellung und Unterhalt der Parkscheinautomaten
- Unterhalt und Kontrollen/Prüfungen der Spielplätze
- Pflege/-kontrollen der Straßen- und Grünanlagenbäume
- Unterhalt in den städtischen Kleingartenanlagen
- Aufstellung und Unterhalt der öffentlichen WC-Anlagen
- Zentrale Fahrzeugbeschaffung für die Stadt
- Zentraler Einkauf/Materialbeschaffung für den SÖR
- Zentrale Kfz-Werkstatt für städtische Fahrzeuge
- Papierkorbentleerung
- Beseitigung von Verunreinigungen im öffentlichen Raum
- Unterhalt der Gewässer III. Ordnung
- Durchführung der Gewährleistungsabnahmen im Straßenbau



## Bezirke (SÖR / 2-B)

SÖR hat das Nürnberger Stadtgebiet in sechs Pflegebezirke aufgeteilt; in diesen sechs Bezirken werden sehr viele Leistungen für die Bürgerinnen und Bürger im öffentlichen Raum erbracht.

Lediglich Aufgaben, die ein sehr spezifisches Know-how und/oder eine sehr spezielle Ausrüstung benötigen, werden von zentralen Einheiten erbracht, die als Dienstleister für die Bezirke agieren. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort kennen „ihren“ Bezirk mit den jeweils spezifischen Eigenheiten und die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger sehr gut. Genau das ist auch das Ziel des SÖR: Den Bezirk, den öffentlichen Raum, als Ganzes wahrnehmen, sich kümmern und die vorhandenen Probleme lösen.

Natürlich gibt es auch Aufgabenstellungen und Probleme, die übergreifend und einheitlich gelöst werden müssen: Die Kollegen aus den Fachkoordinationen Straße, Grün und Reinigung erarbeiten einheitliche und verbindliche Vorgaben wo dies nötig ist und beraten die Bezirke bei der Umsetzung bezirksspezifischer Lösungen. Mit dieser Aufgabenteilung soll zum einen hoher lokaler Bezug erreicht, ein Auseinanderdriften der Bezirke aber gleichzeitig vermieden werden.

Eine übergreifende Aufgabe – die nicht nur über die Bezirksgrenzen, sondern über die Grenzen des SÖR hinausgeht – ist natürlich der Winterdienst.

Der Winterdienst wirkt in sehr große Bereiche des SÖR aber auch in die Schwesterbetriebe Abfallwirtschaftbetrieb Stadt Nürnberg (ASN) und Stadtentwässerung und Umweltanalytik (SUN) hinein und beschert sehr vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt Nürnberg oft sehr kurze Nächte.

2010 hatte es vor allem der Dezember in sich: Bereits Ende November setzten erste intensive Schneefälle verbunden mit tiefen Temperaturen ein. Die Wetterlage hielt bis auf wenige Ausnahmetage bis Ende Dezember an. Die Tiefsttemperaturen lagen bei  $-17^{\circ}\text{C}$ , zudem wurden Schneefallmengen von bis zu 40 cm in 24 Stunden erreicht – der Dezember 2010 war der schneereichste seit über 40 Jahren.

Insgesamt wurden ca. 100.000 Winterdiensteinsatzstunden geleistet. Davon wurden ca. 80.000 Stunden bis Ende Dezember 2010 erbracht, was die außergewöhnliche Intensität des Winters im Monat Dezember anschaulich verdeutlicht.

SÖR – unterstützt von Kollegen des ASN und des SUN – war fast täglich, zum Teil auch mehrmals täglich, im Einsatz. Vom 25.11.2010 bis zum Jahreswechsel wurde an jedem Wochenende (Samstag und Sonntag) Winterdienst geleistet. Hinzu kamen die Weihnachtsfeiertage und Silvester.

Die hohe Zahl der Winterdiensteseinsätze im Dezember zehrte stark und schnell an den eingelagerten Salzbeständen von rund 7.000 t. Trotz rascher Nachbestellungen war der Streusalzbestand kurz vor Weihnachten aufgebraucht. Der Salzverbrauch von 8.000 t bis Ende Dezember 2010 lag bereits 30 % über den Gesamtverbrauch eines normalen Winters (zwischen 5.000 und 6.000 t). Bis Ende des Winters wurden insgesamt 8.900 t Salz im Stadtgebiet verbraucht.

Obwohl der Winter ungewöhnlich früh über Nürnberg – bzw. ganz Deutschland – hereinbrach, beschäftigte das Thema „Winter“ den SÖR schon Monate vorher.

Nach dem Spiel ist vor dem Spiel – die alte Fußballweisheit lässt sich auch auf den Winterdienst übertragen, auch wenn es sich hier um kein Spiel sondern um eine sehr ernstzunehmende und anspruchsvolle Aufgabe handelt. Für SÖR ist irgendwie immer Winter, wenn auch in wechselnder Intensität:

- Das Ende des Winterdienstes beschert den Werkstätten (SÖR/2-W) eine Menge Arbeit. Es gilt die Fahrzeuge schnellstmöglich auf den Sommerbetrieb umzurüsten und die Winteranbauten (Streuautomaten, Räumschilder u.ä.) zu überholen.
- Die Einsatzleiter aus den Bezirken und Werkstätten können nach Ende des Winters das Thema noch nicht ad acta legen: Vielmehr steht noch die Gesamtauswertung der Einsatzberichte und die Analyse der Tourenplanung an. Aus den gesammelten Einsatzdaten werden Teil- und Gesamtbilanz gezogen sowie mögliche Verbesserungen abgeleitet.
- Für die Kollegen aus der Straßenreinigung schließt sich an das Ende des Winters sofort die nächste Arbeitsspitze an: Die Schneeschmelze bringt den bisher unter der Schneedecke verborgenen Schmutz zu Tage, die Straßenreinigung hat alle Hände voll zu tun, den Unrat im Zwangsreinigungsgebiet aufzusammeln. Zusätzlich gilt es, das Streugut auf den Flächen zu entfernen, die in der Reinigungsverpflichtung des SÖR liegen.
- Das Thema „Schlaglöcher“ sorgt für weitere Arbeitsspitzen, bereits während des Winters aber insbesondere ab Frühjahr ist die Sanierung der Straßen eine große Aufgabe: Während des Winters können Schlaglöcher aufgrund der Witterungsverhältnisse meist nur provisorisch geschlossen werden, so dass ab Frühjahr die Sanierung von Straßenabschnitten bzw. Straßen beginnen kann und muss: Nur eine vernünftige Instandsetzung beschädigter Straßen sichert die Substanz der Straße, unterbindet das immer stärkere Auftreten von Straßenschäden.

- Der Winter hinterlässt nicht nur auf Straßen und Wegen seine Spuren: Allgemein sind die Bau- und Reparaturtrupps des SÖR ab Frühjahr stark mit der Beseitigung von Schäden beschäftigt: Sei es der Astbruch an Bäumen, seien es Frostschäden an Pergolen, seien es Aufbrüche an Regeneinläufen oder Risse in Brückendichtungen...
- Auch der Einkauf beschäftigt sich unmittelbar nach Winterende wieder mit dem Winter: Die Beschaffung des Streuguts läuft direkt nach Ende des Winters an, um die Lagerkapazitäten möglichst rasch und kostengünstig wieder aufzustocken. Zudem gilt es Ersatzbeschaffungen für Maschinen und Geräte einzuleiten.
- Im Laufe des Sommers werden zudem die Tourenpläne angepasst; dies geschieht nicht einfach am grünen Tisch sondern fast immer in Form eines Abfahrens der Strecken und der Besichtigung von Gefahren- bzw. Problemstellen vor Ort.
- Ab September erfolgt die Vorbereitung der Winterdiensttrupps: Neue bzw. angepasste Räum- und Streupläne werden besprochen, die Einweisung auf neues Gerät erfolgt, Bereitschaftspläne werden ausgearbeitet, Touren abgefahren und vieles mehr.
- Die Werkstätten – die auch während der nächtlichen Einsätze im Winter in Aktion sind, um defektes Gerät möglichst rasch wieder zum Laufen zu bringen – bereiten den Anbau der Winterdienstaufbauten vor, prüfen, testen die Funktionsfähigkeit des Geräts und rüsten die Fahrzeuge Zug um Zug auf Winter um.





Trotz des Einsatzes aller Kräfte gelang es SÖR im Dezember 2010 nicht immer, die Straßen und Wege schnee- und eisfrei zu bekommen. Der Winter beeinträchtigte das Leben der Bürgerinnen und Bürger im Dezember teilweise erheblich, was wir sehr bedauern. Für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Winterdienst ist es sehr unbefriedigend, wenn alle Mühe vergeblich war und die Leistung nicht bzw. nur ungenügend bei den Nürnbergerinnen und Nürnberger ankommt.

Um die Schlagkraft des Winterdienstes weiter zu erhöhen und die Leistungserbringung für die Bürgerinnen und Bürger weiter

zu verbessern, arbeiten wir an der Umsetzung einer neuen Winterdienst-Konzeption. Diese umfasst ein breites Bündel an Maßnahmen, das von der Erhöhung des Streugutvorrats auf 10.000 t bis hin zu einer umfassenden Neubewertung der Sicherheitspriorität aller Straßen reicht.

Unser Ziel: Maximalen und bestmöglichen Service bieten – allerdings ohne sich der Illusion hinzugeben, dass es auch bei extremen Witterungsverhältnissen immer gelingen wird, Straßen und Überwege komplett frei von Schnee und Eis zu halten.

### Zwangsreinigungsgebiet:

In bestimmten Bereichen des Stadtgebiets übernimmt der SÖR die Reinigung der Straßen und Gehwege (Zwangsreinigungsgebiet A) bzw. auch nur der Straßen (Zwangsreinigungsgebiet B). Die Anlieger in diesen Gebieten sind von ihrer Reinigungsverpflichtung befreit, müssen für die von SÖR erbrachte Dienstleistung aber eine Gebühr entrichten. Die Zwangsreinigungsgebiete sind in der Karte auf Seite 99 eingezeichnet. Die Gebühr richtet sich nach Art und Häufigkeit der Reinigung.

Mit sinkenden Temperaturen nimmt die auftauende Wirkung von Streusalz rapide ab

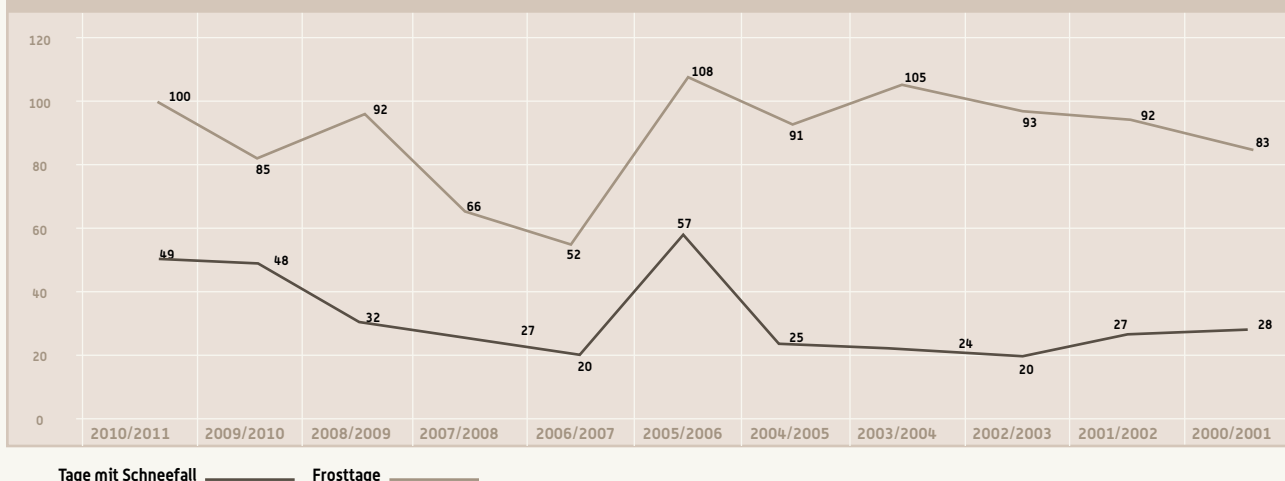
## Zahlen und Fakten zum Winter 2010/11

Anzahl der Schlaglöcher	25.000
Anzahl der Sanierungen	60

### Wetterdaten

Monat	Schneefalltage (mind. 0,1 mm)	Frosttage (mind. < 0°C)	Eistage (24 h < 0°C)
Okt 10	0	10	0
Nov 10	8	2	3
Dez 10	23	12	19
Jan 11	12	8	10
Feb 11	6	12	6
Mär 11	0	18	0
<b>Summe</b>	<b>49</b>	<b>62</b>	<b>38</b>

### Frost- und Schneefalltage 2011



## Einsatztage in der Wintersicherung

Monat	Teileinsätze	Volleinsätze	Kontrolleinsätze	Kontrolleinsätze
Okt 10	0	0	0	0
Nov 10	1	4	0	5
Dez 10	1	27	2	30
Jan 11	2	6	11	19
Feb 11	1	3	3	7
Mär 11	0	0	4	4
<b>Summe</b>	<b>5</b>	<b>40</b>	<b>20</b>	<b>65</b>



# Bautrupp (SÖR / 2-W)



## Wer will fleißige Handwerker sehn...

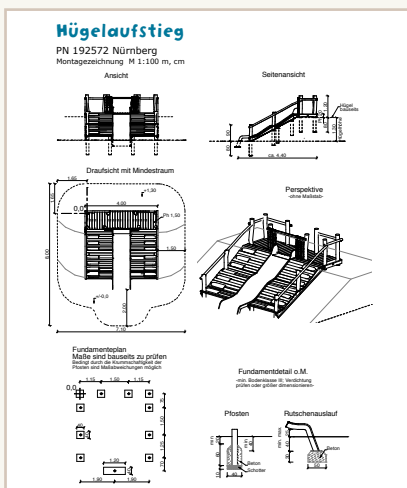
Im Bereich „Werkstätten“ sind die folgenden Organisationseinheiten angesiedelt: \_\_\_\_\_

- Fuhrpark und Kfz-Werkstatt
- Materialwirtschaft
- Verkehrssicherung
- Schlosserei
- Zimmerei
- Maurer
- Baumkontrolle und Baumpflege
- Baugruppe Grün
- Spieleinrichtungen
- Großflächenmahd
- Fahrdienst
- Straßenabnahme

Das breite Spektrum der Werkstattbereiche unterstreicht die Breite und Fülle der Aufgaben des Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR): Diese 12 Werkstätten fungieren als Dienstleister für andere Bereiche des SÖR (z.B. die Materialwirtschaft) bzw. für andere Teile der Stadtverwaltung (z.B. Fuhrpark und KFZ-Werkstatt, die alle Fahrzeuge der Stadt Nürnberg betreuen) oder erbringen

ihre Leistungen in eigener Verantwortung und Zuständigkeit (z.B. die Baumkontrolle und –pflege, die sich um das Wohl der städtischen Bäume kümmert).

