

Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg

SÖR WIR ERHALTEN POSITIVE RESONANZ WIR SIND SÖR WIR STÄRKEN UNSER SELBSTBEWUSSTSEIN WIR SIND SÖR WIR SCHAFFEN UND ERHALTEN WERTE WIR SIND SÖR WIR ERHÖHEN UNSERE PRODUKTIVITÄT WIR SIND SÖR WIR FÜHREN ZIELORIENTIERT WIR SIND SÖR WIR BEKENNEN UNS ZU TRANSPARENZ UND CONTROLLING WIR SIND SÖR WIR ENTWICKELN UNSER PERSONAL WIR SIND SÖR WIR ENTWICKELN UNSERE PROZESSE KONTINUIERLICH WIR SIND SÖR WIR INFORMIEREN AKTIV WIR SIND SÖR WIR HANDELN UMWELTSCHONEND WIR SIND SÖR KÜMMERER UND GARANT EINES SAUBEREN, SICHEREN UND GUT NUTZBAREN ÖFFENTLICHEN RAUMES WIR SIND SÖR WIR ERHALTEN POSITIVE RESONANZ WIR SIND SÖR WIR STÄRKEN UNSER SELBSTBEWUSSTSEIN WIR SIND SÖR WIR SCHAFFEN UND ERHALTEN WERTE WIR SIND SÖR WIR ERHÖHEN UNSERE PRODUKTIVITÄT WIR SIND SÖR WIR FÜHREN ZIELORIENTIERT WIR SIND SÖR WIR BEKENNEN UNS ZU TRANSPARENZ UND CONTROLLING WIR SIND SÖR WIR ENTWICKELN UNSER PERSONAL WIR SIND SÖR WIR ENTWICKELN UNSERE PROZESSE KONTINUIERLICH WIR SIND S

Impressum

Herausgeber und V.i.S.d.P.:
Stadt Nürnberg
SÖR Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Bauhof 2 | 90402 Nürnberg
Telefon 09 11 / 2 31-76 37
Telefax 09 11 / 2 31-1 44 10
www.soer.nuernberg.de

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

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.: Ronald Höfler
Redaktion: Dr. Ulrike Goeken-Haidl, Julia Kowohl, Uwe-André Bauer

Agentur: Arts of Sales GmbH
Großweidenmühlstraße 3 | D-90419 Nürnberg
www.arts-of-sales.com

Alle Bildrechte, sofern nicht anders angegeben: Stadt Nürnberg, SÖR

Umsatzsteueridentifikationsnummer gemäß § 27 a UstG: DE 133 552 578

Nürnberg, Juli 2014

Inhaltsverzeichnis

Impressum02
Inhaltsverzeichnis03
Grußwort des Oberbürgermeisters04
Grußwort der Werkleitung05
Wir sind SÖR06
Das SÖR-Leitbild 10
Werkleitungsbüro SÖR/WB 12
Personal- und Schwerbehindertenvertretung
PR SÖR | SBV SÖR..... 16
Verwaltung SÖR/V18
Planung und Bau SÖR/124
Planung und Bau Grün SÖR/1-G24
Straßenbau SÖR/1-S30
Elektrotechnik SÖR/1-E34
Brückenbau und Wasserwirtschaft SÖR/1-B38
Betrieb und Unterhalt SÖR/244
Bezirke SÖR/2-B44
Werkbetrieb SÖR/2-W46
Fachkoordination Grau/Grün SÖR/2-FK/GS50
Fachkoordination Straßenreinigung SÖR/2-FK/R52
Straßen und Verkehrsrecht SÖR/356
Straßenaufsicht, Wegerecht und Planfeststellung
SÖR/3-SW 56
Veranstaltungen und Ausnahmegenehmigungen
SÖR/3-VA 58
Frankenschnellweg SÖR/FSW62
Mit dem SÖR durch's Jahr 64
Januar: Sondernutzungen66
Februar: Winterdienst68
März: Frühlingserwachen70
April: Spielplätze72
Mai: Untere Karlsbrücke76
Juni: Frankenschnellweg80
Juli: „Summer in the City“ 82
August: Hohe Zeit des Straßenbaus84
September: Stadtparkweiher88
Oktober: Tag der offenen Tür92
November: Baumpatenfest94
Dezember: Aufbau und Eröffnung
Christkindlesmarkt96
SÖR in Zahlen 100

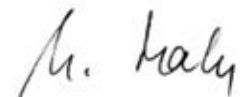


Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Nürnberg

Rund 23 000 Mal haben im Jahr 2013 Bürgerinnen und Bürger am Servicetelefon ihre Anliegen gemeldet oder Auskünfte eingeholt. Die Zahl ist ein klarer Beleg dafür, dass der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) im Bewusstsein der Nürnbergerinnen und Nürnberger angekommen ist. Und das ist auch gut so. 2009 unter dem Motto „Service aus einer Hand“ ins Leben gerufen, ist SÖR ein Dienstleister im besten Sinne. Für die Bürgerinnen und Bürger ist er ein zentraler Ansprechpartner für alle Belange des öffentlichen Raums. Und keine andere städtische Dienststelle hat ein derart breitgefächertes Aufgabenspektrum: von Ampeln, städtischen Brücken und Grünanlagen über Straßen, Wege und Plätze bis hin zu Straßenbeleuchtung, Spielplätzen und Winterdienst.

Neben allen diesen Aufgaben ist die riesige Herausforderung der kommenden Jahre der Bau des Frankenschnellwegs. Es ist das größte zusammenhängende Infrastruktur-Bauprojekt in Nürnberg nach dem Wiederaufbau. Diese „Stadtreparatur“ wird positive Auswirkungen für Nürnberg und die Region mit sich bringen. Sie wird der Stadt-, Verkehrs- und Grünplanung neue Perspektiven eröffnen und das Gesicht der Stadt zum Wohle der Nürnbergerinnen und Nürnberger verändern. In Sachen Einbindung und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger geht auch SÖR neue Wege. Die Sanierung des Stadtparkweiher war in dieser Hinsicht ein gelungener Start, was auch bei weiteren Grün-Projekten – etwa der Veit-Stoß-Anlage oder den Tullnau-Terrassen – weiter verfolgt werden soll.

900 SÖR-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter geben tagtäglich ihr Bestes, damit im öffentlichen Lebensraum Stadt alles rund läuft. Oftmals wird das erst dann bewusst, wenn es mal nicht so rund läuft. Und weil die „SÖRlerinnen“ und „SÖRler“ nicht nur beim Winterdienst im Blickpunkt der öffentlichen Wahrnehmung stehen, kommt ihnen aus Sicht der Kommune eine wichtige und verantwortungsvolle Aufgabe zu. Angesichts knapper öffentlicher Kassen ist Wirtschaftlichkeit eine klare Maßgabe städtischen Handelns. Trotzdem stehen viele Bürgerinnen und Bürger einer stärkeren Privatisierung der kommunalen Daseinsvorsorge zu Recht kritisch gegenüber. Stattdessen wird die öffentliche Hand als zuverlässiger und nachhaltiger Sachwalter aller Interessen der Gemeinschaft wahrgenommen. Der hier vorliegende „Jahresbericht 2013“ zeigt, wie umfangreich die Aufgaben, Leistungen und Anforderungen an den Servicebetrieb sind.



Dr. Ulrich Maly



Grußwort der Werkleitung

„Mit dem SÖR durch's Jahr“ - das ist das Motto des vorliegenden Jahresberichts, der über unser Leistungsspektrum vor allem aus dem Jahr 2013 berichtet. Der Bericht enthält auch unsere Leistungsdaten und Fakten aus dem Jahr 2012. Er bietet Ihnen eine Reihe von ungewöhnlichen Perspektiven im öffentlichen Raum. „Mit dem SÖR durch's Jahr“ – das gilt natürlich für den Service, den wir den Bürgerinnen und Bürgern rund ums Jahr bieten, und auch für die Flora und Fauna der Stadt. Dies umreißt letztlich auch, dass wir breit aufgestellt sind, denn beim Straßen-, Brücken-, Spielplatz-, Grünanlagen- sowie Garten- und Landschaftsbau et cetera sind wir zu einem ganzheitlichen, an ökologischen Gesichtspunkten orientierten Handeln verpflichtet. Anders ausgedrückt: Im Dienst an der Infrastruktur der Stadt sind Arten- und Umweltschutz Maßstäbe unseres Tuns. Dazu gehören auch Fledermäuse, Biber und Co. Wussten Sie zum Beispiel, dass im vergangenen November die Abteilung SÖR-Brückenbau eine gedeihliche Liaison mit den Fledermäusen einging, als diese sich gerade hektisch nach Wohnquartieren für ihren kurz bevorstehenden Winterschlaf befanden? Die Kollegen haben die im Jahr 1486 erbaute Untere Karlsbrücke in der Altstadt nach einer Rundum-Sanierung mit vier Winterschlafquartieren für Fledermäuse unter den beiden Bögen ausgestattet. Die konisch geformten Unterschlupfe waren heiß begehrt und wurden sofort von den vom Artenschutz streng geschützten Mini-Säugetieren bevölkert. Im späten Frühjahr werden diese Quartiere zu Wochenstuben und spätestens im Herbst schwärmen dann ganze Fledermaus-Teenie-Gruppen nachts in die Altstadt aus, um Platz für die neue Fledermaus-Generation zu machen.

Oder haben Sie das große Schild am Ausgang des U-Bahnhofs Wöhrder Wiese und vor der Satzinger Mühle gesehen? Darauf steht „Baumeister Biber hat hier schon etliche Bäume gekappt. Wir schützen Baum und Biber“, darunter die Logos vom SÖR, dem Wasserwirtschaftsamt (WWA) und dem Bund Naturschutz Nürnberg (BN). Der BN hat auf unsere Initiative eine „Biber Task Force“ ins Leben gerufen, die die Flussufer längs der Pegnitz regelmäßig auf Biberspuren durchstreifen. Gegebenenfalls winden sie einen Drahtzaun um schützenswerte Bäume, um diese vor den scharfen Zähnen des Bibers zu schützen. Dafür werden sie vom WWA ausgestattet und bekommen beim SÖR jederzeit Unterstützung für ihre ehrenamtliche Arbeit: sei es zum Herbeischaffen eines Ersatz-Nahrungsangebots für den Biber oder für einen kurzen Draht zu unseren Baumexperten.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre bei dem Streifzug durch unser Leistungsspektrum.

Ihre Werkleitung



Horst Förther
Erster Werkleiter



Ronald Höfler
Kaufmännischer Werkleiter



Marco Daume
Technischer Werkleiter



Marco Daume, Horst Förther, Ronald Höfler (von links)



Wir sind SÖR

Wir sind SÖR

Wir sind der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg. Was steckt hinter diesem Namen?

Service

SÖR bietet vielfältige Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Nürnberg. Ob die Schaukel auf dem Spielplatz, der öffentliche Mülleimer in der Fußgängerzone oder die Straßenlaterne an der Kreuzung, mit SÖR gibt es dafür stadtweit einen Ansprechpartner. Erreichbar ist SÖR für alle Bürgerinnen und Bürger unter einer Telefonnummer.

Betrieb

SÖR arbeitet wirtschaftlich und kostentransparent. Um nur einige Beispiele zu nennen: Die Verjüngung des Fuhrparks und die Eingliederung der Großflächenmahd machen den SÖR effektiv und wirtschaftlich. Trotz Kosteneinsparungen bietet SÖR gleichbleibende Qualität.

SÖR – stadtweit nah am Bürger

- Einheitliche Strategie der sechs Bezirke
- Verbesserte Abstimmung und Verzahnung Grün/ Grau/Orange – Grünpflege, Straßenunterhalt, Straßenreinigung
- Bezirksleiter/innen sind neben der Werkleitung, der Öffentlichkeitsarbeit und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das „Gesicht“ des SÖR
- Schnellerer Abbau des Christkindlesmarkts – Buden und Beleuchtung
- Bessere, einheitlichere Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung und Arbeit vor Ort

- Winterdienst: Einheitliches Winterdienstkonzept, Radwegesicherungsplan, zweite Schicht für die maschinelle Reinigung/Großfahrzeuge; Anteil am Gesamtaufgabenspektrum rund 5 – 10 %, je nach Strenge des Winters
- Schnellere Streugutbeseitigung
- Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Bürgervereinen – SÖR als einheitlicher Ansprechpartner
- Servicetelefon ist ein Erfolg
- SÖR ist in den Köpfen der Bürger verankert

SÖR – innovativ

- Sukzessive Umstellung und Modernisierung der Straßen- und LSA Beleuchtung, Verbesserung der Energieeffizienz und Energiebilanz der Stadt Nürnberg
- Lärm mindernder Asphalt auf drei Pilotstrecken; weitere folgen

- SÖR hat in den letzten vier Jahren mehr als 1.000 neue Bäume gepflanzt
- Leere und wieder bepflanzbare Baumscheiben werden bis zum Jahr 2014 bepflanzt
- Auf Brennpunkthemen wird schneller reagiert; zum Beispiel: Betrieb der Hundeservicemobile

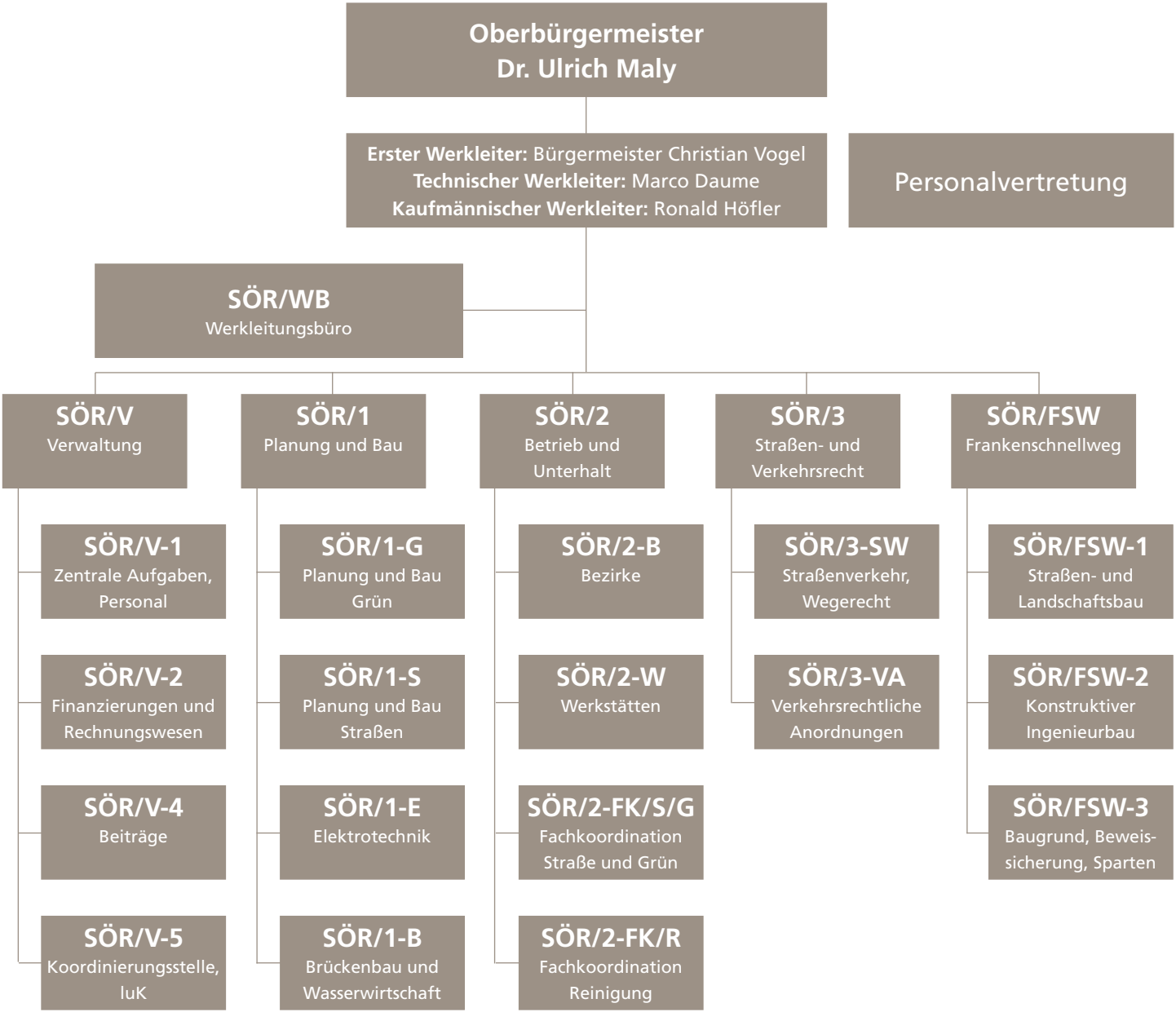
SÖR – wirtschaftlich, rechtssicher, attraktiv

- Kostentransparenz durch den Wirtschaftsplan – „Was kostet der öffentliche Raum?“
- Fachliche Transparenz durch strukturierte, regelmäßige Berichterstattung im Werkausschuss
- Investitionsquote in Maschinen und Geräte deutlich erhöht; Steigerung der Effektivität, Energieeinsparung
- Eingliederung der Großflächenmahd aufgrund nachgewiesener und anerkannter Wirtschaftlichkeit; weitere Projekte folgen
- Einheitliches Verwaltungshandeln intern sowie extern
- Größter gewerblicher Ausbildungsbetrieb innerhalb der Stadt Nürnberg
- Personalentwicklung durch interne und externe Qualifikation

- Verstärkung der Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule Georg Simon Ohm zur Gewinnung geeigneten Ingenieurnachwuchses
- Teilnahme am Girls Day
- Praktika und Diplomarbeiten

Kurzsteckbrief
SÖR
• 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
• 5 Abteilungen
• 6 Unterhaltsbezirke
• 85 Mio. Euro jährliche Aufwendungen
• 20 Mio. Euro jährliches Investitionsvolumen (ohne Frankenschnellweg - FSW)

Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR)



Das SÖR-Leitbild

SÖR ist der jüngste Eigenbetrieb der Stadt Nürnberg, der 2009 an den Start gegangen ist. Seither hat sich viel getan. Dazu gehört auch seine allmähliche Konsolidierung sowohl im öffentlichen Bewusstsein als auch in seiner Identitätsfindung nach innen, das heißt in den Betrieb hinein.

Ein für solche Entwicklungsprozesse stärkendes Instrument ist die Erarbeitung eines Zielbildes. Dies nahm die SÖR-Werkleitung ab Herbst 2011 in Angriff und formulierte einen Kanon von Zielsetzungen, die als Messlatte für die Priorisierung der breitgefächerten Aufgaben und des Pflichtenkanons des jungen Betriebs und als Indikator für einen optimalen Ressourceneinsatz dienen werden.

Die behutsame und nach anderthalb Jahren abgeschlossene, dialogbasierte Entwicklung gemeinsamer Ziele ging mit der Entwicklung einer gemeinsamen SÖR-Identität einher. Formuliert und akzeptierte Ziele schützen vor Beliebigkeit – so lautete der Anspruch, den die Werkleitung des SÖR an sich selbst stellte. Im Dezember 2013 war es dann soweit: Der komplette SÖR mit allen knapp 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ging „auf Quelle“, mietete eine Etage des leerstehenden Quelle-Gebäudes und ließ einen Tag lang in

spartenübergreifenden Arbeitsgruppen das formulierte Zielbild im besten Wortsinne durchspielen. Im Anschluss an eine Personalversammlung ging es dann an die konkrete Umsetzung der SÖR-Leitbilder.

Dazu wurden Gruppen gebildet, die in ihrer bunten Mischung quer durch alle Bereiche und Ebenen, die Vielfalt des SÖR repräsentierten. Analog zu den Zielbildern, durchliefen die Mitarbeiter einen Parcours von zehn Aufgaben, die mit Geschick und Nachdenken bewältigt werden konnten. Der gruppenspezifische Prozess schweißte die ad hoc zusammengestellten Teams binnen kürzester Zeit zusammen und brachte neben viel Spaß über die gemeinsam erzielten Erfolge auch die Erkenntnis, dass knifflige Aufgaben am besten in einem kreativen Miteinander gelöst werden können.

Ein Bild sagt mehr als tausend Worte

Damit die Zielsätze nicht nur graue Theorie bleiben, müssen sie gelebt und verinnerlicht werden. SÖR beauftragte einen Grafiker, die Sätze in Bilder umzusetzen. Mit der Kombination aus Text und Bild, ist es für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wesentlich leichter, sich die Sätze einzuprägen.

Der Leitsatz:

SÖR als Kümmerer und Garant eines nach allgemeiner Auffassung sauberen, sicheren und gut nutzbaren öffentlichen Raumes

Zu den Zielen im Einzelnen:

Wir erhalten positive Resonanz

Die Tätigkeit des gesamten SÖR-Leistungsspektrums wird im öffentlichen Raum zunehmend positiv bewertet. Viele Themen, wie zum Beispiel Baumfällungen oder die zunehmende Vermüllung auf Straßen, Wegen und Plätzen sind aus der Natur der Sache heraus Dauerbrenner. Ein Pressespiegel wurde eingerichtet und ausgewertet. Eine Stichprobe daraus: In 100 Tagen erschienen insgesamt 160 Artikel zu Themen, bei denen SÖR zitiert wurde. Eine Menge Arbeit produziert eine Menge Öffentlichkeit. Dies ist auch die Beobachtung des SÖR-Servicetelefons: Bis zu 120 Anrufe gehen täglich dort ein. Auch dies ist Indikator für wachsendes Bewusstsein für den öffentlichen Raum.

Wir stärken unser Selbstbewusstsein

Im Dialog über Aufgaben, Leistungen, Finanzierung, Verantwortung, Qualifikation, Personal und Organisation mit unseren Auftraggebern und Kunden ist es SÖR gelungen, deren Erwartungen mit den Möglichkeiten des Betriebs weitgehend abzugleichen. Das stärkt nach innen und außen.

Wir schaffen und erhalten Werte



SÖR investiert im Jahr rund 20 Millionen Euro (ohne Frankenschneidweg). Darüber hinaus wird für den Unterhalt der Straßen, Brücken und Grünanlagen 80 Millionen ausgegeben. Das sind insgesamt 100 Millionen für die Schaffung von Werten und ihren Erhalt. Umgerechnet auf jeden Bürger und jede Bürgerin der Stadt Nürnberg sind dies 200 Euro im Jahr.

SÖR schafft damit ein erhebliches Anlagevermögen und fühlt sich für dessen Erhalt verantwortlich. Deshalb entstehen aus der Feder der Mitarbeiter auch in

festgelegten Abständen umfassende Dokumentationen wie Straßenbaubericht, Brückenbericht, Straßenzustandsbericht et cetera. Daraus ist ersichtlich, dass SÖR für eine nachhaltige Instandhaltungsstrategie eintritt. SÖR zitiert dazu gerne den US-amerikanischen Unternehmer Warren Buffet: „Heute sitzt jemand im Schatten, weil ein anderer vor langer Zeit einen Baum gepflanzt hat.“ Denn SÖR erschafft Werte, die nicht nur der jetzigen, sondern auch der kommenden Generation zur Verfügung stehen wird.

Wir erhöhen unsere Produktivität

An viele Dingen muss sich SÖR anpassen wie zum Beispiel dem steigenden Müllaufkommen nicht nur auf Straßen, Wegen und Plätzen, sondern zusätzlich auch in Grünanlagen, wo die Stadt eine überdurchschnittliche Reinigungsleistung erbringen muss. Das kann man entweder resignativ hinnehmen und beklagen oder einfach anpacken. „Hinlangen“ wie in Franken formuliert wird. Wenn SÖR die spezifischen Herausforderungen annimmt, beschränkt dies den Spielraum für die Bewältigung steigender Nachfragen nach den SÖR-Leistungen – etwa bei der Realisierung neuen Wohnraums und der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen. Die Devise dabei: Den Output steigern, der wiederum zu einem positiven Bild in der öffentlichen Wahrnehmung beiträgt.

Wir führen zielorientiert und entwickeln unser Personal kontinuierlich

Wissensvermittlung, Fort- und Weiterbildung stärkt jeden einzelnen SÖR-Mitarbeiter und bettet ihn weiter in sein Team ein. Identifizierung schafft optimale Voraussetzungen für die Steigerung des Entwicklungspotentials. SÖR hat weniger Einzelkämpfer als Teamplayer. Das zu stärken, ist Anspruch und Ziel der Leitungsebene von Anfang an.

Wir bekennen uns zu Transparenz und Controlling

Die SÖR-Kennzahlen sind nicht nur in den Jahresberichten enthalten, sondern werden immer wieder dem Stadtrat vorlegt. Die Unterlagen und Berichte können vom Bürger jederzeit online oder in Papierform eingesehen werden. Das Controlling macht die Investitionstätigkeit in jeder Organisationseinheit nachvollziehbar.

Transparenz ist die Grundlage für das Verwaltungshandeln jeder Abteilung.

Wir handeln umweltschonend

SÖR weiß, dass sein Handeln in der Natur und auf den Straßen Spuren hinterlässt.

Kein Winterdienst ohne erheblichen Salzeintrag. Deshalb werden die Fahrzeuge kontinuierlich erneuert, um jeden Abgasausstoß so weit



wie möglich herunterzufahren. Seit 2013 sind eine Reihe von Elektromobilen im Stadtgebiet wie zum Beispiel bei der Reinigung des Stadtgrabens unterwegs.

Laubbläser gibt es auch in elektrobetriebener „Leise“-Technik. Das ist der Anfang. Denn durch den Einsatz neuer umweltverträglicher Produkte und Techniken werden der Energiebedarf und Immissionsausstoß bei Betriebsstoff, Baustoff, Lärm und CO₂ deutlich reduziert.

Wir informieren aktiv

Jedes SÖR-Handeln produziert Öffentlichkeit, denn seine Mitarbeiter sind überall „outdoor“ unterwegs. Die Presseanfragen bewegen sich thematisch entlang der Jahreszeiten und steigen jährlich an. Winterdienst, Silvesterreinigung, Baumpflanzungen, Blumenzwiebeln, Liebeschlösser an Brücken, Baumfällungen, Eichenprozessionsspinner, Spielplatzöffnungen, Bau und Planung und Unterhalt von Straßen, Brücken und Grünanlagen, Sommerevents mit Müllaufkommen, Laubreinigung und so weiter – „Irgendwas ist immer beim SÖR los“, konstatierte einmal ein Journalist schmunzelnd. Er hat recht.



Wir entwickeln unsere Prozesse kontinuierlich

Der SÖR steht nicht nur mehr als alle anderen Betriebe der Stadt unter Beobachtung (siehe Punkt 9), sondern er koordiniert auch die Bereitschaft einer wachsenden Zahl von Bürgerinnen und Bürger zu einem ehrenamtlichen Engagement im öffentlichen Raum. Das Stichwort dafür sind Baumpatenschaften, Spielplatzpatenschaften, Pflanzbeet-Patenschaften, Bankpatenschaften, Urban Gardening et cetera. Mit den Naturschutzorganisationen wie Bund Naturschutz, dem Landesbund für Vogelschutz und anderen Verbänden sind starke Partner für betriebliche Prozesse gewonnen worden, die das Handeln des SÖR im öffentlichen Raum kritisch und lobend aus fachlicher Sicht begleiten. Das ist eine gute Entwicklung im Sinne des Umweltschutzes, der Wertschöpfung und des Werteerhalts bei den kommunalen Ressourcen.

Werkleitungsbüro (SÖR/WB)

Im Werkleitungsbüro als Stabstelle der Werkleitung arbeiten 14 Personen. Sie bündeln eine Vielzahl von Querschnittsaufgaben. Neben dem Sekretariat sind hier auch das Servicetelefon und die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit angesiedelt. Projektbezogene Stellen, wie das Team für die SÖR-Zentrale, das Qualitäts- und Umweltmanagement oder die Arbeitssicherheit, die SÖR als gesamten Betrieb betreffen, liegen im Werkleitungsbüro. Die technische Beratung der Werkleitung, sowie die Koordination und Schriftführung des Werkausschusses werden ebenfalls hier erledigt.

Das zentrale Servicetelefon 0911 / 231-76 37 nimmt alle Anliegen bezüglich des öffentlichen Raums entgegen. Die Anliegen werden dokumentiert, bearbeitet und an die zuständigen Stellen, sowohl innerhalb des SÖR als auch an andere Dienststellen der Stadt Nürnberg und Dritte, zur Bearbeitung weitergeleitet. Die Zahl der Anliegen und Kontakte hat zugenommen. Rund 25.000 Anliegen werden derzeit jährlich bearbeitet.

SÖR wird tagtäglich in den Straßen, Grünanlagen, an Wegen und Plätzen und Spielplätzen gesehen. Somit sind nahezu alle Beschäftigten des SÖR bei ihrer Tätigkeit gleichzeitig

„Öffentlichkeitsarbeiter“. Das Auftreten der „SÖR'ler“ spielt eine wichtige Rolle bei der Außenwahrnehmung des SÖR bei Bürgerinnen und Bürger. Dieser Umstand muss uns bewusst sein und wir müssen ihn uns tagtäglich neu vor Augen halten. Das bedeutet stets verbindlich, aber durchaus selbstbewusst aufzutreten. Die zentrale Öffentlichkeitsarbeit ist ein essentielles Thema für den SÖR. Neben der SÖR-Website spielen Pressemitteilungen, Presseanfragen, Bürgerinformationen, Interviews und themenbezogenen Führungen „vor Ort“ sowie weitere Elemente der aktiven Bürgerbeteiligung wie Informationsabende und Hearings



Das SÖR-Werkleitungsbüro befindet sich im Dachgeschoss des ehemaligen Baumeisterhauses am Bauhof 9

eine immer wichtigere Rolle. Dieser Jahresbericht mit dem Leistungsspektrum des SÖR ist ein Teil dieser Arbeit. Bürgerinnen und Bürger wollen gehört werden; sie wollen mitreden und mitbestimmen. Auch wenn SÖR nicht alle Wünsche erfüllen kann, ist trotzdem Sensibilität im Umgang mit den „Kunden“ gefragt. Einen „Gefällt mir“ - Button wird es aber nicht geben. Allem Mainstream zum Trotz ist ein Auftritt in Facebook momentan nicht beabsichtigt.

