

5. Entwicklung des Schwerverkehrs

Seit der Einführung der Mautpflicht für schwere Lastkraftwagen über 12 t auf den Bundesautobahnen zum 01.01.2005 wird die Entwicklung des Schwerverkehrs am Außenkordon vertiefend untersucht. Denn entscheidend für die Beurteilung der Frage nach den Auswirkungen der Lkw-Mautpflicht ist die Entwicklung des Schwerverkehrs an der Stadtgrenze.

Für diese Untersuchung werden zum Schwerverkehr die Kategorien „Lkw“ und „Lz“ gerechnet, da auch unter den Lkw mautpflichtige Fahrzeuge über 12 t enthalten sind, aber auch Zuordnungsungenauigkeiten durch das Zählpersonal nicht gänzlich ausgeschlossen werden können. Zur Kategorie der Lkw zählen bei den städtischen manuellen Verkehrserhebungen Fahrzeuge ab einer Größe von ca. 2,8 t (maßgeblich ist die Zwillingsbereifung auf der Hinterachse). Die Busse werden in diesem Fall im Gegensatz zu den Lärmberechnungen nicht zum Schwerverkehr gerechnet.

Weder im Juli 2005 noch im Juli 2006 konnten eindeutige Hinweise auf Mautausweichverkehr festgestellt werden. Vielmehr wurden Verkehrsverlagerungen im Nürnberger Süden auf die baustellenbedingten Behinderungen am Autobahnkreuz Nürnberg-Süd zurückgeführt. Diese Aussage wird auch durch die Zählergebnisse vom Juli 2007 bestätigt.

Die Schwerverkehrsmenge am Außenkordon hat gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 451 Kfz/16h (+ 1,3 %) zugenommen. Insgesamt überquerten 36.203 Lastkraftwagen und Lastzüge in 16 Stunden die Stadtgrenze. Damit liegt der Schwerverkehrsanteil mit 6,5 % am gesamten Kraftfahrzeugverkehr am Außenkordon auf einem im Vergleich zum Pkw-Verkehr niedrigen Niveau.

Tabelle 3: Entwicklung des Schwerverkehrs am Außenkordon nach Jahren

Jahr	Lkw+Lz/16h
Juli 2007	36.203
Juli 2006	35.752
Juli 2005	36.235
Juli 2004	35.560
Juli 2003	36.181
Juli 2002	37.570
Juli 2001	37.990
Juli 2000	37.290
Juli 1999	38.390
Juli 1998	35.508
Juli 1997	37.979

Die Tabelle 3 veranschaulicht, dass trotz der leichten Zunahme die Schwerverkehrsmenge im Juli 2007 auf einem durchschnittlichen Wert im Vergleich zu den Zählergebnissen der letzten 10 Jahre liegt.

Mehr als die Hälfte der Schwerverkehrsmenge am Außenkordon, nämlich 53,4 %, wird an den zwei Zählstellen der Südwesttangente und der des Frankenschnellwegs registriert. Auf die übrigen Zählstellen des Außenkordons entfallen lediglich 46,6 % der gesamten Schwerverkehrsmenge an der Stadtgrenze.

An den meisten Zählstellen liegen die Veränderungen im Rahmen des Tagesschwankungsbereichs. An den Zählstellen mit baustellenbedingten Verlagerungen haben auch die Schwerverkehrsanteile entsprechend zu- bzw. abgenommen.

Auf die Entwicklung des Schwerverkehrs auf der Südwesttangente und in der Hirschenholzstraße wird in den beiden folgenden Kapiteln eingegangen.

5.1. Südwesttangente

Der Anstieg der gesamten Schwerverkehrsmenge am Außenkordon ist in erster Linie auf die Zunahme an der Zählstelle der Südwesttangente in Höhe der Anschlussstelle Zollhaus zurückzuführen. Hier ist sowohl die Gesamtverkehrsmenge (86.301 Kfz/16h) als auch der Schwerverkehrsanteil (11.895 Kfz/16h) wieder angestiegen, nachdem vor allem im Juli 2005 die Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten am Autobahnkreuz Nürnberg-Süd zu deutlichen Rückgängen geführt hatten. Bei der Zählung 2006 war der Overfly erst sechs Wochen vorher für den Verkehr freigegeben worden, so dass die Fahrzeugmenge noch nicht wieder ihr früheres Niveau erreicht hatte. So hat die Anzahl der Lkw und Lastzüge von 2005 auf 2006 um lediglich 173 Kfz/16h zugenommen, von 2006 auf 2007 aber um 856 Kfz/16h. Ob der Anstieg sowohl des Pkw- als auch des Schwerverkehrs auf die Verbesserung des Verkehrsflusses am Autobahnkreuz Nürnberg-Süd zurückzuführen ist, wird die weitere Entwicklung zeigen.

Auf der Südwesttangente in Höhe der Stadtgrenze zu Fürth hat neben der Gesamtverkehrsmenge auch die Anzahl der Lastkraftwagen und Lastzüge um 212 Kfz/16h (- 4,8 %) auf 4.181 Kfz/16h abgenommen. Dabei ist die Anzahl der Lastzüge überproportional von 1.877 Kfz/16h auf 1.314 Kfz/16h zurückgegangen. Demgegenüber hat die Menge der Lkw etwas zugenommen.