In diesem Jahresbericht wird die Arbeit der Werkstätten „Baugruppe Grün“ und „Großflächenmahd“ genauer beleuchtet und dargestellt.







## „Baugruppe Grün“, SÖR/2-W/7

### Baustelle Neuanlage Kinderspielplatz Jülicher Straße, ausgeführt im Rahmen der Ausbildung zum Garten- und Landschaftsbau

Die „Baugruppe Grün“ übt im SÖR mehrere Funktionen aus: Zum einen stellt die Baugruppe Grün drei Reparaturtrupps, die sowohl ein mittelfristig ausgelegtes Reparatur- und Wartungsprogramm abarbeiten als auch für „Feuerwehraufgaben“ zur Verfügung stehen. Zum anderen ist der Bautrupps Grün so etwas wie ein Brutkasten, dem jedes Jahr 3-4 Auszubildende – bzw. dann gelernte Garten- und Landschaftsbauer – entschlüpfen. Unter dem Dach des SÖR wurden die beiden bestehenden Bautrupps des

damaligen Gartenbauamts zu einem Werkstättenbereich zusammengefasst und am zentralen Standort Braillestraße angesiedelt. Der Betrieb wurde unter der Leitung eines Meisters in 3 Ausbildungsgruppen mit je einem Vorarbeiter, 1 Vertreter, 1 Helfer und einen Reparaturtrupp eingeteilt, jede Ausbildungsgruppe ist zudem mit 4 – 5 Azubis (in den unterschiedlichen Lehrjahren) zugeteilt.

### Im Ausbildungszeitraum von 3 Jahren wird der folgende Leistungsumfang bzw. werden u.a. die folgenden Kenntnisse und Fertigkeiten vermittelt:

- Vorbereiten, Einrichten und Abwickeln von Baustellen
- Ausführen von Erdarbeiten sowie Be- und Entwässerungsmaßnahmen
- Herstellen von befestigten Flächen und Bauwerken in Außenanlagen
- Ausführen von vegetationstechnischen Arbeiten
- Betriebliche Abläufe und wirtschaftliche Zusammenhänge
- Verwendung von Pflanzen; Maschinen, Geräte und Betriebs-einrichtungen; Materialien und Werkstoffe.

Zwei Aspekte nehmen in der Arbeit der Baugruppe Grün große Bedeutung ein: Zum einen der hohe Praxisbezug der Ausbildung anhand der Abwicklung konkreter Projekte, zum anderen die

Wirtschaftliche Erbringung der Leistung: Die Ausbildung ist nicht Selbstzweck, die Leistungserbringung muss rechnen. Am Beispiel des Baus des Spielplatzes „Jülicher Straße“.

### Durchführung Baustelle „Spielplatz Jülicher Straße“:

Der Spielplatz wurde auf dem Gelände einer ehemaligen Ziegelfabrik angelegt. Die Grundplanung wurde von SÖR/1-G angelegt, die Detailplanung von einem externen Landschaftsarchitekten erarbeitet.

Der Startschuss für den Bau des Spielplatzes erfolgte mit Beginn der vorbereitenden Erdarbeiten und der Grundvermessung im

Oktober 2009. Nach Winterende konnte die Baustelle Anfang April 2010 mit allen Ausbildungsgruppen weitergeführt werden, den Feinschliff bzw. die Fertigstellung der Maßnahme erfolgte dann mit nur noch einer Ausbildungsgruppe von Mitte Juni bis Ende Juli 2010.



**Bei einem Gesamtkostenrahmen von rund 420.000 € wurde auf einer Gesamtfläche von 4500 m \_\_\_\_\_**

- Rund 800 m (ca. 1000 t) Boden bewegt
- 1500 t Material bewegt und verbaut
- 450 Meter Zaun gebaut
- 15 Bäume gepflanzt sowie die zugehörigen Sicherungen / Abstützungen gesetzt
- 50 Sträucher gepflanzt
- 3000 m Rasen angesät

**Auf einen Spielplatz gehören natürlich auch Spielgeräte; montiert und eingebaut wurde(n) \_\_\_\_\_**

- 1 Tischtennisplatte
- 1 Doppelseilbahn
- 1 Burg und Hängebrücke
- 1 Hangrutsche
- 1 Indianer-Kombination
- 1 Doppelschaukel
- 1 Nestschaukel
- 3 Wackeltiere
- 5 Tipis
- 3 Hängematten
- 10 Sitzbankgarnituren
- Klettergriffe für Kletterwand montieren, Kletterwand wurde von Künstler bemalt!
- 5 Fahrradständer
- 4 Abfallbehälter
- 200 m Fallschutzmaterial einbauen

Der Spielplatz konnte Anfang August 2010 an die Kinder übergeben werden, die ihre Wünsche und Ideen bereits in die

Planung eingebracht hatten und den Spielplatz seitdem rege nutzen.





## **Schwerpunktthema: Baustelle Neuanlage Kinderspielplatz Jülicher Straße, ausgeführt von SÖR/2-W/7 im Rahmen der Ausbildung zum Garten- und Landschaftsbau**

### **Infos zum Betrieb:**

Ursprünglich bei GBA, zwei unabhängige Ausbildungsabteilungen im Bezirk Nord und Süd.

In der Entstehung von SÖR wurden beide Abteilungen im Mai 2009 zu einer Abteilung Baugruppe-Grün mit zwei Leitern/Meistern zusammengefasst, mit zentralem Standort in der Braillestraße und Zuteilung zu dem Werkstättenbetrieb, SÖR/2-W.

Im Januar 2010 wurde der Ausbildungsbetrieb umorganisiert.

Das neue Organisationsprinzip hatte zur Grundlage eine schlag-

kräftige Baugruppe-Grün zu schaffen, dabei weiterhin pro Jahr 3-4 Auszubildende in jedem Ausbildungsjahr auszubilden.

Der Betrieb wurde in 3 Ausbildungsgruppen mit je einem Vorarbeiter, 1 Vertreter, 1 Helfer und einen Reparaturtrupp eingeteilt, bei einem Leiter/Meister. Die Vertretung des Leiters wird seitdem vom Vorarbeiter Ausbildungstrupp 1 übernommen.

Pro Ausbildungsgruppe werden 4 – 5 Azubis zugeteilt.

### **Zur Ausbildung:**

Ausbildungszeitraum 3 Jahre in folgendem Leistungsumfang bzw. Kenntnisse und Fertigkeiten:

Vorbereiten, Einrichten und Abwickeln von Baustellen; Ausführen von Erdarbeiten sowie Be- und Entwässerungsmaßnahmen; Herstellen von befestigten Flächen und Bauwerken in Außenanlagen;

Ausführen von vegetationstechnischen Arbeiten; Betriebliche Abläufe und wirtschaftliche Zusammenhänge; Natur- und Umweltschutz; rationelle Energie- und Materialverwendung; Kultur und Verwendung von Pflanzen; Maschinen, Geräte und Betriebs-einrichtungen; Materialien und Werkstoffe.

Anzahl Auszubildende für den Garten- und Landschaftsbau: 12 bis 14;

Ausbildungsverbund mit der NOA: 1 Auszubildender;

Ausbildungsverbund mit dem BAW: 1 Auszubildender Werker Ausbildung;

Darüber hinaus werden pro Jahr durchschnittlich 6 bis 7 Schülerpraktikas durchgeführt.

Teilnahme am Girls-Day, „Tag der offenen Türe“ sowie am Projekt Abs.





## Zur Durchführung Baustelle Jülicher Straße:

Der Spielplatz wurde auf einem Gelände einer ehemaligen Zie-  
gelfabrik angelegt. Die Grundplanung wurde von SÖR/1-G ange-

legt, die Detailplanung extern über den Landschaftsarchitekten  
WOLLBORN.

Beginn der vorbereitenden Erdarbeiten und der Grundvermessung im Oktober 2009 für ca. 4 Wochen.

Weiterführung der Baustelle Anfang April 2010 mit allen Ausbildungstrupps;

Fertigstellung mit einem Ausbildungstrupp ab Mitte Juni bis Ende Juli 2010;

### **Gesamtkosten Material: 210.000 €**

Gesamtkosten Arbeitskräfte von W 7:

knapp 4000 Std x 38 € = 152.000 €

Gesamtkosten Fahrzeuge und Geräte intern W7:

LKW 15 bis 18 to = 120 Std x 55 € = 6.600 €

Transporter bis 5to incl. Kleinmaschinen = 980 Std x 30 € = 29.000 €

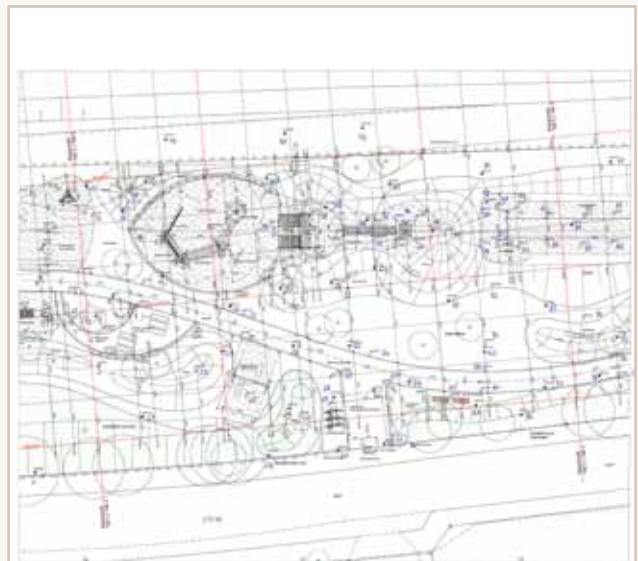
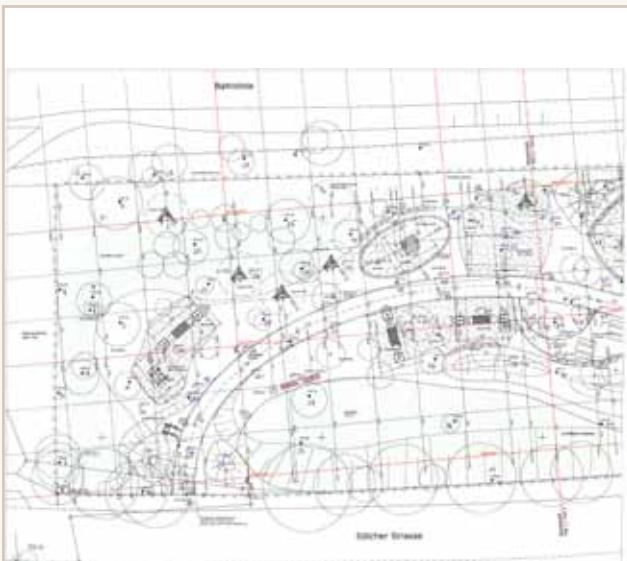
Radlader 5to = 380 Std. x 40 € = 15.000 €

Gesamtkosten Fahrzeuge und Geräte intern = 50.600 €

Auszubildende ohne Verrechnung: knapp 5000 Std.

### **Gesamtkosten intern W7= 202.600 €**

**Geschätzte Gesamtkosten Jülicher Straße = 412.600 €**



**Gesamtfläche**, die bearbeitet wurde: 4.500 m ;

**Bodenbewegungen:** 800 m, ca. 1000 to;

Fertigstellung mit einem Ausbildungstrupp ab Mitte Juni bis Ende Juli 2010;

**Materialbewegungen:** 1500 to

**Wege und Plätze:** 1200 m knapp 4000 Std x 38 € = 152.000 €

- 1200 m Tragschicht herstellen
- 330 m Einzeiler aus Betonstein herstellen
- 130 m Zweizeiler aus Betonstein für Spielflächen herstellen
- 200 m wassergebundene Flächen herstellen
- 550 m Asphalttragschicht für Hauptweg herstellen
- Asphaltdecke 550 m wurde von Baufirma mit Fertiger hergestellt

**Ausstattungen, Spielgeräte: Einbau und Montage von**

- 1 Tischtennisplatte
- 1 Doppelseilbahn
- 1 Burg und Hängebrücke
- 1 Hangrutsche
- 1 Indianer-Kombination
- 1 Doppelschaukel
- 1 Nestschaukel
- 3 Wackeltiere
- 5 Tipis
- 3 Hängematten
- 10 Sitzbankgarnituren
- Klettergriffe für Kletterwand montieren, Kletterwand wurde von Künstler bemalt!
- 5 Fahrradständer
- 4 Abfallbehälter
- 200 m Fallschutzmaterial einbauen

**Mauern: Herstellen bzw. Verarbeiten von**

- 80 Findlinge bzw. Steinquader
- 2 m Gabionen mit Sitzauflagen

**Einfriedungen: Herstellen von**

- 90 m Stabgitterzaun Höhe 100 cm
- 360 m Maschendrahtzaun Höhe 100 cm

**Vegetationstechnische Arbeiten:**

- 3.300 m Rohplanum herstellen
- 800 m Oberboden einbauen
- 300 m Feinplanum Pflanzflächen
- 15 Hochstämme pflanzen incl. Sicherung
- 50 Sträucher pflanzen
- 3000 m Rasensaat durchführen
- 1500 Ansaat mit Waldwiese durchführen

**Übergabe des Spielplatzes an Bezirk 2 Anfang August 2010.**



# Großflächenmähd [SÖR / 2-W]



## Pilotprojekt Eigenpflege (Großflächenmähd) im SÖR (SÖR/2-W/10)

Seit April 2008 läuft im südlichen Stadtgebiet die Probephase für das Pilotprojekt Eigenpflege mit sehr positiven Ergebnissen. Zielsetzung ist die Grünflächenpflege im südlichen Stadtgebiet in den Bereichen Grünanlagen, Kinderspielplätze und Kleingartenanlagen mit eigenem Personal zu gleichen Kosten wie bei einer Fremdvergabe.