Alle zwei Jahre präsentiert sich SÖR mit seinem Leistungsspektrum beim „Tag der offenen Tür“ der Stadt Nürnberg und erfreut sich über regen Zulauf der Bürgerinnen und

Bürger. SÖR erbringt viele Dienstleistungen, die tagtäglich und unmittelbar zu sehen sind - Reinigung und Sauberkeit, Straßenzustand, Aufenthaltsqualität der Grünanlagen, Spielplätze et cetera - SÖR ist immer im Fokus der Bürgerschaft. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzen diese Form der Öffentlichkeitsarbeit sehr gut um und sind trotz Sonntagsdienst mit Feuereifer dabei. „It's raining men...“ lautet der Songtitel 2013 zum vielbeachteten Auftritt des SÖR-Balletts. Erstmals war auch ein Informationsstand zum Frankenschnellweg dabei, der gerne in Anspruch genommen wurde.

Makroplanung SÖR und Hans-Bunte-Straße

Neuer Standort Straßenreinigung Bezirk 4

Im Rahmen eines Grundstücksaustauschs zur Baufeldfreimachung SÖR-Zentrale musste für das Depot 5 in Sandreuth innerhalb kurzer Zeit ein neuer Standort gefunden werden (eine Zwischenlösung, bis die neue Zentrale bezogen werden kann). Die Zeit drängte. Der Bauantrag für die Errichtung eines neuen Supermarkts auf dem Depotgelände lag bereits vor. Ein flexibler Containerbau war die Lösung. Nach erfolgreicher Grundstückssuche wurde für die 25 Mitarbeiter, 15 Kehrmaschinen und Sprinter in der Hans-Bunte-Straße ein neuer Interimsstandort gefunden und eingerichtet.

Dieser stellt im Vergleich zum bisherigen Stützpunkt in vielen Belangen eine erhebliche Verbesserung dar.

Durch die größere Grundstücks- und Hallenfläche konnte der betriebliche Ablauf des Depots 5 optimiert und verbessert werden.

Die neue geräumige Containeranlage mit zeitgemäßer Ausstattung (Sanitär-, Umkleide- und Aufenthaltsraum mit Küchenzeile) steht den Mitarbeitern nun zur Verfügung und wurde gut angenommen.



Alle Mitarbeiter sind im Einsatz...



.... vor dem neuen Containerbau

Makroplanung - SÖR-Zentrale

900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des SÖR sind aktuell auf circa 30 größere und weitere 30 kleinere Standorte über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Dies ermöglicht zwar kurze Wege in die Bezirke, erschwert jedoch Kommunikation und Controlling, einen flexiblen Austausch von Personal und Gerät und reduziert somit die Wirtschaftlichkeit. Um diese Nachteile zu überwinden, bereitet SÖR – mit Beschluss

des Werkausschusses SÖR vom 2. März 2011 – den Bau eines Zentralstandorts am Pferdemarkt vor. In der künftigen SÖR-Zentrale sollen rund 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, 330 Fahrzeuge – vom LKW bis zur Kleinkehrmaschine, Werkstattflächen, Waschplätze sowie Lager für Geräte, Bedarfsmaterial und Streugut angesiedelt werden.

Folgende Organisationseinheiten wird die SÖR-Zentrale aufnehmen:

- Werkleitung
 - Planung & Bau
 - Grün
 - Straße
 - Brücke
 - Betrieb & Unterhalt mit
 - Fachkoordination Grün & Straße
 - den innerstädtischen Bezirken 3 und 4
 - den Werkstätten: Schreiner, Schlosser, Kfz, Schilder, Mauerer
- Straßen- und Verkehrsrecht
 - Straßenaufsicht, Wegerecht und Planfeststellung
 - Veranstaltungen, Ausnahmegenehmigungen
 - Verwaltung
 - Personal
 - Finanzen
 - IT

Um die optimale bauliche Lösung für die neue SÖR-Zentrale hinsichtlich Funktion, Ökonomie und Ästhetik zu finden, wurde 2012 ein Realisierungswettbewerb für den Bau der SÖR-Zentrale durchgeführt. Als Vorbereitung dazu hat eine interne Projektgruppe mit externer Planungsunterstützung die notwendigen Wettbewerbsgrundlagen erarbeitet. Flächenvorgaben, Raumprogramm, die besonderen Arbeits- und Funktionsabläufe des SÖR waren bestmöglich zu berücksichtigen – und dies immer mit Blick auf die verfügbaren Investitionsmittel. In das Verfahren Eingang gefunden haben natürlich auch die Belange der Stadt- und Verkehrsplanung sowie die des unmittelbar benachbarten Abfallbetriebs der Stadt Nürnberg.

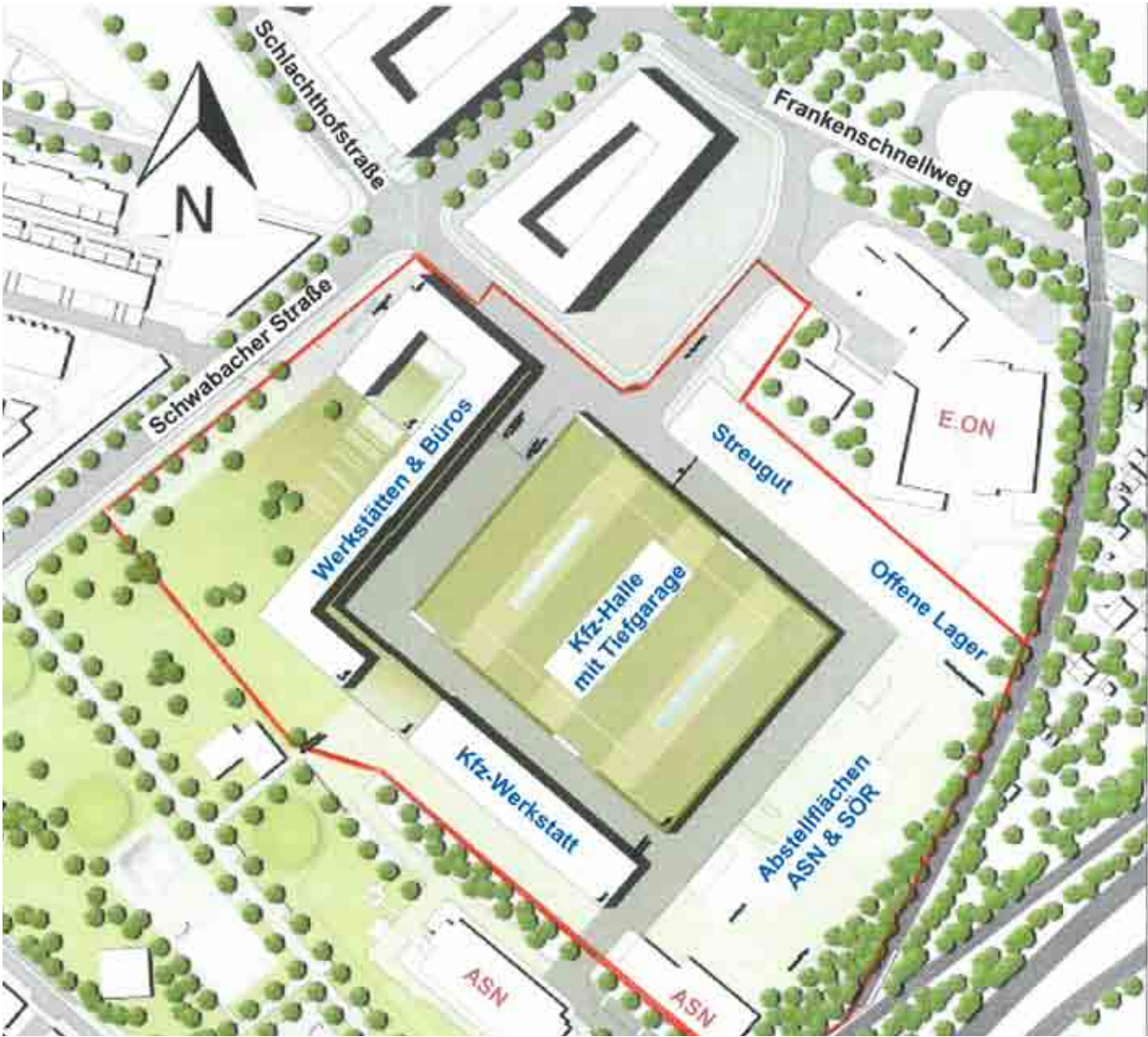


Bürgermeister Horst Förther und Karlheinz Kubanek (ehemaliger Werkleiter) mit dem Siegerentwurf

Beurteilungskriterien Architektenwettbewerb:
Städtebau
Funktionserfüllung
Gestaltung
Konstruktion
Wirtschaftlichkeit
Bauklimatisches und energetisches Konzept

Auf den im Juni 2012 ausgelobten, begrenzt offenen Realisierungswettbewerb hatten sich 69 Architekturbüros beworben. Teilnahmeberechtigt waren 40 Bewerber, von denen 11 gesetzt waren und 29 durch ein Auswahlverfahren mit nachgeschaltetem Los bestimmt wurden. Deren

Entwürfe wurden unter fachlichen und gestalterischen Gesichtspunkten durch ein Preisgericht im Oktober 2012 bewertet. Als Wettbewerbssieger ging der Entwurf vom Architekturbüro Bolwin & Wulf, Berlin hervor.



Zeitgleich zum Wettbewerb war die Freimachung der erforderlichen Grundstücksteile zu forcieren. Erbpachtverträge wurden rückgekauft, Mietverhältnisse (zum Beispiel Supermarkt) wurden gekündigt. Noch nicht abgeschlossen ist Findung eines Ersatzstandorts für den auf dem Baugrundstück

angesiedelten Wertstoffhof. Im Zuge der laufenden Optimierung der zu realisierenden Wettbewerbsplanung wird als weiterer Schwerpunkt an Wirtschaftlichkeit, Logistik und der betrieblichen Sicherheit des zukünftigen Kompetenzzentrums Fahrzeugtechnik gearbeitet.

Personal- und Schwerbehindertenvertretung

(PR SÖR | SBV SÖR)

Der Personalrat vertritt als gewähltes Gremium die Interessen aller Beschäftigten sowie der Beamtinnen und Beamten. Er ist nicht der Werkleitung untergeordnet. Die Schwerbehindertenvertretung vertritt speziell die Interessen der Beschäftigten sowie der Beamtinnen und Beamten mit einer Behinderung.

Personalvertretung

Der Personalrat (PR SÖR) wurde von den wahlberechtigten Beschäftigten und Beamten des Betriebs gewählt. Er besteht aus insgesamt elf Mitgliedern (neun Vertreter der Beschäftigten und zwei Vertretern der Beamten). Aus seiner Mitte heraus hat der Personalrat den Vorstand und die Vorsitzende gewählt. Sie führt die laufenden Geschäfte. Der Betrieb – vertreten durch die Werkleitung – und der Personalrat arbeiten im Rahmen der Gesetze, Tarifverträge und Dienstvereinbarungen zur Erfüllung der betrieblichen Aufgaben und zum Wohle der Beschäftigten vertrauensvoll zusammen. Diese Pflicht zur vertrauensvollen Zusammenarbeit wird durch die Beteiligungsrechte näher festgelegt. Bestimmt der Personalrat mit, können Personalentscheidungen nur mit seiner Zustimmung getroffen werden. Betroffen hiervon sind alle wichtigen Personalgrundentscheidungen innerhalb des

Betriebs. In anderen das Personal betreffenden Fällen wirkt der Personalrat mit oder er ist anzuhören. Das gilt insbesondere bei der Gestaltung des Dienstbetriebs, beim Arbeitsschutz und der Unfallverhütung. PR SÖR trifft sich zu regelmäßigen Sitzungen im Gremium und mit der Werkleitung, um Probleme zu besprechen und zu lösen. Meilensteine der Arbeit waren im Jahr 2013 unter anderem die Dienstvereinbarungen zum Winterdienst und zur gleitenden Arbeitszeit. PR SÖR engagiert sich beim SÖR Sommerfest und beim Tag der offenen Tür und trägt auch hiermit zum Betriebserfolg bei. Einmal im Halbjahr hat der Personalrat eine Personalversammlung abzuhalten und einen Tätigkeitsbericht zu erstatten. Ein eigener Auftritt des Personalrats besteht im Miniweb des SÖR.

PR SÖR:

- Büroräume: Peuntgasse 5-7, Zi.117/I, 90402 Nürnberg
- Sekretariat: Frau Benker, Tel.: 0911 /231- 48 11
- Telefax: 0911 / 231-14 412
- E-Mail: SoeR_Personalrat@stadt.nuernberg.de



Von links nach rechts: Cadolto Delfino, Josef Märtl, Norbert Heck, Ilona Walter, Christoph Miller, Anja Hain, Sabine Biller, Wolfgang Lang, Klaus-Peter Leikam, Jürgen Junker, Michael Teumer

Schwerbehindertenvertretung

Als Interessenvertretung der schwerbehinderten Beschäftigten ist sie für deren Belange und Probleme zuständig. Die Schwerbehindertenvertretung steht selbstverständlich auch denjenigen mit Rat und Hilfe zur Verfügung, die gesundheitliche Probleme haben und nicht schwerbehindert sind. Waren im Jahr 2010 insgesamt 74 schwerbehinderte Menschen bei SÖR tätig, sind es aktuell 102 Schwerbehinderte. Der deutliche Anstieg der Beschäftigten mit Schwerbehinderung resultiert auch aus dem relativ hohen Durchschnittsalter (44,4 Jahre) im SÖR. Eine Schwerbehinderung wird häufig zwischen dem 40. und 50. Lebensjahr festgestellt. Im Bereich der nichtgewerblichen Beschäftigten und Beamten sind 32 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, gleich 10,06%, schwerbehindert oder gleichgestellt. Im gewerblichen Bereich sind es 70 Beschäftigte, das entspricht einer Quote

von 12,92 %. Wie in der Gesamtbelegschaft des SÖR beträgt der Anteil schwerbehinderter Frauen rund 14 %. Die gesetzlich festgelegte Quote über die Mindestbeschäftigung von schwerbehinderten Menschen von 5 % wird damit bei SÖR deutlich übertroffen. Ein wesentliches Ziel und ein künftiger Tätigkeitsschwerpunkt ist für die Schwerbehindertenvertretung die Umsetzung des Vorsorge- und Fürsorgeprinzips in Form von ergonomischen und menschengerechten Arbeitsplätzen. Ein weiteres wichtiges Ziel ist die Ausbildung schwerbehinderter Jugendlicher. Im Jahr 2012 und 2013 konnte leider keiner der Ausbildungsplätze durch Schwerbehinderte besetzt werden. In 2014 wird voraussichtlich ein Ausbildungsplatz durch einen Schwerbehinderten besetzt.

SBV SÖR:

- Büroräume: Peuntgasse 5-7, Zi.118/I, 90402 Nürnberg
Herr Herzog, Tel.: 0911 /231- 16 90
- Telefax: 0911 / 231-14 412
- E-Mail: SoeR_Schwerbehindertenvertretung@stadt.nuernberg.de

	31. Dezember 2012	31.Dezember 2013
Schwerbehindertenquote	11,74%	
anrechenbare Schwerbehinderte	101	102
davon Schwerbehinderte	80	80
davon gleichgestellt	21	22
Schwerbehinderte unter 35 Jahre	1	1
weiblich	14	14
männlich	87	88
Neufeststellungen bei Mitarbeitern	9	12
Einstellungen Intern / extern von Schwerbehinderten	2/0	0/0

*Quellen: SÖR Jahresbericht 2010
Personal und Sozialbericht SÖR 2012
Verzeichnis nach §80 Abs.1 SGB IX zum Stichtag 19. Dezember 2013
und Fortschreibung zum 31. Dezember2013

Verwaltung (SÖR/V)

Die Abteilung „Verwaltung“ gliedert sich nunmehr in vier statt fünf Sachgebiete. Das Sachgebiet „Zentrale Aufgaben, Personal“ kümmert sich um die rund 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des SÖR und um die Verwaltung der von SÖR genutzten Liegenschaften. Das Sachgebiet „Finanzierungen, Rechnungswesen“ erledigt die Buchhaltung, entwirft den Wirtschaftsplan, überwacht die Budgets und erstellt den Jahresabschluss. Das Sachgebiet „Beiträge“ übernimmt die Abrechnung von Baumaßnahmen gegenüber den betroffenen Anliegern. Das Sachgebiet Koordinierungsstelle, IuK, koordiniert die Baumaßnahmen im öffentlichen Raum. Die IT sorgt dafür, dass die Fachanwendungen innerhalb des SÖR reibungslos funktionieren und unterstützt bei IT-Arbeitsplätzen.

Zentrale Aufgaben, Personal (SÖR/V-1)

Neben Personalbewirtschaftung, Personalverwaltung und Personalsteuerung werden Personalentwicklungsmaßnahmen konzipiert und umgesetzt, der Stellenplan entwickelt

und fortgeschrieben, Teile der Personalabrechnung (Abrechnung der unständigen Bezüge) sowie die Hausverwaltung erledigt.

Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule Georg Simon Ohm

Seit mehreren Jahren ist SÖR zusammen mit dem Personalamt und der Stadtentwässerung auf der Hausmesse der Hochschule mit einem Informationsstand vertreten. Somit wird frühzeitig versucht, geeigneten Ingenieurnach-

wuchs bereits während des Studiums auf SÖR und dessen Aufgaben aufmerksam zu machen. Weiter vertritt die Personalverwaltung zusammen mit der Werkleitung SÖR regelmäßig beim dortigen Behördentag.



Geänderte Fahrerlaubnisklassen betreffen SÖR gewaltig

Seit 1999 gilt auch in Deutschland das EU-weite Führerscheinrecht, das vor allen Dingen die Gewichtsklassen für Fahrzeuge nochmals unterteilt.

Durch die Einführung von A-, B-, C-, D- und E-Klassen wurden die bisher gängigen Fahrerlaubnisklassen 1, 2 und 3 abgeschafft.

Die jetzige Generation der neu eingestellten Beschäftigten im gewerblichen Bereich hat nun altersbedingt überwiegend nur noch die neue Fahrerlaubnisklasse B. Diese berechtigt zum Führen von Kraftfahrzeugen bis 3,5 t (auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg oder einem schwereren Anhänger, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 3.500 kg nicht übersteigt). Das ist für die dienstlichen Aufgaben nicht ausreichend. Neubeschaffte Fahrzeuge müssen in der Lage sein, nebst Personen, Werkzeug und Material auch Anbauteile transportieren. Bereits jetzt und auch zukünftig werden daher Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zulässiger Gesamtmasse angeschafft.

Auch die Abschaffung der Wehrpflicht rückt dieses Thema für die Stadt Nürnberg und für SÖR in den Vordergrund. Bisher haben die „Gedienten“ die Fahrerlaubnisklasse CE vom Bund „mitgebracht“. Diese berechtigt die Inhaber, Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und einem Anhänger von mehr als 750 kg zu führen. Da immer weniger junge Menschen nachkommen, die den Führerschein der Klasse CE besitzen, ist dieser mittlerweile auf dem Arbeitsmarkt sehr gefragt.

Um den Winterdienst sicher zu stellen, benötigt SÖR hierfür mindestens 70 Beschäftigte mit der Fahrerlaubnisklasse C. Für den Winterdienst 2013/2014 konnte SÖR nur durch Meldung von „Freiwilligen“, die im Besitz der Fahrerlaubnisklasse CE und nicht als Kraftfahrer beschäftigt sind, ausreichend Fahrpersonal für die Großräumfahrzeuge stellen.

Auch die höheren Qualifikationsanforderungen durch das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) betreffen den SÖR.

Die drei Problemgruppen – nicht ausreichende Fahrerlaubnisklasse B, fehlende CE-Führerscheine und Schulungen nach dem BKrFQG – wurden und werden von SÖR aktiv angegangen. Für die erforderlichen Schulungen nach dem BKrFQG konnte eine Vereinbarung mit der VAG geschlossen werden, die diese für SÖR durchführt. Zurzeit wird der Unterhaltsbereich der Bezirke neu organisiert und auf diesem Wege der Fehlbedarf an der zukünftig erforderlichen Fahrerlaubnisklasse C1E (bis 7,5 t und Anhänger mit 3,5 t) festgestellt. Hieraus wird der Qualifikationsbedarf ermittelt.

Fest steht, dass die Stadt Nürnberg – SÖR – hier auch künftig stark gefordert ist, da die Fahrerlaubnisklassen überwiegend nur für den dienstlichen Gebrauch benötigt werden. Durch notwendige Qualifizierungen, die auf SÖR zukommen, entstehen erhebliche Kosten. Eine Verpflichtungserklärung der betroffenen Beschäftigten zu einer mehrjährigen Bindung an die Stadt Nürnberg, SÖR, wird deshalb obligatorisch sein.



Drei Beispiele für Fahrzeuge die nur mit einer Fahrerlaubnisklasse CE gefahren werden dürfen

Finanzierungen, Rechnungswesen (SÖR/V-2)

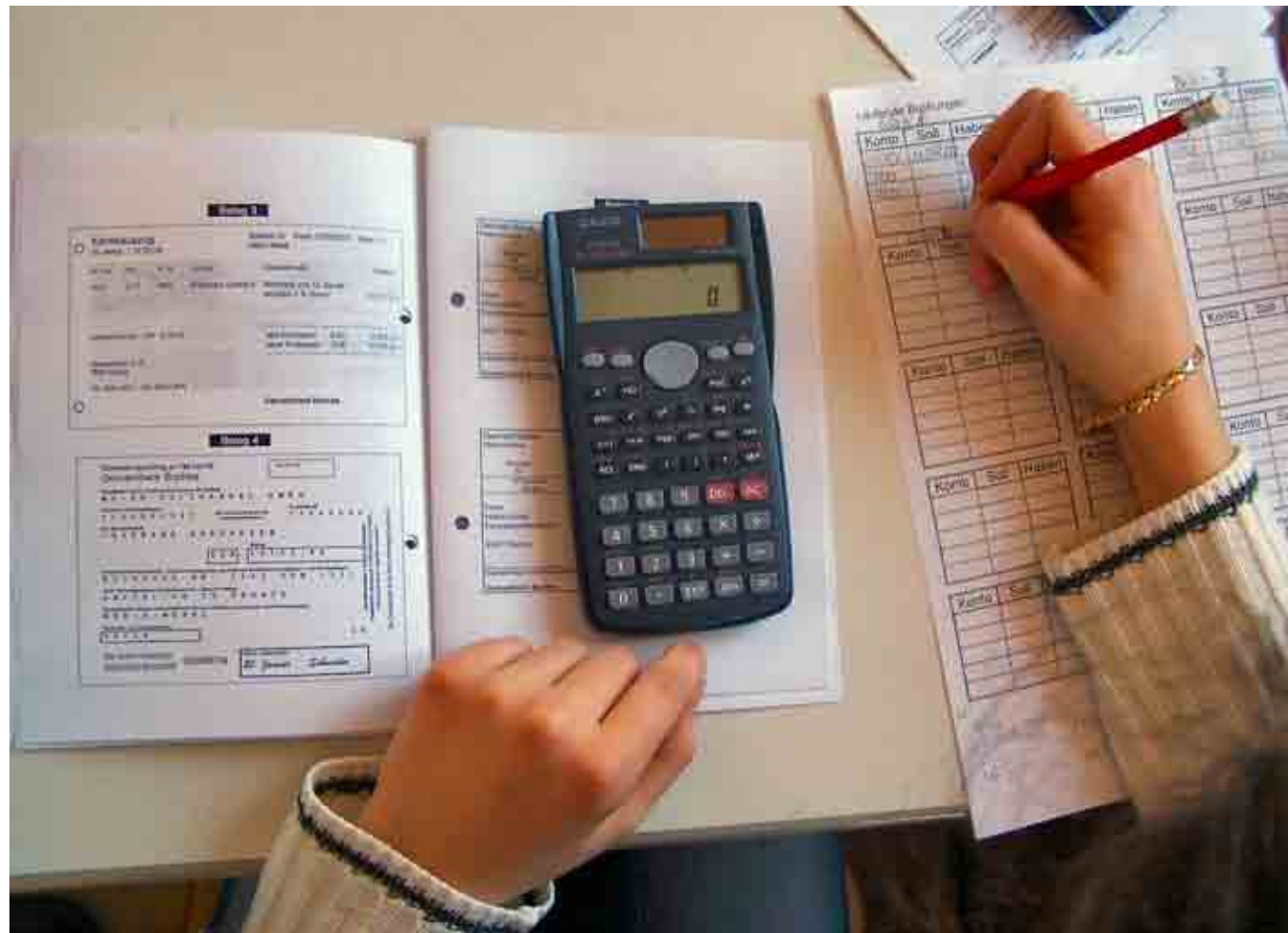
Die Erstellung des Wirtschaftsplans

Als Eigenbetrieb der Stadt Nürnberg ist der SÖR verpflichtet, jährlich einen Wirtschaftsplan vor Beginn eines neuen Wirtschaftsjahrs aufzustellen. Wie für alle öffentlichen Betriebe ist der Wirtschaftsplan auch für SÖR das zentrale Planungsinstrument zur Steuerung der wirtschaftlichen Tätigkeit. Der Wirtschaftsplan besteht aus einem Erfolgs- und einem Vermögensplan (Finanzplan).

Im Erfolgsplan werden alle voraussehbaren Erträge und Aufwendungen des Wirtschaftsjahrs ausgewiesen. Der Vermögensplan enthält die voraussichtlich vermögenswirksamen Einnahmen und Ausgaben sowie die notwendigen Verpflichtungsermächtigungen. Weitere Bestandteile des Wirtschaftsplans sind eine Stellenübersicht und eine Finanzplanung.

Bevor der Wirtschaftsplan des folgenden Geschäftsjahrs des SÖR im Oktober vom Werkausschuss genehmigt wird, werden eine Vielzahl von Informationen und Daten zusammengetragen und verdichtet. Dieser Prozess beginnt bereits im

Januar mit der Ermittlung des Investitionsbedarfs für das Folgejahr. Parallel dazu wird ein Plan-/Ist-Vergleich des Erfolgsplans des Vorjahrs durchgeführt. Daraus lassen sich neue Planwerte für das Folgejahr ermitteln. Bevor der eigentliche Wirtschaftsplan im Juni und Juli eines Jahrs erstellt wird, werden der Investitionsbedarf und die Mehrbedarfsliste mit dem in der Stadt Nürnberg zuständigen Referat und der Stadtkämmerei abgestimmt. Ergänzt um den Stellenplan zum Stichtag 30. Juni, kann der Wirtschaftsplan dann im September fristgerecht zur Sitzung des SÖR-Werkausschusses im Oktober zur Begutachtung und dem Stadtrat im November zu den Haushaltsberatungen vorgelegt werden.



Beiträge (SÖR/V-4)

Die Arbeitsschwerpunkte des Sachgebiets 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 werden.

In der Gruppe Gutachten wird die Beitragsfähigkeit von Straßenbaumaßnahmen nach dem Erschließungs- beziehungsweise Straßenausbaurecht sowie von naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen durch entsprechende Gutachten (2012: 176; 2013: 129 Gutachten) festgestellt. Auch zu Instruktionen von Straßen- und Bebauungsplänen sowie zu städtebaulichen Verträgen und sonstigen Anfragen zur Beitragsfähigkeit nach BauGB und KAG wird gutachterlich Stellung genommen (2012: 109; 2013: 90 Instruktionen). Es werden Anliegerbescheinigungen über den straßentechnischen Erschließungszustand von Grundstücken ausgestellt (2012: 152 Bescheinigungen; 2013: 176 Bescheinigungen). In der Gruppe Abrechnung erfolgt die Berechnung, Veranlagung und Abwicklung von Beiträgen mit abschließender

Bescheiderstellung. Die vorab laufenden Anliegerinformationsverfahren und Bürgerbeteiligungen sowie dazugehörige öffentliche Veranstaltungen (2012: 4 Info-Verfahren, 2013: 4 Info-Verfahren) werden ebenfalls von der Gruppe abgewickelt.

Im Jahr 2012 wurden fünf BauGB-Abrechnungen mit 99 Bescheiden und 503.000 Euro beitragsfähiger Aufwand, 194 KAG-Abrechnungen mit 4.164 Bescheiden und 1,559 Mio Euro beitragsfähiger Aufwand abgearbeitet. Im Jahr 2013 wurden 11 BauGB-Abrechnungen mit 243 Bescheiden und 1,567 Mio Euro beitragsfähiger Aufwand sowie 93 KAG-Abrechnungen mit 2.441 Bescheiden und 717.000 Euro beitragsfähiger Aufwand erstellt.

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.

Deshalb wird die Koordinierung von Baumaßnahmen beim SÖR sehr ernst genommen und wird mit hoher Qualität durchgeführt. Die Anzahl an geplanten und unvorhersehbaren Bauaktivitäten aller Ver- und Entsorgungsträger (unter anderem SUN, N-Ergie), Telekommunikationsanbieter (unter anderem FW, Telekom), der VAG und des Servicebetriebs Öffentlicher Raum Nürnberg spiegeln sich in den einzelnen Koordinierungsphasen wieder.

Damit das Jahresbauprogramm Ende Februar jedes Jahres pünktlich erscheint, wurde im Jahr 2013 ein Zeitplan zur Erstellung und Verteilung des Jahresbauprogramms mit allen Beteiligten abgestimmt und festgelegt.