Bemerkenswert ist diese Entwicklung an der westlichen Zählstelle der Südwesttangente v.a. deshalb, weil nach der Querschnittszählung 2005, der ersten Erhebung nach der Mauteinführung, für diesen Querschnitt das Vorliegen von Mautausweichverkehr nicht ausgeschlossen werden konnte. Damals wurde hier eine Zunahme der Schwerverkehrsmenge um 17 % festgestellt. Allerdings ist bereits im Juli 2006, also noch vor der Einführung der Beschilderungsmaßnahmen auf der B 8, die Anzahl der Lkw und Lastzüge hier wieder deutlich zurückgegangen (- 7,0 %). Im Oktober 2006 wurden auf der B 8 in Neustadt/Aisch in Fahrtrichtung Würzburg und bei Enzlar in Fahrtrichtung Nürnberg Durchfahrtsverbote für Lkw über 12 t für ein Jahr zur Probe beschildert. Die Befristung wurde zwischenzeitlich bis zum 31.12.2008 verlängert.

Ein Grund für den weiteren Rückgang des Schwerverkehrs ist mit Sicherheit in den Beschilderungsmaßnahmen auf der B 8 zu sehen. Aus Sicht der Stadt Nürnberg sollte das zur Probe beschilderte Durchfahrtsverbot beibehalten werden.

5.2. Hirschenholzstraße

In der Hirschenholzstraße hat im fünften Jahr nach Fertigstellung der Brücke über die Autobahn A6 die Fahrzeugmenge weiter zugenommen. Insgesamt passierten hier 6.857 Kfz/16h die Stadtgrenze. Dies bedeutet einen Anstieg um 277 Kfz/16h. Die Zunahme betrifft nicht nur den Pkw-Verkehr. Der Lkw-Anteil ist von 205 Kfz/16h auf 258 Kfz/16h gestiegen.

Beim zweiten Termin des Runden Tisches zum Thema „Schwerverkehr im Süden Nürnbergs“ im Oktober 2007 hat die Verwaltung diese Entwicklung dargestellt und die Änderung

der bestehenden Beschilderung angeregt. Derzeit ist das Befahren der Hirschenholzstraße für Fahrzeuge mit mehr als 12 t tatsächliches Gesamtgewicht nicht zulässig. Um die Überwachung der Gewichtsbeschränkung zu ermöglichen, sollte das Zusatzschild „zulässiges Gesamtgewicht“ ergänzt werden. Die Vertreter der Nachbargemeinden lehnen diese Forderung der Stadt Nürnberg jedoch ab. Eine Entscheidung soll nach der Durchführung einer Erhebung des durchfahrenden Schwerverkehrsanteils in der Hirschenholzstraße getroffen werden.

6. Altstadtkordon

Die Erfassung der Verkehrsmenge am Altstadtkordon, also an allen Ein- und Ausfahrten der Altstadt, war bereits Thema der Zählungen von 1991, 1993, 1997 und 2002. Das Schleifensystem in der Altstadt wurde im Oktober 1992 eingeführt.

Im Altstadtkordon sind 14 Zufahrten enthalten, die für den Kraftfahrzeugverkehr zugelassen sind. Diese Zufahrten wurden von 90.213 Kfz/16h passiert, das sind knapp 11.000 Kfz/16h weniger gegenüber der Zählung von 2002. Dies entspricht einer Abnahme um 10,8 %. Bezogen auf das Jahr 1993, der ersten Zählung nach Einführung des Schleifensystems in der Altstadt, beträgt die Abnahme am Altstadtkordon 15,6 %.

Die Entwicklung an den einzelnen Zufahrten gibt die Tabelle 4 wieder.

Tabelle 4: Verkehrsentwicklung am Altstadtkordon (Kfz/16h)

Zählstelle	Juli 1991	Juli 1993	Juli 1997	Juli 2002	Juli 2007
Laufer Tor	8.205	9.310	8.872	7.584	6.810
Wöhrder Tor	13.600	10.780	9.985	10.299	10.278
Rosa-Luxemburg-Platz	4.214	3.774	1.919	3.113	1.957
Katharinengasse	2.265	2.000	4.137	1.095	2.731
Marientor	13.734	10.528	11.869	12.919	9.044
Königstor	5.752	5.852	4.399	3.965	3.629
Grasersgasse	9.076	9.405	8.055	7.891	6.751
Färbertor	14.186	12.486	14.418	13.698	11.667
Ludwigstor	6.761	5.455	5.829	5.629	4.937
Fürther Tor	7.393	7.886	8.213	6.627	7.051
Westtor	8.521	7.836	6.765	7.187	6.677
Hallertor	10.099	9.761	9.013	9.398	8.786
Neutor	2.154	1.816	1.772	1.531	1.300
Maxtor	12.819	10.033	9.384	10.250	8.595
Summe	118.779	106.922	104.630	101.186	90.213

Einführung Schleifensystem am 19.10.1992

Die Abnahmen verteilen sich nahezu gleichmäßig auf alle Altstadttore. Überdurchschnittlich betroffen sind lediglich das Marientor, das Färbertor und das Maxtor. Die Zufahrten Katharinengasse und Rosa-Luxemburg-Platz müssen als Summe betrachtet werden, da die Katharinengasse 2002 baustellenbedingt westlich der Marientormauer gesperrt war und sich der Großteil des Verkehrs auf die Zufahrt Rosa-Luxemburg-Platz verlagert hat. Die leichte