Von den insgesamt 16 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurden 2010 8,5 Mio. m<sup>2</sup> Rasenflächen geschnitten, 65.000 m<sup>2</sup> von Unkraut befreit, 6 km Hecken geschnitten und 20.000 Mülleimer in Grünanlagen geleert. Zusatzleistungen im Winterdienst, im Bereich Baumscheibenpflege und bei Rückschnittarbeiten in Grünanlagen wurden in erheblichem Maße erbracht. Insgesamt wurden in den ersten beiden Jahren 8.080 Arbeitsstunden zusätzliche Leistungen erbracht.





Aufgrund der flexibleren Erledigung der anstehenden Arbeiten, wurden deutlich mehr Flächen bearbeitet. Im Zuge der Eigenerledigung von Pflegearbeiten konnten z.B. Mähtermine anlassbezogen (z.B. Stadtteilfeste, Großveranstaltungen wie Rock im Park, Klassik Open Air, Norisrennen und andere) oder auch witterungsbedingt verlegt bzw. zusätzlich erforderliche Rasenschnitte problemlos durchgeführt werden. Reinigungsgänge konnten bei Schönwetterlagen auf stark frequentierten Flächen zusätzlich durchgeführt bzw. bei schlechtem Wetter gestreckt werden. Das Ergebnis ist eine deutlich verbesserte und nutzerorientierte Durchführung der Pflegearbeiten in öffentlichen Grünanlagen, Kleingartenanlagen und bei Kinderspielflächen.

Der Erfolg der Eigenpflege ist im Wesentlichen auf das flexible Arbeitszeitmodell, den Leistungsanreizen, dem optimalen Einsatz von neusten und leistungsfähigsten Mähgeräten und der Fachkompetenz und dem Engagement des Pflegemeisters und seinen Mitarbeitern zurückzuführen. Auf Grund der bisher sehr positiven Erfahrungen und der erbrachten Mehrleistungen gegenüber der Vergabe an Fremdfirmen hat der Stadtrat am 07.07.2010 einstimmig beschlossen das Pilotprojekt Eigenpflege auch auf das nördliche Stadtgebiet auszuweiten. Ab April 2011 werden hier 15 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Pflegearbeiten übernehmen.

---

*... und Halteverbot ist, wenn die Verkehrsbehörde es erlässt.*

*Die Abteilung Straßen und Verkehrsrecht ist so etwas wie der*

*Schiedsrichter im öffentlichen Raum: Hier wird der Status einer Straße*

*festgelegt, hier werden Halteverbote, Vorfahrtsregelungen usw. erlassen,*

*Ausnahmegenehmigungen erteilt, Veranstaltungen im öffentlichen Raum*

*genehmigt,... und zwar immer so, dass es fair zugeht und alle zu Ihren*

*Recht kommen.*

---

„Abseits ist,  
wenn der Schiedsrichter pfeift.“

Franz Beckenbauer



# Straßenaufsicht (SÖR / 3-S)

Arbeitsstellen im öffentlichen Verkehrsraum sind regelmäßig aufgrund der begrenzt verfügbaren Flächen mit einem hohen verkehrsbehördlichen Koordinationsaufwand verbunden, um den oft stark unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gleichermaßen gerecht zu werden.

► Die **Gruppe Verkehrsrechtliche Anordnungen und Sondernutzungen**

bearbeitete im Jahr 2010 ca. 12.500 Anträge für Bau- und Arbeitsstellen im öffentlichen Verkehrsraum.

Nachfolgend wird die Komplexität einer **Baustellenkoordination** dargestellt. Sie ist innerhalb des SÖR zweigeteilt:

- Die **Koordinierungsstelle SÖR/V-5** übernimmt für geplante städtische Baumaßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrsraums die Instruktionsverfahren unter Beteiligung der verschiedenen städtischen Dienststellen innerhalb der Stadtverwaltung und der zahlreichen Versorgungsträger. Die Planungsabsichten werden koordiniert um sicherzustellen, dass z.B. eine neu hergestellte Verkehrsfläche nicht schon nach kurzer Zeit wegen ebenfalls zu erneuernder Versorgungsleitungen wieder aufgebrochen werden muss.
- Die **Straßenaufsicht SÖR/3-S** koordiniert die Bau- und Arbeitsstellen für die Phase der konkreten Bauabwicklung in räumlicher und zeitlicher Hinsicht.

**Dabei müssen zahlreiche Einflussfaktoren berücksichtigt werden:** \_\_\_\_\_

- örtliche Gegebenheiten: verfügbare und in verkehrlicher Hinsicht unverzichtbare Verkehrsflächen, Parkraumbedarf, Lieferzonen für Handel und Gewerbe, Haltestellen- und Gleisbereiche
- Verkehrsaufkommen, Verkehrsziele: Kraftfahrverkehr, LKW-Anteil, Straßenbahn- bzw. Buslinienverkehr, Radfahrer und Fußgänger. Besonderes Augenmerk verdienen hierbei die schwächeren und weniger leistungsfähigen Personen wie Behinderte, Kinder und Senioren.
- vorhandene und notwendige Verkehrsregelungen: zulässige Geschwindigkeiten, Tempo-30, Vorfahrtsregelungen, Absicherungsmaßnahmen, Straßensperrungen und Umleitungsmaßnahmen, Querungshilfen für Fußgänger, Lichtsignalanlagenregelungen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen
- notwendige Baufelder und mögliche Baustellenlogistik: Berücksichtigung finden dabei auch die zahlreichen privaten Baumaßnahmen auf öffentlichem Grund, die grundsätzlich nicht über SÖR/V-5 koordiniert werden, z.B. das Verputzen einer Hausfassade oder das Herstellen eines Hausanschlusses.
- Terminabhängigkeiten: Veranstaltungen auf öffentlichem Verkehrsraum, reservierte Zeitfenster für koordinierte Baumaßnahmen, gemeldete Großraum- und Sondertransporte, besondere Bedürfnisse von Anliegern

**Häufigste Schnittstellen in der verkehrsrechtlichen Sachbearbeitung bestehen zu:** \_\_\_\_\_

- Bauherrn, Planern, ausführende Firmen und Bauleiter
- SÖR-Fachbereiche mit Baulastträgerfunktion
- Polizei
- Feuerwehr, als Vertreter für alle Rettungsdienste (Brand-schutz, Aufstellflächen, Rettungswege, Ausrückrouten)
- Verkehrsbetriebe (Bahn, Bus, Tram und U-Bahn), sowohl in betrieblicher als auch in technischer Hinsicht
- Verkehrsplanungsamt
- Verkehrsregelungstechnik der Lichtsignalanlagen
- Anlieger mit besonderem Verkehrsbedürfnis (Kliniken, Kindergärten, Schulen, Industrie, Gewerbe, Handel)
- Versorgungsträger für Telekommunikation, Strom, Gas, Wasser, Fernwärme, private Medien und Kanalbetrieb
- Verkehrssicherungsunternehmen

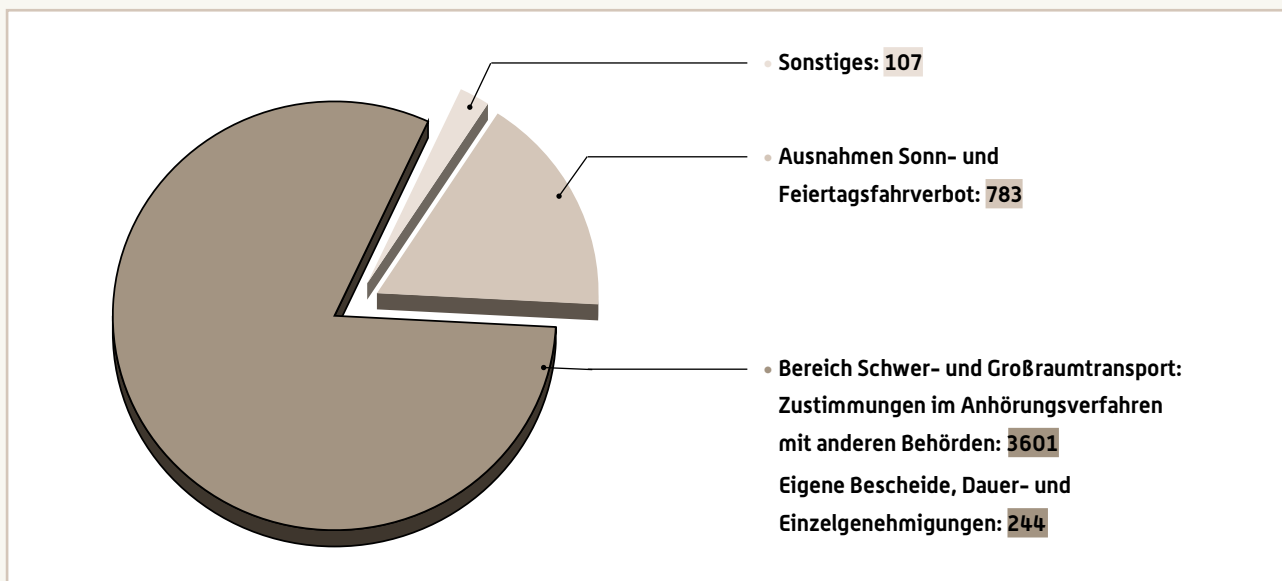
Mit der verkehrsrechtlichen Sachbearbeitung übernimmt die Verkehrsbehörde bei allen temporär befristeten Bau-/Arbeitsstellen und Veranstaltungen das Flächenmanagement innerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes der Stadt Nürnberg.



► Die **Gruppe Schwer- und Sondertransporte** ist zuständig für Erlaubnisse und Genehmigungen im Zusammenhang mit dem gewerblichen Güterkraftverkehr. Dabei erfolgt die Bearbeitung von Anträgen für Schwer- und Großraumtransporte in Nürnberg seit Mitte 2009 auch WEB-gestützt mit dem VEMAGS System (Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte). Darunter sind bundesweit derzeit rund 1.200 Behörden vernetzt. Europaweit sind bislang rund 5.000 antragstellende Unternehmen registriert.

**Der Aufgabenbereich der Gruppe umfasst:**

- Ausnahmegenehmigungen für Schwer- und Großraumtransporte, Abgabe von Zustimmungen für andere Behörden gem. § 29 und § 46 StVO
- Ausnahmegenehmigungen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot gem. § 30 StVO
- Ausnahmegenehmigungen von der Ferienreiseverordnung
- Erlaubnisse für Abschleppunternehmen gem. § 15a StVO
- Fahrtwegbestimmungen gem. Gefahrgutverordnung Straße (GGVS)



# Verkehrsaufsicht (SÖR / 3-V)

- ▶ Die **Gruppe Verkehrsrecht** ist innerhalb der Stadtverwaltung Nürnberg für die dauerhaften Verkehrsregelungsmaßnahmen sowie das Operating des Verkehrsleitsystems Messe/Stadion/ARENA zuständig.

Mit Aufgaben in der Schulwegsicherheit und den Verkehrsschauen in Zusammenarbeit mit dem Straßenbaulastträger und der Polizei leisten die Sachbearbeiter einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrssicherheit auf den Nürnberger Straßen. Aus dem Aufgabengebiet heraus wurden im Jahr 2010 insgesamt 2.376 verkehrsrechtliche Anordnungen erlassen.

- ▶ Die **Gruppe Verkehrsrecht/Veranstaltungen** veranlasst bei Bedarf zum Teil umfangreiche verkehrsrechtliche Maßnahmen (Straßensperrungen, Umleitungen, Haltverbote usw.) bei Veranstaltungen im öffentlichen Straßenraum.

Koordinierungsarbeit ist einerseits bei einer Vielzahl kleinerer und mittlerer Veranstaltungen (z.B. Kirchweihen, Straßenfeste, Prozessionen) erforderlich, herausfordernd in Bezug auf die Verkehrs- und Sicherheitskonzepte sind jedoch Großveranstaltungen. Dabei ist besonders die DGB-Demo am 13.11.2010 mit über 30.000 Teilnehmern auf dem Kornmarkt zu nennen. Hierfür mussten für über 200 angemeldete Reisebusse in kurzer Zeit in Altstadtnähe Warteflächen eingerichtet werden.

Auch Drehgenehmigungen gehören zum Aufgabenspektrum der Veranstaltungssachbearbeiter.

Als Highlight im Jahr 2010 sind die Filmaufnahmen zu der Tragikomödie „Dreiviertelmond“ mit Elmar Wepper zu verzeichnen. Voraussichtlicher Kinostart ist im September 2011.

Laufende Änderungen des Drehplanes, viele oft nur sehr kurze Aufnahmesequenzen und starke Wetterabhängigkeiten führten bei den begleitenden verkehrlichen Maßnahmen zu einem unerwartet hohen Koordinationsaufwand.

Die Betreuung von Veranstaltungen, zu der neben diversen Kontrollen vor Ort auch die Bedienung des Verkehrsleitsystems z.B. bei Fußballspielen, Messen und weiteren Großveranstaltungen im Umfeld des Volksparks Dutzendteich gehört, ist in der Straßenverkehrsbehörde regelmäßig mit einem intensiven Personalaufwand auch zu außergewöhnlichen Dienstzeiten verbunden.