Zahlen vom Jahr 2013:

- gemeldete Baumaßnahmen im Jahresbauprogramm circa 900
- durchgeführte Abstimmungs- beziehungsweise Instruktionsverfahren circa 1.800
- bearbeitete Aufgrabungs- und Sondernutzungsanträge in Verbindung mit Baustellen circa 10.000
- turnusmäßige stattgefunden Koordinierungsbesprechungen 10



Unterbringung von Leitungen in einem Straßenquerschnitt

Was im Untergrund zu beachten ist und sich auf die Koordinierung von Baumaßnahmen auswirkt:



Ziele der übergeordneten Koordinierung von Baumaßnahmen sind vor allem:

- zeitliche und räumliche Zusammenfassung von Bauabsichten, vermeiden von Doppelaufgrabungen
- Verringern der Verkehrsbehinderungen und Beschränken der Behinderungen für die Anlieger auf das notwendige Maß durch Organisieren gemeinsamer Leitungsverlegungen
- geordnete Aufteilung des Straßenraums für Ver- und Entsorgungsleitungen (nach DIN 1998)

Als Grundlage der Koordinierungstätigkeit dient die Kommunale Koordinierungs-Richtlinie (KKR) vom Juni 2005, die von der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände herausgegeben wurde.

Grenzen der Koordinierung entstehen vor allem durch folgende Einflüsse:

- stetige Anpassungen und Erweiterungen der einschlägigen technischen Vorschriften (DIN)
- ständig knapper werdende Unterhaltsmittel für Straßen und Ver-/Entsorgungsleitungen
- die Globalisierung der Energie und Telekommunikationsnetze
- zunehmender Individualverkehr und zahlreiche Veranstaltungen
- steigende gesellschaftliche Ansprüche an Mobilität und Flexibilität
- erhöhte Sensibilität der Öffentlichkeit bei großen Baumaßnahmen

Zugleich steigt die Zahl der durch die Auswirkung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum Betroffenen, die zudem noch unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen an die Koordinierung stellen:

- verschiedene Verkehrsteilnehmer (LKW, PKW, Motorrad, Fahrrad, Fußgänger)
- Anlieger, insbesondere Geschäftsleute (Einzelhandel)
- öffentlicher Nahverkehr (Bus, Straßenbahn)
- Lieferverkehr und Post-/Paketzusteller
- Tourismus und Besucher von Großereignissen (Veranstaltungen, Messe)

Nur wenn alle an der Abwicklung von Baumaßnahmen Beteiligten gemeinsam an einem Strang ziehen, kann die Koordinierungstätigkeit noch weiter verbessert werden. Eine für alle Beteiligten zufriedenstellende Abwicklung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum wird angestrebt und häufig erreicht, kann aber nicht bei allen Maßnahmen garantiert werden. Dazu ist der gesamte Prozess zu komplex und die Erwartungen Einzelner zu individuell.

Planung und Bau (SÖR/1)

Der öffentliche Raum hat viele Facetten, die vom SÖR mitgestaltet und instand gehalten werden. Die Planung dafür liegt bei SÖR/1. Die Abteilung Planung und Bau (SÖR/1) besteht aus den vier Teilbereichen Grünplanung, Straßenbau, Elektrotechnik und Brückenbau.

Planung und Bau Grün (SÖR/1-G)

Die Grünplanung plant den Neubau und die Sanierung von Grünanlagen und Spielplätzen, erstellt die Leistungsverzeichnisse für bauausführende Firmen, die Vorgaben für den SÖR-eigenen Bautrupp, überwacht die Bauausführung sowie die Abrechnung der Baumaßnahmen.

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 Bürgerinnen und Bürger, 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 2012/2013

- In den Jahren 2012/2013 waren alleine aus den Baupauschalen (Grünanlagen-, Spielplatz-, Spielhof-, Kleingartenanlagen-, Straßenbaumbestandspauschale, „Aus 1 mach 3“) mehr als 60 Projekte in unterschiedlichen Leistungsphasen in Arbeit. Dazu kamen zahlreiche weitere Projekte im Auftrag von anderen Dienststellen, meist Jugendamt oder Hochbauamt (Kindergärten, -horte und -krippen; Außenanlagen an Schulen et cetera). Die unten aufgeführten Projekte stellen nur eine Auswahl fertiggestellter Bauvorhaben dar.

 - **Grünanlage Colleggarten BA 2 und 3**
 - **Wöhrder See – Nordufer**
 - **Spielplatz Am Gaulnhofener Graben**
 - **Spielplatz Bestelmeyerstraße**
 - Spielplatz Oskar-Schindler-Straße/Willstraße
 - Spielplatz Kirschbaumweg
 - Spielplatz Köhnstraße
- Spielplatz Florentiner Straße
 - Spielplatz Mammutgelände/Heerwagenstraße
 - Skateanlage Spittlertorgraben
 - **Spielhof Insel Schütt**
 - Spielhof Volksschule Paniersplatz
 - KITA Mammutgelände/Heerwagenstraße – Außenanlagen
 - KITA Dörflerstraße – Außenanlagen
 - KITA Redtenbacher Straße – Außenanlagen
 - Jugendunterstand Langwasser
 - Kleingartenanlage Kuhweiher Ideal, Wasserverbund, Sanierung Wasserleitungsnetz
 - **Pflegeplanung: Parkpflegewerk Luitpoldhain**
 - Projekte Straßenbegleitgrün Baumpflanzungen im Milchhofareal (Tullnaustraße/Ostendstraße), sowie im gesamten Stadtgebiet
 - und vieles mehr

Dick gedruckte Projekte werden auf den Folgeseiten in Text und Bild vorgestellt

Colleggarten

Grundlage für die Sanierungsarbeiten ist die vom Umweltausschuss am 25. Februar 2010 beschlossene Planung. Zur Projektfinanzierung wurde die Planung in verschiedene Bauabschnitte aufgeteilt. Bereits 2011 wurden in der Grünanlage an unterschiedlichen Stellen Bäume gepflanzt. 2012 und 2013 wurden umfangreiche Stauden- und Strauchpflanzungen entlang der Archivstraße und im Bereich Bucher Straße angelegt, der Norisbrunnen wiederhergestellt, eine Gartenmauer und neue Sitzgelegenheiten eingebaut sowie neue Wegeverbindungen geschaffen. Durch die bisherigen Maßnahmen wurde die Aufenthaltsqualität entscheidend gesteigert, der Park optisch erweitert und neu erlebbar gemacht. 2012/13 wurden 440.000 Euro investiert. Im Jahr 2014 steht unter anderem noch die Errichtung des Spielplatzes an.



Wöhrder See, Nordufer – Promenade am Sandstrand

Aufbauend auf den Masterplan „Wasserwelt Wöhrder See“ wurde im Sommer 2013 als erster Bauabschnitt der Sandstrand am Nordufer realisiert.



Bauarbeiten

Das in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg (WWA-N) entwickelte Projekt besteht aus zwei Teilbereichen:

- dem circa 140 Meter langen Sandstrand mit Holzdecks zum Sitzen und Liegen (Finanzierung durch das WWA-N),
- der Promenade am Sandstrand mit dem gestalterischen und funktionalen Anschluss an die städtische Grünanlage, mit Sitzelementen, Wegeflächen und einer Liegewiese (Finanzierung durch die Stadt Nürnberg)

Der Uferbereich wurde als Promenade mit vorgelagertem Sandstrand ausgebildet. Die bestehende Uferlinie wurde in den See hinein verschoben, um den Durchflussquerschnitt des Wöhrder Sees zu verringern. Die Promenade knüpft an die bestehende Wegeführung an und bildet als großzügige Wege- und Aufenthaltsfläche den Rücken des Sandstrands. Die Uferkontur als bauliche Trennung zwischen Sandstrand und Promenade zeichnet den leichten Schwung der Uferlinie nach.

Die Promadenflächen werden zum Strandbereich hin begleitet durch lang gestreckte Bankreihen. Diese sind das prägende Gestaltungselement und bilden als lange, schwebende Elemente den Rücken der Promenade. In den Abendstunden werden sie mit einer dezenten LED-Beleuchtung an der Unterseite akzentuiert. Die nördlich der Promenade liegende Grünanlage aus den 1970er Jahren wurde rückgebaut und entsiegelt. Hier wurde eine große Wiesenfläche geschaffen, die als Spiel- und Liegewiese genutzt werden kann.

Die Eröffnung erfolgte am 03. August 2013. Die Bau- und Planungskosten für den Bereich SÖR betrugen 350.000 Euro. Die Gesamtfläche des durch SÖR hergestellten Bereichs beträgt circa 4.500 m².



Der fertige Strand im Herbst 2013



Grünflächen im Bereich der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Herpersdorf – Spielplatz Am Gaulnhofener Graben

Der rund 4.000 m² große Spielplatz ist als Quartiers-Spielplatz für Kinder von 6 bis 14 Jahren für den Nürnberger Stadtteil Herpersdorf mit seinen Neubaugebieten konzi-

piert. Dort sind insgesamt rund 710 Wohneinheiten geplant, von denen die meisten bereits errichtet und bezogen wurden.



Der Spielplatz wurde im Auftrag des Regiebetriebs „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Nürnberg-Herpersdorf (STEM)“ in der Zeit von Herbst 2012 bis Frühsommer 2013 gebaut. Die offizielle Einweihung fand am 21. August 2013 durch Bürgermeister und Ersten Werkleiter Horst Förther statt. Der Spielplatz ist bei den Kindern sehr beliebt und zieht selbst Besucher aus umliegenden Stadtteilen an. Im Umgriff liegen Flächen mit ökologischer Ausgleichsfunktion, landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie zwei Wasserläufe: der *Gaulnhofener Graben* und der *Röthegraben*. Vom Spielplatz aus kann man in diese angrenzenden naturnahen Bereiche vordringen und sie sich zum Spiel erschließen. Der Gaulnhofener Graben wurde renaturiert, erhielt seinen naturnahen Verlauf zurück und wurde unter dem Gesichtspunkt des Hochwasserschutzes ausgebaut.

Zwei Brückenbauwerke ermöglichen eine Fuß- und Radwegeverbindung nach Gaulnhofen. Hier war SÖR/1-B, Brückenbau und Wasserwirtschaft, beteiligt.

Der Spielplatz *Am Gaulnhofener Graben* ist Teil eines Netzes von Grünanlagen, die das Quartier durchziehen und neu hergestellt wurden, zum Teil in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang mit dem Spielplatzbau 2012/2013, wie zum Beispiel der Kleinkinderspielplatz an der Latènestraße und die Baumpflanzungen und Grünzüge an Kubin-, Glauberger- und Heuneburgstraße (2010 bis 2012). Weitere eigenständige Maßnahmen wurden bereits mehrere Jahre vorher abgewickelt, wie der Grünzug Herpersdorf-Nord.

Das Budget für den Spielplatz *Am Gaulnhofener Graben* betrug 447.500 Euro, davon 251.500 Euro für Spielgeräte, Einbauten und Ausstattung.

Spielplatz Bestelmeyerstraße

Der zuletzt 1995 erneuerte Spielplatz in unmittelbarer Nähe zur Scharrerschule wurde von SÖR/1-G generalsaniert. Die Baumaßnahme wurde im Juni 2012 im Wesentlichen abgeschlossen, 2013 wurden noch Pflanzarbeiten ausgeführt. Das mit Kunststoffbelag ausgestattete Ballspielfeld mit seinen Streetballkörben und Toren ist bei Jugendlichen

sehr beliebt. Kinder finden passende Spielangebote mit einer Dreierschaukel, einer Sandbaustelle, einem Trampolin und einem großen Kombinationsspiel-Klettergerät mit Edelstahlrutsche. Die Baukosten für den Ballspielbereich betrugen 142.000 Euro, für den Spielplatz 180.000 Euro.



Kunststoff-Belag Ballspielfeld im Bau



Spielplatz nach Fertigstellung

Spielhof Volksschule Insel Schütt

Der Spielhof Nord ist als Aktivspielhof gestaltet. Die Kinder und Schüler können an verschiedenen Geräten spielen, schaukeln, balancieren und sich an einer Kletterwand ausprobieren. Sie finden Flächen zum Kicken und zwei Streetballkörbe zum Üben. Im östlichen Hof ist ein grünes

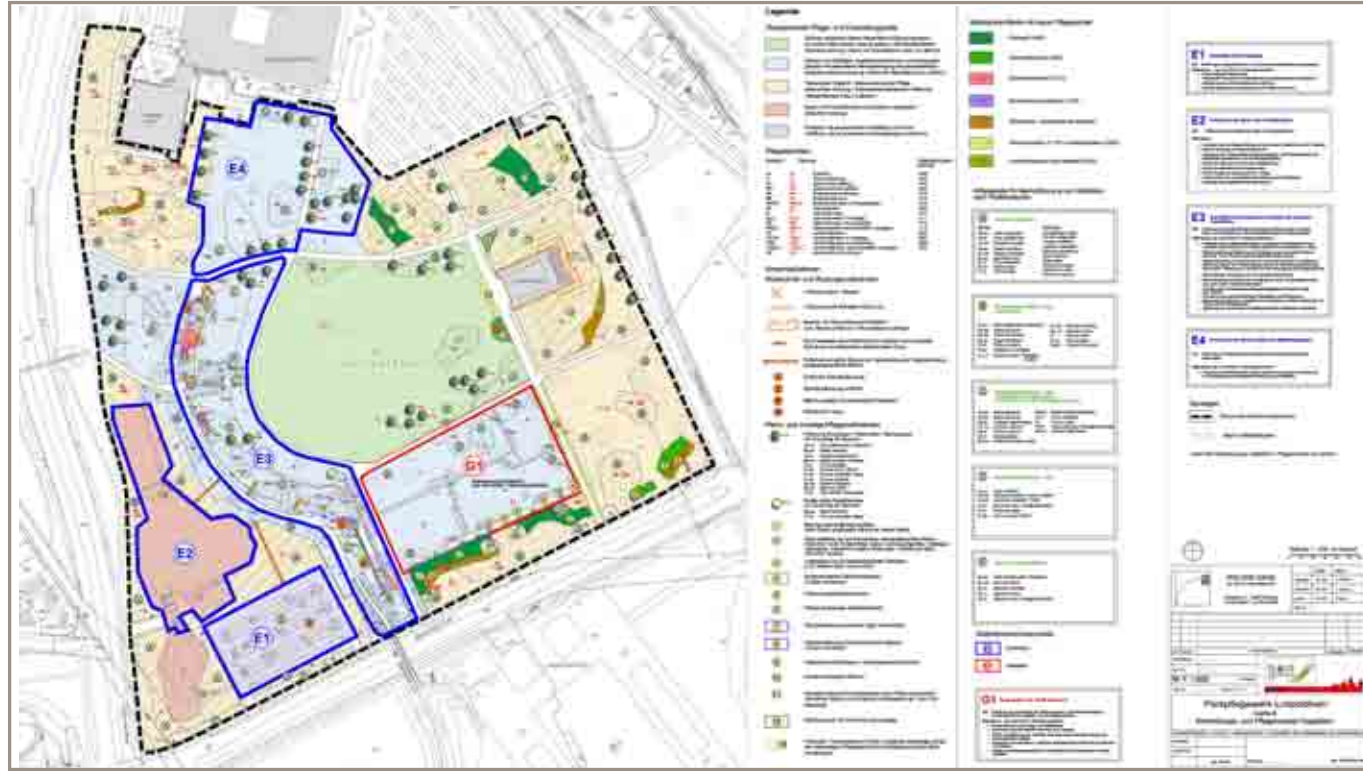
Klassenzimmer entstanden, ein Raum für Ruhe mit Bänken für große und kleine Kinder. Die Spielhöfe sind für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Eröffnungsfeier fand im Juni 2013 unter Beteiligung von Bürgermeister und Erstem Werkleiter Horst Förther statt. Baukosten: 590.000 Euro.



Pflegeplanung – Parkpflegewerk Luitpoldhain

Zur nachhaltigen Entwicklung der städtischen Grünflächen erstellt die Stadt Nürnberg nach und nach Parkpflegewerke für ihre Gärten, Parks, Plätze und Grünanlagen. Mit diesem Instrument erhält SÖR fachlich begründete Empfehlungen zur denkmalgerechten Pflege, zur Restaurierung und Erhaltung. Das Leitbild wird aus den Anforderungen der Nutzer, gestalterischen Belangen, Belangen des Denkmalschutzes, des Artenschutzes und unter Berücksichti-

gung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen entwickelt. Ziel eines Parkpflegewerks ist es, eine Grundlage zu schaffen, mit der die Pflege optimiert werden kann. Über den Bestandserhalt und die Verkehrssicherung hinaus sollen im Parkpflegewerk Entwicklungsmöglichkeiten für die Grünanlage aufgezeigt und der laufende Unterhalt mit Empfehlungen für konkrete Maßnahmen unterstützt werden.



Das Parkpflegewerk Luitpoldhain wurde am 17. Juli 2013 vom Werkausschuss SÖR beschlossen, erste Maßnahmen zur Umsetzung wurden bereits eingeleitet.

Straßenbäume

Markanteste Bestandteile des Straßenbegleitgrüns sind die Straßenbäume, in Nürnberg fast 30.000 kartierte Bäume in Einzelbeständen. Mit den flächigen Beständen von circa 50.000 Bäumen ergibt sich insgesamt ein Bestand von 80.000 Straßenäumen. Zusätzlich zu ihrer Pflege müssen sie aus Verkehrssicherungsgründen regelmäßig überprüft und zur Sichtbarkeit von Verkehrsanlagen (Schildern, Ampeln et cetera) und zur Freihaltung des Lichtraumprofils beschnitten werden. Details über Entwicklung des Baumbestands und angefallenen Kosten für Sicherung, Unterhalt und Pflege werden jährlich im Straßenbaubericht dargestellt, der in öffentlicher Sitzung dem SÖR-Werkausschuss vorgestellt wird (zuletzt am 19. März 2014).

Über die Zahlen und Fakten hinaus ist sicherlich interessant, dass für Neu- und Ersatzpflanzungen zur Qualitätssicherung die Bäume in Baumschulen von den SÖR-Fachleuten im Direktankauf selbst ausgesucht werden. Beauftragte Gartenbaumfirmen holen diese ausgewählten Bäume dann zum notwendigen Zeitpunkt ab und übernehmen Pflanzung und Anwuchspflege.



Auswahl von Bäumen in einer Baumschule



Abtransport zur Pflanzung

Ausblick auf laufende Projekte und Planungen 2014 und Folgejahre – Auswahl aus dem Planungsprogramm

Öffentliche Grünflächen und Garten- und Parkanlagen:

- Bürgergarten Langwasser, Eingangsbereich der U-Bahn – Sanierung der Hochbeete und Wegeverbindung
- Luitpoldhain – Sanierung der Treppe im südwestlichen Böschungsbereich
- Stadtpark – Sanierung des Stadtparkweihers mit seinem unmittelbaren Umfeld
- Tullnau-Park – Sanierung der denkmalgeschützten Terrassenanlage mit Pergola, 1. Bauabschnitt
- begleitender Grünzug Wetzendorfer Landgraben
- Schillerplatz – Neuanlage und Erweiterung
- Wöhrder See, Südufer – Neuordnung der Wege und des Ufergeländes

Spielplätze:

- Sanierung von Bolzplätzen wie am Bürgergarten Langwasser, an der Kerschensteiner Straße, im Carettischen Park
- am Leiblsteig – Sanierung und Erweiterung
- Nordbahnhof, Shenzhenstraße – Neubau
- Veit-Stoß-Anlage – Sanierung und Neuordnung

Spielhöfe an Schulen:

- Georg-Holzbauer-Mittelschule – Neuanlage
- GS Gebersdorf – Neuanlage
- GS Hopfengartenweg – Neuanlage
- Thusneldaschule – Erweiterung



Kindergärten, Horte, Krippen:

- Haus für Kinder Van-Gogh-Straße
- KITA Fischbacher Hauptstraße 118
- Haus der Kinder Julius-Leber-Straße
- Viatissstraße

Kleingärten: (KGA = Kleingartenanlage)

- KGA Rehhof – Einbauten zur Oberflächenentwässerung
- KGA „Luftige Höhe“, Hartungstraße – Sanierung Wasserleitungsnetz

Sonstige Projekte:

- Hafenlande Nürnberg – Ausbau Anlegestelle für Kabinenschiffe
- Sportplatz Deutschherrnwiese – Sanierung der Laufbahn und Einbau von Kunstrasen
- Westfriedhof – Erschließung der Trauerhalle

Straßenbaumpflanzungen:

im ganzen Stadtgebiet



Straßenbau (SÖR/1-S)

Dem Straßenbau obliegt die Ausführungsplanung von Straßen, Wegen, Plätzen und Fahrradwegen, das Erstellen von Plan- und Bauvorgaben für die Beauftragung externer Firmen, die Ausführung und Abnahme von Neubaumaßnahmen und Generalisierungen sowie die Rechnungsprüfung von Baumaßnahmen.

Das Sachgebiet Planung und Bau Straße gliedert sich in die Organisationseinheiten Straßenbau, Verträge, Baugrund und Rückbau und die beiden Stabsstellen Lärmschutz und Zentrale Aufgaben.

Das Sachgebiet erstellt die Entwurfs- und die Ausführungsplanungen für den Bau von Straßen, Wegen und Plätzen, führt Altlastenuntersuchungen, -sanierungen und Abbruch-

arbeiten durch, erstellt Lärmschutzgutachten und ist im SÖR federführend bei der Verhandlung von Verträgen mit Investoren.

Als Träger öffentlicher Belange des Straßenbaus erstellt das Sachgebiet Stellungnahmen zu Flächennutzungs- und Bebauungsplänen, Baugesuchen sowie Planungen und Anfragen Dritter.

Eine Auswahl realisierter Maßnahmen:

Bahnhofstraße mit Knoten Dürrenhofstraße und Wöhrder Talübergang

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Georg-Simon-Ohm-Hochschule an der Bahnhofstraße wurden die Bahnhofstraße im Bereich der Dürrenhofstraße und der Wöhrder Talübergang umgebaut und an die neuen verkehrlichen Anforderungen angepasst. Hierbei wurde die Situation vor allem für Radfahrer maßgeblich verbessert.

Die Maßnahme war ein Kooperationsprojekt zwischen SÖR, VAG, SUN, den Spartenträgern sowie dem Investor *aurelis* unter der Federführung von SÖR.

Die Maßnahme gestaltete sich in der Koordinierung sehr aufwändig. Unter Aufrechterhaltung des Verkehrs bauten die beteiligten Kooperationspartner zeitgleich. Dadurch

konnte die Zeit minimiert werden, in der ein Schienenersatzverkehr für die Straßenbahn durchgeführt werden musste. Neben verkehrlichen Anpassungsarbeiten in der Bahnhofstraße, vor allem für Radfahrer, wurde der Gehweg auf der Südseite verbreitert beziehungsweise erneuert. Außerdem wurden neue Parkbuchten erstellt.

Die VAG wechselte im Haltestellenbereich die Gleise aus und gestaltete die Straßenbahnhaltestelle Dürrenhofstraße behindertenfreundlich.

Die Baumaßnahme lief von Februar bis September 2013. Die Gesamtkosten betrugen 1,6 Million Euro. Ein Teil der Kosten wurde vom Investor übernommen.



Bahnhofstraße Blickrichtung Wöhrder Talübergang – Umbau



Bahnhofstraße Blickrichtung Wöhrder Talübergang – fertiggestellt

Überdachte Fahrradabstellanlagen in der Altstadt

Im Frühjahr 2013 wurden in der Nürnberger Altstadt vier überdachte Fahrradabstellanlagen mit 108 Stellplätzen gebaut. Die Anlagen sind an folgenden Standorten zu finden:

- Adlerstraße, westlich des Ebracher Gässchens (38 Stellplätze)
- Bauhof, neben dem Durchgang zur Lorenzer Straße (14 Stellplätze)
- Hallplatz, südlich vom City-Point (28 Stellplätze)
- Dr.-Kurt-Schumacher-Straße, beim Polizeipräsidium (28 Stellplätze)

Die Konstruktion der Überdachungen besteht aus zentralen Stahlstützen und einer entweder einseitig oder doppelseitig auskragenden Dachfläche als Flachdach mit geringer Neigung. Die Gesamtkosten der Maßnahmen betrugen 130.000 Euro, was einem Aufwand von mehr als 1.000 Euro pro Stellplatz entspricht. Für die Maßnahme gab es durchweg positive Resonanz.



Fahrradabstellanlage
Dr.-Kurt-Schumacher-Straße



Fahrradabstellanlage
Pfannenschmiedgasse

Leipziger Straße, Ecke Wartburgstraße, Jugendkirche St. Lukas

Im Rahmen der Neugestaltung des Vorplatzes vor der Jugendkirche St. Lukas an der Leipziger Straße/Wartburgstraße wurde der Gehwegbereich verbreitert (mehr Aufenthaltsfläche). Der Platzbereich wurde durch ein hochwertiges Pflaster gestaltet und durch Betonsitzelemente und die Anlage von Staudenbeeten neu angelegt und aufgewertet.

Eine Verschiebung der vorhandenen Senkrechtplätze machte die Gehwegverbreiterung möglich. Die Stadt erhielt für die Maßnahme Zuschüsse aus Städtebaufördermitteln. Die bauliche Umsetzung erfolgte von Juli 2012 bis Mai 2013. Die Gesamtkosten betrugen 500.000 Euro.



Vorplatz Jugendkirche St. Lukas

Lärmschutzwand Regensburger Straße

Die 1989 errichtete transparente Lärmschutzwand an der Regensburger Straße musste wegen starker Korrosionsschäden an den Stützen saniert werden. Als Ersatz für die schadhafte Rechteckstahlprofile 120/120 kamen HEA 140 Träger zur Ausführung.

Die noch gut erhaltenen ESG-Scheiben wurden wieder verwendet. Die Arbeiten wurden vom 25. November 2013 bis 23. Januar 2014 durchgeführt. Die Kosten betrugen 150.000 Euro.



Lärmschutzwand Regensburger Straße

Elektrotechnik (SÖR/1-E)

Die Elektrotechnik kümmert sich um die Elektronik im öffentlichen Raum, das heißt um die Straßenbeleuchtung und die Lichtsignalanlagen. Die Wartung und Instandsetzung sowie die Sanierung und Neuplanung der Elektrotechnik wird in diesem Sachgebiet vorgenommen, samt zugehöriger Nebentätigkeiten: Vom Einkauf bis hin zur Rechnungsprüfung und Leistungskontrolle.

Das Sachgebiet gliedert sich in die Bereiche Straßenbeleuchtung und Verkehrsregelungstechnik.

Straßenbeleuchtung (SÖR/1-E/1)

Kernaufgaben

- Planung, Bau und Dokumentation von Neu- und Umbaumaßnahmen
 - Betrieb und Unterhalt der circa 48 000 Leuchten an öffentliche Straßen, Wegen und Plätzen
 - Turnusmäßige Instandhaltung von circa 13 000 Leuchten
 - Beseitigung von circa 2 000 Einzelausfällen
- Planung, Bau und Unterhalt der Anleuchtung von Bauwerken, Brunnen und Bäumen
 - Recycling quecksilberhaltiger Lampen für die Stadtverwaltung
 - Optimierung der städtischen Straßenbeleuchtung hinsichtlich Errichtungs-, Wartungs- und Energiekosten

Bauaufgaben

Baumaßnahmen Dritter

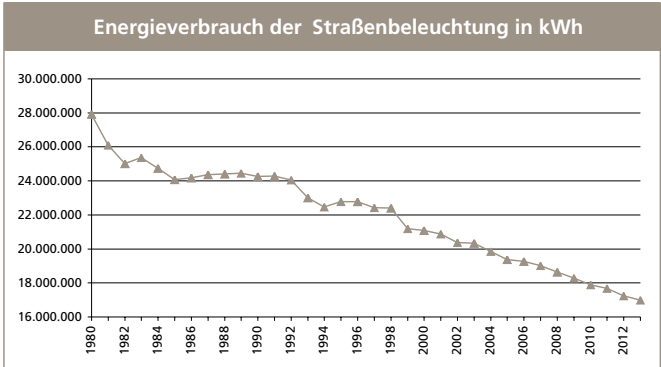
Neben den eigenen Unterhalts- und Erneuerungsaufgaben ist die Straßenbeleuchtung in erheblichem Umfang an Baumaßnahmen Dritter, Bauträger, Versorger (N-Ergie, Telekom, et cetera) und so weiter im Zuge von deren Bauvorhaben beteiligt:

2012: Anzahl	36	Ausgaben	115.695 Euro
2013: Anzahl	68	Ausgaben	203.770 Euro

Es kommt in einer Großstadt leider auch immer wieder zu Verkehrsunfällen oder Beschädigungen durch rangierende Pkw und Lkw.

Energieverbrauch

Im Rahmen der Beleuchtungsbaumaßnahmen und -erneuerungen wird auf Wirtschaftlichkeit, insbesondere auf Energieeinsparung großer Wert gelegt. Die Erfolge der letzten Jahre lassen sich in den beiden Grafiken sehr gut ablesen.



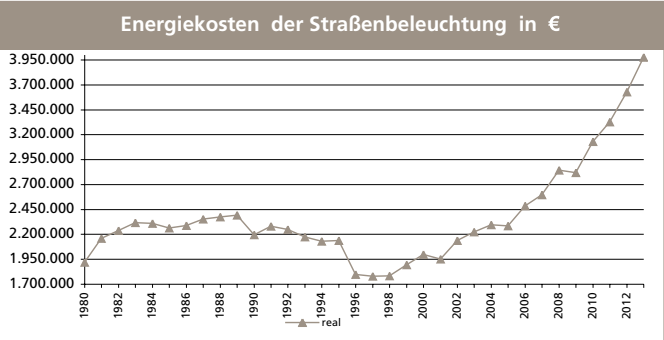
Anzahl der schwerwiegenden Schäden (mindestens Austausch eines Lampenmasts erforderlich):

2012: Anzahl	209	Ausgaben	230.285 Euro
2013: Anzahl	253	Ausgaben	325.490 Euro

Alle Bauvorhaben von SÖR mit Beteiligung der Straßenbeleuchtung:

2012: Anzahl	216	Ausgaben	682.455 Euro
2013: Anzahl	231	Ausgaben	799.005 Euro

Der Energieverbrauch ist stark zurück gegangen, obwohl die beleuchteten Straßen und Wege leicht zugenommen haben. Die Kosten für Energie sind jedoch stärker gestiegen als der Verbrauch zurückgegangen ist.