- ▶ In der **Gruppe Verkehrsrecht/Bürgerservice** wurden auch 2010 wieder viele Parkerleichterungen bzw. verkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigungen erteilt:

	2009	2010
<b>Parkerleichterungen für Handwerker- und Sozialdienste</b>	<b>1.008</b>	<b>1.172</b>
<b>Parkerleichterungen für Schwerbehinderte</b>	<b>837</b>	<b>1.611</b>
<b>Helm- und Gurtbefreiungen</b>	<b>224</b>	<b>123</b>
<b>individuelle Ausnahmegenehmigungen</b>	<b>3.047</b>	<b>3.130</b>

Für etwa 1.000 Antragsteller, die im Jahr 2010 einen Umzug planten, waren die Sachbearbeiter im Bürgerservice erste Anlaufstelle um entsprechende Stellflächen für die Transportfahrzeuge mittels

Halteverbotsbeschilderungen freizuhalten oder Einfahrtgenehmigungen in üblicherweise gesperrte Straßenabschnitte zu erhalten.



# Wegerecht (SÖR / 3-W)

Das Sachgebiet Wegerecht besteht aus den Gruppen  
Wegerecht – Planfeststellung – unerlaubte Sondernutzung durch stillgelegte Kfz

## Gruppe Wegerecht

---

### Aktivitäten 2010

- |   |   |
|---|---|
| 3x Planfeststellungsverfahren der Stadt Nürnberg<br>u. a. zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellweges  | 2x Planungsvereinbarungen (PlaVB), Kreuzungsvereinbarungen (KrVB), Vereinbarungen (VB)<br>u.a. mit der Absenkung der Minervastraße unter der Eisenbahnüberführung der Strecke Nbg/Rangierbahnhof - Fürth (KrVB) |
| 15x Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungen bzw. Planverzichtverfahren für fremde Baulastträger<br>u.a. für den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse von der bestehenden Endhaltestelle Thon entlang der Erlanger Straße zur neuen Endhaltestelle Am Wegfeld | 6x Planauflagen   |
|   | 5x Beschlussauflagen  |
|   | 4x Erörterungstermine   |

## Gruppe Unerlaubte Sondernutzungen durch stillgelegte bzw. betriebsunfähige Kfz

---

### Aktivitäten 2010

- 5211 Fälle: gemeldete auf öffentlichen Verkehrsflächen abgestellte, stillgelegte oder betriebsunfähige Fahrzeuge
- 229 Fälle: Sicherstellungen von Fahrzeugen auf dem Verwahrplatz; 60 Fahrzeuge wurden ausgelöst, 169 nicht abgeholte Fahrzeuge wurden nach Ablauf der Verwahrfrist von zwei Monaten entsorgt; Verrechnung an Verantwortliche, soweit ermittelbar
- 1335 Fälle: Verwarnungen wegen begangener Ordnungswidrigkeiten
- 45 Fälle: Niederschlagung von Forderungen, weil keine pfändbare Habe vorhanden bzw. Schuldner unbekanntes Aufenthalts oder im Ausland war



Die Anzahl der mit einem „Rotpunkt“ versehenen Fahrzeuge hat auch im letzten Jahr wieder signifikant zugenommen. Insbesondere die ausgesprochenen kostenpflichtigen Verwarnungen sind um 30% gestiegen.

SÖR arbeitet beim Abschleppen der Fahrzeuge mit einem externen Dienstleister zusammen. Diesem wurden im Jahr 2010 ins-

gesamt 2618 Fahrzeuge gemeldet, die entfernt werden sollten. Angetroffen wurden hiervon im öffentlichen Verkehrsraum noch 229. Signifikant ist dabei, dass mehr als ein Viertel dieser Fahrzeuge alleine im Stadtteil St. Leonhard standen. Es besteht hier ein deutlicher Zusammenhang mit den dortigen gewerblichen Nutzungen, der durch ein gesamtstädtisches Vorgehen aufgebrochen werden soll.

## Schwerpunktthema: „verkehrsgefährdender Überwuchs“ (Gruppe Wegerecht)

Im Jahr 2010 wurden gegenüber den Vorjahren ca. 15% mehr Fälle von Überwuchs aus Privatgrundstücken in öffentliche Verkehrsflächen gemeldet. Ursache dürfte die erhöhte Sensibilisierung der Bevölkerung sein. In der Wachstumsperiode von März bis November ist eine Mitarbeiterin mit diesen Tätigkeiten voll ausgelastet.

Das Gros der Beschwerden geht aus der Bevölkerung ein, gemeldet über das Servicetelefon oder städtische Kontaktformular. Aber auch die Straßenmeister der Unterhaltsbezirke und andere SÖR-Außendienstmitarbeiter melden gravierende Fälle von Überwuchs.

Alle eingehenden Meldungen werden bei SÖR/3-W gelistet und vor Ort kontrolliert. Hier wird vor allem begutachtet, in wie weit die Hecken, Sträucher oder Bäume tatsächlich in das Lichtraumprofil einer Verkehrsfläche hineinragen. Grundsätzlich gilt aus Gründen der Verkehrssicherheit, dass bis zu einer Höhe von 4,5 m über Fahrbahnen und 2,5 m über Rad- und/oder Gehwegen der Luftraum frei zu halten ist.

Besonders unangenehm ist der Überwuchs auf Gehwegen für blinde Passanten. Diese tasten sich auf dem Gehweg mit dem Blindenstock entlang und stoßen dann ohne Vorwarnung mit dem Kopf gegen überhängenden Bewuchs.

Wird ein verkehrsgefährdender Zustand angetroffen, werden die betroffenen Eigentümer schriftlich aufgefordert den Überwuchs innerhalb 3 Wochen zu beseitigen. Nur in sehr seltenen Fällen ist Verwaltungszwang erforderlich, um den Überwuchs zu beseitigen und die Verkehrsteilnehmer vor entsprechenden Gefahren zu schützen.

Ein schnelles Handeln ist bei akuter Gefahr gefordert. So musste einmal die Feuerwehr anrücken, um Totholz aus einem Baum zu beseitigen. Bei Windböen waren bereits beindicke Äste auf den Gehweg gefallen. Der Aufwand der Feuerwehr wurde dem Baumeigentümer in Rechnung gestellt.



Der Gehweg ist kaum mehr nutzbar





Zugewachsener Verbindungsweg



Die Feuerwehr im „Totholz-Einsatz“



---

*Hier irrte seine kaiserliche Hoheit nachweislich - das Auto hat das Pferd klar abgehängt. Um den Autoverkehr zu gestalten und zu bewältigen bedarf es einer funktionierenden und intelligenten Infrastruktur, die den Verkehr möglichst reibungslos strömen lässt. Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs wird genau dafür sorgen, dass der Verkehr nach und aus Nürnberg nicht im Stau stecken bleibt, sondern möglichst glatt an das Ziel kommt.*

---

„Ich glaube an das Pferd.  
Das Automobil ist eine  
vorübergehende Erscheinung.“

Wilhelm II. (1859-1941), dt. Kaiser

# SÖR/FSW

## Kreuzungsfreier Ausbau Frankenschnellweg

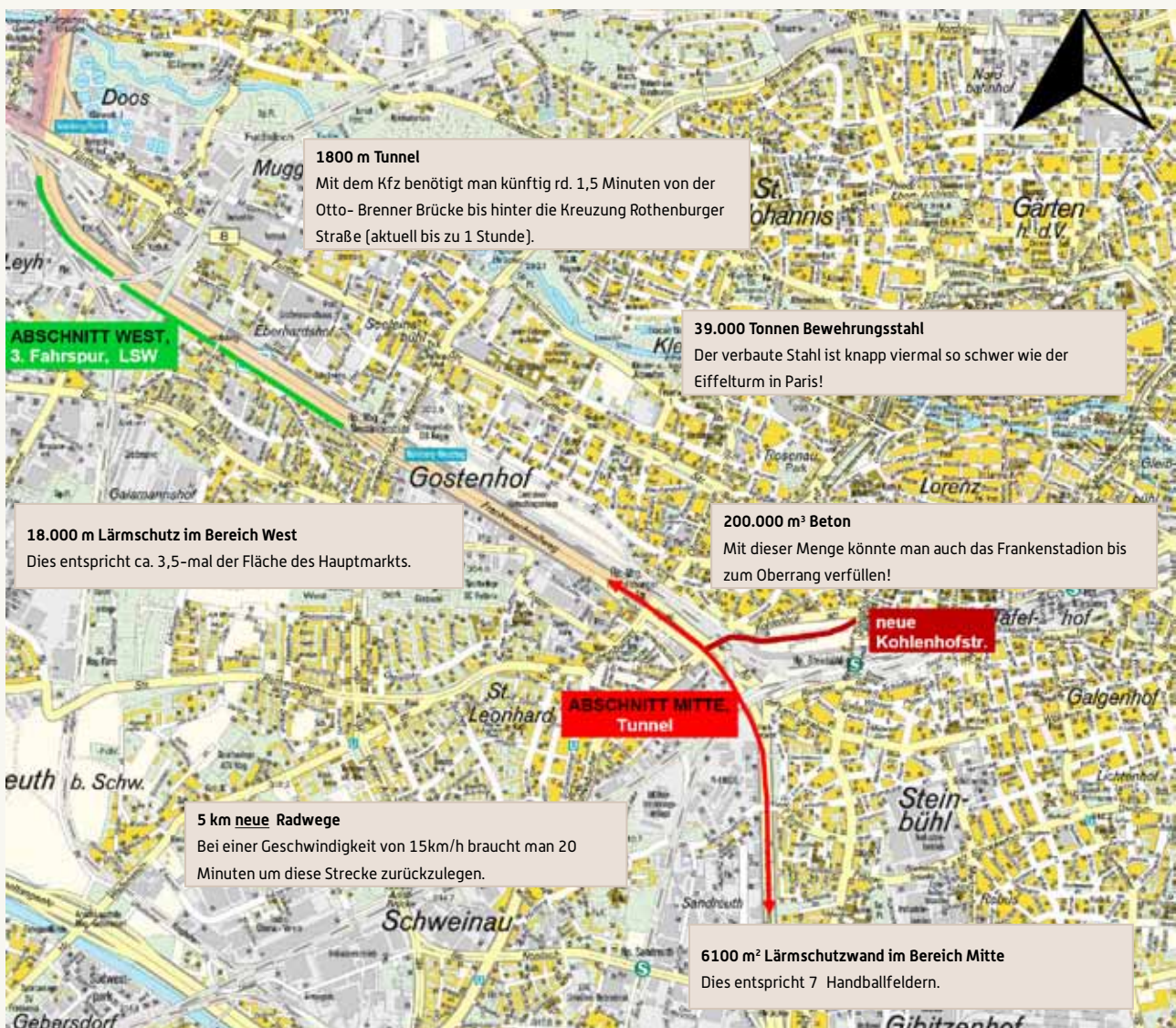
### Arbeitsschwerpunkte 2010:

Im Jahr 2010 wurden auf Basis der Vorplanung die Massen ermittelt und eine Kostenschätzung erstellt. Darüber wurde am 07.07.2010 im Werkausschuss SÖR berichtet.

Die Bearbeitung der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) und des Verkehrsführungskonzepts wurden begonnen. Die Berührungspunkte mit der DB, u.a. die Freistellung des Kohlenhofareals wurden vorangetrieben.

<b>Baukostenschätzung:</b>	<b>297 Mio. Euro</b>
<b>+ Aufschlag für Preissteigerungen während der 8-jährigen Bauzeit</b>	<b>48 Mio. Euro</b>
<b>+ Aufschlag für Unvorhergesehenes</b>	<b>26 Mio. Euro</b>
<b>+ Bauverwaltungskosten</b>	<b>19 Mio. Euro</b>
<b>Kostenschätzung gesamt:</b>	<b>390 Mio. Euro</b>

- Wofür? - Hier ein paar Vergleiche:



Weiterhin wurden die Unterlagen für die Planfeststellung angefertigt und die Einleitung des Verfahrens bei der Regierung von Mittelfranken beantragt. Die öffentliche Auslegung fand im

Herbst 2010 statt. Zusätzlich dazu standen die Planfeststellungsunterlagen während der Auslegung im Internet zur Verfügung.



## Schwerpunktthema: Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren ist das Baugenehmigungsverfahren für öffentliche Infrastrukturmaßnahmen. Es dient der Beteiligung der Nachbarn, Anwohner und betroffener Bürger, die während der vierwöchentlichen öffentlichen Auslegung die Pläne und Unterlagen prüfen und zu der Maßnahme Einwendungen erheben können.

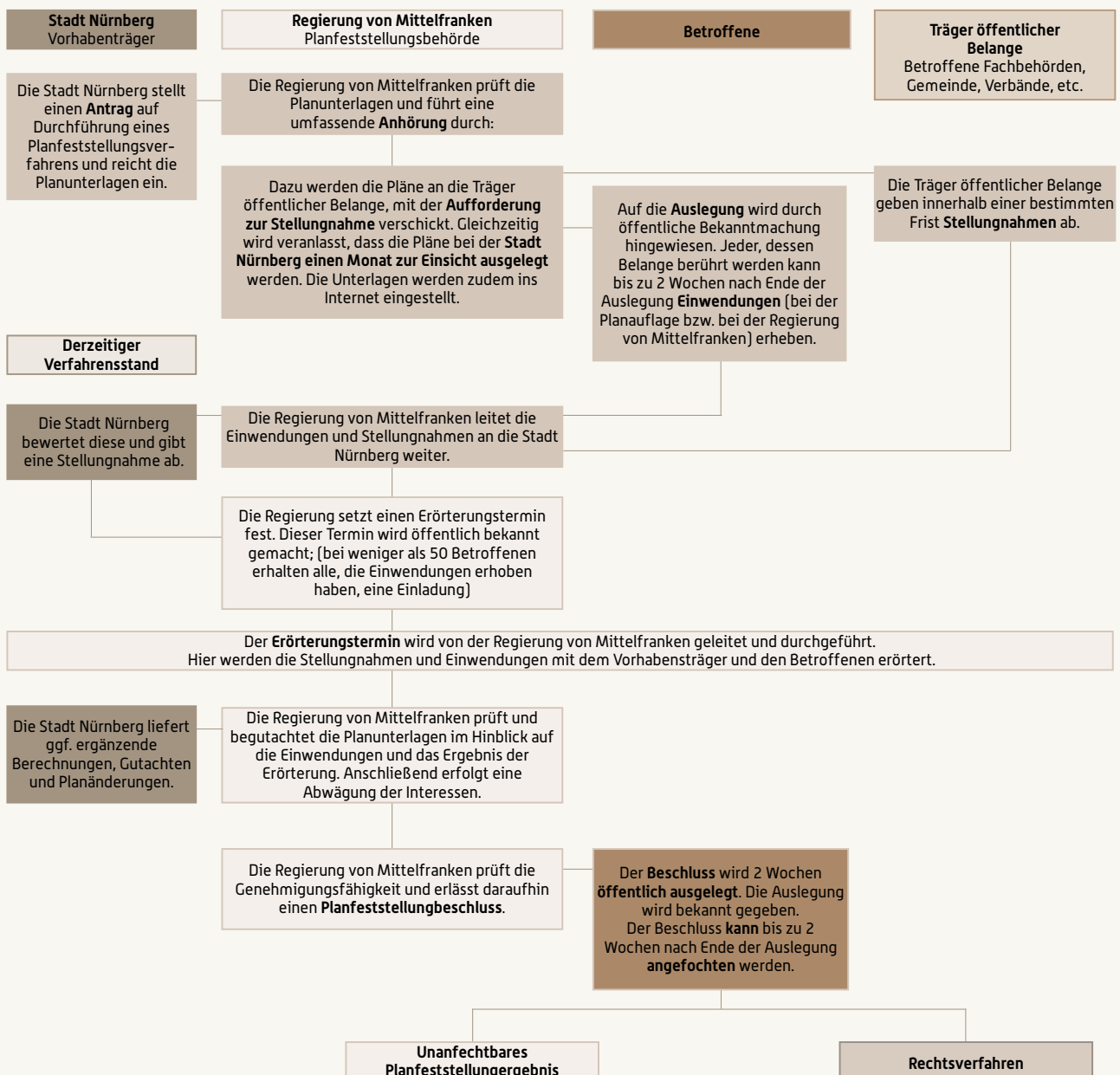
Es wird von einer vom Bauherrn (Bauherrn der Maßnahme) unabhängigen Instanz geführt. Für Nürnbergs Straßen ist das die Regierung von Mittelfranken.

Bei einer derartigen großen Maßnahme muss mit einer Verfahrensdauer von 2 Jahren gerechnet werden. Wenn jedoch gegen

den Planfeststellungsbeschluss Klagen erhoben werden, kann sich das Prozedere erheblich in die Länge ziehen. Die Fristen sind dann abhängig von den gerichtlichen Terminvorgaben, möglichen Anforderungen von Gutachten und den Instanzen.

Details und Ablauf sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt. Für den Ausbau des Frankenschnellwegs werden derzeit die Stellungnahmen der Stadt zu den Einwendungen bearbeitet. Sie werden anschließend von der Regierung von Mittelfranken geprüft und an die Einwender versandt. Gleichzeitig setzt die Regierung einen Erörterungstermin fest, in dem die Punkte nochmal diskutiert werden.

## Planfeststellungsverfahren für den kreuzungsfreien Ausbau Frankenschnellweg (FSW)



---

*Man sagt der Verwaltung und / oder der Bürokratie viel nach, aber nie dass hier keine Ordnung herrscht. Die Abteilung „Verwaltung“ sorgt mit Ihren Tätigkeiten / Aufgaben für die Grundordnung und Grundstrukturen im SÖR: Sei es im Bereich der Personalverwaltung, sei es hinsichtlich der Finanzierung von Bauprojekten, sei es hinsichtlich des kaufmännischen Controlling, der IT oder der Koordination von Baustellen. Eine klare Ordnung und klare Strukturen sorgen für klare Verhältnisse.*

---

„Ordne die Dinge,  
bevor die Verwirrung beginnt“

Laotse



# Die Verwaltung (SÖR / V)

Die Größe des neuen Servicebetriebes erfordert eine eigene Verwaltungsorganisation.

Sie untergliedert sich im Wesentlichen in 5 Sachgebiete:

## Zentrale Aufgaben, Personal (SÖR / V-1)

---

### Das Sachgebiet hat 2 Aufgabenbereiche

Die **Personalverwaltung** betreut ca. 875 Tarifbeschäftigte und Beamte im SÖR. Neben grundsätzlicher Personalsteuerung werden Personalentwicklungsmaßnahmen konzipiert und umgesetzt, der Stellenplan entwickelt und fortgeschrieben sowie die Personalabrechnungen zentral erledigt.

Im Bereich der Aus- und Fortbildung wurden dieses Jahr u.a. Schulungen für das sichere Arbeiten mit Motorsägen und RSA – Schulungen (Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) durchgeführt. Ferner wurden die notwendigen Grundlagen für die Ersthelferschulungen erarbeitet und die Schulungen für die nächsten Jahre vorbereitet. In diesem Jahr standen bereits 110 Ersthelfer/innen für ihren möglichen Einsatz zur Verfügung.

Die **Hausverwaltung** war heuer zum einen mit der Projektsteuer-

ung, Auftragsabwicklung und Begleitung des Bauablaufes für die Errichtung eines Streugutsilos in der Hans-Kalb-Straße 51 befasst, zum anderen galt es bei der neu erworbenen Liegenschaft Am Pferdemarkt 26, die baulichen Veränderungen so durchzuführen und abzuwickeln, dass der Umzug des Bezirkes 3 zeitnah erfolgen konnte.

Im Bereich Gebäudemanagement für das Referat VI wurde die Fenstersanierung im Bauhof 5 (Neubau) durchgeführt und die Auswechslung von 93 Fenstern betreut.

Aufgrund der Kündigung von 28 Stellplätzen in der Tiefgarage der Sparkasse mussten die Dienstparkplätze im Bauhof neu geordnet werden. Die noch fehlenden Stellplätze konnten im näheren Umfeld des Bauhofes angemietet werden.

## Sachgebiet Finanzen und Rechnungswesen (SÖR/V-2)

---

Nach dem Start des neuen SAP-Systems SÖR 2010 liegt der aktuelle Schwerpunkt bei der Entwicklung des Berichtswesens mit ersten Schritten zur Kosten- und Leistungsrechnung. In Zusammenarbeit mit der Werkleitung, den Abteilungs- und Sachgebietsleitern werden die Werteflüsse für den Produkthaushalt erarbeitet. Weiterhin sind Schnittstellen zu verschiedenen Fachanwendungen (VMS-Formular, PIT-Kommunal, GAEB) in Vorbereitung.

2010 konnte die Rechnungserstellung und automatische Verbuchung von Leistungsverrechnungen und Schadenabwicklung aus dem neuen Produktivsystem heraus erfolgreich umgesetzt werden.

Für Beratung und Schulung zu SAP-Fragen wurde eine kompetente Anlaufstelle bei SÖR/V-2 eingerichtet. Hier wird in enger Abstimmung mit den Anwendern die Weiterentwicklung des

SAP-SÖR 2010-Systems vorangetrieben.

Zum Jahresende 2010 wurde mit der Vorbereitung zur Einrichtung von Equipments und Technischen Plätzen im SAP-Modul „PM“ (Produktmanagement) begonnen, diese sollen 2011 für die genauere Leistungszuordnung von Objekten zu Produkten sorgen.

Die Optimierung der Bedienoberfläche wurde vom SAP-Kompetenzzentrum Nürnberg (SKN) Ende 2010 begonnen. Die Anwender sollen zielgerichtet ihre Aufgaben oder Aufträge auswählen können. Die Umsetzung für den Servicebetrieb ist für 2011 vorgesehen.

Über Strukturanpassungen des Auftragswesens beim Zentralen Einkauf, Werkstätten und Bezirken ist eine Entlastung der Meister geplant.

## Projektfinanzierung (SÖR / V-3)

---

Das Sachgebiet betreut und steuert die Haushaltsmittel für städtische Investitionsmaßnahmen, die von SÖR umgesetzt werden. Hier erfolgt die finanzielle Abwicklung von Baumaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von ca. 52 Mio €, sowie die Rück-

übertragung der Vermögenswerte nach Fertigstellung der Baumaßnahmen in den städtischen Haushalt. Die im Zusammenhang mit Baumaßnahmen verlangten Sicherheitsleistungen werden geprüft und vereinnahmt.

## Beiträge (SÖR / V-4)

Die Arbeitsschwerpunkte des Sachgebietes liegen bei der Refinanzierung von Bauinvestitionen die für die erstmalige Herstellung (Erschließungsbeitrag-BauGB) oder die Erneuerung/Verbesserung

(Straßenausbaubeitrag-KAG) von Erschließungsanlagen (insbesondere Straßen, Wege, Plätze) durch SÖR erbracht wurden.

### Erschließungsbeitrag

Vor allem in Neubaugebieten ist die gesicherte Erschließung eine wichtige Voraussetzung für eine Baugenehmigung. SÖR versucht daher, den künftigen Bauherren sobald wie möglich eine geeignete Erschließung zur Verfügung zu stellen. Eine vollständige Refinanzierung der Baukosten ist aus rechtlichen Gründen aber erst bei Vorliegen einer Vielzahl von Voraussetzungen möglich. Da in der Vergangenheit teilweise sehr lange Zeiträume zwischen

Straßenbaubeginn und Abrechnung lagen, wurden durch SÖR Lösungsmodelle für eine möglichst zeitnahe Abrechnung von Erschließungsmaßnahmen entwickelt und dem Werkausschuss in seiner Sitzung am 28.04.2010 vorgelegt. Zukünftig sollte es damit gelingen, den Versand der Beitragsbescheide innerhalb eines noch akzeptablen Zeitfensters durchführen zu können (vgl. Grafik 1).

#### Kennzahlen 2010:

Zahl der Abrechnungsgebiete	22
Beitragsbescheide	1 617
Beitragsfähige Abrechnungssumme	5,59 Mio. EUR

### Straßenausbaubeitrag

Werden insbesondere Ortsstraßen erneuert oder durch eine Neugestaltung des Straßenquerschnittes verbessert, sind hierfür durch die Anlieger Straßenausbaubeiträge zu entrichten. Der von den Grundstückseigentümern zu übernehmende Kostenanteil schwankt dabei in Abhängigkeit zur jeweiligen Straßenkategorie. Von den umlagefähigen Fahrbahnkosten einer Anliegerstraße werden beispielsweise nur 20%, von denen einer Hauptverkehrsstraße aber 70% durch die Stadt übernommen.

Der Kreis der beitragspflichtigen Grundstücke bestimmt sich dabei - anders als beim Erschließungsbeitrag - nicht nach dem Erschließungsvorteil, sondern nach dem Grad der (theoretischen) Inanspruchnahmefähigkeit der Straße durch die Grundstückseigentümer. Jeder Abrechnung ist deshalb ein Lageplan (vgl. Grafik 2) zugeordnet, aus dem der Kreis der beitragspflichtigen Grundstücke entnommen werden kann.

#### Kennzahlen 2010:

Zahl der Abrechnungsgebiete	256
Beitragsbescheide	5 714
Beitragsfähige Abrechnungssumme	2,98 Mio. EUR

Die Komplexität des Beitragsrechts und die Tatsache, dass mit den Beitragsbescheiden nicht selten hohe finanzielle Belastungen auf die Betroffenen zukommen können, erfordern eine möglichst frühzeitige und umfassende Information der Beitragspflichtigen. Diese Thematik nimmt deshalb bei SÖR/V-4 großen Raum ein:

Über Straßenbaumaßnahmen mit geringerer beitragsrechtlicher Relevanz werden die Anlieger vor der Beschlussfassung über den Straßenplan schriftlich unter Angabe des geschätzten Beitrages

informiert. Bei Planungen mit veränderten oder völlig neuen Straßenkonzeptionen werden die Bürger durch Informationsveranstaltungen vor Ort über die beabsichtigten Umgestaltungen sowie deren beitragsrechtlichen Auswirkungen durch SÖR zusammen mit den Planungsdienststellen unterrichtet. Die schriftlich oder mündlich vorgetragenen Anregungen bzw. Bedenken werden dabei dokumentiert und den Stadtratsgremien zur Entscheidung vorgelegt.

#### Kennzahlen 2010:

Durchgeführte Bürgerbeteiligungen/Anliegerinformationen	5
---	---

Mit einem Ankündigungsschreiben werden die Beitragspflichtigen grundsätzlich 2 Wochen vor dem Bescheidversand auf die anstehende Kostenabrechnung hingewiesen.

Speziell zum Beitragsrecht wurde der Internetauftritt von SÖR völlig neu gestaltet ([www.soer.nuernberg.de](http://www.soer.nuernberg.de)). Neben allgemeinen Hinweisen und Erläuterungen zu Erschließungs- und Straßenausbaubeiträgen werden unter den jeweiligen Straßenbaubezirken die Planunterlagen der aktuellen Abrechnungsmaßnahmen sowie die dazugehörigen Kontaktdaten der SÖR-Ansprechpartner ins

Netz gestellt. Insbesondere bei telefonischen Anfragen ermöglicht die gleichzeitige Planeinsicht durch beide Gesprächspartner eine deutliche Kommunikationsverbesserung bei der Darstellung und Erläuterung konkreter beitragsrechtlicher Grundstückssituationen, sodass das sonst oftmals noch notwendige persönliche Erscheinen in der Dienststelle entfallen kann.