Gestaltung von Leuchten im öffentlichen Raum

Unter Federführung der Stadtplanung und unter intensiver Beteiligung des SÖR wird derzeit ein Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Raum aufgestellt, das für die verschiedenen Anforderungen (Stadtquartiere aus unterschiedlichen Bauepochen, differenzierte Nutzungen oder ähnliches) Leitlinien für die „Möblierung des öffentlichen Raums“ vorgeben soll. Für die verschiedensten Produkte von Papierkörben über Bänke, Poller, Gitter und Geländer, Werbeeinrichtungen bis zu Straßenlaternen sollen Formvorgaben entwickelt werden, die bei Um-, Neubauten oder größeren Erneuerungen verwendet werden. Damit soll eine ansprechende Gestaltung verbunden werden mit wirtschaftlicher Beschaffung und Ersatzteilverhaltung.



Für Geh- und Radwege sowie Anliegerstraßen in neuen Baugebieten wurden dazu die ersten LED-Leuchten festgelegt. Die Leuchten in ihrer modernen aber doch zurückhaltenden Formensprache passen sich sehr gut den verschiedenen Architekturstilen der unterschiedlichen Siedlungsgebiete an. Die hochwertigen Leuchten sind wartungstechnisch und energetisch sehr wirtschaftlich. Der höhere Anschaffungspreis amortisiert sich in circa vier bis sechs Jahren gegenüber einer heutigen konventionellen Beleuchtung.

LED Leuchte Firma Phillips
Type miniLuma

LED Leuchte Firma Sitec
Type SL 10

LED Leuchte Firma Trilux
Type 9811



Verkehrsregelungstechnik (SÖR/1-E/2)

Aufgaben
• Bau, Betrieb und Unterhalt - der 534 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)

Baumaßnahmen Dritter

Neben den eigenen Unterhalts- und Erneuerungsaufgaben ist die Verkehrsregelungstechnik in erheblichem Umfang an Baumaßnahmen Dritter beteiligt: Diese Beteiligung kann lediglich das Abdecken von Signalgebern bedeuten, in der Regel bei Gehweg- oder Straßensperrungen für Leitungsverlegungen oder Veranstaltungen. Sie kann aber auch über das temporäre Versetzen von Masten bei Tief- oder Hochbaumaßnahmen bis hin zum kompletten Umbau einer Kreuzung bei Straßenbau, U-Bahn oder Straßenbahnprojekten reichen.

2012: 348 Maßnahmen
2013: 367 Maßnahmen

- Darin enthalten sind die Großprojekte
- lärmmindernder Asphalt Frankenstraße
 - Ausbau Marienbergstraße
 - U3 Nordwest
 - Straßenbahn Pillenreuther Straße
 - Umbau Bahnhofstraße/Dürrenhofstraße

Mobile Lichtsignalanlagen

Mobile LSA werden für die Zeit aufgestellt, in der eine LSA für die Sanierung oder einen Umbau außer Betrieb ist. Darüber hinaus kann es bei Baumaßnahmen Dritter nötig sein, eine mobile LSA zu errichten, zum Beispiel wenn

- keine stationäre LSA vorhanden ist, aber die sichere Baustellenverkehrsführung eine LSA erfordert
- das Alter eines Steuergeräts einer stationären LSA einen Umbau nicht zulässt beziehungsweise die für den Umbau benötigten Baugruppen nicht mehr lieferbar sind
- die Änderungen in der Verkehrsführung so umfangreich sind, dass sie die Kapazitätsreserven des vorhandenen Steuergeräts überschreiten.

Ausgewählte Baumaßnahmen
Neue Steuergeräte: • Baujahr 2012 - Fürther Straße/Maximilianstraße - Pilotystraße/Pirckheimerstraße - Krelingstraße/Pirckheimerstraße - Marienbergstraße/Gewerbeentwicklung beim ehemaligen Autokino - Otto-Bärnreuther-Straße (Eurocom) - Bertha-von-Suttner-Straße/Ossietzkystraße - Kressengartenstraße/Tullnaustraße • Baujahr 2013 - Feuerwache Mitte - Pirckheimerstraße/Rollnerstraße - Pirckheimerstraße/Wurzelbauerstraße - Katzwanger Hauptstraße/Sauerbruchstraße - Katzwanger Hauptstraße/Lausitzer Straße - Falkenhorst/Minervastraße - Feuerwache Ost - Bahnhofstraße/Dürrenhofstraße - Kressengartenstraße/Wöhrder Talübergang Neu errichtete Lichtsignalanlagen: Hansastraße/Hansapark

Es kommt in einer Großstadt leider auch immer wieder zu Verkehrsunfällen oder Beschädigungen durch Pkw oder Lkw. Anzahl der schwerwiegenden LSA-Schäden (mindestens Austausch eines Signalmasts erforderlich):

2012: 85
2013: 81

Dies erklärt, warum mehr mobile LSA errichtet als stationäre LSA erneuert oder neu gebaut wurden.

Anzahl der im Stadtgebiet errichteten mobilen LSA

2012: 19
2013: 41

Ausgaben inklusive Kostenerstattungen Dritter:

2012: 2.125.930 Euro
2013: 1.537.940 Euro



Ausgangszustand LSA Bahnhofstraße/ Dürrenhofstraße, alter Relaiskasten



Baustellenabsperungen und mobile LSA während des Umbaus



Endzustand Bahnhofstraße/Dürrenhofstraße: neue LSA



Ein anderes Beispiel: Baustellen-Absperrungen und mobile LSA während des Umbaus der Marienbergstraße

Brückenbau und Wasserwirtschaft (SÖR/1-B)

Der Brückenbau baut und saniert Brücken, und kümmert sich auch um die laufende Kontrolle und Instandhaltung aller Ingenieurbauwerke im öffentlichen Raum. Zusätzlich ist in diesem Sachgebiet die Wasserwirtschaft die Überwachung und der Unterhalt von Weihern, Gräben und Durchlässen und Gewässer dritter Ordnung angesiedelt.

SÖR/1-B ist in drei Teile gegliedert: Brückenneubau, Brückenunterhalt und Wasserwirtschaft. Alle drei Bereiche kümmern sich um Bauten rund ums Wasser, wie Brücken, Wehranlagen, Grundwasservannen und Ufermauern.

Brückenneubau

Bei SÖR/1-B liegen die bautechnische Planung und der Bau von Ingenieurbauwerken. 2013 konnte zum Beispiel die neue östliche Brücke Eichenlöhlein über den Gaulnhofener Graben fertiggestellt werden. Hinzu kommt die Beseitigung von Schäden und Mängeln, die bei der Bauwerksprüfung und der Überwachung festgestellt wurden. Großangelegte Reparaturen wie die

Aber auch andere Ingenieurbauwerke wie Schilderbrücken, Lärmschutzanlagen und Treppen gehören zum Aufgabebereich von SÖR/1-B.

Erneuerung der Brücke Hadermühle über den südlichen Pegnitzarm oder die Sanierung der Ludwig-Erhard-Brücke fallen in den Verantwortungsbereich des Brückenneubaus. Oft arbeitet SÖR bei der Sanierung von Brücken eng mit dem Denkmalschutz zusammen, so ist das bei der Vestnortorbrücke und der Unteren Karlsbrücke geschehen.

Brücke Münchener Straße



Platz für die neue Brücke: Abbrucharbeiten im Juni 2013



Mit Fertigteilträgern: Die Lücke ist überbrückt

Die überführte Bundesstraße B8 Münchener Straße ist mit einer täglichen Verkehrsbelastung von circa 43.000 Kraftfahrzeugen und hohem Schwerverkehrsanteil eine wichtige Verbindungsstrecke. Die unterführte mehrgleisige Bahnlinie stellt eine vielbefahrene Zufahrt zum Rangierbahnhof Nürnberg dar, die hauptsächlich vom Güterverkehr genutzt wird. Nachdem die östliche Brücke der Münchener Straße aufgrund von statischen Problemen abgerissen werden musste, begann SÖR im April 2013 mit dem Ersatzbau.

Für die Herstellung des notwendigen Baufelds musste der mittlere Grünstreifen als Ersatzfahrbahn genutzt werden. So konnte der Verkehr wie bisher zweispurig in jede Fahrtrichtung an der Baustelle vorbeilaufen. Die Montage und Demontage der Verbauten entlang der Gleise mussten innerhalb der dafür beantragten Gleissperrungen durchgeführt werden. Die Sperrungen konnten aus bahnbetrieblichen

Gründen nur an Wochenenden und in den Nachtstunden erfolgen.

Nach diesen Vorarbeiten konnte im August 2013 mit den Neubauten der Widerlager und deren Fundamente begonnen werden, die bis Oktober 2013 hergestellt waren.

Die Überbauten erfolgen in Fertigteilbauweise. Der Überbau wird spätestens bis zum Frühjahr 2014 fertiggestellt. Zeitnah wird mit den erforderlichen Straßenbauarbeiten einschließlich der Herstellung der Entwässerungsanlagen begonnen. In dieser Phase werden auch von den Spartenträgern die neu verlegten Sparten angeschlossen und Beleuchtungsmaste errichtet. Anschließend werden Lärmschutzwände wiederhergestellt. Die im Vorfeld gerodeten Bereiche werden schließlich wieder bepflanzt und begrünt. Das Bauende ist für August 2014 geplant. Die Kosten für den Ersatzneubau des östlichen Bauwerks liegen bei 5,5 Millionen Euro.

Ausblick auf 2014

- Sanierung der Götzenwegbrücke über die Erlanger Straße im Zuge der VAG-Maßnahme Thon-Am Wegfeld
- Erneuerung der Brücke Valznerweiher
- Sanierung der Stützmauer am Niederweg (Zweiter Bauabschnitt)
- Neubau von Stützmauern im Zuge der neuen Antalyastraße
- Neubau von Stützmauern im Zuge des Ausbaus der Poststraße
- Denkmalgerechte Sanierung der Maxbrücke
- Denkmalgerechter Neubau der Fußgängerbrücke am Faberweiher (Weiherauslass)
- Drei kleinere Brücken über den Entengraben



Trotz Großbaustelle floss der Straßenverkehr zweispurig und der Bahnverkehr blieb aufrecht.



Brückenunterhalt

Beim Brückenbauunterhalt geht es um den Erhalt und die Verkehrssicherungspflicht bei allen Ingenieurbauwerken, wie Brücken, Unterführungen, Durchlässen, Stützmauern, Treppen, Grundwasserwannen, Schilderbrücken, Lärmschutzanlagen und Sonderbauten . Im Jahr 2013 führte SÖR rund 330 Brückenbesichtigungen und rund 200 Haupt-, Einfach-, und Sonderprüfungen durch.

Aufgaben

Zum Unterhalt der Bauwerke gehört die Ausschreibung und Vergabe sowie die Bauleitung für Baumaßnahmen. SÖR/1B führt regelmäßig objektbezogene Schadensanalysen durch und überprüft die Ingenieurbauwerke nach DIN 1076. Nach der Prüfung folgen Instandsetzungen und Erneuerungen. Zu diesen Hauptaufgaben kommen der Aufbau und die Pflege einer elektronischen Datenbank über die Bauwerke und die Nachrechnung von Schwer- und Sondertransporten.

- Maßnahmen 2013
- Rückverankerung und denkmalgerechte Oberflächeninstandsetzung der Äußeren Stadtgrabenstützmauer im Bereich des Spittlertorgrabens
 - Statische Prüfung der spannungsrisssgefährdeten Brückenbauwerke
 - Erneuerung der Geländerkonstruktion in der Erlanger Straße
 - Erneuerung des Gesimskopfs einschließlich Geländer der Stützwand Uferweg beim CineCitta westlich der Agnesbrücke
 - Erneuerung der Tragbauteile an der Lärmschutzwand Regensburger Straße
 - Objektbezogene Schadensanalysen an der Brücke Friedrich Löffler Straße über den Nordwestring mit anschließender Erstellung einer Notunterstützung und der Brücke Am Hammer über die Rednitz

- Ausblick
- Weitere Schritte im Umgang mit spannungsrisssgefährdeten Brücken
 - Denkmalgerechte Oberflächeninstandsetzung der Stützwand Peter-Vischer-Straße
 - Betoninstandsetzung des Überbaus der Heubrücke im Zuge einer Leitungserneuerung durch die N-Ergie
 - Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen bei der Fußgängerbrücke Tauberstraße über die Südwesttangente



Brückenunterhalt Maxbrücke

- Externe Bauwerksprüfungen von Verkehrszeichenbrücken am Plärrer, Rathenauplatz, Südwesttangente und Frankenschnellweg
- Digitale Nacherfassung von rund 90 Ingenieurbauwerken in das elektronische Verwaltungsprogramm SIB-Bauwerke (Straßeninformationsbank)

Arbeiten an der Stadtmauer

Bei der turnusmäßigen Überprüfung der Äußeren Stadtgrabenstützmauer im Bereich des Spittlertorgrabens haben SÖR-Mitarbeiter eine deutliche Schadenszunahme zur vorherigen Hauptprüfung festgestellt. Bei den Schäden handelte es sich um offene Mauerwerksfugen von bis zu 50 cm Tiefe, starke Verwitterung der Steine und bereichsweise Ausbauchungen der Wandflächen. Eine Schadensanalyse ermittelte die Ursachen und fehlende Grundlagen



So werden die Nägel angebracht, um die Stadtmauer zu stabilisieren

(hier: Wandgeometrie und Standsicherheitsnachweise). Das Sanierungskonzept wurde gemeinsam mit einem Fachplaner entwickelt. In Zukunft sorgt die Rückverankerung mit Erdnägeln für Stabilität. Nach der Reparatur und der Stabilisierung wurde die Sandsteinoberfläche denkmalgerecht wiederhergestellt. Im Wesentlichen sind das die Überarbeitung der gesamten Fugen, das Festigen der Oberflächen und die Herstellung von Vierungen.



Danach werden die zur Rückverankerung nötigen Bohrlöcher verpresst

Bestand Ingenieurbauwerke

Anzahl	Ingenieurbauwerke	Zu-/Abgänge
303	Brücken (circa 130.000 m²)	+ 3/-5
154	Stützwände, Treppen	+2/- 1
39	Schilderbrücken	+/- 2
1	Parkhaus	+/- 0
46	Lärmschutzbauwerke	+0/-1 (60m)



Die Stadtmauer nach der Sanierung und Instandsetzung

Wasserwirtschaft

SÖR ist für den Unterhalt und Ausbau aller kleineren, fließenden Gewässer (Fließgewässer III. Ordnung) und der städtischen Teiche und Weiher (z.B. Volkspark Dutzendteich) verantwortlich. Teilweise übernimmt SÖR auch den Unterhalt bei größeren Gewässern (II. und I. Ordnung). Darunter fallen Teilaufgaben am Wöhrder See und Abschnitte der Ufermauern an der Pegnitz. Diese wurden 2013 in einem Teilabschnitt zwischen der Maxbrücke und der Oberen Karlsbrücke saniert. Weitere Abschnitte folgen 2014. Beim Stadtparkweiher wurde als erster Schritt einer größeren Sanierung, die noch bis 2015 andauert, erst das Wasser abgelassen und dann der Boden entschlammt. Der Dutzendteich und der Valznerweiher sowie weitere stehende Gewässer wurden ökologisch aufgewertet. Dabei schaffen SÖR-Mitarbeiter unter anderem Seichtwasserzonen an den Ufern, damit dort Schilf wachsen kann. Im Nürnberger Norden baute SÖR neue Sandfänge im Bucher Landgraben und Kothbrunngraben.

Bauwerksprüfungen im Jahr 2013

Ein Großteil der Arbeit der Wasserwirtschaft ist für die Bürgerin und den Bürger nicht sofort erkennbar, denn viele Gewässer werden in Rohren unter der Erde geleitet. Auch diese Rohre müssen erhalten und regelmäßig geprüft werden. Im Jahr 2013 untersuchte SÖR nicht begehbare Verrohrungen von zwölf Gewässern dritter Ordnung. Eine Kamera filmte insgesamt 4,3 Kilometer über das gesamte Stadtgebiet verteilt (zum Beispiel Eibacher Landgraben, Neuweihergraben, Wetzendorfer Landgraben). Die Auswertung des Filmmaterials zeigte an einzelnen Abschnitten Schäden wie Risse, Wurzeleinwüchse oder Rohrbrüche. Im Auerhahnfalzgraben in Altenfurt sanierte SÖR die Gewässerverrohrungen. Im Jahr 2014 stehen noch verschiedene Verrohrungen zur Sanierung an, zum Beispiel auch am Dutzendteich.



Solche Bilder liefert die Unterwasserfahrt mit der Kamera.

Dutzendteich

Die jährlichen Unterhaltsarbeiten am Dutzendteich konzentrierten sich im Winter 2012/2013 auf die Uferseite, wo die Wassersportvereine angesiedelt sind. Zur Teichmitte hin wurde hier Bodenschlamm abgetragen, um am Weiherrand Seichtwasserzonen entstehen zu lassen und so die Wasser-sauberkeit zu verbessern. 2014 steht der letzte Bauabschnitt dieser Teilentlandung an: Der Große Dutzendteich, sowie der Sandfang Hübnersweiher werden entschlammt und das Nordostufer umgestaltet. Im Jahr 2013 wurden dort amphibiangerechte Zugänge geschaffen. Am Großen Dut-zendteich wandern jährlich sehr viele Kröten und Frösche. Der senkrechte Uferverbau war wegen des niedrigen Was-serstands für Amphibien ein schwer zu überwindendes Hin-dernis. Insbesondere die Rückwanderung der Tiere ist jetzt möglich.



Februar 2013 Großer Dutzendteich, Einlauf Langwassergraben Durchgängigkeitsverbesserung



Die Umgestaltung des Ufers am Großen Dutzendteich im Februar 2013

Hochwasser

Wenn es zu einem Hochwasser kommt, dann übernimmt die SÖR/Wasserwirtschaft zwei wichtige Funktionen im Hochwasserdienst. Erstens dient sie als Meldestelle, die Informa-tionen an Bürgerinnen, Bürger und andere Betroffene (zum Beispiel Wasserkraftanlagenbetreiber) weitergibt und An-lieger warnt. Zweitens übernimmt sie im Falle eines Hoch-wassers Absperrungen und die Verkehrssicherungspflicht. Zudem arbeitet die Wasserwirtschaft vorbeugend. So wurde 2013 das Hochwasserschutzkonzept für Altenfurt fertigge-stellt. Auf Grundlage dieses Konzepts wird jetzt eine Aus-bauplanung erarbeitet. Die Ortsteile Neunhof und Boxdorf sind immer wieder von Hochwasser betroffen. Die städtische Wasserwirtschaft stand daher vor der Herausforderung, einen geregelten Hochwasserdienst für die Gründlach

aufzubauen. Bisher gibt es Hochwasserdienste nur für größere Gewässer (zum Beispiel Pegnitz, Rednitz), da bei kleinen Gewässern, wie der Gründlach, die Vorwarnzeiten sehr kurz sind. Für die Gründlach wurde somit Neuland beschritten und ein Hochwasserdienst zu Beginn der Hoch-wassersaison im Herbst 2013 aufgebaut, geschult und der Probetrieb gestartet. Dies bedeutet für die Träger der öf-fentlichen Infrastruktur (zum Beispiel Straßenbaulastträger) und die betroffenen Bürger einen wesentlichen Zugewinn an Sicherheit, um Schäden zu vermeiden oder zu minimie-ren. Der gesamte Hochwasserdienst wurde zudem digitali-siert, so dass jetzt für die Diensthabenden ein Zugriff auf die Unterlagen jederzeit über das Internet möglich ist.

Aktionen im Jahr 2014	
• Sanierung der Verrohrungen im Volkspark Dutzendteich (1. Bauabschnitt)	• Überprüfung von Geländern auf Unfallgefahren und gegebenenfalls Umbauten und Absicherungen (1. Bauabschnitt)
• Oedweiher: Ökologische Aufwertung und wasserbauliche Sanierung	



Hochwasser bei Großgründlach im Jahr 2011

Betrieb und Unterhalt (SÖR/2)

Die Abteilung Betrieb und Unterhalt besteht aus den Sachgebieten „Bezirke“ und „Werkstätten“ sowie der Stabstelle „Fachkoordination“.

- Wesentliche Aufgaben sind:
- Durchführung der öffentlichen Straßenreinigung
 - Durchführung des städtischen Winterdienstes
 - Unterhalt öffentlicher Plätze, Straßen, Rad- und Gehwege
 - Unterhalt öffentlicher Grünflächen und des Straßenbegleitgrüns
 - Aufstellung und Unterhalt der Verkehrsschilder
 - Aufstellung und Unterhalt der Parkscheinautomaten
 - Unterhalt und Kontrollen 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
 - Betrieb der Werkstätten Maurer, Zimmerer, Schreiner, Schlosser

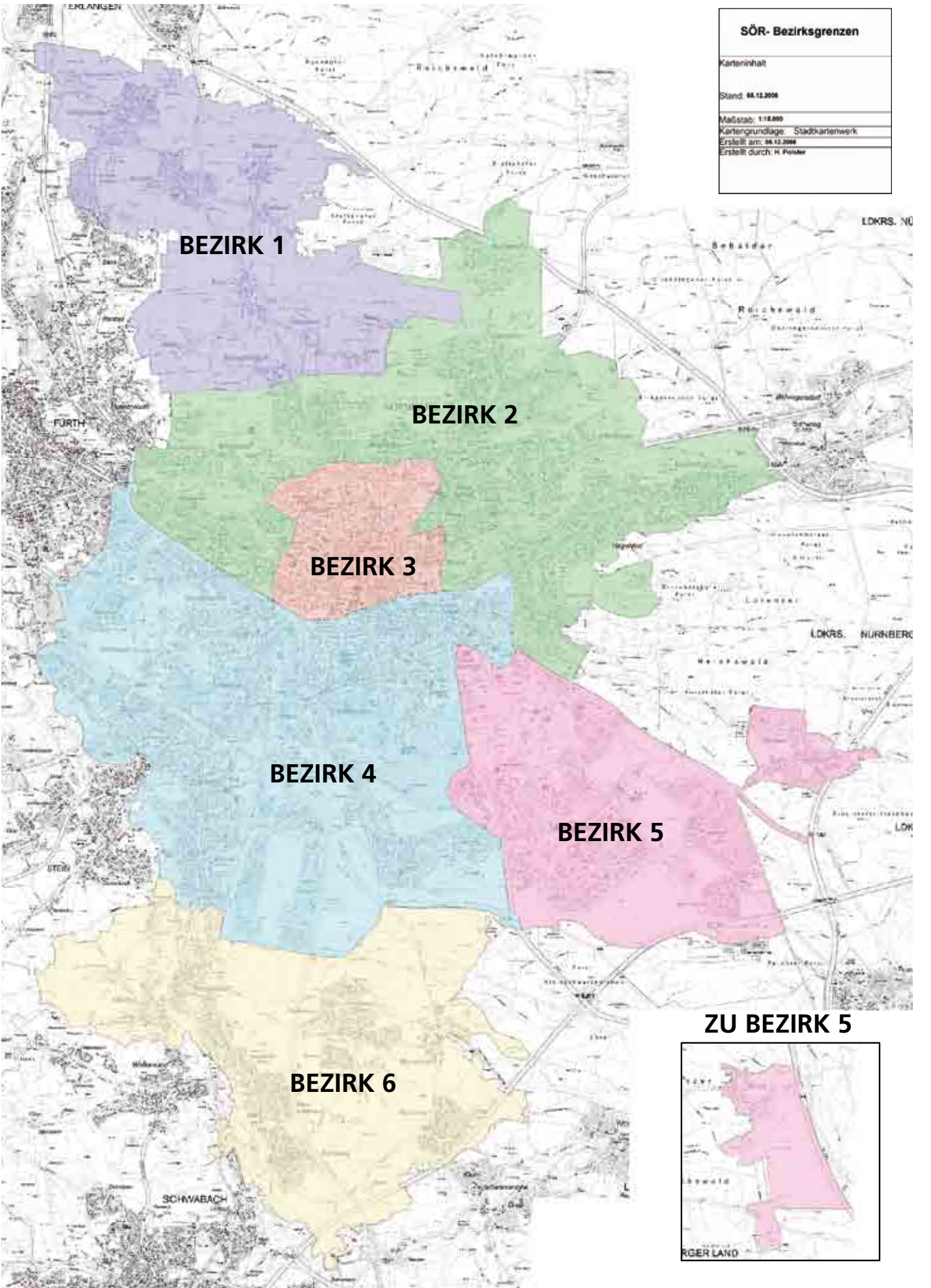


Dieses Staudenbeet am Friedrich-Ebert-Platz braucht besonders kompetente Pflege, damit es auch in den nächsten Jahren eine Augenweide bleibt.

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.



Werkbetrieb (SÖR/2-W)

Das breite Spektrum der Werkstattbereiche unterstreicht die Fülle der Aufgaben des SÖR: Diese elf Werkstätten fungieren zum einen als Dienstleister für andere Bereiche des SÖR beziehungsweise für andere Teile der Stadtverwaltung (zum Beispiel „Fuhrpark“ und „Kfz-Werkstatt“, die alle Fahrzeuge der Stadt Nürnberg betreuen). Zum anderen erbringen sie ihre Leistungen in eigener Verantwortung und Zuständigkeit.

Im Bereich der „Werkstätten“ sind die folgenden Organisationseinheiten angesiedelt:

- Fuhrpark und Kfz-Werkstatt
- Materialwirtschaft
- Verkehrssicherung
- Schlosserei
- Zimmerei
- Maurer

- Baumkontrolle und Baumpflege
- Baugruppe Grün
- Spieleinrichtungen
- Großflächenmähd
- Fahrdienst

SÖR bei der Arbeit – Bezirke und Werkstätten

Straßenreinigung

Wer muss ran – die Stadt (SÖR) oder die Bürgerinnen und Bürger?

Die oben gestellte Frage lässt sich nur eindeutig uneindeutig beantworten: Je nachdem und sowohl als auch. Aus Sicht der Straßenreinigung ist das Stadtgebiet Nürnberg in drei Bereiche aufgeteilt:

- das Zwangsreinigungsgebiet A
- das Zwangsreinigungsgebiet B
- und einen nicht gerade kleinen Rest.

Im Zwangsreinigungsgebiet
Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz verpflichtet die Gemeinden, die öffentlichen Straßen zu reinigen. Gleichzeitig ermächtigt das Gesetz die Gemeinden, diese Reinigungsverpflichtung durch Rechtsverordnung auf die Anlieger öffentlicher Straßen zu übertragen. Die Stadt Nürnberg hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und die Reinigungsverpflichtung grundsätzlich auf die Eigentümer der an öffentlichen Straßen angrenzenden Grundstücke übertragen. Gleichzeitig wurden zwei Gebiete definiert, innerhalb derer die Stadt diese Pflicht von den Anliegern übernimmt: Die Zwangsreinigungsgebiete A und B. Anlieger innerhalb dieser Gebiete müssen an die Stadt für die

erbrachte Reinigungsleistung eine nach Art und Häufigkeit der Reinigung sowie Länge des angrenzenden Grundstücks gestaffelte Gebühr entrichten (daher „Zwang“). Dafür übernimmt die öffentliche Straßenreinigung im Zwangsreinigungsgebiet A die Reinigung der Fahrbahn, der Plätze und des Gehwegs und im Zwangsreinigungsgebiet B die Reinigung der Fahrbahn, soweit dies mit Großkehrmaschinen möglich ist. Sofern eine Reinigung mit der Großkehrmaschine nicht möglich ist (zum Beispiel bei belegten Parkbuchten oder Abgrenzungen mit Sperrpfosten), verbleibt die Reinigungspflicht beim Anlieger.



Einen Überblick über Reinigungshäufigkeiten sowie jährlich anfallenden Kosten je Meter Straßenfront gibt die folgende Tabelle:

Reinigungs-kategorie	Gebühr bis 2014 (p.a.)	Gebühr ab 2015 (p.a.)	Reinigungshäufigkeit (pro Woche)
Zwangsreinigungsgebiet „A“, Fahrbahn, Plätze, Gehwege Reinigungs-kategorie 1	10,85 Euro	11,95 Euro	Einmal
Zwangsreinigungsgebiet „A“, Reinigungs-kategorie 2	32,55 Euro	35,85 Euro	Dreimal
Zwangsreinigungsgebiet „A“, Reinigungs-kategorie 3	54,25 Euro	59,75 Euro	Fünfmal
Zwangsreinigungsgebiet „A“, Reinigungs-kategorie 4	75,95 Euro	83,65 Euro	Siebenmal
Zwangsreinigungsgebiet „B“ Fahrbahn	3,90 Euro	4,25 Euro	Einmal

Im Stadtgebiet außerhalb der beiden Reinigungsgebiete A und B sind die Anlieger zur Reinigung der Fahrbahnen, Plätze und Gehwege verpflichtet.

Außerhalb der Zwangsreinigungsgebiete
Außerhalb der Zwangsreinigungsgebiete A und B sind die Anlieger in der Reinigungspflicht. Dieser Reinigungsverpflichtung wird in der Regel mit einem Kehren von Gehweg und Fahrbahn (bis zur Fahrbahnmitte) bei Bedarf nachgekommen. Früher war ein wöchentlicher Reinigungsrhythmus vorgeschrieben, welcher aber im Rahmen eines Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes als unzulässig erkannt wurde

Reinigungssystematik des SÖR
Die Zuständigkeiten für die Reinigung der Straßen, Wege und Plätze sind also verteilt. Dort, wo SÖR zuständig ist, wird die Reinigung durch eine Zusammenarbeit von „klassischen“ Straßenreinigern, die mit Karren und Besen unterwegs sind, Kleinkehrmaschinen und Großkehrmaschinen erbracht.
In einer gruppenbasierten Reinigungskonzeption arbeiten die Handkehrer den Maschinen zu beziehungsweise werden diese durch die Maschinen unterstützt. Die Handkehrer fegen Verschmutzungen aus den Ecken und schwer zugänglichen Stellen in die Fahr- und Kehrwege der Klein- und Großkehrmaschinen und müssen den Schmutz dadurch nicht mehr zusammenfegen und aufnehmen. So kann die Effizienz der

Reinigung verbessert werden. Allerdings lässt sich dieses Modell nicht auf alle Straßen und Bereiche übertragen. In der Altstadt gibt es zum Beispiel enge Gassen und Treppenanlagen, die nur vom maximal „geländegängigen“ Straßenkehrer per Hand gereinigt werden können. In dicht beparkten Nebenstraßen stößt das Konzept der gruppenorientierten Reinigung an seine Grenzen: Sofern die verbleibenden Straßen- und Gehwegbreiten für einen Maschineneinsatz zu gering sind, hilft auch hier nur der klassische Straßenreiniger mit Schaufel und Besen weiter.
Die Reinigungstrupps kommen übrigens nicht immer an den selben Wochentagen vorbei: Durch Feiertage, Witterung, besonders starke örtliche Verschmutzungen, Maschinenausfälle und und und können sich die Kehrtage innerhalb einer Woche verschieben.