Weitere Aufgaben, die außerdem zum Tätigkeitsfeld von SÖR/V-4 gehören: \_\_\_\_\_

- Erstellung von Gutachten zur Beitragsfähigkeit von Erschließungsanlagen, zu Fragen bei Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Stellungnahmen beitragsrechtlicher Art zu Instruktions- und Bebauungsplanverfahren
- Bereich Insolvenzrecht: Erlass von Duldungsbescheiden, Anmeldung von Beitragsforderungen zu Zwangsversteigerungen und Insolvenztabelle über die Stadtkasse
- Ausstellung von Anliegerbescheinigungen über den straßentechnischen Erschließungszustand von Grundstücken
- Abwickeln von Grundschuldbestellungen und sonstiger Sicherheitsleistungen
- Erteilen von Löschungsbewilligungen insbesondere bei Sicherungen nach § 62 BayBO 1901
- Bereich Billigkeitsmaßnahmen: Bearbeiten der Stundungs-, Verrentungs-, Erlass- und Aussetzungsanträge für durch SÖR/V-4 zu erhebende Beiträge nach BauGB und KAG





## Koordinierungsstelle & IuK (SÖR/V-5)

Die **zentrale Überwachung und Koordinierung von Baumaßnahmen** ist wichtiger Aspekt bei Eingriffen in öffentliche Verkehrsflächen, sei es durch Neubau- und Unterhaltsmaßnahmen, aber auch durch Nutzung Dritter.

Im zuständigen Bereich SÖR/V-5 wurde das interne Instrukti-  
onsverfahren des SÖR für Bau- und Liegenschaftsanfragen opti-  
miert. Mit dem Programm VMS-Formular und der grafischen  
Komponente VMS-IGS können die Anfragen Dritter größtenteils  
papierlos an die zuständigen Fachabteilungen des SÖR verteilt

und Stellungnahmen eingeholt werden. Die zahlreichen Termine  
können einfacher überwacht und Stellungnahmen IT-unterstützt  
erstellt werden, was zu einer noch besseren und effizienteren Ar-  
beitsweise führt.

Für das Baugebiet „Eichenlöhle“ wurde in Abstimmung mit den  
zuständigen Dienststellen und Spartenträgern ein vorläufiger  
Spartenkoordinierungsplan erstellt. Die Fertigstellung des Spar-  
tenkoordinierungsplanes und der Baubeginn in diesem Gebiet ist  
für 2011 geplant.



Allein 2010 wurden 968 Maßnahmen im Jahresbauprogramm  
des öffentlichen Straßenraumes, 1.648 Instrukti-  
onsverfahren, 9.456 Sondernutzungs-/Auftragungsgenehmigungen  
und 91 Einzelzustimmungsverfahren nach dem  
Telekommunikationsgesetz (TKG) abgehandelt.

Die Schaltstelle des SÖR für **Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK)** ist zuständig für die Verwaltung der Computer-  
Fachanwendungen, Server, APC und Anwenderunterstützung.



ca. 415 Arbeitsplatz-PCs, davon ca. 90 CAD- und GIS-  
Arbeitsplätze.

2010 erfolgten die Vorbereitungen und Tests von mobilen End-  
geräten wie Handheldgeräte und Tablet-PCs zur Erfassung von  
Daten des Grünbereiches (Grünflächen, Spielplätze, Baumpflege)  
im Außendienst. Auf den Tablet-PCs können künftig die Baum-  
standorte von Straßenbäumen und Grünanlagen graphisch er-  
fasst und die Zustandsdaten vorhandener Bäume vor Ort einge-  
pflegt werden. Hierdurch ist eine qualitativ hochwertige Arbeit  
und zugleich effiziente Arbeitsweise möglich. Der Produktivstart  
für die mobilen Endgeräte ist ab Mitte 2011 vorgesehen.

Auch wurden alle PCs des SÖR aus den Bereichen der ursprünglich  
zusammengeführten Organisationseinheiten (T, GBS, BA, ASN)  
auf eine einheitliche SÖR-Installation umgestellt. Somit können  
nun alle bei SÖR verwendeten Programme von allen PCs und An-  
wendern genutzt werden, sofern die Programme für die Tätigkeit  
erforderlich und die Software-Lizenzen vorhanden sind. In die-  
sem Zuge erfolgte die Umstellung auf das neue MS-Office-Paket  
2007 und der Austausch von 150 veralteten PCs.

Mit der Umstellung aller physikalischen Server auf virtuelle Ser-  
ver ist die IT-Konsolidierung abgeschlossen.

---

*Reden ist quasi die Kernkompetenz des Werkleitungsbüros:*

*Hier werden Anfragen der Medien beantwortet, hier werden die  
Werkausschüsse des SÖR vorbereitet, hier werden die Anliegen der  
Bürgerinnen und Bürger aufgenommen und bearbeitet.*

*Durch das SÖRvicetelefon wurde eine zentrale Anlaufstelle für  
Anregungen und Beschwerden geschaffen.*

*Unter der 231-7637 (231-SOER) finden die Bürgerinnen und Bürger  
ein offenes Ohr und Hilfe auf viele Fragen, die den öffentlichen Raum  
betreffen.*

---

„Dass wir miteinander  
reden können  
macht uns zu Menschen“

Karl Jaspers



# Werkleitungsbüro (SÖR / WB)



## FÜR „ZAHLEN, DATEN, FAKTEN“:

Telefon	Mail	Post
über 75%	rund 20%	unter 5%
Ca. 18.000 Kontakte p.a.	Ca. 5.000 Kontakte p.a.	Ca. 700 Kontakte p.a.

Tabelle:

Verteilung des Eingangs von Anliegen nach Eingangskanal und Anzahl der Kontakte pro Jahr

## BEITRAG „WERKLEITUNGSBÜRO“

### Servicezeiten:

Montag bis Donnerstag von 8:30 bis 15:30 Uhr

Freitag von 8:30 bis 13:00 Uhr.

Beim Werkleitungsbüro des Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) handelt es sich um eine Stabstelle der Werkleitung, in der verschiedene Querschnittsaufgaben gebündelt sind. Das Aufgabenspektrum umfasst

- das Sekretariat
- die Öffentlichkeitsarbeit
- das Qualitätsmanagement und die Arbeitssicherheit
- die technische Beratung der Werkleitung
- das Servicetelefon.

Das Servicetelefon, das unter 0911/231-7637 (231-SOER) zu erreichen ist, nimmt alle Bürgeranliegen bezüglich des öffentlichen Raums (Schäden, wilde Müllablagerungen, Verunreinigungen, allgemeine Fragen zu Antragsverfahren, Reinigungshäufigkeiten, Satzungsverstöße, Winterdienstfragen und -beschwerden, usw.) entgegen und dokumentiert, bearbeitet und kanalisiert diese.

Trotz E-Mail und Internetanwendungen: Am häufigsten läuft die Kommunikation zwischen Bürgerinnen und Bürgern und SÖR über das gute alte Telefon. Das Telefonat erweist sich in der Praxis als die beste und zielführendste Kommunikationsmöglichkeit: Nur hier sind Rückfragen möglich, können unmittelbar Zusatzinformationen weitergegeben und Vorgehensweisen, Prioritätensetzungen u.ä. erklärt und kann Verständnis geweckt werden.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Servicetelefons sind bestrebt, möglichst viele Anliegen direkt im Gespräch zu lösen (z.B. Auskunft zur Dauer von Baustellen, Hinweis auf Antragsformulare für bestimmte Anliegen im Internet, Reinigungshäufigkeiten und -tage, Reinigungs- und Winterdienstzuständigkeiten, Angaben zu Öffnungszeiten von Spielplätzen, Auskünfte zu Satzungsfragen) bzw. Fragen der Bürgerinnen und Bürger möglichst rasch intern zu klären und das Ergebnis der Klärung dann der anfragenden Bürgerin bzw. dem anfragenden Bürger mitzuteilen.

Alle Anliegen die

- nicht direkt beantwortet werden können
- eine Vor-Ort-Prüfung nötig machen
- eine Aktion durch die in der Fläche tätigen Mitarbeiter erfordern

werden gezielt an die jeweils zuständige Organisationseinheit weitergegeben, um eine möglichst rasche Bearbeitung einzuleiten.




**SERVICETELEFON: 0911 / 231 – 7637**

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Servicetelefons verstehen sich als „Fall-Manager“: Ziel ist es, ein eingegangenes Anliegen kontinuierlich von dem Ansprechpartner bearbeiten zu lassen, der das Anliegen aufgenommen hat: Das Ergebnis der Bearbeitung wird der Bürgerin / dem Bürger dann von „seinem“ Ansprechpartner mitgeteilt.

Um diesem Anspruch gerecht werden zu können, erhält das Servicetelefon meist innerhalb weniger Stunden bzw. von maximal 2 Arbeitstagen eine Rückmeldung zum jeweils weitergegebenen Anliegen.

In manchen Fällen nimmt die Bearbeitung eines Anliegens einen längeren Zeitraum in Anspruch. Dies ist z.B. der Fall, sofern umfangreichere Prüfungen oder Abstimmungen zwischen mehreren Beteiligten notwendig sind. In derartigen Fällen wird der bzw. dem Anfragenden mitgeteilt, dass die Bearbeitung mehr Zeit in Anspruch nimmt.

SÖR nimmt alle Anliegen bzw. Kritik der Bürgerinnen und Bürger sehr ernst und hat für sich selbst den Anspruch, alle eingehenden Beschwerden zu klären – die Meldungen der Bürgerinnen und Bürger stellen eine wichtige Quelle für die Verbesserung von Abläufen und Vorgehensweisen dar.









SÖR in der Kür



# Kettensteg Nürnberg

Bauliche- und lichttechnische Sanierung





### Geschichte und Bauwerk

Der Kettensteg, im Jahr 1824 vom Nürnberger Conrad Georg Kuppler erbaut, zählt als älteste erhaltene Kettenbrücke Europas zu den bedeutenden technischen Kulturdenkmälern Deutschlands. Das in der westlichen Nürnberger Altstadt befindliche Brückenbauwerk wurde in rekordverdächtig kurzer Bauzeit von nur 3 Monaten errichtet. Kuppler hatte akribisch vorgeplant: sämtliche Brückenteile wie Pylone, Ketten und Hänger waren alle vorab gefertigt worden.

Ursprünglich war der Steg mit drei hölzernen Pylonen errichtet worden. Nach rund 84 Jahren Standzeit wurde er bei dem Jahrhunderthochwasser im Februar 1909 schwer beschädigt. Es folgte eine umfangreiche Instandsetzung, wobei die zerstörten hölzernen Pylonen durch genietete stählerne Fachwerkpylone ersetzt wurden. In der Folgezeit nahmen die Schwingungsprobleme stark zu. Steckverbindungen, Niete und andere Teile lösten sich regelmäßig, so dass ständig Wartungsarbeiten erforderlich wurden. Offenbar war es zum Volkssport geworden, den Steg mutwillig zum Schaukeln zu bringen. Diese Unart nahm so zu, dass 1927 die Straßenpolizeiordnung der Stadt Nürnberg folgendermaßen ergänzt wurde: „Das Befahren des Kettensteges mit Fahrzeugen aller Art ist verboten. Ferner sind alle Handlungen verboten, durch die der Steg in erhöhte Schwingungen versetzt werden kann, insbesondere Schaukeln, Gehen im Gleichschritt und Springen.“ Der Erfolg dieser Anordnung war wohl nicht ausreichend, so dass der Kettensteg schließlich im Frühjahr 1931 durch eine Hilfsunterstützung mit beidseitigen Stahlträgern und hölzernen Stützen in der Pegnitz ergänzt wurde.

Dieser Notbehelf verhinderte bis 2009 weitere Veränderungen und bewahrte den Kettensteg weitgehend im Originalzustand. Aber sowohl die Hilfsunterstützung als auch der Kettensteg selbst waren beides unterhaltsintensive Konstruktionen. Aufgrund der altersbedingten Schadensentwicklung waren sie zuletzt nicht mehr ausreichend tragfähig. Der Kettensteg musste deswegen im Mai 2009 gesperrt werden.

#### i

43 LED-Leuchten 1 W beleuchten den Steg zwischen den Pylonen.  
Die sechs Pylonenstützen wurden mit je einer LED-Leuchte 20 W ausgestattet.  
Die Anstrahlung der Insel mit Ufer und der Gebäude erfolgt über 10 Leuchten mit Halogen-Metaldampflampen 35 W.





## Die Brückensanierung

Bereits im Jahr 2003 kamen von der Initiative BauLust die ersten Überlegungen und Anregungen den Steg denkmalgerecht wiederherzustellen. Diese Planungen wurden 2009 gemeinsam weiterbetrieben und mit den Denkmalschutzbehörden abgestimmt. Im Konzept war vorgesehen, dass der Kettensteg, unter Berücksichtigung der heute gültigen Vorschriften für Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit, wieder als frei tragende Hängebrücke hergestellt wird. Zur Verbesserung der Tragwirkung war der Einbau eines Stahlhohlkastenquerschnitts vorgesehen, die Pylonfundamente und die Kettenverankerungsblöcke waren zu erneuern und die Geländerkonstruktion musste verstärkt sowie erhöht werden.

Die dafür notwendigen Arbeiten wurden in fünf Lose unterteilt ausgeschrieben und vergeben:

Los 1: vorbereitende Arbeiten und Gerüstbau

Los 2: Sanierung der historischen Bauteile

Los 3: Betonbauarbeiten für die Pylonfundamente und die Kettenverankerungsblöcke

Los 4: Herstellung des Stahlhohlkastenquerschnitt

Los 5: Natursteinarbeiten

Am 03. Mai 2010 begannen die Arbeiten mit dem Einrichten der Baustelle und dem Einsatz eines Schwimmpontons für Arbeiten von der Pegnitz aus. Danach wurden die über 1200 historischen Einzelbauteile der Pylone, Ketten, Hänger und Geländer katalogisiert, abgebaut und zur Sanierung zu einer Fachfirma gebracht. Die Gründung der Pylone erfolgte auf neu errichteten Betonfundamenten, die an den Uferseiten zusätzlich durch Verpresspfähle ergänzt und mit den Verankerungsblöcken der Ketten durch einen Betonbalken verbunden wurden.

Die beiden neuen Überbauten in Form von Stahlhohlkästen wurden am 26. Oktober 2010 angeliefert, auf die vorher lokal verstärkte alte Hilfsunterstützung aufgelegt und in die endgültige Lage geschoben. Nachdem die Überbauten abgesenkt und verankert waren, konnte der Wiederaufbau der historischen Bauteile beginnen. Zudem erhielt der Kettensteg einen neuen Eichenbohlenbelag und eine Geländerer-

gänzung, um den heutigen Vorschriften gerecht zu werden.

Bereits bei der Planung wurde aufgrund von Berechnungen festgestellt, dass der neue Kettensteg, wie vorgesehen, spürbar schwingen wird. Nach Fertigstellung der Belags- und Geländerarbeiten wurden im Rahmen von Begehungen realitätsnahe Schwingungsuntersuchungen durchgeführt. Im Ergebnis schwingt der neue Kettensteg nun wieder angenehm, sicher und frei.

Am 22. Dezember 2010 wurde der Kettensteg vom Nürnberger Christkind wiedereröffnet.

Da aufgrund des frühen Wintereinbruches 2010 nicht mehr alle Restarbeiten abgeschlossen werden konnten, erfolgte deren Erledigung im Frühjahr 2011.



### Die Lichttechnik

Im Zuge der baulichen Sanierung des Kettensteges sollte die Beleuchtung des Steges und die Anleuchtung des gesamten Ensembles mit Schlayerturm und Fronfeste sowie die Pegnitzinsel und das Pegnitzufer neu beleuchtet werden.

Die Aufgabe stellte in vielerlei Hinsicht eine spannende Herausforderung dar. Wichtigstes Ziel war es aus dem Gesamtensemble den Kettensteg als das Bauwerk Primus inter pares hervorzuheben, ohne es zu überhöhen. Es war darauf zu achten, dass niemand geblendet wurde: Weder die Passanten auf dem Steg (denen sich von diesem Standort aus ein wunderschöner Blick in die Altstadt darbietet), noch die Betrachter des Steges, die ihn aus den verschiedenen Blickwinkeln in Augenschein nehmen möchten. Dies galt auch für die Bewohner der Fronfeste. Die sehr filigranen dunklen Ketten und Geländer des Stegs boten nur wenig Fläche zur Anleuchtung. Die neue Beleuchtung sollte in der Tageswirkung so unauffällig wie möglich sein, musste aber in der Nacht den Ansprüchen der Verkehrssicherung genügen.

In diversen Besprechungen, Computersi-

mulationen und mit zwei Probebeleuchtungen wurde das neue Beleuchtungskonzept entwickelt. Der Kettensteg wird in seiner Gesamtheit im Negativkontrast vor das massive Bauwerk der Stadtmauer gestellt. Lediglich die markante Konstruktion der Pylonen wird durch eine eigene Beleuchtung hervorgehoben. Sie dient gleichzeitig der verkehrssicheren Beleuchtung der Treppenanlagen am Nord- und Südkopf des Steges. Die Beleuchtung der beiden Flussüberbrückungen schafft durch die Reflexionen in der Pegnitz in der Dunkelheit die Verbindung zwischen Steg und Fluss und verstärkt den Negativkontrast. Der beleuchtete Schlayerturm verbindet die beiden Stegsegmente und macht aus der Entfernung auf das Ensemble aufmerksam. Auf der Südseite bildet das dezent beleuchtete Fachwerkhaus einen reizvollen Abschluss. Die punktuelle Anstrahlung der Vegetation auf der Insel und eines Uferabschnittes bringt die Raumtiefe und rundet das nächtliche Bild ab.

Die Beleuchtung des Steges wurde mit insgesamt 49 LED-Leuchten in der Lichtfarbe 3200 K realisiert. Aufgrund einer

intensiven Planung konnte das Gesamtensemble Kettensteg mit einer elektrischen Anschlussleitung von lediglich 613 W in ein stimmungsvolles, spannendes Licht gesetzt werden.

# Problematik Spannbetonbrücken / Spannungsrissskorrosion

am Beispiel der Brücke Rothenburger Straße über die Süd-West-Tangente

Ortung der Spannglieder



Seit den 1980er Jahren traten vor allem im Hochbau verstärkt Schäden aufgrund von Spannungsrissskorrosion auf (z.B. „Schwangere Auster“ in Berlin). Ursache der Schäden sind oft unvermittelt auftretende Spannstahlbrüche infolge extremer Anfälligkeit eines damals verwendeten Spannstahls gegen Spannungsrissskorrosion. Das Bauwerk kann also ohne Vorwarnung einstürzen. Diese Erfahrungen führten zu weiteren Überlegungen und zu Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums alle Spannbetonbrücken zu überprüfen. Betroffen sind insbesondere Brücken, die in der Frühzeit der Spannbetonbauweise in den 1950er und 1960er Jahren errichtet wurden und mit bestimmten (vergüteten) Spannstählen vorgespannt sind.

Bei der Stadt Nürnberg wurden sämtliche Brücken mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl aus dem gesamten

Brückenbestand von ca. 300 Bauwerken herausgefiltert. Sie werden derzeit alle auf ihr Gefährdungspotential hin untersucht.

Zu den betroffenen Bauwerken gehört auch die Brücke Rothenburger Straße über die Süd-West-Tangente.

Entsprechend der Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums wurde im ersten Schritt das Ankündigungsverhalten der Brücke überprüft. Es wurde also untersucht, ob bei Spanngliedrisen auch Risse im Beton als Vorwarnung auftreten, bevor das komplette Bauwerk versagt. Im Ergebnis konnte dies bei der Brücke Rothenburger Straße nachgewiesen werden, was als sehr positiv einzustufen war.



Messung der Rissbreiten unter dynamischer Belastung (Monitoring)



Überbauende mit freigelegten Spannköpfen zur Feststellung des Spannstahlzustandes



geöffnetes Hüllrohr mit freigelegtem Spannglied (Feldmitte, Brückenunterseite)



Im nächsten Schritt wurde überprüft, ob in den kritischen Bereichen tatsächlich Risse vorhanden sind. Unglücklicherweise war dies im nordwestlichen auflagernahen Bereich tatsächlich der Fall und ließ ein gerissenes Spannglied annehmen.

Daraufhin musste Ende September 2010 der Verkehr auf dem Bauwerk aus Sicherheitsgründen auf Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen beschränkt werden. Gleichzeitig wurden weitere Untersuchungen am Bauwerk veranlasst. Im Brückenbereich wurde die Straße aufgedrückt um die Spanngliedköpfe mit einem speziellen Verfahren begutachten zu können. Außerdem wurde zur Zustandskontrolle der Spannstahlbewehrung an der Brückenunterseite der Beton an mehreren Stellen geöffnet. Die Befunde dieser Untersuchungen flossen in eine statische Nachrechnung ein.

Mit dem Ergebnis dieser Nachrechnung konnte Ende Oktober Entwarnung gegeben werden. Die Ursachen für den verdächtigen Riss waren temperaturbedingte Spannungen und kein Spanngliedausfall.

Der Verkehr wurde wieder in vollem Umfang freigegeben. Allerdings muss das Bauwerk aufgrund des weiterhin vorhandenen spannungsrisskorrosionsgefährdeten Spannstahls verstärkt überwacht und jährlich auf Risse überprüft werden.

Der festgestellte Riss als Ursache für die bisher umfangreichen Untersuchungen wird zum Schutz der Bewehrung bis Juni 2011 verpresst.

Trotz all dieser Maßnahmen erreicht das Bauwerk voraussichtlich nur noch eine Restnutzungsdauer von maximal 15 Jahren, d.h., dass im Jahr 2025 ein Ersatzbau vorzusehen ist.



# Der „Klimahain 99“ in Nürnberg



Entwurf für den ersten Projektabschnitt von „Klimahain 99“

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) Nürnberg ist für Pflanzung und Unterhalt der Straßen- und Grünanlagenbäume zuständig. Eine große Zukunftsaufgabe ist es, den Baumbestand so zu entwickeln, dass er auch unter dem Aspekt des drohenden Klimawandels noch Zukunft hat. Bäume sind ja in der Stadt durch ihre weitreichenden ökologischen Leistungen unverzichtbar.

Im Volkspark Dutzendteich wurde 2010 mit 23 neugepflanzten Bäumen der Grundstock zu einem „Klimahain 99“ gelegt. Um was geht es bei diesem Projekt? Mit der Pflanzung von insgesamt 99 Großbäumen soll aufgezeigt werden, wie viel Natur notwendig ist, um die von Menschen produzierten Kohlendioxid-Emissionen zu kompensieren. Auf eine symbolische Art wird thematisiert, dass Bäume zur Stabilisierung des Weltklimas maßgeblich beitragen. Oberbürgermeister Dr. Maly erläuterte, dass sich die Stadt Nürnberg mit einem nachhaltigen Projekt der Herausforderung des Klimawandels stellen will: „Die in der gerasterten Form einer 99 angeordneten ersten Bäume des „Klimahains 99“ verweisen auf einen Teilaspekt des ökologischen Fußabdrucks – ein international eingeführtes Berechnungssystem für unseren Ressourcenverbrauch im Laufe eines Menschenlebens. Würde ein Bundes-

bürger in seinem Leben weiterhin so viel Tonnen Kohlendioxid ausstoßen wie heute, d.h. rund 9,9 Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich, wären 99 Bäume dazu notwendig, um dieses Treibhausgas zu neutralisieren.“

Hauptinitiator des Projektes war Erwin Bauer, Chefredakteur der Fachzeitschrift biGaLaBau. Er sicherte sich die Unterstützung der Stadt Nürnberg und des Servicebetriebes Öffentlicher Raum (SÖR) Nürnberg, der den Unterhalt für die Baumpflanzung übernehmen würde. Erwin Bauer gelang es, anlässlich der 2010 stattfindenden Messe GaLaBau zahlreiche Sponsoren für die Idee „Klimahain“ zu begeistern. Sie wird getragen von der Fachzeitschrift biGaLaBau (Konzept, Öffentlichkeitsarbeit, Sponsoren), der Fa. Opitz Großbaumverpflanzung (Pflanzung, Pflege für drei Jahre), dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) Nürnberg (Planung, Öffentlichkeitsarbeit, Anschlusspflege), der Baumschule Lappen (Gehölzlieferung) und dem Verein Grünclusiv e.V. in Nürnberg (Koordination, Öffentlichkeitsarbeit und Sponsoren), einem Zusammenschluss von Landschaftsarchitekten, Zulieferfirmen und Garten- und Landschaftsbaubetrieben.



Die Stadt Nürnberg stellte für die erste Pflanzung eine Wiesenfläche von rund einem Hektar zur Verfügung, die an der Bayernstraße liegt. Im Endausbau wird sich der „Klimahain 99“ bis zu den Nummernweihern im Volkspark Dutzendteich erstrecken.

Gepflanzt werden nur stadtklimaverträgliche Baumarten, die den künftig erwarteten Klimaveränderungen mit heiß-trockenen Sommern und Spätfrösten besser gewachsen sind. Darunter sind amerikanische Amberbäume (*Liquidambar styraciflua*), japanische Schnurbäume (*Sophora japonica* Regent), türkische Baumhasel (*Corylus colurna*), südosteuropäische Silberlinden (*Tilia tomentosa* Brabant) und Vogelkirschen (*Prunus avium*).

Die Auswahl der Baumarten legte Dipl.-Ing. Walter Brisken von SÖR, Sachgebiet Planung und Bau Grün, fest. Er wertete dabei jüngste Erkenntnisse deutscher Experten aus, welche Baumarten für das Stadtklima besonders geeignet sind. Das Projekt wird der Organisationseinheit ‚Projekte Straßenbegleitgrün‘ auch als Forschungsobjekt dienen: man will im Hinblick auf künftige Pflanzungen im Straßenraum eigene Erfahrungen gewinnen, inwieweit sich diese Baumarten unter den örtlichen Verhältnissen und veränderten Umweltbedingungen bewähren.

Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly persönlich setzte zu Beginn der Fachmesse GaLaBau den 23. Sponsorenbaum, eine stadtklimafeste Straßenesche (*Fraxinus excelsior* ‚Westhofs Glorie‘) mit 40 cm Stammumfang mit einer Rundspatenmaschine in das Pflanzloch. Dies war die symbolische Abschlusspflanzung des ersten Projektabschnittes.

Mit Unterstützung der Messegesellschaft und weiterer Sponsoren wird die Aktion so lange fortgesetzt, bis alle 99 Bäume gepflanzt sind. Die nächsten Baumpflanzungen sind für Frühjahr 2011 vorgesehen. SÖR sucht weitere Sponsoren und Baumpaten, um die Aktion bis zum Herbst 2012 abzuschließen.

Die Baumpatenschaft für einen Großbaum des „Klimahains 99“ wird mit Ballierung, Transport, Pflanzung, Substrat, Düngung, Verankerung, drei Jahre Pflege sowie Anschlusspflege inklusive Öffentlichkeitsarbeit und Urkunde zum Preis von 999,- Euro angeboten. SÖR gewährleistet die Nachhaltigkeit des Projektes durch die dauerhafte Pflege der Bäume.

Ansprechpartner bei SÖR zu dem Projekt ‚Klimahain 99‘ ist  
Dipl. Ing. Walter Brisken  
SÖR/1-G Projekte Straßenbegleitgrün  
Bauhof 2 · 90402 Nürnberg  
Tel. 0911-231- 59 28  
walter.brisken@stadt.nuernberg.de



Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly bei der Baumpflanzung

# Straßenreinigung und WC-Anlagen

Die Reinigungsverpflichtung für die Fahrbahnen und Gehwege ist in Nürnberg auf die Anlieger sowie die Straßenreinigung als öffentliche Einrichtung innerhalb des SÖR verteilt.