Straßenreinigung bei Frost
Kehrmaschinen können bei Dauerfrost nicht eingesetzt werden. Die Kehrmaschinen arbeiten zur Verbesserung der Kehrleistung und zur Minimierung der Staubentwicklung mit Wasser. Bei Frosttemperaturen würden die Düsen rasch zufrieren und der Wasserfilm, den die Kehrmaschine auf der Straße hinterlässt, würde zu einer spiegelglatten Rutschbahn werden.



Aktion Föhrenbuck – ab durch das Dickicht



Der Wald am Föhrenbuck sowie der Föhrenbuck an sich sind ein beliebtes Ausflugsziel im Nürnberger Süden. Der Weg auf den Buck ist allerdings von Jahr zu Jahr beschwerlicher geworden, da sich die Natur diesen Weg zurückerobert hat. Dadurch, dass der Wald am Buck weiter gewachsen ist, haben seine Äste, Sträucher und Gräser den Weg immer weiter zugewuchert. Da konnte nur noch großes Gerät weiterhelfen. SÖR verfügt über sieben Unimogs mit einer Vielzahl an Anbauteilen und somit Einsatzmöglichkeiten. In Zusammenarbeit mit der beim Fahrdienst (SÖR/2-W/11) angesiedelten Unimog-Truppe und Mitarbeitern aus dem zuständigen Unterhaltsbezirk 4 konnte der Weg wieder frei geschnitten und gesäubert werden. Der rund 1500 Meter lange Weg wurde dabei von vier Unimogs mit Schlegelmäher, Frontmäher, Wildkrautbesen, Banketräumgerät, Freischneidegerät, Buschhacker und Baumstumpfräse sowie acht Mitarbeitern mit Kettensäge, Freischneider und Hochentaster freigeschnitten. Das Bankett, die Baumstümpfe und Gebüschstöcke wurden abgefräst sowie der Wildwuchs und Schmutz auf dem Asphalt beseitigt. Das Schnittgut wurde an Ort und Stelle mit Hilfe eines Frontanbauholzhackers am Unimog gehäckselt und dieses Schnittgut dann als natürlichen Dünger ins Gebüsch geblasen.

Zum Einsatz kam auch eine Kehrmaschine, die die Schnittreste, Laub, Wildkraut und Späne aufgekehrt hat. Nach 15 Tagen intensiver Zusammenarbeit von Unimogs und Bezirk war der Weg wieder frei und kann nun von den Bürgerinnen und Bürgern für einen Spaziergang auf den Aussichtspunkt über den Nürnberger Hafen genutzt werden. Natürlich sind die Unimogs nicht nur auf Nebenstrecken im Einsatz sondern – ganz im Gegenteil – vor allem auf den Hauptstraßen: Zur Unkrautbeseitigung und Rückschnitt von Überwuchs, zur Reinigung von Gräben, Fräsen von Banketten und vielen anderen Arbeiten. Rückschnitt- und Reinigungsarbeiten im Bereich Frankenschnellweg und Südwesttangente werden dabei in der Nacht durchgeführt, um den Verkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen und die Unfallgefahr zu minimieren. Die Unimogs benötigen bei vielen Arbeitsgängen die Unterstützung der Großkehrmaschinen, damit die Fahrbahndecke umgehend gereinigt werden kann. Die Kombination von Unimog und Kehrmaschine wird durch ein Fahrzeug mit Warnleitanhänger komplettiert, so dass in den Hauptverkehrsstraßen immer ein kleiner Verband aus drei Fahrzeugen unterwegs ist. In dieser Kombination lassen sich die besten Ergebnisse hinsichtlich Rückschnitt, Reinigung und Verkehrssicherheit erzielen.



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

Die Fachkoordination Grau und Grün unterstützt als Stabstelle die Leitung des „Betrieb und Unterhalt“ bei der Steuerung der Bezirke und des Werkbetriebs. Sie ist Bindeglied zwischen Neubau und Unterhalt und wahrt damit die Interessen des Unterhalts in Planungsprozessen.

Die 4 Hauptaufgaben der Fachkoordination sind:

1. Standards und Vorgaben im Straßen- und Grünflächenunterhalt erarbeiten

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 hierfür entsprechende Qualitätsvorgaben. Grundlage für die Steuerung des „Betrieb und Unterhalt“ sind Zustandserfassungs- und Bewertungs-

systeme (Pavementsysteme) für den Straßen- und Grünflächenunterhalt. Mit den Ergebnissen werden Bedarfe ermittelt und daraus Unterhaltsprogramme aufgestellt. Aus diesen Programmen lässt sich sowohl der jährliche als auch der mittel- und langfristige Finanzbedarf im Unterhalt errechnen.

2. Jahresausschreibungen im Straßen- und Grünflächenunterhalt durchführen

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 inklusive eventuell notwendiger Änderungen/Nachtragsvereinbarungen erfolgt durch die Fachkoordination. So werden Jahresverträge

unter anderem in folgenden Leistungsbereichen erteilt:

- Straßen- und Pflasterunterhalt
- Straßenbegleitgrün
- Rissanierung auf Fahrbahnen
- Spurrillenbeseitigung
- Grünpflege bei Fremddienststellen
- Baumbewässerungen
- Baumpflege
- Dachbegrünungen städtischer Gebäude
- städtische Pflanztröge



3. Baufachliche Koordinations- und Verwaltungsaufgaben übernehmen

Die Fachkoordination nimmt betriebsübergreifend baufachliche Koordinations- und Verwaltungsaufgaben wahr und bündelt beziehungsweise vereinheitlicht damit alle Fachinformationen im Grünflächen- und Straßenunterhalt.

Die wesentlichen Aufgaben:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme an regelmäßigen Planungs- und Veranstaltungsbesprechungen • Bindeglied zum Rechtsamt (juristische Abklärungen zum Straßen- und Grünflächenunterhalt, Umsetzung aktueller Rechtsprechungen) • Stellungnahmen/Ausschussvorlagen bei Öffentlichkeits- und Stadtratsanfragen • interne Koordinierung bei Stellungnahmen zu Anfragen anderer Dienststellen • Abwicklung von Sondernutzungen im Bereich von Grünanlagen | <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung der Einheitssätze nach BauGB • Mitwirken bei der Erstellung von Dienstanweisungen/Verfügungen • Mitwirkung in verschiedenen Arbeitsgruppen wie SAP/PM, pitKommunal, e-Vergabe, Update AVA-Verfahren, einGIS, LAP, Unfallkommission • Budgetüberwachung/-controlling • Überwachung und Dokumentation von Sonderbauweisen • fachliche Begleitung der Teststrecken mit lärmindernden Asphalt |
|---|---|

4. Vertretung von SÖR/2 gegenüber anderen Dienststellen und Städten

Die Fachkoordination nimmt als Vertretung für den SÖR/2 zusammen mit verschiedenen anderen Städten unter anderem an laufenden Projekten des kommunalen Vergleichs teil (Stichwort „Benchmarking“).



Fachkoordination Straßenreinigung (SÖR/2-FK/R)

Die Fachkoordination „Straßenreinigung“ ist als Stabsstelle der Abteilung „Betrieb und Unterhalt“ des Servicebetriebs Öffentlicher Raum Nürnberg zugeordnet.

Zu ihren Aufgaben gehört

- die rechtliche und organisatorische Weiterentwicklung der Straßenreinigung als öffentliche Einrichtung
- die Schaffung der Abrechnungsgrundlagen für die Erhebung der Straßenreinigungsgebühr
- die Bearbeitung von Beschwerden, Anfragen und Anträgen im Bereich der öffentlichen Einrichtung Straßenreinigung
- die Mitwirkung bei der Abwicklung des Winterdiensts, zum Beispiel die Anpassung der rechtlichen Grundlagen und Klärung von rechtlichen Fragen, das Erstellen von Räum- und Streuplänen sowie die Ahndung von Verstößen hinsichtlich der Winterdienstverpflichtungen der Anlieger
- die Betreuung der öffentlichen Toilettenanlagen, zum Beispiel das Erstellen von Reinigungs- und Schließplänen, Organisation des Bauunterhalts, Bearbeitung von Reklamationen und Ähnlichem

Hauptaufgabe der Fachkoordination Straßenreinigung ist dabei – nomen est omen – die Reinigung der Straßen, sei es durch die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke („Anlieger“) oder durch die Mitarbeiter des SÖR: Je nach Gebiet ist die Reinigungsverpflichtung für die Fahrbahnen und Gehwege in Nürnberg auf die Anlieger oder auf die Straßenreinigung als öffentliche Einrichtung innerhalb des SÖR verteilt.

Grundsätzlich sind die Anlieger in der Reinigungspflicht, das heißt die Anlieger müssen die Fahrbahn und den Gehweg vor ihrem Grundstück sauber halten. In Teilen des Stadtgebiets übernimmt SÖR – genauer: die Mitarbeiter der Straßenreinigung – die Verpflichtung von den Anliegern ganz oder teilweise. Für diese Reinigungsleistung werden Gebühren erhoben, die je nach Reinigungsumfang und -häufigkeit variieren.

Leistungsspektrum Straßenreinigung

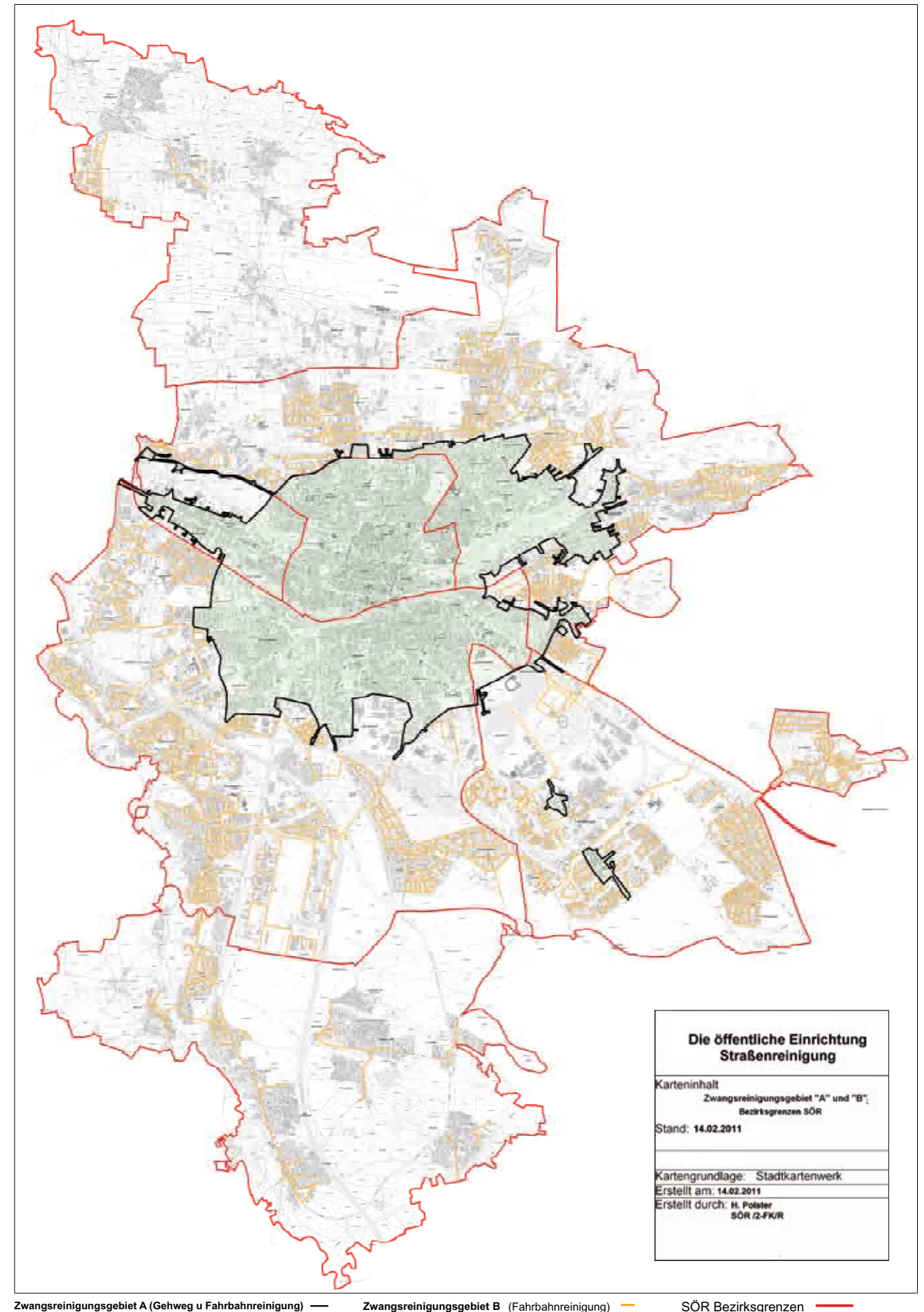
Das Stadtgebiet Nürnberg ist in drei Reinigungsgebiete aufgeteilt; in zweien dieser Gebiete übernimmt SÖR gegen Gebühr einen Teil beziehungsweise die gesamte Reinigungsverpflichtung von den Anliegern:

- Im sogenannten Zwangsreinigungsgebiet A übernehmen die Mitarbeiter des SÖR die Reinigung der Fahrbahnen, Gehwege und Plätze.
- 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 Stadtgebiet außerhalb der beiden Zwangsreinigungsgebiete A und B sind die Anlieger innerhalb der geschlossenen Ortslage selbst zur Reinigung der Fahrbahnen und Gehwege nach Bedarf verpflichtet.

Insgesamt werden Woche für Woche im Zwangsreinigungsgebiet A über 1.000 km Fahrbahnen und Gehwege, im Zwangsreinigungsgebiet B über 570 km Fahrbahnen von circa 200 SÖR-Mitarbeitern gereinigt. Die Reinigungshäufigkeit wird durch die Straßenreinigungssatzung festgelegt



und variiert von ein bis sieben mal pro Woche. Zusätzlich sorgen Sonderreinigungen nach Unfällen, Demonstrationen, Veranstaltungen und so weiter sowie die Reinigung der Innenstadt am Nachmittag für Arbeit bei den Reinigungstrupps.



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 zu Jahresbeginn 2013 musste bedingt durch die gestiegenen Rohstoffpreise und die Tarifsteigerungen sowie der Absenkung des Anteils der Stadt Nürnberg an den Straßenreinigungsgebühren erfolgen.

Bereitschaftsdienst

Im Bereitschaftsdienst des SÖR sind sieben Mitarbeiter im Vollschichtbetrieb organisiert. Die Hauptaufgaben sind die Reinigung nach Unfällen im öffentlichen Straßenraum, die Entfernung von Tierkadavern im öffentlichen Raum, Absicherungen und Reinigungen bei sicherheitsgefährdenden Zuständen sowie Kleinreparaturen und Reinigungen in bestimmten öffentlichen Toilettenanlagen der Stadt Nürnberg.

Papierkorbentleerung

Im öffentlichen Straßenraum des Stadtgebiets werden in unterschiedlicher Häufigkeit 3.265 Papierkörbe von den Straßenreinigern auf ihren Kehrtouren sowie von fünf Mitarbeitern des Papierkorbentleerungstrupps geleert. Täglich, außer sonntags, werden hierfür bis zu 100 km zurückgelegt. Im letzten Jahr sind dabei insgesamt 4.390 Tonnen Restmüll eingefahren worden.

Laubbeseitigung durch die öffentliche Straßenreinigung

Die Laubbeseitigung ist zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen erforderlich. In den Grünanlagen werden dagegen die anfallenden Laubmassen differenziert behandelt. Hier erfolgt die Laubbeseitigung nur im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht auf Wegen und Spielplätzen sowie zur Grünpflege auf Rasenflächen. Auf Pflanz- und Gehölzflächen wird das Laub als Frost- und Austrock-

nungsschutz, natürliche Düngung und Lebensraum für Kleinlebewesen weitgehend belassen. Ist die Laubbeseitigung erforderlich, kann auf den Einsatz von effektiven Laubbläsern nicht verzichtet werden. Um den Lärm- und Schadstoffausstoß bei der Laubbeseitigung gering zu halten, werden im SÖR unter anderem auch rückentragbare Laubblasgeräte mit Akku-Antrieb eingesetzt. Der Straßenreinigung stehen in den Zeiten der Laubbeseitigung



125 Mitarbeiter, 53 Blasegerät für den Rücken (davon neun mit Akku-Antrieb), 24 Kleinkehrfahrzeuge und 16 Großkehrfahrzeuge zur Verfügung. Um effektiv und gezielt die jeweiligen Straßenzüge vom Herbstlaub zu befreien, erfolgt die Laubentsorgung im Zwangsreinigungsgebiet A meist im Team von mehreren Handreinigern mit Rückenblasgeräten und den Kehrmaschinen zur Aufnahme des Herbstlaubs.

Unnötige Fahrzeiten, die die gezielte Laubbeseitigung behindern, werden im dichter besiedelten Stadtgebiet durch das Anlegen von Laubsammelplätzen minimiert. Leider werden diese jedoch häufig von Bürgerinnen und Bürgern zum Entsorgen ihrer eigenen Gartenabfälle missbraucht oder – was die Entsorgung noch zusätzlich erschwert – mit Sperr- und Hausmüll versehen.



Straßen- und Verkehrsrecht (SÖR/3)

Die Abteilung Straßen- und Verkehrsrecht nimmt einen Teil der Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde wahr. Dies beinhaltet alle befristeten Verkehrsmaßnahmen, insbesondere bei Baustellen, Umzügen, Schwer- und Sondertransporten sowie bei Veranstaltungen. Darunter fällt auch das Ausstellen von Parkerleichterungen und von Ausnahmegenehmigungen. Die Abteilung ist in zwei Teilbereiche gegliedert: Straßenaufsicht, Wegerecht und Planfeststellung sowie Veranstaltungen und Ausnahmegenehmigungen.

Die Abteilung SÖR/3 besteht aus folgenden Sachgebieten:

Straßenaufsicht, Wegerecht und Planfeststellung (SÖR/3-SW)

Die Straßenaufsicht genehmigt und kontrolliert die Baustellen im Straßenraum inklusive der Anordnung von Umleitungen und Maßnahmen zur Absicherung von Baustellen. Das Wegerecht übernimmt die Widmung – das heißt Klassifizierung – von Straßen und Wegen, führt – auch im Auftrag der Regierung von Mittelfranken – Planfeststellungsverfahren durch und kümmert sich um den Überwuchs aus Privatflächen in den öffentlichen Raum.

Aktivitäten 2013

Der Umfang der Aufgaben ist unter „SÖR in Zahlen“ dargestellt.

Ein Beispiel für ein ungewöhnliches Widmungsvorhaben: Der östliche über 100 m lange Bereich der Volbehrstraße war ursprünglich als Privatstraße vom damaligen Bauträger gebaut worden. Er ist als öffentlicher Eigentümerweg gewidmet und befindet sich in der Zuständigkeit von über 100 Miteigentümern, die gemeinsam den Unterhalt und die Verkehrssicherungspflicht der Straße gewährleisten müssten, was vielen Eigentümern nicht einmal bekannt ist. Dies ist nicht praktikabel. Eine gemeinsame Verwaltung für das Straßengrundstück besteht nicht, ein Ansprechpartner existiert ebenfalls nicht. Damit ist die öffentliche Verkehrssicherheit für das Siedlungsquartier nicht mehr gewährleistet. Um diese wieder herzustellen, war es notwendig, dass das Eigentum und die Baulast an der Verkehrsfläche an die

Stadt übergehen und die Verkehrsfläche zu einer Ortsstraße gewidmet wird. Dazu wurden mit den dortigen Eigentümern und deren Hausverwaltungen seit 2012 umfangreiche Gespräche geführt. Der Eigentumsübergang wird von Amt für Geoinformation und Bodenordnung (Geo) mit einem vereinfachten Umlegungsverfahren durchgeführt. Konkreter Anlass war ein Fahrbahneinbruch als Folge einer Unterspülung, für dessen Beseitigung sich niemand zuständig fühlte. Auch vom äußeren Erscheinungsbild ist nicht zu erkennen, dass es sich um eine Privatstraße handelt. Falls künftige größere Instandhaltungen anfallen, werden diese nach KAG auf die bisherigen Teileigentümer umgelegt. Dies wurde als die für alle Beteiligten günstigste und verkehrlich sicherste Lösung einvernehmlich festgestellt.



Aufgaben Planfeststellung

Aktivitäten 2013

Die Jahre 2012-2013 waren geprägt durch das **Planfeststellungsverfahren für den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs (FSW)**. Details sind im Abschnitt „Mit SÖR durch’s Jahr“ unter FSW dargestellt. Hier nur ein paar statistische Daten aus der Abteilung SÖR/3 dazu:

Anhörungsverfahren 2010:

- Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 19 vom 22. September 2010
- Anschreiben der nicht ortsansässigen Betroffenen (7)
- Planaufgabe vom 27. September 2010 bis 26. Oktober 2010 und Einstellung der Unterlagen ins Internet
- 178 Personen haben Einsicht genommen
- Anschließend verwaltungsmäßige Bearbeitung der Einwendungen

Organisation des Erörterungstermins 2012:

- Saalsuche, Reservierung des Historischen Rathaussaals, Abstimmung der technischen und räumlichen Ausstattung
- Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 6 vom 21. März 2012 und im Internet
- Erörterungstermin 16. April 2012 bis 18. April 2012

Ergänzende Anhörung 2013:

- Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 1 vom 09. Januar 2013 und im Internet mit den Planunterlagen
- Planaufgabe 18. Januar 2013 bis 18. Februar 2013
- 17 Personen haben bei der Stadt Nürnberg Einsicht genommen
- Anschließend verwaltungsmäßige Bearbeitung der Einwendungen

Organisation des Erörterungstermins 2013:

- Reservierung des Historischen Rathaussaales, Abstimmung der technischen und räumlichen Ausstattung
- Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 6 vom 20. März 2013 und im Internet
- Erörterungstermin 08. April 2013 bis 10. April 2013

Beschlussaufgabe:

- Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 14 vom 10. Juli 2013 und im Internet
- Beschlussaufgabe 18. Juli 2013 bis 31. Juli 2013
- 11 Personen haben bei der Stadt Nürnberg Einsicht genommen

Planfeststellungsverfahren/Plangenehmigungen für fremde Baulastträger wie

DB, VAG, Autobahndirektion, N-Ergie, Hafen Nürnberg-Roth, U-Bahn, Wasserwirtschaftamt, wichtige Genehmigungen waren beispielsweise:

- Neubau DB-Regio-Werkstatt Nürnberg auf dem Gelände des Umschlagbahnhofs Austraße, Änderungsplangenehmigung
- Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse von der bestehenden Endhaltestelle Thon im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/Kilianstraße entlang der Erlanger Straße zur neuen Endhaltestelle Am Wegfeld im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann-Sperl-Straße, Beschluss
- Plangenehmigungsverfahren Sanierung der Entwässerung im Bereich des Wasserschutzgebiets Erlenstegen von Betr.-km 398+530 bis Betr.-km 403+540 der BAB A3, Beschluss
- Wasserwelt Wöhrder See
- Weiterhin erfolgte für den Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Nürnberg – Teilbereich Schienenlärm – die Herstellung des Einvernehmens mit den städtischen Dienststellen

Veranstaltungen und Ausnahmegenehmigungen (SÖR/3-VA)

Die Verkehrsaufsicht erteilt Sondernutzungserlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen zu den Regelungen der StVO: Seien es spezielle Parkausweise für Handwerker, soziale Dienste oder Menschen mit Behinderung oder auch Genehmigungen für das Aufstellen von Containern oder das Durchführen von Veranstaltungen im öffentlichen Raum. Zudem werden hier Großraum- und Schwertransporte genehmigt. Auch das Abschleppen von Rot-Punkt-Fahrzeugen wird hier bearbeitet.

Für jegliche individuelle Abweichung von den Regelungen der StVO ist eine Ausnahmegenehmigung erforderlich, um ein Ordnungswidrigkeitsverfahren zu vermeiden. Angesichts der Vielzahl der Tatbestände ergibt sich hier ein umfangreiches Aufgabengebiet.



Bei Sonderveranstaltungen wie dem Christkindlesmarkt oder Bio erleben, muss SÖR die Verlegung des Wochenmarkts organisieren

Sondernutzungsanträge von LA:

Inaugenscheinnahmen vor Ort sowie Stellungnahmen (zum Beispiel zu Anträgen für Außenbestuhlung, Containerstellungen et cetera) -> jährlich circa 150 Fälle
Beispiel Faschingszug: Widerruf der Außenbestuhlungsflächen entlang der Strecke für die Zeit des Festzugs

Elektronische Bauakte:

Verkehrliche Stellungnahmen zu Bauanträgen (circa 300 Fälle pro Jahr), insbesondere Werbeanlagen, die an Gebäuden angebracht werden sollen und in das Lichtraumprofil des öffentlichen Raumes hineinragen.

Ausnahmegenehmigungen zur StVO:

Ausnahmegenehmigungen mit vielen individuellen Sonderregelungen (über 3.500 Fälle jährlich), zum Beispiel für die Bestückung von Werbeanlagen, Belieferungen von Brezenständen in der Fußgängerzone, Hochzeitskutschen und vieles andere.

Zum Erhalt der Oberflächen in der Fußgängerzone werden nur noch Fahrzeuge bis 18 Tonnen genehmigt.

Umzugsanträge:

Steigende Zahl von Anträgen (circa 1.800 Fälle in 2013) wegen des zunehmenden Nutzungsdrucks auf die Parkflächen, der Überwachung durch Polizei und Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung sowie die zunehmende Verdichtung der Bauflächen.

Veranstaltungen:

Für Veranstaltungen verschiedenster Art und Größe wurden 2013 circa 840 Fälle bearbeitet.



Für das Altstadtrennen erteilt SÖR/3-VA die Ausnahmegenehmigung zur besonderen Nutzung der Straße

Außergewöhnliche Vorfälle:

In die Organisation der Verkehrsmaßnahmen für die Entschärfung einer Fliegerbombe aus dem Zweiten Weltkrieg, die bei Erdaushubarbeiten südlich des Hauptbahnhofs in der Allersberger Straße/Ecke Köhnstraße am 10. Dezember 2013 gefunden wurde, war SÖR/3-VA stark mit eingebunden. Es galt, die zusammen mit der Einsatzleitung und der Polizei festgelegten verkehrlichen Sperr- und Umleitungsmaßnahmen anzuordnen und die während der Entschärfung am 11. Dezember 2013 unvermeidbare Sperrung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) zu koordinieren. Der ZOB befand sich in dem vom zuständigen Sprengmeister festgelegten Sicherheitsradius und musste daher während der Entschärfungsarbeiten verlegt werden. Die aktuelle Entwicklung wurde jeweils in den Live-Ticker des Presseamts aufgenommen. Eine weitere Bombe wurde bei der Bebauung eines Grundstücks an der Bayreuther Straße im September 2012 gefunden und die Bayreuther Straße musste ebenfalls für die Dauer der Entschärfung gesperrt werden. Für eine Katastrophenschutzübung am 13. April 2013 im Bereich der Bahngleise „An den Rampen“ wurden umfangreiche Absperrungen im Straßenraum für die Einsatzfahrzeuge vorgenommen.

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB):

Jeweils im Dezember wird der ZOB während der Zeit des Christkindlesmarkts sowie in den Hauptreisezeiten der Oster-, Pfingst- und Sommerferien von einer Vielzahl von Bussen angefahren. Um hier geordnete Verhältnisse zu gewährleisten, wurde ein Überwachungsunternehmen engagiert.

Stillgelegte Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Verkehrsflächen („Rot-Punkt-Fahrzeuge“):

Wegen der vielfältigen und vorsätzlichen Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums durch nicht zugelassene „Rot-Punkt-Fahrzeuge“ fanden wiederholt Abschleppaktionen in der Fuggerstraße und Höfener Straße statt, um das ungenehmigte und vorsätzliche Abstellen von Kfz zu Verkaufszwecken zu unterbinden. Nachdem hier das Abstellen der Fahrzeuge nachweislich

Schwertransporte:

Die Genehmigungen sind in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Die Anzahl der Erlaubnisse nach § 29 Abs. 3 StVO und Genehmigungen gemäß § 46 Abs. 1 Nr. 2 StVO hat sich in 2013 im Vergleich zu 2009 verzehnfacht. Dies ist – auch nach Rückmeldung einzelner Firmen – durch eine schnelle und sachgerechte Bearbeitung und durch einen guten Service erklärbar. Wegen der zunehmend schlechteren Bauwerkszustände der Nürnberger Brücken ist es in sehr vielen Fällen notwendig, die bereits festgelegten Fahrtstrecken kurzfristig zu ändern.



500 Tonnen Schwertransport Siemens-Trafo vom Hafengelände in der Nacht vom 06. März 2013 auf den 07. März 2013

vorsätzlich erfolgt und trotz vielerlei Maßnahmen keine Besserung eingetreten ist, werden die Fahrzeuge ohne vorherige Aufforderung zur Entfernung sofort abgeschleppt, hauptsächlich in den Nachtstunden. Dies wird auch künftig weiter fortgesetzt. Unser Vertragspartner schleppt nun auch eigenständig in den Nachtstunden die ihm von SÖR gemeldeten Fahrzeuge ab.