Grundsätzlich sind die Anlieger in der Reinigungspflicht, d.h. die Anlieger müssen die Fahrbahn und den Gehweg vor ihrem Grundstück sauber halten. In Teilen des Stadtgebiets übernimmt die Straßenreinigung die Verpflichtung von den Anliegern und fordert dafür von den Anliegern Straßenreinigungsgebühren ein. Je nach Gebiet unterscheiden sich der Reinigungsumfang und

die Reinigungshäufigkeit (Gehweg- und Fahrbahnreinigung oder ausschließliche Fahrbahnreinigung durch die Straßenreinigung). SÖR ist zudem für die Leerung der öffentlichen Papierkörbe sowie den Unterhalt – d.h. der Reinigung und der Instandsetzung – der öffentlichen WC-Anlagen zuständig

## Straßenreinigung & WC-Anlagen

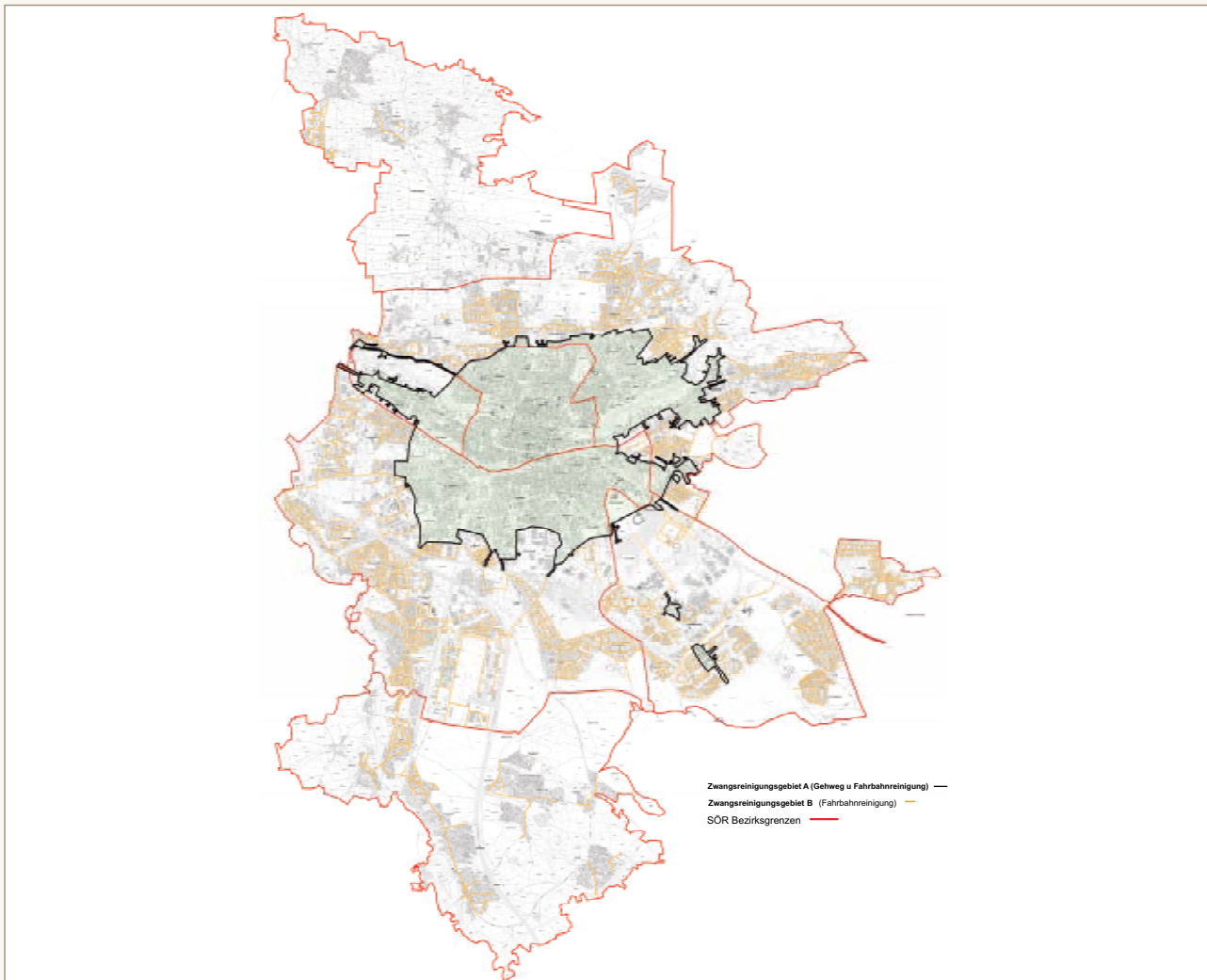
Reinigungskilometer (pro Woche in Summe)	1.285 km
Reinigungsklasse 1 (1 mal pro Woche)	595 km
Reinigungsklasse 2 (3 mal pro Woche)	9 km
Reinigungsklasse 3 (5 mal pro Woche)	12 km
Reinigungsklasse 4 (7 mal pro Woche)	13 km
Reinigungsklasse B (1 mal pro Woche)	577 km
Abfallmenge (pro Jahr)	7.059 t
Papierkörbe	3.227 Stück
Öffentliche WC-Anlagen	32 Stück

## Leistungsspektrum Straßenreinigung

Das Stadtgebiet Nürnberg ist in zwei sogenannte Zwangsreinigungsgebiete aufgeteilt:

- Im Zwangsreinigungsgebiet A übernehmen die Mitarbeiter des SÖR die Reinigung der Fahrbahnen, Gehwege und Plätze. Die Anlieger sind hier von ihrer Reinigungspflicht entbunden, müssen dafür aber Straßenreinigungsgebühren (für Gehweg- und Fahrbahnreinigung) entrichten. Das Zwangsreinigungsgebiet A ist in der nebenstehenden Karte schwarz umrandet dargestellt [Stelle evtl. anders bezeichnen].
- Im Zwangsreinigungsgebiet B reinigt SÖR die Fahrbahnen soweit dies mit Großkehrmaschinen möglich ist, nicht aber die Gehwege. Für die Sauberkeit der Gehwege sind hier – wie auch im restlichen Stadtgebiet – die Anlieger zuständig. Im Reinigungsgebiet B fallen für die Anlieger somit lediglich Gebühren für die Reinigung der Fahrbahnen an. Die Fahrbahnen im Zwangsreinigungsgebiet B sind in der nebenstehenden Karte orange-farbig eingezeichnet [Stelle evtl. anders bezeichnen].
- Im Stadtgebiet außerhalb der beiden Zwangsreinigungsgebiete A und B sind die Anlieger selbst zur Reinigung der Fahrbahnen und Gehwege nach Bedarf verpflichtet.





Insgesamt werden Woche für Woche im Zwangsreinigungsgebiet A über 1000 km Fahrbahnen und Gehwege, im Zwangsreinigungsgebiet B über 570 km Fahrbahnen von ca. 200 SÖR-Mitarbeitern gereinigt. Die Reinigungshäufigkeit wird durch die Straßenreinigungssatzung festgelegt und variiert von 1-7 mal pro Woche. Zusätzlich sorgen Sonderreinigungen nach Unfällen, Demonstrationen, Veranstaltungen usw. sowie die Reinigung der Innenstadt am Nachmittag für Arbeit bei den Reinigungsgruppen. Reinigungskonzeption: Straßenreiniger mit Besen und Handkarre

#### ► Bereitschaftsdienst:

Im Bereitschaftsdienst des SÖR sind 7 Mitarbeiter im Vollschieftbetrieb organisiert.

Die Hauptaufgaben sind die Reinigung nach Unfällen im öffentlichen Straßenraum, die Entfernung von Tierkadavern im öffent-

lichen Raum, Absicherungen und Reinigungen bei sicherheitsgefährdenden Zuständen sowie Kleinreparaturen und Reinigungen in bestimmten öffentlichen Toilettenanlagen der Stadt Nürnberg.

Durch die Umstellung der Konzeption und die zunehmende Mechanisierung konnte die Leistungsfähigkeit der Straßenreinigung in den letzten Jahren erheblich gesteigert und die Reinigungsgebühr lange Jahre konstant gehalten werden. Die letzte Gebührenerhöhung zum Jahreswechsel 2009 musste bedingt durch die gestiegenen Rohstoffpreise und die Tarifsteigerungen erfolgen.

#### ► Papierkorbentleerung:

Im öffentlichen Straßenraum des Stadtgebiets werden in unterschiedlicher Häufigkeit 3227 Papierkörbe von den Straßenreinigern auf ihren Kehrtouren sowie von fünf Mitarbeitern des Papierkorbentleerungstrupps geleert. Täglich und im Altstadtbe-

reich auch samstags werden hierfür bis zu 100 km zurückgelegt. Im letzten Jahr sind dabei insgesamt ca. 4300 t Restmüll eingefahren worden.







SÖR in der Zukunft



# SÖR in der Zukunft



Auch in diesem Jahresbericht soll nicht nur Bilanz über das Jahr 2010 gezogen sondern auch der Blick in die „Kristallkugel“ gewagt werden. Einige wichtige Handlungsfelder sind klar erkennbar: Obwohl seit der Gründung des Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) bereits viele Weichenstellungen erfolgt sind und die grundlegende Aufbau- und Ablauforganisation steht, bedarf es noch einiger Arbeit, um die Prozesse zu verstetigen und weiterzuentwickeln. SÖR bewegt sich dabei im Spannungsfeld von Konsolidierungs- / Einsparvorgaben, den steigenden Anforderungen an die Servicequalität sowie allgemein der Zunahme der Aufgaben (z.B. stetig steigendes Müllaufkommen, zusätzlicher Reinigungsbedarf in den Grünanlagen,...).

Diese Herausforderung ein „Mehr mit weniger“ zu erreichen, kann nur gelingen, wenn

- die Prozesse optimal aufeinander abgestimmt ablaufen
- die nötigen Rahmenbedingungen geschaffen werden

Dementsprechend wird eine wichtige Aufgabe darin bestehen, die Hauptprozesse genau zu untersuchen, zu dokumentieren und die gesamten Abläufe so zu verknüpfen, dass sie aus Sicht des Gesamtbetriebs optimal laufen. Dazu ist eine Menge Detailarbeit nötig, zumal bei einem Betrieb, der ein sehr breites Spektrum an verschiedensten Leistungen erbringt.

Die Breite des Leistungsportfolios steht dabei nicht zur Disposition: SÖR wurde mit dem Ziel gegründet, einen zentralen Ansprechpartner für den öffentlichen Raum zu etablieren, eine Organisation zu schaffen, die sich hier „um alles kümmert“.

Damit ist klar: Klein und übersichtlich wird SÖR nie werden, dazu sind die Aufgaben zu vielschichtig, zu komplex und zu verschieden.

Die Kunst wird darin liegen, die Komplexität des Leistungsspektrums durch eine möglichst einfache Aufbau- und Ablauforganisation zu reduzieren und so handhabbar zu machen.

Komplexität kann durch geeignete Organisationsstrukturen und – abläufe abgebaut werden – wobei dann darauf zu achten ist auch die Regelungen zur Organisation einfach zu halten.

Dies wird eine der Herausforderungen bei der Definition der Prozesse sein: Die Prozesse hinreichend genau zu beschreiben sowie die richtigen (weil wichtigen) Prozesse auszuwählen. In der Praxis wird dies bedeuten:

- Hauptprozesse identifizieren
- diese genau zu untersuchen
- diese verständlich zu beschreiben
- die Prozesse in der Gesamtschau optimieren

- nicht jedes Detail zu regeln
- auf den gesunden Menschenverstand und die Eigeninitiative der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu setzen.

Um gut arbeiten zu können, bedarf es nicht nur klarer Vorgaben und Anweisungen sondern auch einer guten Ausrüstung: Von den Fahrzeugen über die Büroarbeitsplätze, die Maschinen in den Werkstätten bis hin zu einem Zentralstandort, der viele Funktionen und viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beheimaten wird. Entsprechende Konzepte sind zur Zeit im Entstehen. Der Bau einer SÖR-Zentrale am Standort „Am Pferdemarkt“, der im März 2011 im Werkausschuss einstimmig beschlossen wurde, wirkt dabei in zweifacher Hinsicht auf diese Konzepte: Zum einen sind diese Konzepte Grundlage für die inzwischen laufende Detailplanung des Standorts, zum anderen entstehen diese Konzepte natürlich mit Blick auf den Bau der neuen Zentrale und der Suche nach sich dadurch ergebender Synergien.

Die beiden großen Blöcke „Optimierung der Ablauforganisation“ und „Bau der SÖR-Zentrale“ werden in der nächsten Zeit wichtige und dringliche Aufgaben und zugleich entscheidende Weichenstellungen für die Zukunft des Betriebs sein. Bis die SÖR-Zentrale gebaut ist, wird noch einige Zeit vergehen – Zeit in der die Entwicklung des SÖR nicht stehen bleiben darf und wird. Ein Beispiel hierfür ist die weitere Stärkung des Zusammenwachsens der Mitarbeiter in den Bezirken: Gerade in den großen innerstädtischen Bezirken 2, 3 und 4 war es bei der Gründung des SÖR nicht möglich, die Bezirksleitungen und die in der Fläche tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an einem zentralen Standort im jeweiligen Bezirk unterzubringen. Es fehlte schlicht und ergreifend an den geeigneten Räumen, zudem brauchte die Verlagerung und das Zusammenziehen von Betriebsteilen einfach eine gewisse Zeit. 2010 ist es gelungen, einen Großteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirks 3 samt Bezirksleitung an einem Standort unterzubringen. Dieser Standort wird später in der SÖR-Zentrale aufgehen, so dass die Unterbringung des Bezirks 3 ohne größere Mehrkosten möglich war.

Wie bereits in den Bezirken 1, 5 und 6 zu beobachten, fördert diese Bündelung von Menschen, Maschinen und Ausrüstung den gemeinsamen Blick auf den Bezirk und die Identifikation mit dem Bezirk und dem SÖR insgesamt. 2011 werden die Bezirke 2 und 4 zentrale Standorte im jeweiligen Bezirk beziehen, sicher mit den gleichen positiven Effekten: Kostengünstige Übergangslösungen ermöglichen, so dass sich die Organisation kontinuierlich weiterentwickeln und dann mit Bezug der SÖR-Zentrale „richtig“ zusammenwachsen kann.