Sondernutzungsanträge für Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum:

Zur Verbesserung des Bürgerservice wurden in einer ersten Stufe 2012 eine Information über die abholbereiten Bescheide ins Internet eingestellt. Seit 2013 besteht für die Antragsteller die Möglichkeit, nach vorheriger Registrierung die Bescheide aus dem Internet herunterzuladen und selbst auszudrucken. Derzeit läuft der Pilotbetrieb, damit auch die Anträge elektronisch gestellt werden können.

Handy – Parken:

Im Mai 2012 wurde auf den öffentlichen gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Altstadt das Handy-Parken eingeführt. Die Parkgebühren werden direkt vom Handykonto oder der Prepaidkarte abgebucht. Nachdem die Probephase erfolgreich war, soll nun in 2014 das System auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden.

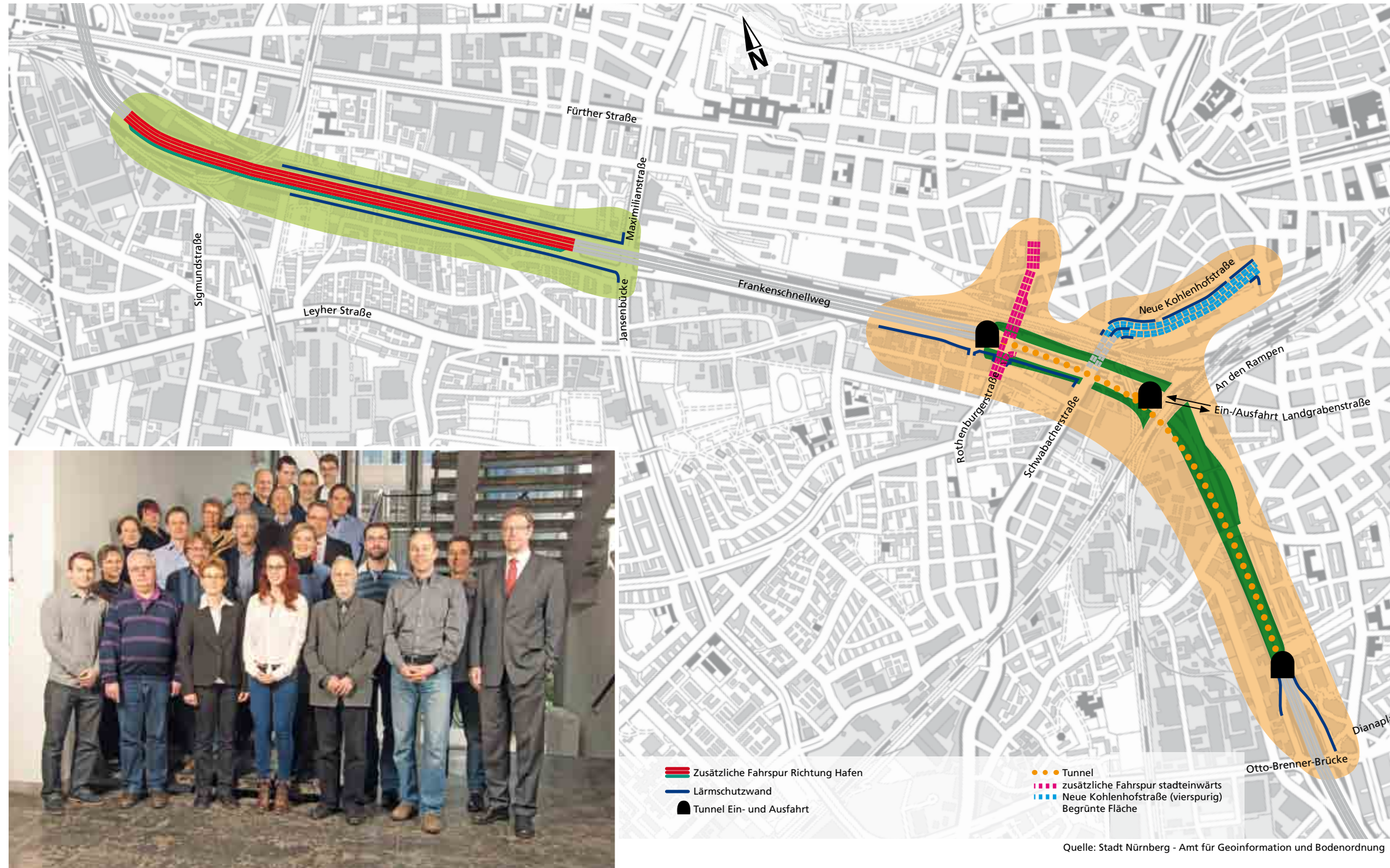
**Verkehrsleitsystem „VLS Messe-Stadion“:**

Die hohe und zunehmende Veranstaltungsdichte im Bereich der Messe/Stadion/ARENA erfordert zur Koordination der Verkehrsströme mit Hilfe des Verkehrsleitsystems „VLS Messe-Stadion“ und einen hohen Personaleinsatz – teilweise auch außerhalb der üblichen Dienstzeiten sowie an Wochenenden und an Feiertagen – in der Verkehrsleitzentrale im Service Partner Center der NürnbergMesse.

Besonders zu nennen, ist die im 2-Jahresrhythmus stattfindende Messe Holz/Handwerk – fensterbau/frontale in 2012 mit einem täglichen Aufkommen von 15.000 Fahrzeugen sowie die vielen und oft zeitgleich mit Großmessen stattfindenden Heimspiele des 1. FCN im Stadion und der Ictigers in der ARENA.

Frankenschnellweg (SÖR/FSW)

Der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellwegs ist das größte zusammenhängende Nürnberger Bauprojekt seit dem Wiederaufbau. In den Jahren 2012/2013 nahm das Verkehrsprojekt zwei große Hürden: Im Dezember 2012 sagte der Freistaat Bayern zu, einen Großteil der Kosten zu tragen. Im Juni 2013 wurde das Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit abgeschlossen.



Die Abteilung für den Frankenschnellweg unter Projektleiterin Ramona Bretschneider wächst seit Anfang 2013 deutlich.

Frankenschnellweg vor dem Baustart

Hinter den Kulissen arbeitet das Team Frankenschnellweg weiter an den Details zu den Plänen und den Bauvorbereitungen. Bei einem Bauvolumen von 449 Millionen Euro und einer Bauzeit von acht Jahren ist schon vor dem eigentlichen Baubeginn genaue Planung und Vorbereitung nötig. Parallel zum Planfeststellungsverfahren musste die Abteilung Frankenschnellweg (SÖR/FSW) bereits die Ausführungsplanung erstellen, also die Leistungsphase 5 nach HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure).

Die Abteilung bereitet die Ausschreibungen vor und stellt weitere Ingenieure und Experten für die nächsten vier Leistungsphasen ein. So ist das Team nun auf fast 30 Personen gewachsen, die die Detailplanung, Vergabe und später Bauüberwachung und Baubetreuung übernehmen.

Ein Teil davon ist die Planung des Verkehrs während der Bauzeit. Der Ausbau des Frankenschnellwegs wird umfangreiche Baugruben für den Tunnelbau, Umbauten, Straßenerneuerungen mit sich bringen. Gleichzeitig müssen die täglich bis zu 60.000 Fahrzeuge auch während der Umbauphase über den Frankenschnellweg ans Ziel gelangen. Großräumige Umleitungen sind nicht möglich. So wird der Frankenschnellweg Stück für Stück ausgebaut und der Verkehr in diesen Teilbereichen auf behelfsmäßigen Straßen geführt. Deswegen müssen Straßen und Kreuzungen im Umfeld des Frankenschnellwegs frühzeitig saniert werden, damit während der achtjährigen Bauzeit es in diesem Gebiet keine zusätzlichen Baustellen geben wird, um Wohngebiete zwischen Stadtgrenze und Dianaplatz nicht zusätzlich zu belasten.

Infrastruktur unter der Erde

Unmittelbar neben der künftigen Tunnelbaustelle liegt im Stadtteil Sandreuth der Hauptsitz der N-Ergie. Unter der Erde befindet sich hier der Knoten eines umfangreichen Leitungsnetzes unter anderem für Strom, Gas und Fernwärme. So ergeben sich viele Berührungspunkte mit der geplanten Baustelle. Die Lage dieser Leitungen und Kanäle müssen mit den temporären Zuständen der Baustelle und der endgültigen Lage des Tunnels abgestimmt werden. Hierbei werden auch die VAG, die Polizei und die Feuerwehr mit eingebunden, um während des Baus den Busverkehr und Rettungseinsätze weiter zu ermöglichen. Falls Versorgungsleitungen verlegt und für kurze Dauer abgeschaltet werden müssen, geschieht das so, dass die Anwohnerinnen und Anwohner davon kaum etwas mitbekommen. All das braucht langfristige Vorausplanung, mit dem Ziel, einen reibungslosen und wirtschaftlichen Bauablauf zu gewährleisten und unnötige Belastungen für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie Anwohnerinnen und Anwohner zu vermeiden.



Mit dem SÖR durch's Jahr

Sondernutzungen

Webbasierte Antragstellung für Sondernutzungen

Für Arbeiten im öffentlichen Raum müssen Anträge auf verkehrsrechtliche Anordnung für Baustellen sowie die damit verbundene Sondernutzung der Verkehrsflächen gestellt werden. Dazu gehören auch die erforderlichen Beschilderungs- und Absicherungspläne.

Seit 2012 wird der Service für die beantragenden Firmen kontinuierlich gesteigert. Die Verbesserung der Servicequalität für die Antragsteller erfolgt in drei Stufen:

1. **Auflistung abholbereiter Bescheide anonymisiert im Internet seit 2012:**

Damit erfahren die Antragsteller auf einen Blick, ob ihr Bescheid vorliegt. Die Abholung erfolgt noch persönlich.

2. **Virtuelle Poststelle seit 2013:**

In der zweiten Stufe erfolgt die datenschutzrechtlich sichere Versendung von Bescheiden an registrierte Firmen über die virtuelle Poststelle der Stadt Nürnberg. Die teilnehmenden Firmen bekommen damit ihren Bescheid automatisch nach Erlass zugestellt.

3. **Webbasierte Einreichung von Anträgen (Produktivbetrieb ab 2014 geplant):**

Bisher mussten Anträge schriftlich abgegeben werden. Durch eine menügeführte Webanwendung können registrierte Nutzer künftig Anträge auf Sondernutzung und verkehrsrechtliche Anordnung online bei SÖR stellen. Nach einem erfolgreichen Testbetrieb mit sechs Firmen wird dieser Online-Assistent 2014 gestartet. Mit der Einführung der dritten Stufe ist für Firmen eine vollständige Abwicklung von Sondernutzungsanträgen von ihren Büros aus möglich.



Baustellenmanagement bei der Straßenaufsicht

Am Beispiel Löwenberger Straße, eine von circa 12.000 Baumaßnahmen aus dem Jahr 2013, wird gezeigt, welche Arbeitsschritte für eine effiziente Baustelle und eine befriedigende Verkehrsführung zu erledigen sind. Bei der Löwenberger Straße handelt es sich um eine SÖR-eigene Baustelle, die Abwicklung gilt aber genauso für alle anderen Bauherren wie N-Ergie, Bahn, Bauträger oder private Bauherren. Hier wurde der Einbau einer neuen Fußgängerinsel mit Anpassungen aller Fahrbahnrande erforderlich.

Baustellenplanung im Vorfeld

Bereits Monate vor dem Baubeginn wurde seitens des Bauherrn die Maßnahme bei der Straßenaufsicht angemeldet. Nach ersten internen Planungen wurde der Bauablauf unter Beteiligung des Bauherrn, der Feuerwehr, der VAG und dem Verkehrsplanungsamt durchgesprochen. Bei diesen Terminen wurde überlegt, wie die Baustelle am verträglichsten für alle Beteiligten durchgeführt werden kann. Dabei gilt es zwischen zahlreichen und oft einander entgegenstehenden Belangen abzuwägen:

- möglichst geringe Einschränkungen für den Individualverkehr (IV)
- Aufrechterhaltung der Erschließung der umliegenden Grundstücke
- wenig Behinderungen für VAG-Buslinien
- optimierter Bauablauf für kurze Bauzeit
- Anpassung von benachbarten Ampelanlagen
- Ausrückrouten und Anfahrten für Feuerwehr ermöglichen
- Abstimmung mit anderen Baustellen im weiteren Umfeld (keine Baustelle in einer Umleitungsstrecke!)

Festlegung

Im konkreten Fall haben sich die Beteiligten entschlossen, dass eine Vollsperrung der Löwenberger Straße die effektivste Variante darstellt. Zwar sind die Auswirkungen für den IV und die VAG nicht unerheblich, dafür konnte aber eine sehr kurze Bauzeit erzielt werden. Wäre die Straße halbseitig gesperrt und dementsprechend in Teilabschnitten realisiert worden, hätte die Engstelle signalisiert werden müssen. Dies hätte zu erheblich mehr Behinderungen beim IV und den Buslinien geführt und zu einer mehr als doppelt so langen Bauzeit. Da es sich bei der Löwenberger

Straße um einen verkehrsbedeutenden Straßenzug handelt, wurden vom Verkehrsplanungsamt die umliegenden Ampelanlagen überprüft und eventuelle Verbesserungen an den Signalzeiten programmiert. Dies gilt insbesondere für die geplanten Umleitungsstrecken. Gleichzeitig plante die VAG den Busersatzverkehr. Dieser ist immer mit erheblichem Aufwand und Kosten verbunden und kann somit nicht den Regelfall darstellen. Die VAG informierte über Flyer und Plakate die betroffenen Fahrgäste. Durch die kurze Bauzeit wurden auch hier die Kosten niedrig gehalten.



Verkehrszeichenplan mit Darstellung der Baustellenbeschilderungen und Absperrungen, Planung zur besten Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses

Baudurchführung

Während der Baudurchführung wurden die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wiederholt von Vpl und SÖR/3 überprüft und bedarfsweise kleinere Nachbesserungen durchgeführt. Stichprobenartig wurden korrekte Beschilderungen und Absicherungen durch SÖR/3 während der Bauzeit überprüft.



Baustelle Fußgängerinsel Löwenberger Straße

Für die Wahrnehmung der Außendienste gibt es noch eine weitere Neuerung: Im Oktober 2013 konnte das erste Elektroauto bei SÖR für diese Aufsichtsfahrten in Betrieb genommen werden. Durch das ressourcenschonende Antriebskonzept steht den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine umweltfreundliche Fortbewegungsalternative zur Verfügung.



Winterdienst

„...Treffen sich zwei Schneeflocken: „Wo willst Du denn hin?“ „Nach Grönland, da kann ich lange liegenbleiben! ... und Du?“ „Nach Nürnberg ... Panik machen!“

Obwohl zum Winterdienst schon fast alles gesagt wurde kommt auch dieser Jahresbericht nicht ohne den Winterdienst aus. Besondere Emotionen weckt der Winterdienst auf den Straßen – hier führt Glätte und Matsch zu Staubildung und Verzögerungen.

Erwartungen und Forderungen

Die große Mehrheit der Nürnbergerinnen und Nürnberger legt großen Wert auf freie Straßen, eine im Fachjargon sogenannte „Schwarzräumung“. Das bedeutet der schwarze Asphalt wird nicht von einer weißen Schneeschicht bedeckt.

Möglichkeiten und Grenzen

Das Straßennetz der Stadt Nürnberg ist in drei Prioritätsstufen eingeteilt, für besondere Wettersituationen gibt es zudem einen Notplan, der die Ressourcenzuordnung sowie die Sonderprioritäten bei zum Beispiel anhaltendem Stark-Schneefall regelt. Insgesamt addieren sich die zu räumen den Straßenkilometer auf 2800 Kilometer, rund die Hälfte davon wird von SÖR in Priorität 1 bearbeitet.

Ein Gesamteinsatzleiter sowie vier Gebietseinsatzleitungen koordinieren den Winterdiensteinsatz und legen die Einsatzstrategie fest. Die Gesamteinsatzleitung für den Einsatz der Großfahrzeuge, die Gebietseinsatzleitungen den Einsatz der Kleinfahrzeuge und Handtrupps, um auf spezifische Gegebenheiten in ihren Gebieten zu reagieren und die Ressourcen zu steuern. Eine Einsatzzentrale koordiniert den Winterdienst, fungiert als Informationsdrehscheibe und unterstützt die Einsatzleitungen mit aktuellen Daten zum Einsatzgeschehen.

Ziel von SÖR ist es, das Straßennetz der Stadt Nürnberg zu folgenden Zeiten frei von Schnee und Glätte zu halten: Montags bis donnerstags zwischen 6 und 22 Uhr, freitags und samstags zwischen 6 und 24 Uhr und an Feiertagen zwischen 7 und 22 Uhr. Das bedeutet, dass SÖR zwischen 2 und 3 Uhr nachts mit seiner Arbeit startet, um bis 6 Uhr mit der Räumung fertig zu sein und dann in zwei Schichten bis in die Nacht arbeitet, um auch den „Nachtschwärmern“ ein sicheres Heimkommen zu ermöglichen.

Vorbeugendes Streuen

Streuen bevor der Schnee fällt oder die Glätte einsetzt – eine immer wieder gestellte Forderung, die sich in der Praxis leider nur sehr schwer umsetzen lässt.

SÖR streut auf den Straßen Feuchtsalz, das heißt das Salzgranulat wird auf dem Streuteller mit einer Salzlösung besprüht und angefeuchtet.

Räumkilometer

Wie lange ist das Straßennetz der Stadt Nürnberg? Die richtige Antwort ist: Es kommt darauf an. Ein Mitarbeiter des Winterdienstes sieht die Anzahl der zu räumenden Fahrspuren, das heißt bei einer „normalen“ Straße zwei Spuren, bei einer Hauptverkehrsstraße aber vier oder sechs Spuren, zusätzlich teilweise noch Abbiegespuren. Dadurch summiert sich die Zahl der Räumkilometer auf die stolze Zahl von 2.800 Kilometer. 36 Großfahrzeuge räumen – aufgeteilt auf 30 Touren und gesteuert von 71 Fahrern im 2-Schichtbetrieb – die Fahrbahnen auf den Hauptstraßen. 14.000 Tonnen Streusalz und 2.500 Tonnen Granulat stehen als Streumittel zur Verfügung.

Dies hat die folgenden Effekte:

- das ausgebrachte Salz haftet besser an der Straße und wird weniger schnell verweht oder vom Verkehr ausgefahren
- das Salz geht schneller in Lösung und entfaltet dadurch schneller seine Tauwirkung
- der Salzverbrauch sinkt

Obwohl die sogenannten „Wehverluste“ bei Feuchtsalz geringer sind bleiben sie dennoch hoch: Auf einer vielbefahrenen Straße ist – sofern kein Schneefall einsetzt - innerhalb einer Stunde bis zu 80% des Flüssigsalzes nicht mehr dort, wo es sein sollte: In den Fahrspuren. Das Salz wird an den Fahrbahnrand geweht und geschleudert. Bezieht man nun die Umlaufzeiten von zwei bis drei Stunden ein, bedeutet dies, dass das Timing sehr gut sein muss. Nur wenn es gelingt, die Zeit der Glättebildung genau zu erwischen und rund drei Stunden vorher mit dem Streuen begonnen wurde, kann ein merklicher Effekt erzielt werden – und das auch nur, wenn in der Zwischenzeit kein intensiver Verkehr über die Straßen gelaufen ist.

Auch im Winterdienst geht die technische Entwicklung weiter: Inzwischen gibt es ausgereifte Lösungen für eine ausschließliche Flüssigstreue, das heißt ein besprühen der Fahrbahnen mit Salzlauge. Die Liegedauer der Lösung ist wesentlich höher als die des Feuchtsalzes, so dass ein vorbeugendes Streuen deutlich effektiver wird. Allerdings: Diese Methode ist bis maximal -6 Grad einsetzbar und bei stärkeren Schneefällen ist die Salzkonzentration zu gering, um ein Wegtauen des Schnees zu erreichen. Ein weiterer Haken: Noch verfügen wir nicht über die nötige Ausstattung.

Streumittel: Splitt versus Salz

Eine auch in fast jedem Winter geführte Diskussion dreht sich um das richtige Streumittel: Salz oder Granulat. An diese Stelle eine klare Aussage: Auf Hauptstraßen hat Splitt nichts zu suchen! Splitt wird in kürzester Zeit aus den Fahrspuren geschleudert – die Streuwirkung ist dann gleich Null. Ohnehin ist der Effekt der Verbesserung der Verkehrssicherheit gering: Auf einer mit Splitt gestreuten Fahrbahn beträgt der Anhalteweg bei 50 km/h rund 56 Meter – auf einer mit Salz gestreuten feuchten Fahrbahn rund 29 Meter, auf einer schneeglatten Fahrbahn liegt der Wert bei 65 Metern.

Salz hat eine – über den gesamten Lebenszyklus betrachtet – wesentlich bessere CO2-Bilanz als Splitt: Von der Rohstoffgewinnung bis hin zur Entsorgung liegt hinsichtlich der CO2-Emmission zwischen Salz und Splitt der

Faktor drei. Ein weiterer Pluspunkt von Salz: Es trägt nicht zu einer schädlichen Feinstaubbelastung bei: Eingetmeter Salzstaub wird im Körper vollständig abgebaut. Aber natürlich hat das Salz auch Nachteile: Beispielsweise werden Brücken von der Salzlösung angegriffen und die Bäume im Straßenraum durch das Salz zusätzlich belastet.

Salzwasser, das in die Baumscheiben fließt lässt die Bäume verdursten. Aus dem Straßenraum sind die Bäume gegen das Schmelzwasser meist noch relativ gut durch die Bordsteinkante abgeschildert. Salzwasser von den Gehwegen dringt dagegen ungehindert in die Baumscheibe ein. Daher der Appell von SÖR an alle Nürnbergerinnen und Nürnberger: Kein Salz auf die Gehwege!



Salzlieferung aus Rumänien



Frühlingserwachen

Kaum ist der letzte Schnee geschmolzen, das Thema Winterdienst hinter uns und Schlaglöcher vor uns, trudeln bei SÖR die ersten Presseanfragen zum Thema Frühlingserwachen und Bäume ein – und das manchmal bereits im Februar.

So rief Ende Februar eine sehr junge, aufgeregte Mitarbeiterin einer Radioanstalt an: Sie sei am Wochenende auf der Wöhrder Wiese und im Marienbergpark gewesen: die Rasenflächen sähen durchweg grau anstatt grün aus. Ob der SÖR ihn falsch behandelt habe? Die junge Dame konnte davon überzeugt werden, dass die Natur es alsbald selber richten würde. Es ist im Februar das ganz normale Erscheinungsbild der städtischen Wiesen. Gerade aufgelegt, klingelte das Telefon erneut: Eine Zeitung würde gerne eine hübsche Gärtnerin von uns beim Blumenpflanzen ablichten ... Ende Februar!

Diese kleinen Anekdoten spiegeln die Lust der Stadtbewohner am Stadtgrün wider. Mit Ungeduld wird der Zeitpunkt herbeigesehnt, wann's wieder „nauswärdz“ geht. „Das Glück ist grün“ titelte die ZEIT Mai 2012 und fragte: „Was gibt uns der Garten? Ausgerechnet im digitalen Zeitalter erblüht die Lust am Pflanzen und Ernten!“ In den Feuilletons der überregionalen Zeitungen schwärmt man von der

Entdeckung der Langsamkeit ... Das Grün oder der Garten als bewusster Kontrapunkt zur Beschleunigung im Berufsalltag, in dem die Arbeitsseele der immer schnelleren elektronischen Kommunikation hinterherhinkt.

SÖR spürt diesen Grün-Trend beim Engagement seiner 850 Baumpaten, die 1.074 Baumscheiben pflegen. Neben SÖR kümmern sich diese um kleine Mosaiksteine der „Grünen Lunge“ in der Stadt.

Rund 28.500 kartierte Straßenbäume sowie 50.000 Straßenbäume in flächenhaften Beständen sind Teil des Verkehrsraums Nürnberg. Straßenbäume müssen im Gegensatz zu Wald- oder Parkbäumen extreme Bedingungen meistern: Hitze, Bodenverdichtung, Wassermangel, Bodenversiegelung und Verkehr setzten ihnen zu. Mit den „Mini-Gärten“ vor den Haustüren verschönern die Baumpaten die Wohnumgebung und ganze Straßenzüge. Viele gießen ein- bis zweimal wöchentlich ihren Baum und lockern die Erde außen herum, damit das Wasser wirklich tief in den Boden eindringen kann. Gepflegte Baumscheiben sind manchmal sogar ansteckend: Oft werden die Nachbarn dazu animiert, ebenfalls eine Baumpatenschaft zu übernehmen. Die Bäume selbst danken ihren Paten die Pflege mit größerem Wuchs und vollerem Grün.



...so (leider) nicht



...besser so



Das Stadtgrün steht neben der Sauberkeit und Baustellenfragen in der Öffentlichkeit, in der Kommunalpolitik und beim SÖR im Fokus. Damit natürlich auch der Bestand, die Weiterentwicklung und die Pflege der Straßenbäume. SÖR hat seit 2009 in Fachgesprächen mit dem Bund Naturschutz Nürnberg, mit bundesweit tätigen Baum-Experten und mit Kollegen aus anderen Großstädten eine Reihe von Eckpunkten für eine deutliche Mehrung des Straßenbaumbestands erarbeitet. 163 Baumarten gibt es in Nürnberg – darunter überproportional Ahorn, Linde und Eiche. 28.000 Baumkontrollen und 2.700 Baumschnittmaßnahmen sind in 2013 vorgenommen worden. 200 Bäume mussten gefällt werden, weil sie das Ende ihrer Lebensdauer aufwiesen oder sie durch einen Unfall geschädigt wurden.

Nach systematisch angelegten Sanierungen der Baumstandorte sind außerhalb des Mittleren Rings 250 Straßenbäume

(38 verschiedene Baumarten) im Jahr 2013 gepflanzt worden. Hinzu kamen neue 93 Bäume, die an anderen Standorten überall im Stadtgebiet gepflanzt wurden. Die Sparkasse Nürnberg hat SÖR dabei im Rahmen ihrer Aktion „Mehr Bäume für Nürnberg“ mit der Spende von 190 Bäumen in drei Jahren hervorragend unter die Arme gegriffen!

Im Jahr 2014 ist die Pflanzung von insgesamt 430 Straßenbäumen – erneut ein echtes Plus im Bestand – vorgesehen. Zwischen 2009 und 2013 hat Sör 1.000 Jungbäume gepflanzt. Zudem wird es ein neues Substrat für die Baumscheiben geben, das den veränderten Klimaanforderungen Rechnung trägt. Ein Jungbaum-Pflege- und Entwicklungskonzept wird ebenso erarbeitet wie ein Nachpflanzungsmanagement. SÖR hat also weiter viel vor im grünen Bereich.

Spielplätze

Ein Gespräch mit Peter Bechert, Leiter des Sachgebiets SÖR/2-W/9 „Spieleinrichtungen“, über Spielplätze, über mehr Mut zum Risiko, Straße der Kinderrechte und auch über zu krumme Schaukeln...

Guten Tag Herr Bechert, im Jahresbericht 2011 wurde Ihr interessantes Sachgebiet mit all seinen Facetten ausführlich sachlich dargestellt. Zeit, unseren langjährigen Spielplatz-Experten auch mal persönlich ein paar Fragen zu stellen. Wie viele Spielplätze werden derzeit von Ihrem Sachgebiet betreut?

Bechert: In unserer Obhut sind rund 460 Objekte, darunter Bewegungsparks, öffentliche Spielplätze und solche in den Kindertageseinrichtungen, Schulen sowie Kliniken und Bädern der Stadt. Jährlich findet auf jedem Spielplatz eine große Inspektion statt. Eine operative Inspektion gibt es alle ein bis drei Monate. Diese Kontrollen werden von Mitarbeitern der Spielplatzwerkstatt durchgeführt. Visuelle Kontrolle, bei der auf Bruch, Scherben, Vandalismus kontrolliert wird, gibt es auf manchen Spielplätzen fast täglich. Diese Kontrollen einschließlich Reinigung führen – so weit wie möglich – Mitarbeiter der Bezirke durch.

Wie unterscheidet sich Ihre Arbeit heutzutage im Vergleich zu früher?

Bechert: Die erste technische Norm für ein Spielgerät gab es im Jahr 1976. Seitdem hat man jahrelang versucht, die Spielplätze immer sicherer zu machen. Schaukel, Rutsche, Wippe – so sah der durchschnittliche Spielplatz der 80er



Peter Bechert bei der Prüfung einer „Halsfangstellte“ am Zaun eines Kindergartens

Jahre aus, als ich mit meiner Arbeit begann. Inzwischen haben sich Ausstattungen und Sicherheitsanforderungen stark geändert. Heutzutage versucht man, auf dem Spielplatz ein Highlight zu schaffen. Zum Beispiel eine besondere Kletterkonstruktion oder unterschiedliche Schaukelmöglichkeiten, wie etwa auf dem Spielplatz Köhnstraße.



Werden Kinder bei der Entstehung eines Spielplatzes mit eingebunden?

Bechert: Kinder werden heutzutage immer gefragt. Das Jugendamt lädt die Kinder aus der Umgebung ein. Sie sagen, was sie wollen. Was nicht geht, erklären wir ihnen. Ansonsten versuchen wir, ihren Wünschen nachzukommen. Was die Sicherheit betrifft, so versucht man heute, Kindern wohldosierte Herausforderungen anzubieten.

Sind sichere Spielplätze langweilig?

Bechert: Wenn ich mich natürlich ganz streng an die Sicherheitsnorm halte, dann kann es schon passieren, dass es langweilig wird. Aber die Sicherheitsnormen sind wichtig, um die versteckten Risiken zu vermeiden. Unsere Aufgabe ist es, mit den Sicherheitsnormen sinnvoll umzugehen und in diesem Rahmen spannende Spielangebote zu schaffen. Was oft missverstanden wird: Die Spielplatznorm ist nicht dafür da, sämtliche Risiken auszuschließen. Die Norm ist dafür da, Tod oder schwere Verletzungen zu verhindern. Prellungen und sogar gelegentlich gebrochene Gliedmaßen können nicht ausgeschlossen werden. Denn Kinder müssen lernen mit Risiken umzugehen. Deshalb kalkulieren wir bewusst erkennbare Risiken ein.

Was sind erkennbare Risiken?

Bechert: Wenn ich zum Beispiel dem Kind die Möglichkeit einräume, von A nach B zu springen, den Schwierigkeitsgrad aber so ansetze, dass das Kind den Sprung beim ersten Mal noch nicht schafft. Dann hat das Kind seine Grenzen erkannt. Und falls das Kind diesen Sprung nicht schafft, ist unser Job dafür zu sorgen, dass die Fallräume und die stoßdämpfenden Böden entsprechend der DIN Normen da sind, damit das Kind sich bei diesem Versuch nicht ernsthaft verletzt.

Was bringt Sie besonders auf die Palme?

Bechert: Mich ärgert prinzipiell, wenn Leute meinen, Kinder brauchen alles, und keine Kompromisse eingehen wollen. Oder wenn unbedingt ein naturnaher Spielplatz im Kindergarten gebaut werden soll, obwohl die Natur direkt hinter dem Gelände anfängt. Oder umgekehrt, wenn auf Wunsch der Kindergartenleitung in einer Ecke Obstgehölze, wie Stachelbeeren oder Himbeeren gepflanzt werden, und aus Elternsicht die Stacheln an den Sträuchern zu gefährlich sind. Mich ärgert auch der Trend, dass Schaukeln mittlerweile ganz urig, krumm und schief sein müssen. Warum? Nur für die Erwachsenen. Für Kinder ist eine Schaukel zum Schaukeln da. Und ich warne immer: Wer ersetzt mal diese krummen Hölzer? Außerdem finde ich Spielgeräte in ausgefallenem Design, aber ohne Spielfunktion überflüssig. Auch das ist in erster Linie für Erwachsene, nicht für Kinder.

Welches war Ihr interessantestes Projekt im zurückliegenden Jahr 2013?

Bechert: Ganz klar. Die Mitwirkung und Betreuung bei der technischen Ausführung und Umsetzung der 8. Station der Straße der Kinderrechte im Stadtpark (siehe Bild).





Worum handelt es sich hierbei?

Bechert: Angegliedert an die UN-Kinderrechtskonvention und die Beschlüsse des Stadtrats der Stadt Nürnberg hat es sich die Kinderkommission Nürnberg zur Aufgabe gemacht, die Rechte der Kinder bekannter und begreifbarer zu machen. Damit Kinder in kindgerechter Form und auf spielerische Art und Weise die Möglichkeit haben, ihre Rechte kennenzulernen, wurde die Straße der Kinderrechte im Stadtpark eingerichtet. Am 24. Oktober 2013 wurde nun bereits die 8. Station mit dem Arbeitstitel „Mit Bildung die Welt besteigen“ feierlich eröffnet.

Was schätzen Sie an Ihrer Arbeit?

Bechert: Unsere Arbeit ist nicht einfach und mit viel Verantwortung verbunden. Doch wir machen sie alle gerne, da wir zum einen unter Beachtung von Spielregeln auch sehr kreativ sein können. Zum anderen ist es immer wieder schön zu sehen, wenn Kinder auf dem Spielplatz glücklich sind.

Vielen Dank, Herr Bechert, für dieses aufschlussreiche Gespräch.



Behutsame Sanierung einer alten Dame

Die Geschichte der Unteren Karlsbrücke

Die Untere Karlsbrücke wurde bereits 1486 als Sandsteinbrücke errichtet, damals jedoch noch unter einem anderen Namen. In den ersten Jahrhunderten hieß sie zum Beispiel Säubücke oder Derrersbrücke. Ihren heutigen Namen erhielt sie erst 1712 zu Ehren des Besuchs von Kaiser Karl VI. Aus dieser frühen Zeit stammen noch wesentliche Teile der äußeren Mauerwerke und vor allem der Bogenkern, sowie die historischen Teile der Widerlager. Das Bauwerk ist somit im Kern älter als die Fleischbrücke und dadurch auch die älteste bestehende Brücke der Nürnberger Altstadt. Die Brücke verdankt ihren Erhalt einem stets sorgfältigen Unterhalt. Sie wurde über Jahrhunderte mit Natursteinen mehrfach ausgebessert. Vor allem in den Brüstungsplatten

zeigen sich dadurch eindrucksvoll Veränderungen in der Bautechnik und dem Brückenunterhalt. Sie wandelten sich im Laufe der Jahrhunderte stark von der ästhetischen Steinbearbeitung bis hin zu technisch notwendigen Reparaturen der Flächen.

Die Brücke diente im 19. und 20. Jahrhundert zur Aufnahme der ersten großen Versorgungsleitungen der städtischen Infrastruktur: Wasser, Gas, Elektrizität wurden mit neuen Trassen regelrecht in den Brückenkörper eingekerbt. Das Tragwerk wurde dadurch geschwächt. Der Verkehr nahm stark zu und mit ihm auch die Schäden. Die Fassaden von benachbarten Gebäuden am Fluss wurden schon mal direkt auf dem betagten Bauwerk abgestützt.



Historische Bebauung und die Brücke vor über 100 Jahren. Teile der benachbarten Häuser wurden auf die Brücke gebaut.



Der Stadtrat besichtigt die Untere Karlsbrücke und berät über deren Erhalt, 1928.

Nachdem die Sandsteinschäden mit der Zeit sehr stark zunahmen und große Risse in den Bögen zu sehen waren, diskutierte der Stadtrat in den 1920er Jahren darüber, die Brücke abzureißen.

Die Brückenpfeiler aus Holz hatten sich im Flussbett abgesetzt. Das führte zu konstruktiven Rissen. Die Nürnberger Bauverwaltung erwog zeitweise eine auf chemischen Mitteln basierende Verfestigung des Flussbodens, um das Fundament zu stabilisieren. Sonderproben wurden in den 1920-ern aus der Pegnitz entnommen und nach Berlin in die Laboratorien von Siemens geschickt. Es gelang jedoch nicht, die Bauwerksstabilität auf dem chemischen Wege herbeizuführen.

Eine Baufirma konnte mit ihren Sondervorschlägen die alt-ehrwürdige Brücke vor dem drohenden Abbruch retten. Diese umfassende Generalsanierung fand nach langen Vorbereitungen im Jahr 1930 statt. Sie bestand aus damals technisch neuartigen Methoden. Die instabile Gründung wurde mittels Bohrpfählen abgefangen und die Bögen mit armierten Spritzbetonschalen verstärkt. Die nachträglich hinzugefügten Bohrpfähle aus Beton leiteten die Kräfte tiefer und nahe dem tragfähigen Keuperhorizont in den Grund ein. Diese verbesserte historische Gründung ist heute noch ausreichend.



1931: So sah die Untere Karlsbrücke nur kurz aus: Die Sanierung war fertiggestellt und die umliegenden Gebäude noch nicht durch Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg zerstört.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die gesamte Umgebung der Brücke während der Luftangriffe stark beschädigt. Die Häuser am rechten Flussufer und viele Gebäude am linken Ufer gingen unwiederbringlich verloren. Die Brücke selbst überstand die Bombenangriffe nur leicht beschädigt. In den Fol-

gejahren war die Brücke viel befahren und dadurch stark beansprucht. Die historische Brücke steht unter Denkmalschutz. Zum Denkmal werden mittlerweile auch die damals innovativen, historischen Reparaturen gerechnet.

Die Fakten der Sanierung	
Beginn:	April 2013
Ende:	Oktober 2013
Dauer:	7 Monate
Kosten:	560.000,- Euro
Umfang:	• Sanierung der rissigen Stahlbetonschicht an der Brückenunterseite • Verbindung Sandsteinkernschicht mit den Betonschichten mittels Vernadelungen • Risse in den Bögen mit quer eingebauten Verbundankern gegen Verschiebungen verstärkt • Mauerwerke an den Brückenstirnseiten und Brüstungen denkmalgerecht restauriert • Ausgespülte Gefüge der Widerlager und Pfeiler mit Mörtel verfüllt • Die Kraftübertragung der Bögen in die Fundamente geht von mittelalterlichen Holzgründungen über neuzeitlichen Betonbohrpfählen, schräge Verbundpfähle durch die Steinmauerwerke und Betonlagen verbinden die getrennten Bauteile dauerhaft • Erneuerung der Fahrbahn 2014

Die Brücke im 21. Jahrhundert



Die Untere Karlsbrücke vor der Sanierungen 2012. Die Schäden am Mauerwerk sind klar ersichtlich.

Bei der regelmäßigen Bauwerksprüfung durch SÖR wurden Bauwerksmängel an dem Tragwerk des Jahres 1930 festgestellt. Deswegen musste eine Fahrspur gesperrt werden – zweisepurigen Verkehr hätte die Brücke nicht mehr getragen. Erst eine genaue Untersuchung der Eingriffe aus der Vorkriegszeit ermöglichte, einen Abbruch der Brücke und teuren

Ersatzneubau erneut zu verhindern und stattdessen eine grundlegende „Reparatur der Reparatur“ durchzuführen. Ziel der Planungen von SÖR war, die volle Belastbarkeit und somit Nutzbarkeit des Bauwerkes zu sichern. Zudem sollten die historischen Geometrien und Tragsysteme sowie möglichst viel der historischen Substanz erhalten bleiben.



Die Haustiere der Unteren Karlsbrücke

Zur behutsamen Sanierung der Unteren Karlsbrücke leistete SÖR noch eine Fleißaufgabe für die Biodiversität. Unter beiden Bögen der Unteren Karlsbrücke brachten SÖR-Mitarbeiter Brutkästen für Fledermäuse an. Laut Landesbund für Vogelschutz (LBV) gibt es in Bayern insgesamt 22 Fledermausarten, von denen alle als gefährdet gelten. In der stark bebauten Altstadt gibt es für die Säugetiere kaum noch Nistplätze. „Alle heimischen Arten sind völlig harmlos – sie fliegen weder in die Haare noch saugen sie Blut.“, versichert der LBV. Im Gegenteil Fledermäuse sind nützliche Insektenfresser. Ob schon eine Fledermausfamilie bei der Unteren Karlsbrücke eingezogen ist, wird der LBV fachmännisch kontrollieren.

Foto: Susan Sümer/pixelio.de

Frankenschnellweg



„Frankenschnellweg 1.0 – Vor dem Start“ aus der Werkreihe Lineaturen von Christian Höhn.

Frankenschnellweg auf dem Weg zum Baubeginn

Weniger Stau, weniger Umweltbelastung und ein grüner Tunneldeckel – mit dem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs wird sich das Nürnberger Stadtbild zwischen Stadtgrenze und dem Dianaplatz im Laufe der nächsten Jahre gravierend verändern. Bis zum Baustart des Frankenschnellwegs ist es ein langer Weg. In den Jahren 2012 und 2013 kam die Stadt Nürnberg mit der Fachabteilung bei SÖR große Schritte voran.



Bild 2: Frankenschnellweg-Ausbau – ein Tunnel als Lösung

Der Weg zum Ausbau

2002 – Ende 2005	Verkehrsuntersuchung Frankenschnellweg mit dem Ziel, die Verkehrssituation zu verbessern und die Belastung für die angrenzenden Wohngebiete zu verringern.
September 2002	Erste von sieben Sitzung des Projektbeirats, der aus Vertretern der betroffenen Bürgervereine, der Rettungs- und Sicherheitskräfte und Interessenverbänden zusammengesetzt war und die Planung bis Oktober 2009 begleitet .
2005 – 2009	Entwurfsplanung mit Fachgutachten zu den Auswirkungen der Maßnahme (unter anderem Emissionen, Immissionen, Grundwasser)
Oktober 2009	Beschluss des Verkehrsausschusses zur Gesamtplanung für den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs und Beauftragung der Verwaltung, den Antrag auf Planfeststellung auszuarbeiten und einzureichen.
September 2010	Beginn des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Frankenschnellwegs mit der Bekanntmachung und Auslegung der Planfeststellungsunterlagen
Ende 2010	Veränderung der Rechtslage im Lärmschutz. Das führt zu einem neuen Gutachten und geänderten Planungen. Jetzt profitieren auch Fürth und Erlangen vom geplanten Lärmschutz.
April 2012	Erster Erörterungstermin: Die Regierung Mittelfranken berät gemeinsam mit den Einwändern ausführlich die Bedenken und Änderungsvorstellungen.
Dezember 2012	Der Freistaat Bayern sagt zu, dass er mit bis zu 395 Millionen Euro den Großteil der Baukosten tragen wird.
Anfang 2013	Die geänderten Pläne – sie berücksichtigten bereits einen Großteil der ersten Einwände – liegen erneut öffentlich aus, diesmal auch in Fürth und Erlangen.
April 2013	Zweiter Erörterungstermin über die eingebrachten Einwände aus Nürnberg, Fürth und Erlangen – gemeinsam mit den Gegnern.
28. Juni 2013	Die Regierung Mittelfranken schließt das Verfahren ab, indem sie das Pro und Contra jedes Einwandes abwägt und wenn nötig Nachbereitungen oder Änderungen festlegt.
Juli 2013	Der Planfeststellungsbeschluss wird der Öffentlichkeit bekannt gegeben.
31. August 2013	Ende der Klagefrist: Drei Private und der Bund Naturschutz nehmen die Möglichkeit war, beim Verwaltungsgericht Ansbach Klage gegen die Ausbaupläne einzureichen
08. November 2013	Erste Sitzung des Projektbegleitenden Forums

Projektbegleitendes Forum Frankenschnellweg

Nürnberg's größtes Bauvorhaben soll transparent und verständlich kommuniziert werden. Deshalb ist es der Stadt Nürnberg wichtig, alle Beteiligten regelmäßig über die Bauentwicklungen zu unterrichten. Für die Geschäftsführung und die Organisation ist SÖR zuständig. Das projektbegleitende Forum dient dabei der öffentlichen Information, Diskussion und Beratung. Das Forum wirkt zudem bei der Planung der entstehenden Grünanlage mit. Als Vorsitzender konnte Stadtrechtsdirektor a. D., Dr. Hartmut Frommer gewonnen werden.

Forumsteilnehmer: Mitglieder der im Nürnberger Stadtrat vertretenen Parteien (SPD, CSU, Bündnis 90/Die Grünen, Freie Wähler, FDP, ÖDP), Bürger- und Vorstadtvereine, Verbände (IHK, HWK, ADAC) Bürgerinitiativen (Pro-Frankenröhre, BI gegen Schall und Rauch e.V.), der Integrationsrat der Stadt Nürnberg, Deutsche Bahn AG, N-Ergie und VAG.

Juli | Den Sommer in Nürnberg genießen

„Summer in the City“

Den Sommer in Nürnberg genießen

Klassik Open Air

Klassik Open Air in Nürnberg, das heißt unter freiem Himmel klassischer Musik lauschen. Im Luitpoldhain können es sich die Musikfans dazu richtig bequem machen mit einer

Picknickdecke oder Campingstühlen, mitgebrachte Leckereien naschen und die Nürnberger Symphoniker genießen.

Das steckt bei SÖR dahinter

Damit das Klassik Open Air im Luitpoldhain stattfinden kann, richtet SÖR die Grünflächen vorher her und übergibt sie an den Veranstalter. Sieben SÖR-Mitarbeiter brauchen allein 120 Stunden, bis der Rasen gemäht ist.

Rock im Park

70.000 Musik-Fans an vier Tagen. Ausgelassene Stimmung bei fast 100 Konzerten der Spitzenveranstaltung Rock im Park – RiP, die das Zeppelinfeld in Nürnberg alljähr-

lich zu Pfingsten auf den Kopf stellt. Zelten, grillen, Bier trinken, laut sein – all das gehört für die Besucherinnen und Besucher auch zum Festival.

Das steckt bei SÖR dahinter

Bereits im Januar beginnt SÖR mit der Planung: Was ist für den Lärm- und Umweltschutz zu beachten? Welche Flächen im Park werden gesperrt? Dann übergeben die SÖR-Mitarbeiter das Festivalgelände an den Veranstalter. Dabei wird der Ist-Zustand genau dokumentiert. Alle entstandenen Schäden, die SÖR im Nachhinein beseitigt, zahlt der Veranstalter.

Grillen im Pegnitzgrund

Die Pegnitz plätschert ruhig dahin, die Sonne geht langsam hinter der Maxbrücke unter, im Pegnitztal West sammeln sich Grüppchen zum Grillen. Bald hört man Lachen, Flaschen

anstoßen und das Fleisch brutzeln. Die Gerüche lassen jedem Spaziergänger das Wasser im Mund zusammen laufen.

Das steckt bei SÖR dahinter

Grillen ist in den Nürnberger Parks nur auf ausgewiesenen Grillplätzen erlaubt. Die gibt es zum Beispiel im Pegnitztal West oder im Marienbergpark. Bei den Picknicks und Grillfesten fällt viel Müll an. Deswegen leert SÖR die Mülleimer im Pegnitztal West im Sommer dreimal häufiger als zum Beispiel im März. Für die Grillkohle gibt es noch extra Behälter zur Entsorgung. Leider werfen nicht alle Parkbesucher ihren Müll in die Mülleimer und die Grillkohle in die dafür vorgesehenen Behälter. Deshalb werden die Wiesen, Wege und Gehölze ein bis zweimal wöchentlich gereinigt. Zusätzlich gibt es bei besonders schönem Wetter extra Sonntagsreinigungen, so dass sich die Spaziergänger auch beim Sonntagsausflug an der Natur erfreuen können.

Slackline auf der Wöhrder Wiese

Der Sommer lockt nicht nur Faulenzerinnen und Faulenzer zum Sonnenbaden oder Picknicken ins Grüne, auch Sportlerinnen und Sportler nutzen Nürnbergs Grünanlagen aktiv. Seit einigen Jahren gehört „slacklinen“ zu den beliebten Sportarten unter freiem Himmel. Die Anhängerinnen und

Anhänger versuchen sich im Balanceakt auf dem Seil, das zwischen zwei Bäumen gespannt ist. Mit Konzentration und Muskelkraft, ob freihändig oder im freien Fall, der Seiltanz macht Jung und Alt Spaß.

Das steckt bei SÖR dahinter

Schnell zeigte sich, dass das Anbringen der Slackline an den Bäumen, die Rinde stark beschädigen kann. Deswegen brachte SÖR im Frühjahr 2012 einen Infolyer heraus, der Tipps für die richtige Anbringung gibt und über Schäden aufklärt. Seit April 2012 gibt es auf der Wöhrder Wiese außerdem einen Slackline Parkour. SÖR brachte an drei großen Bäumen einen festen Baumschutz mit Holzplatten an und stellte vier Stahlpfosten auf. Hier können die Seiltänzerinnen und Seiltänzer ihre Slackline nun sicher aufspannen, ohne Schäden zu verursachen.



Foto: Christine Dierenbach



Foto: Günter Pfannmüller



Foto: Christine Dierenbach



Hohe Zeit des Straßenbaus

Der Straßenbau ärgert alljährlich in Ferienzeiten – insbesondere in den Sommerferien – Verkehrsteilnehmer und Anwohner mit einer erhöhten Zahl von besonders langen Baustellen. Dieses Phänomen, das auch regelmäßig das mediale Sommerloch zu füllen hilft, hat folgende konkrete Hinter- und Beweggründe:



Das Bauwerk „Straße“ gelingt gut und hat ein langes, weniger pflegeaufwändiges und damit nicht so kostenträchtiges Leben, wenn es bei passender Witterung und in möglichst großen Teilabschnitten gebaut und danach möglichst wenig gestört, sprich aufgegraben wird. Große Bauabschnitte bieten im Straßenbau folgende Vorteile:

- geringere Bauzeiten und somit weniger Beeinträchtigungen für alle Verkehrsteilnehmer sowie weniger Belastungen aus Lärm und Abgasen für die Anwohner
- Verbesserung der Einbauqualität insbesondere hinsichtlich profilgerechter Lage und Ebenheit
- Reduzierung der Anzahl und Länge von witterungsan-

fälligen und somit im Unterhalt kostenintensiven Anbaukanten und Nähten

- in der Regel günstigere Herstellungskosten

Erfahrungsgemäß reduziert sich das Verkehrsaufkommen während der Schulferien, insbesondere in der langen Sommerpause. Hinzu kommt, dass Schulwege nicht als solche aufrechterhalten und berücksichtigt werden müssen und dass VAG-Buslinien nicht als Zubringer für Schulen dienen und damit auch leichter umdirigiert werden können. Dies erleichtert, dass gerade auch an neuralgischen Kreuzungen Verkehrssignalanlagen leichter abgeschaltet oder verändert werden können.

Lärmindernde Fahrbahnbeläge in der Stadt Nürnberg

1. Grundsätzliches

Viele Menschen fühlen sich durch den Straßenverkehr gestört oder belastigt. Als Straßenverkehrslärm wird der gesamte vom Straßenverkehr erzeugte Lärm bezeichnet. Er setzt sich aus dem Antriebsgeräusch (Motor und Abgasanlage), dem Reifen-Fahrbahngeräusch und dem aerodynamischen Geräusch (Luftwiderstand) zusammen. Da das Reifen-Fahrbahngeräusch ab Geschwindigkeiten von circa 30 – 40 km/h die dominierende Quelle im Straßenverkehrslärm ist, kann der Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge einen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung leisten. In den letzten Jahren gab es auf diesem Gebiet eine Reihe von Neu- und Weiterentwicklungen.

2. Einbau auf Teststrecken

Auf Basis eines von SÖR erstellten Kriterienkatalogs und der Lärmkartierungen des Umweltamts der Stadt Nürnberg wurden Teststrecken für den Einbau lärmindernder Beläge ausgewählt. Bisher wurden lärmindernde Fahrbahnbeläge in der Passauer Straße, zwischen Fallrohrstraße und Zerzabelshofer Hauptstraße, in Fahrtrichtung Süden, und in der Frankenstraße, zwischen Allersberger Straße und Katzwanger Straße in beide Fahrtrichtungen, realisiert.



Einbau in der Frankenstraße

Beim Einbau wurden hohe Anforderungen an die Ebenheit der neuen Fahrbahnoberflächen gestellt, um so eine Laufruhe der Fahrzeuge zu garantieren, welche wiederum positive Auswirkungen auf die Reduktion des Schalldruckpegels hat. Vor allem auf die häufig auftretenden Klappergeräusche bei leeren LKW-Anhängern wirkt sich die Ebenheit deutlich aus. Großer Wert wurde darauf gelegt, dass die jeweiligen Baufelder für den Einbau über die gesamte Länge und Breite zur Verfügung standen, so dass auch ohne Quer- und Längsfugen gebaut werden konnte. Der Einbau erfolgte mit zwei gestaffelt fahrenden Fertignern ohne Längsnaht. Trotz Sperrung der kompletten Richtungsfahrbahnen kam es auf-

grund detaillierter Anliegerinformation und gezielter Information der Öffentlichkeit kaum zu Verkehrsproblemen.

Nachdem es sich bei den zum Einsatz gekommenen lärmindernden Bauweisen überwiegend um dünne Deckschichtbeläge handelt, ist die Witterung für den Einbau von besonderer Bedeutung. Bei einer Lufttemperatur unter 10 °C und einer Temperatur der Unterlage unter 8° C, sowie Niederschlag dürfen dünne Deckschichten nicht eingebaut werden. Es handelt sich um sogenannte „Schönwetter“-Bauweisen. Glücklicherweise herrschten während der Bauzeit ideale Witterungsbedingungen.

3. Lärmmessungen

Zur Beurteilung der tatsächlichen Lärmwirksamkeit der Teststrecken wurden im Auftrag von SÖR Lärmmessungen mit dem CPX-Messanhänger nach ISO/CD 3rd 11819-2 vor der Sanierung und nach der Sanierung durchgeführt. Darüber hinaus wurden auf zwei Streckenabschnitten Messungen nach der Methode der statistischen Vorbeifahrt (SPB-Messung) gemäß DIN EN ISO 11819-1 als Nachher-Messung vorgenommen. Für die sanierten Straßenabschnitte wurden Lärmreduktionen zwischen 3 dB(A) und 4 dB(A) ermittelt.

Im Vergleich hierzu: Eine Erhöhung des Schalldruckpegels um 10 dB wird als Verdoppelung der Lautstärke wahrgenommen.

SÖR wird die Lärmmessungen einmal jährlich wiederholen, um die Dauerhaftigkeit der Lärminderung der verschiedenen Fahrbahnbeläge zu überprüfen. Die Ergebnisse der Lärmmessungen werden eine entscheidende Grundlage für die Beurteilung der unterschiedlichen Teststrecken bilden.



Messanhänger



4. Fazit

Der Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge bedarf nicht nur einer intensiven Vorbereitung im Hinblick auf den möglichen Einsatz im kommunalen Stadtstraßenbau, sondern auch während der Bauausführung einer intensiven Überwachung und Kontrolle. Inwiefern weitere Streckenabschnitte für den Einsatz von lärmindernden Asphaltbelägen in der

Stadt Nürnberg in Frage kommen, hängt von zahlreichen Kriterien und Randbedingungen ab. Auch haben hier die Stadträte ein gewichtiges Wörtchen mitzureden. Nach Auswertung der Messergebnisse über mehrere Jahre wird dem Werkausschuss neben einem Zustandsbericht eine Empfehlung über die zukünftige Regelbauweise vorgelegt.



Stadtparkweiher

Der Stadtpark im Norden von Nürnberg ist nicht nur für direkte Anwohnerinnen und Anwohnern ein Zufluchtsort und eine Ruheoase.



Das ganze Jahr über kommen viele Nürnbergerinnen und Nürnberger zum Spaziergehen, Ausruhen und Verweilen hierher. Der 19 Hektar große Park ist beliebt und bekannt durch den imposanten Neptunbrunnen, den wunderschönen alten Baumbestand und den entenreichen Weiher.

Die Sanierung lässt den Weiher – das Herzstück des Stadtparks – wieder in neuem Glanz erstrahlen und die neuen Wege werden die Parkanlage zu einer Oase der Naherholung für Jung und Alt auf.

Was?

Sanierung des Stadtparkweihers und Neugestaltung der Wege und Plätze rund um den Weiher.

Wann?

Begonnen wurde im Herbst 2013, Fertigstellung bis 2015.

Warum?

Die Sanierung des Stadtparkweihers wurde notwendig, da sich in den vergangenen 20 Jahren eine zentimeterdicke Faulschlammschicht abgesetzt hat. „Immer wieder hatten Parkbesucher bei SÖR angerufen und sich über den Geruch beschwert“, erzählt Barbara Kerner, die Projektleiterin beim SÖR. Nach einer eingehenden Untersuchung durch die SÖR Grün, Wasserwirtschaft, Brückenbau und Bodenschutz stand fest, dass es nicht nur damit

getan war, den Schlamm zu entfernen und das Wasser zu erneuern. Die Stützwand am Südufer, der Platz um den Neptunbrunnen, die Pumpentechnik und der schmale Kanal zwischen Insel und Ostufer, waren die Hauptprobleme, die nach einer Neugestaltung verlangten.

Wer?

SÖR in Zusammenarbeit mit der Landschaftsarchitektin Stephanie Hackl und den Anwohnerinnen und Anwohnern.

Wie?

In drei Bauabschnitten mit Bürgerbeteiligung. Die Kosten der Sanierung belaufen sich voraussichtlich auf 2.238.000 Euro.

Vorbereitung:

Bei einem gemeinsamen Spaziergang im Oktober 2013 konnten interessierte Nürnbergerinnen und Nürnberger ihre Ideen und Anregungen für die zukünftige Gestaltung einbringen. Ihre Vorschläge, setzte die Landschaftsarchitektin Stephanie Hackl in einen Plan um. „Dieser Plan wurde

bei einer zweiten öffentlichen Veranstaltung im November diskutiert und alle Beteiligten fanden ihn gut“, erinnert sich Barbara Kerner, Projektleiterin bei der Grünplanungsabteilung SÖR.



Stadtpark Weiheranierung

1. Bauteil	2. Bauteil	3. Bauteil
2013/2014 Technik & Wasserwirtschaft Entschlammung & Stützwand • Schlamm entfernen • Stützwand und Teichabdichtung sanieren • Zu- und Ablauf reinigen	2014 Technik & Gestaltung Ufer- & Randbereiche • Sanierung der Uferbereiche • Bepflanzung • Wiederherstellung der Rasenflächen • Erneuerung der Pumpentechnik	2015 Gestaltung Platz & Wege • Platzsanierung rund um den Neptunbrunnen • Wegesanierung



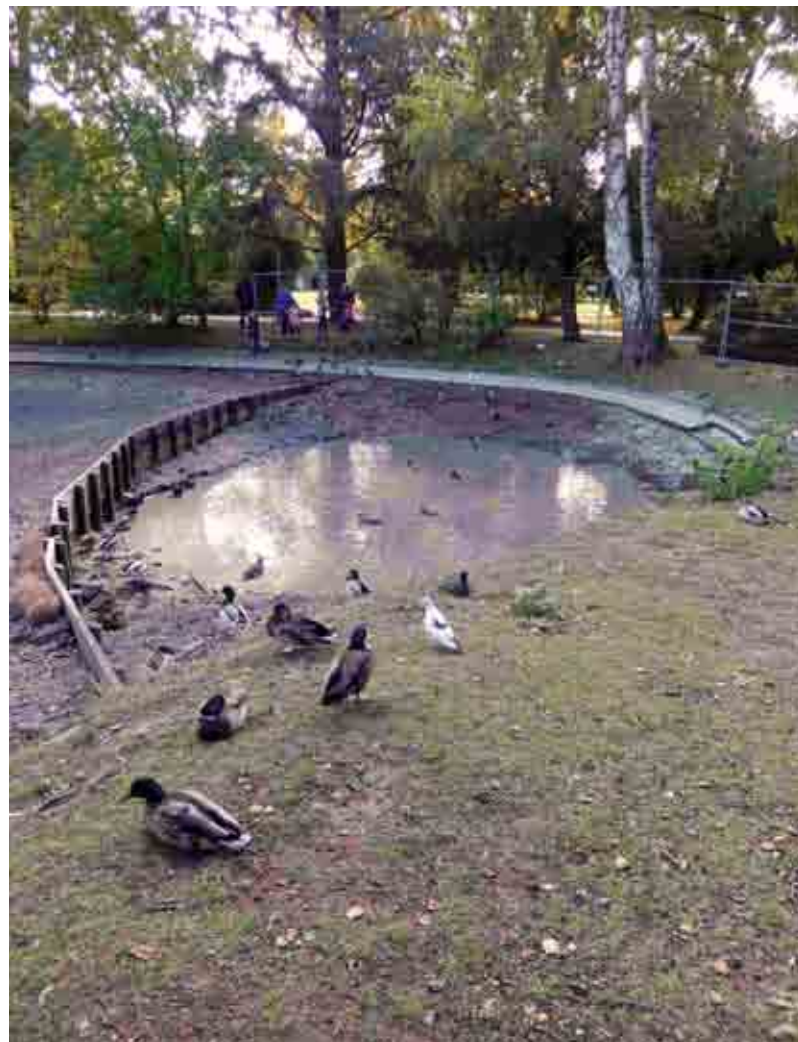






Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
 Eigenbetrieb der Stadt Nürnberg | Planung und Bau | Grün
 Projekte, Objektplanung und Neubau | Bauhof 2 | 90402 Nürnberg
www.soer.nuernberg.de | Telefon: 231-7637 oder 231-SOER

Herausgeber: Stadt Nürnberg, Servicebetrieb Öffentlicher Raum / Planung und Bau Grün, Bauhof 2, 90402 Nürnberg; Druck: hgs, Schwalbacher Straße 117, 90763 Fürth



Erster Bauabschnitt

Ende 2013 wurde damit begonnen, das Wasser abzulassen, umgestürzten Weiden und das Unterholz im Bereich der Insel zu entfernen und den Faulschlamm vom Gewässergrund auszubaggern. „Hier wurden circa 4.000 Kubikmeter Schlamm entfernt“, schätzt Kerner.

Zweiter Bauabschnitt im Mai 2014

Der zweite Bauabschnitt beschäftigt sich mit den Ufer- und Randbereichen des Weiher. Die Weiherabdichtung wird wiederhergestellt. Rasen und Bäume werden neu gepflanzt und das Ufer wieder begrünt. Zudem werden die Pumpen des Weiher erneuert. Im Herbst 2014 wird der Weiher wieder mit Wasser gefüllt.

Dritter Bauteil ab 2015

Im dritten Bauabschnitt werden die Wege nördlich des Weiher und rund um den Neptunbrunnen saniert und neu geordnet. Die Sanierung des Stadtparkweiher wird 2015 abgeschlossen.

Nach dem Abschluss der ersten Bauphase zieht Kerner ein erstes Resümee und freut sich auf die Fertigstellung: „Ich bin sehr zufrieden damit, wie die Zusammenarbeit mit den Bürgern funktioniert hat. Wir erhielten so viel Zustimmung, Interesse und Vorschläge für die Sanierung des Stadtparks – nun müssen wir uns alle noch etwas gedulden, bis wir uns am Ergebnis erfreuen können.“



Oktober | Tag der offenen Tür

Tag der offenen Tür der Stadt Nürnberg – SÖR macht mit

Vom 11. bis 13. Oktober 2013 konnten die Bürgerinnen und Bürger einen Blick hinter die Kulissen bei der Stadt Nürnberg werfen. Über 100 städtische Einrichtungen, Behörden, Institutionen und Vereine beteiligten sich an dem dreitägigen Programm und nutzten die Chance, sich einem breiten Publikum zu präsentieren. **So auch SÖR.**



Aufgestellt – SÖR präsentiert einen Teil seiner Flotte.



Ausprobiert – ein Junge darf die Kehrmaschine testen.



Ausgeborgt – Normalerweise zeigt das LED-Display Baustellen und gesperrte Fahrspuren an.



Angesagt – Pressesprecherin Ulrike Goeken-Haidl kündigt das SÖR-Ballett an.



Aufgetreten – SÖR-Mitarbeiter tanzen zum Hit „It's raining men!“.



Foto: Christine Dierenbach

Fest für Baumpaten

Über 1.000 Baumpaten kümmern sich in Nürnberg ehrenamtlich um Baumscheiben und Beete im ganzen Stadtgebiet.



Ein besonders schönes Beispiel für eine Baumscheibe. So liebevoll kümmern sich auch anderen Baumpaten um ihr Beet.

Am 17. Dezember 2013 lud SÖR sie als Dankeschön zu einem Festakt mit dem Christkind in den historischen Rathaussaal ein.



Baumpaten kümmern sich ehrenamtlich um Straßenbäume – um einen kleinen Mosaikstein „Grüne Lunge“ in der Stadt. Mit den „MiniGärten“ vor den Haustüren verschönern die Baumpaten ihre Wohnumgebung und ganze Straßenzüge, dafür dankte ihnen Bürgermeister Horst Förther herzlich.



Udo Reinhold von SÖR gibt den Baumpaten Tipps, wie sie ihr Beet bepflanzen können. Für schattige, sonnige, kleine oder große Flächen – für jeden Ort hat der studierte Gartenbauingenieur die richtige Pflanze.



Die Initiatoren von „Nürnbergs Bäume brauchen Paten“: die Stadt Nürnberg, die Sparkasse Nürnberg und Bund Naturschutz. Hier vertreten durch Bürgermeister und Ersten Werkleiter Horst Förther, Ronald Höfler, Kaufmännischer Werkleiter SÖR, und Beate Treffkorn, Referentin Kommunikation der Sparkasse Nürnberg.



Dr. Otto Heimbucher, erster Vorsitzender der Kreisgruppe Nürnberg des Bundes Naturschutz, stellt das Konzept der Baumpaten vor.



Nach den gesprochenen Danksagungen lud SÖR die Baumpaten zu einem Empfang im Foyer ein – mit einem wohlschmeckenden Dankeschön.



Das besondere Highlight des Abends war der Besuch des Nürnberger Christkinds. Der kaufmännische Werkleiter Ronald Höfler begleitet sie in den Rathaussaal.



Aufbau und Eröffnung Christkindlesmarkt

Nürnberger Christkindlesmarkt – Nur mit SÖR weihnachtet es sehr

Dass zum richtigen Zeitpunkt während des Prologs die Lichter angehen, dass schon der Weg zum Hauptmarkt schön beleuchtet ist, und über den Eingängen „Zum Christkindlesmarkt“ strahlt, all das liegt in der Hand von SÖR/1-E.

Wenn das Christkind gemeinsam mit den Engeln während des Prologs oben auf der Empore steht, arbeitet SÖR im Hintergrund. Reinhardt Gärtner, SÖR/2-W/5, sichert das Christkind mit einem Seil. So bleibt es beweglich und stürzt keinesfalls ab.

Die erste Fahrt des Christkinds vom Nürnberger Staatstheater zur Frauenkirche kurz vor dem Prolog übernimmt traditionell der SÖR.

Bereits drei Wochen vor der Eröffnung des Christkindlesmarkts beginnen die acht Zimmerleute zusammen mit den acht Maurern damit, die fast 200 Buden aufzubauen. Über das Jahr hinweg halten sie die Buden in Stand und reparieren Dächer.

SÖR schickte 2013 jetzt zwei Müllfahrzeuge auf die Tour um den Hauptmarkt. Mit der Verdopplung der Kapazitäten konnte SÖR den größeren Mengen Müll während des Christkindlesmarktes entgegenwirken.

Die Zimmerleute kümmern sich ebenfalls um den Aufbau der Krippe. Das Strohdach muss in einem Stück transportiert werden und ist deshalb ein Schwertransport. Das Dach wird nachts mit Polizeibegleitung gefahren und mit Hilfe der Feuerwehr aufgestellt.



A magnifying glass is positioned over a document, focusing on a list of numbers. The numbers are arranged in a column, with some in red and some in black. To the right of each number is a small symbol: a plus sign, a minus sign, or a star. The background shows a blurred view of the rest of the document, which contains more numbers and text.

1.365.144,00	
1.255.870,00	+
92.130,00	-
150.264,00	+
370.454,00	-
65.807,00	-
3.266.410,00	-
20.147,00	-
325.612,00	+
5.012.569,00	
1.045.780,00	

SÖR in Zahlen

SÖR in Zahlen

Die größeren Standorte des SÖR sind:

Organisationseinheit	Standort	Funktionen
Bezirke und Werkbetrieb	Großreuther Straße	Fuhrparkmanagement KFZ-Werkstatt Fahrdienst Bereitschaftsdienst Baumpflege Nord Leitung Bezirk 2 Straßenunterhalt Bezirk 2 Einkauf
	Würzburger Straße	Leitung Bezirk 1 Grünpflege Bezirk 1 Straßenunterhalt Bezirk 1
	Braillestraße	Grünpflege Bezirk 2 Großflächenmahd Nord Bautrupp Grün
	Hohfederstraße	Straßenreinigung Bezirk 2
	Am Pferdemarkt	Straßenreinigung Bezirk 3 Leitung Bezirk 3 Straßenunterhalt Bezirk 3 Grünpflege Bezirk 3
	Katharinengasse	Straßenreinigung Bezirk 3
	Donaustraße/Rheinstraße	Schlosserei Zimmerei & Wasserbau Zentrallager Baumpflege Süd Verkehrssicherung Elektrotechnik Grünpflege Bezirk 4 Straßenunterhalt Bezirk 4
	Köhnstraße	Straßenreinigung Bezirk 4
	Hans-Bunte-Straße	Straßenreinigung Bezirk 4
	Hans-Kalb-Straße	Spielgerätewartung Großflächenmahd Süd Leitung Bezirk 5 Grünpflege Bezirk 5 Straßenunterhalt Bezirk 5
	Dickensstraße	Grünpflege Bezirk 5 Straßenunterhalt Bezirk 5
	Neuseser Straße	Grünpflege Bezirk 6 Straßenunterhalt Bezirk 6
	Maxtormauer	Maurer
Verwaltung und Bezirke	Bauhof/Peuntgasse/Mauthalle	Planung Betrieb & Unterhalt Straßen- und Verkehrsrecht Verwaltung Werkleitung

Hinzu kommen rund 50 kleinere Stützpunkte als Lager, Abstellplatz, Winterdienst und Sozialräume.
Die Standorte werden durch circa 15 Kleinststandorte zum Beispiel für Tonnenstandplätze komplettiert.

Personal bei SÖR	Kurzbez.	Einheit	JB2013	
			2013	2012
Personal SÖR nach Beschäftigungsgruppen			895	882
Beamtinnen und Beamte		Köpfe	73	66
Beschäftigte - Angestellte		Köpfe	262	254
Beschäftigte gewerblich - Arbeiter		Köpfe	560	562
Frauenanteil		Prozent		14,85
Anteil schwerbehinderte Menschen		Prozent		11,74
Durchschnittsalter		Jahre		44,43
Ausbildungsquote		Prozent	2,01	2,49
Personal SÖR nach Bereichen			895	882
Werkleitung	SÖR/WL	Köpfe	3	3
Werkleitungsbüro	SÖR/WB	Köpfe	13	11
Leitung Verwaltung	SÖR/V	Köpfe	3	3
Zentrale Aufgaben und Personal	SÖR/V-1	Köpfe	23	23
Finanzierungen, Rechnungswesen	SÖR/V-2	Köpfe	19	19
Beiträge	SÖR/V-4	Köpfe	17	16
Koordinierungsstelle, IuK	SÖR/V-5	Köpfe	8	8
Planung und Bau	SÖR/1	Köpfe	2	2
Planung und Bau Grün	SÖR/1-G	Köpfe	18	19
Planung und Bau Straße	SÖR/1-S	Köpfe	23	21
Elektrotechnik	SÖR/1-E	Köpfe	43	41
Brückenbau und Wasserwirtschaft	SÖR/1-B	Köpfe	21	20
Betrieb und Unterhalt	SÖR/2	Köpfe	3	3
Fachkoordination	SÖR/2-FK	Köpfe	14	11
Bezirke 1-6	SÖR/2-B	Köpfe	400	402
Werkstätten	SÖR/2-W	Köpfe	210	207
Straßen- und Verkehrsrecht	SÖR/3	Köpfe	2	2
Straßenverkehr, Wegerecht	SÖR/3-SW	Köpfe	27	25
Veranstaltungen, Verkehrsrechtliche Anordnungen	SÖR/3-VA	Köpfe	9	9
Frankenschnellweg	SÖR/FSW	Köpfe	16	12
Personalrat SÖR	PR/SÖR	Köpfe	3	3
Auszubildende SÖR			18	22
Bauzeichner		Köpfe	3	3
Anwärter QE3, Fachlaufbahn Naturw. und Technik		Köpfe	0	2
Fachkraft für Wasserwirtschaft		Köpfe	1	1
Fachkraft für Straßen- und Verkehrstechnik		Köpfe	0	0
Zimmerer		Köpfe	0	0
Wasserbauer		Köpfe	1	1
Gärtner, Fachrichtung Garten- und Landschaftsbau		Köpfe	9	11
Kraftfahrzeugmechatroniker		Köpfe	4	4

Stellen bei SÖR	Kurzbez.	Einheit	JB2013	
			2013	2012
Stellen SÖR - nach Beschäftigungsgruppen			905,55	907,39
Beamtinnen und Beamte		Stellen	69,17	68,16
Beschäftigte - Angestellte		Stellen	265,06	261,13
Beschäftigte gewerblich - Arbeiter		Stellen	571,32	578,10
Stellen SÖR nach Bereichen			938,55	907,39
Werkleitung	SÖR/WL	Stellen	3,00	3,00
Werkleitungsbüro	SÖR/WB	Stellen	44,68	9,63
Leitung Verwaltung	SÖR/V	Stellen	1,85	2,00
Zentrale Aufgaben und Personal	SÖR/V-1	Stellen	22,07	23,27
Finanzierungen, Rechnungswesen	SÖR/V-2	Stellen	17,42	19,40
Beiträge	SÖR/V-4	Stellen	14,58	15,51
Koordinierungsstelle, IuK	SÖR/V-5	Stellen	8,50	8,50
Planung und Bau	SÖR/1	Stellen	2,00	2,00
Planung und Bau Grün	SÖR/1-G	Stellen	17,92	18,10
Planung und Bau Straße	SÖR/1-S	Stellen	22,38	21,36
Elektrotechnik	SÖR/1-E	Stellen	43,26	44,00
Brückenbau und Wasserwirtschaft	SÖR/1-B	Stellen	20,50	20,50
Betrieb und Unterhalt	SÖR/2	Stellen	2,77	2,77
Fachkoordination	SÖR/2-FK	Stellen	13,50	10,50
Bezirke 1-6	SÖR/2-B	Stellen	408,80	410,44
Werkstätten	SÖR/2-W	Stellen	206,95	214,15
Straßen- und Verkehrsrecht	SÖR/3	Stellen	1,50	1,50
Straßenverkehr, Wegerecht	SÖR/3-SW	Stellen	24,88	23,77
Veranstaltungen, Verkehrsrechtliche Anordnungen	SÖR/3-VA	Stellen	8,48	8,48
Frankenschnellweg	SÖR/FSW	Stellen	25,71	23,71
Personalrat SÖR	PR/SÖR	Stellen	2,80	2,80
Beschäftigte nach Ausbildung über Bedarf	SÖR	Stellen	7,00	0,00
Auszubildende	SÖR	Stellen	18,00	22,00

Personal

Für die Erledigung seiner Aufgaben stehen dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg 905 Stellen zur Verfügung. SÖR ist damit der größte und personalintensivste Eigenbetrieb der Stadt Nürnberg. Als Bau- und Infrastrukturbetrieb ist der SÖR ein vorwiegend technisch-handwerklicher Betrieb. Der Frauenanteil ist dementsprechend mit rund 15 % gering. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten liegt bei fast 45 Jahren und ist vergleichsweise hoch. Mit einem Anteil schwerbehinderter Menschen von nahezu 12 % werden die gesetzlichen Anforderungen deutlich übertroffen.

Ausbildung

SÖR ist der größte gewerbliche Ausbildungsbetrieb der Stadt Nürnberg und bildet derzeit achtzehn Auszubildende in fünf verschiedenen Ausbildungsberufen aus. Die Ausbildungsquote ist mit 2 % gering.

Finanzen		JB2013	
Erträge und Aufwendungen - Wirtschaftsplan	Einheit	2013	2012
Unterhaltsaufwand		95,48	107,90
Unterhaltsleistungen für die Stadt	Mio EUR	82,28	83,13
Gebührenbereich Straßenreinigung	Mio EUR	13,20	14,69
Aufwandstruktur		95,47	90,24
Personalaufwand	Mio EUR	50,41	48,06
Aufwand für Sach und Dienstleistungen	Mio EUR	38,82	36,68
Abschreibungen	Mio EUR	2,33	2,33
Sonstige Ordentliche Aufwendungen	Mio EUR	3,91	3,17
Ertragsstruktur		92,73	85,83
Zuschuss der Stadt Nürnberg	Mio EUR	56,02	50,61
Zuweisungen und Zuschüsse	Mio EUR	0,10	0,11
Nutzungsgebühren	Mio EUR	8,61	8,18
Straßenreinigungsgebühren	Mio EUR	13,12	12,35
Leistungsentgelte	Mio EUR	5,69	4,06
Kostenverrechnungen an die Stadt Nürnberg	Mio EUR	8,67	9,90
Sonstige Erträge	Mio EUR	0,03	0,00
Aktivierte Eigenleistungen	Mio EUR	0,00	0,12
Außerordentlicher Ertrag	Mio EUR	0,49	0,50
Investitionen - Mittelfristiger Investitionsplan (MIP)			
Investitionen		23,66	23,05
Brückenbau	Mio EUR	3,80	9,75
Wasserwirtschaft	Mio EUR	0,00	0,00
Elektrotechnik	Mio EUR	1,98	1,83
Stadtgrün	Mio EUR	2,37	1,77
Straßenbau	Mio EUR	9,01	8,60
Frankenschnellweg	Mio EUR	6,50	1,10

SÖR in Zahlen

Stadtgrün	Einheit	JB2013	
		2013	2012
Stadtgrün			
Straßenbegleitgrün	Mio m²	2,31	2,27
Grünanlagen	Mio m²	6,40	6,40
Grünanlagen ohne Kleingartenanlagen	Stück	290	290
Spielplätze	Stück	433	427
Spielplätze in öffentlichen Anlagen	Stück	216	212
Spielplätze Fremddienststellen	Stück	201	199
Spielplätze Kleingartenanlagen	Stück	16	16
Spielgeräte	Stück	3.466	3.359
Spielplätze	Mio m²	0,62	0,61
Parkbänke	Stück	3.600	3.550
Stadtgrün - Bäume		375.949	375.477
Stadtgrün - Bäume in Anlagen		213.000	213.000
Bäume in Grünanlagen	Stück	190.000	190.000
Bäume in Kleingartenanlagen	Stück	23.000	23.000
Stadtgrün - Straßenbäume		78.449	77.977
Einzelstandorte kartiert	Stück	28.449	27.977
Baumpatenschaften	Stück	1.074	1.264
Flächenhafte Bestände	Stück	50.000	50.000
Unterhaltsaufwand Baumpflege	EUR	496.000	544.000

Stadtgrün
SÖR ist für Pflege, Unterhalt und Bau der Grünanlagen und Spielplätze zuständig. Die Angaben umfassen auch Anlagen, die SÖR im Auftrag anderer Dienststellen unterhält, zum Beispiel Grünflächen und Spielplätze in Schulen und Jugendeinrichtungen.

Infrastruktur und Gewässer	Einheit	JB2013	
		2013	2012
Straße, Licht & Co.			
Straßen, Wege, Plätze	km	1.650	1.650
Radwege	km	294	294
Fahrradständer überdacht	Stück	162	54
Brücken, Stege	Stück	303	305
	m²	130.000	130.000
Straßenbeleuchtung (Lichtpunkte)	Stück	48.000	48.000
Länge der beleuchteten Straßen, Wege, Plätze	km	1.194	1.193
Beleuchtung - Energieverbrauch	Mio kWh	16,98	17,23
Beleuchtung - Energiekosten (ohne Denkmäler)	Mio EUR	3,98	3,63
Lichtsignalanlagen	Stück	534	524
Parkscheinautomaten	Stück	162	161
Gewässer			
Gewässer Dritter Ordnung	km	155	150
Bauwerke (zum Beispiel Durchlässe, Staueinrichtungen)	Stück	1600	1575
Teiche und Weiher	ha	81	63
Einzelstandorte kartiert	Stück	28.449	27.977
Baumpatenschaften	Stück	1.074	1.264
Flächenhafte Bestände	Stück	50.000	50.000
Unterhaltsaufwand Baumpflege	EUR	496.000	544.000



SÖR in Zahlen

Winterdienst	Einheit	2013	JB2013	2012
Winterdienst				
Räum- und Streulängen, davon	km	3.880		3.875
Prioritätsstufe 1	km	2.200		2.200
Prioritätsstufe 2	km	300		300
Prioritätsstufe 3	km	1.100		1.100
Übergänge	Stück	6.100		6.100
Geh- und Radwege	km	280		275
Streustofflager - Kapazität	t	16.070		16.070
Salz	t	15.000		15.000
Granulat	t	1.070		1.070
Verbrauch - Streustoffe	t	4.146		14.780
Salz	t	3.000		10.480
Feuchtsalz	t	146		1.100
Granulat	t	1.000		3.200
Eingesetzte Ressourcen				
Beschäftigte im Winterdienst	Köpfe	370		370
Großfahrzeuge	Stück	36		37
Kleinfahrzeuge	Stück	162		162
Einsatztage maschinell		45		68
Einsatztage manuell		34		50
Aufwand Winterdienst	Mio EUR	3,27		8,46
Personalkosten	Mio EUR	1,43		4,82
Sachkosten	Mio EUR	1,66		3,20
Frostschadensbeseitigung	Mio EUR	0,18		0,45
Frostaufbrüche	Stück	1.200		17.000
Kosten Volleinsatz pro Stunde	EUR	20.000		20.000

Winterdienst
Zum Unterhalt der Straßen, Wege und Plätze beziehungsweise zur Verkehrssicherungspflicht gehört der Winterdienst. Der Räum- und Streudienst für den öffentlichen Gehweg im Stadtgebiet Nürnberg wird durch die Regelungen der Nürnberger Straßenreinigungsverordnung (StrRVO) bestimmt. Die Sicherung der Fahrbahnen und Überwege erfolgt ausschließlich durch SÖR. Anders bei den Wegen. Innerhalb der geschlossenen Ortslage sind die Räum- und Streupflichten der

öffentlichen Wege täglich in der Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr den Anliegern übertragen. Gibt es keine Anlieger – zum Beispiel in und an Grünanlagen und stadteigenen Grundstücken – sichert auch hier SÖR. Der Winterdienst in der Stadt Nürnberg ist eine Aufgabe, die vor allem die Beschäftigten von SÖR erledigen. Sie werden von Kollegen aus dem Eigenbetrieb Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg (SUN) und der Noris Arbeit (NOAgGmbH) unterstützt.

Fahrzeuge	Einheit	2013	JB2013	2012
Fahrzeugbestand				
LKW	Stück	30		30
Müllfahrzeuge Papierkorbentleerung	Stück	3		3
Transporter	Stück	77		76
Großkehrmaschinen	Stück	16		16
Kleinkehrmaschinen	Stück	32		31
Handkehrmaschinen	Stück	3		3
Hundeservicemobile	Stück	2		2
Radlader	Stück	5		5
Anhänger	Stück	72		71
Traktoren und Zugmaschinen	Stück	34		34

Öffentlichkeitsarbeit	Einheit	2013	JB2013	2012
Öffentlichkeitsarbeit				
Anliegen Servicetelefon	Stück	13.942		11.900
Auskünfte Servicetelefon	Stück	10.457		7.973
Pressetermine	Stück	21		22
Pressemitteilungen	Stück	111		97

Öffentlichkeitsarbeit
Im öffentlichen Raum fallen die Dinge auf. Egal ob Baustellen, Dreck, Straßenreinigung, Fahrrad- und Autoleichen, Beleuchtung, Hundekot, Winterdienst, Grünanlagen etc. – die Anforderungen an den Betrieb mit seinen Beschäftigten sind hoch und SÖR ist für viele Anliegen der Bürgerinnen und Bürger der zentrale Ansprechpartner. Das macht sich

auch an den deutlich gestiegenen Kontakten beim Servicetelefon deutlich bemerkbar. Eine vorbeugende Pressearbeit ist unverzichtbar. Der Bau des Frankenschnellwegs wird auch den SÖR vor ganz neue Herausforderungen in der öffentlichen Wahrnehmung stellen.

Straßenreinigung und öffentliche Toiletten	Einheit	2013	JB2013	2012
Straßenreinigung				
Reinigungs-kategorie 1 (7 mal pro Woche)	km	1.292		1.271
Reinigungs-kategorie 2 (5 mal pro Woche)	km	599		579
Reinigungs-kategorie 3 (3 mal pro Woche)	km	88		88
Reinigungs-kategorie 4 (1 mal pro Woche)	km	11		11
Reinigungs-kategorie B (1 mal pro Woche)	km	13		13
Reinigungs-kategorie B (1 mal pro Woche)	km	581		580
Abfallmenge (pro Jahr)	t	7.688		7.240
Papierkörbe	Stück	3.265		3.250
Öffentliche WC-Anlagen	Stück	34		33

Straßenreinigung und öffentliche Toiletten
Die Reinigung der Straßen und Gehwege in Nürnberg teilen sich Bürgerinnen und Bürger und der SÖR. Grundsätzlich sind die Anlieger in der Reinigungspflicht, das bedeutet 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 für die Leerung der öffentlichen Papierkörbe und deren Unterhalt zuständig. Zudem reinigt SÖR die öffentlichen WC-Anlagen und setzt diese wieder instand.

Straßen- und Verkehrsrecht

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 für temporäre Maßnahmen wie Umleitungs- und Absicherungspläne an Baustellen. Zudem kümmert sich SÖR um die Beseitigung nicht mehr zugelassener Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum (sogenannte Rot-Punkt-Fahrzeuge)

und arbeitet bei Planfeststellungsverfahren als Dienstleister für die Regierung von Mittelfranken: SÖR legt für die Regierung von Mittelfranken die Planungsunterlagen eigener und fremder Maßnahmen auf und nimmt Stellungnahmen und Einwände entgegen.
Für eigene Planfeststellungsverfahren der Stadt Nürnberg ist SÖR die Fachstelle für den Verfahrensablauf in Abstimmung mit der zuständigen Planfeststellungsbehörde.

Verkehrsbehörde und Straßenaufsicht	Einheit	JB2013	
		2013	2012
Verkehrsbehörde			
Verkehrliche Anordnungen zu Sondernutzungen für Baustellen im Verkehrsraum	Stück	12.600	11.539
Sonstige verkehrliche Anordnungen (zum Beispiel für Veranstaltungen)	Stück	2.636	2.431
Genehmigungen von Schwer- und Sondertransporten	Stück	5.136	5.121
Individuelle Ausnahmegenehmigungen zur StVO	Stück	3.550	3.350
Erfasste Rot-Punkt-Fahrzeuge	Stück	5.600	5.500
Abgeschleppte Rot-Punkt-Fahrzeuge	Stück	289	318
Wegerechtsverfahren	Stück	57	35
Werbeanlagen	Stück	37	37
Überwuchs	Stück	234	219
Widmungsgutachten	Stück	123	98
Baugenehmigungsverfahren	Stück	84	81
B-Plan-Instruktionen	Stück	9	8
Planfeststellungen, Planungs- und Kreuzungsvereinbarungen mit der Bahn	Stück	17	26

Zuviel an Verwaltungssprache?

Nicht alle Begriffe sind sofort verständlich; deshalb ein paar Erläuterungen zur Statistik: Individuelle Ausnahmegenehmigungen bedarf es zum Beispiel für Lieferungen in der Fußgängerzone („frische Brez’n“), für Umzüge und Handwerker (Parkgenehmigungen), Hochzeitskutschen, Behindertenparkausweise. Wegerechtsverfahren bedeutet die Ausarbeitung und die Vorlage im Bau- und Vergabeausschuss von Widmungen, Umstufungen und Einziehungen von öffentlichen Verkehrswegen. Straßen werden nicht nur gebaut; sie werden der Öffentlichkeit auch „gewidmet“. Werbeanlagen bedeutet die Überprüfung von Standortanfragen für Werbeanlagen und in Bauverbotszonen (Verkehrssicherheit, keine Ablenkung der Verkehrsteilnehmer) an öffentlichen Straßen (Bundes-, Staats-, Kreis- und Ortsstraßen). Überwuchs ist die Überprüfung von überhängenden Pflanzen

in den öffentlichen Raum. Bedarfsweise erfolgt (circa 90% der Fälle) die schriftliche Aufforderung zum Rückschnitt an Grundstückseigentümer. Es findet eine Nachkontrolle und ggf. Ersatzvornahme durch SÖR statt (Verwaltungszwangsvorkehr; SÖR erledigt, der Eigentümer zahlt). Widmungsgutachten sind Gutachten zur Widmungshistorie von Straßen und Wegen für Abrechnungen nach dem Kommunalen Abgabengesetz (KAG) und dem Baugesetzbuch (BauGB). In Baugenehmigungsverfahren überprüft SÖR Baugesuche auf ausreichende Erschließung (öffentliche Zugänglichkeit des Grundstücks). In Bebauungsplan (B-Plan)-Instruktionen trifft SÖR die Festlegungen der Widmung der geplanten Straßen und Wege entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung.

Wir sind SÖR

Wir kümmern UNS



Wir für NÜRNBERG



