

Verkehrszählung 2014

Bericht

Allgemeines

Die Ergebnisse der jährlichen manuellen Verkehrszählung bilden eine unentbehrliche Grundlage für die Stadt- und Verkehrsplanung. Sie wird seit 1967 durchgeführt und bietet damit die Möglichkeit, die verkehrlichen Entwicklungen der letzten 47 Jahre im Stadtgebiet nachzuvollziehen.

Die Verkehrszählung 2014 fand am Dienstag, den 22. Juli und Mittwoch, den 23. Juli statt. Rund 230 Schülerinnen und Schüler waren im Einsatz, um an mehr als 100 über das gesamte Stadtgebiet verteilten Zählstellen die Fahrzeugmengen im Zeitraum zwischen 6.00 und 22.00 Uhr in Halbstundenintervallen und nach Fahrzeugarten getrennt zu erfassen (vgl. Abbildung 6 im Anhang). Diese detaillierten, zeitgleichen Erhebungen können nur manuell gewonnen werden. Den eingesetzten Schülerinnen und Schülern und den sieben Nürnberger Gymnasien gilt daher ein herzlicher Dank für ihre Unterstützung bei der Durchführung der Zählung.

An den beiden Zähltagen war das Wetter sommerlich warm. Während der Dienstag allerdings immer wieder von z.T. starken Regenfällen am Vormittag und auch nachmittags von örtlichen Regenschauern geprägt war, zeigte sich der Mittwoch mit sonnigem, schwülwarmem Wetter überwiegend freundlich.

Die Erfassung der Verkehrsmengen an den Standardquerschnitten der Pegnitzbrücken und des Außenkordons liefert wichtige Indikatoren für die Beurteilung der Entwicklung des Gesamtverkehrs in Nürnberg. Wie in den Vorjahren wurde auch die Entwicklung der Schwerverkehrsanteile am Außenkordon genauer betrachtet. Der Schwerpunkt der diesjährigen Zählung lag auf der detaillierten Erhebung der einzelnen Abbiegeströme und Verkehrsmengen im Bereich Frankenschnellweg, Rothenburger Straße, Schwabacher Straße und Landgrabenstraße.

Der vorliegende Bericht gibt einen zusammenfassenden Überblick über die wichtigsten Ergebnisse der Zählung. Die Daten für die einzelnen Zählstellen, wie z. B. die Tagesganglinien, liegen im Verkehrsplanungsamt in detaillierter Form vor und können dort eingesehen werden.

Änderungen im Verkehrsnetz

In diesem Jahr haben zahlreiche Baustellen im gesamten Stadtgebiet zu Verkehrsverlagerungen geführt:

- Neben den Baumaßnahmen an der A3 zwischen Frauenaaurach und Kreuz Fürth-Erlangen haben die Baustelleneinrichtungen der Vorarbeiten zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 und die umfangreiche Sanierung der Äußeren Bayreuther Straße im Abschnitt zwischen Kilianstraße und Ziegelsteinstraße zu Veränderung der Verkehrsverteilung im Nürnberger Norden geführt.
- Auch eine Baustelle an der A73 auf Höhe der Stadtgrenze zu Fürth hat Rückstaus des Verkehrs auf Nürnberger Stadtgebiet verursacht.
- Die Querung der Stadtgrenze im Südwesten Nürnbergs war für den Kfz-Verkehr zum einen durch die Sanierung der Fernabrücke an der Rothenburger Straße und zum anderen aufgrund von Bauarbeiten zur Umgestaltung der Nürnberger Straße am Schloß Stein beeinträchtigt.

- Obwohl die direkte Durchfahrt von Kornburg nach Kleinschwarzenlohe südlich der Autobahnbrücke gesperrt war und der Verkehr über die Hirschenholzstraße umgeleitet wurde, konnte keine entsprechende Reduzierung der Verkehrsmenge an der Zählstelle an der südlichen Kornburger Hauptstraße festgestellt werden. Die Verkehrsteilnehmer nutzten offensichtlich Schleichwege durch das Wohngebiet in Kleinschwarzenlohe. Ein Teil des verlagerten Verkehrs tauchte auch in der Gaulnhofstraße und in Katzwang auf.
- Die Baumaßnahmen zur Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Willstraße/ Deutschherrnstraße / Brückenstraße haben zu einer Verkehrsverlagerung von der Johannisbrücke zur Hallertorbrücke geführt.
- Die Frankenstraße war im Abschnitt zwischen Münchener Straße und Allersberger Straße in Richtung Katzwanger Straße nur im Einbahnverkehr befahrbar.
- Die Kurgartenbrücke war wegen Sanierungsarbeiten nur einseitig befahrbar. Lichtsignalanlagen regelten den Verkehr, so dass die Engstelle abwechselnd in beiden Richtungen passiert werden konnte.
- Aufgrund von Sanierungsarbeiten war die Maxbrücke nicht passierbar.

Weitere Baustellen im Stadtgebiet, wie z.B. die Sperrung der Einfahrt in die Webersgasse von der Schwabacher Straße aus und die damit verbundene Umleitung des Verkehrs über den Frankenschneidweg, haben zu keinen nennenswerten Verkehrsverlagerungen auf Zählquerschnitte geführt.

Die Rennmühlbrücke ist nach wie vor wegen Schäden mit einer Gewichtsbeschränkung beschildert. Bis zu ihrer Sanierung können nur noch Fahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t die Brücke passieren.

Der „Firmenlauf“ am Abend des 22.07.2014 lockte rund 17.000 Sportlerinnen und Sportler auf das Gelände rund um den Dutzendteich, die zu großen Teilen auch mit Pkw an- bzw. abreisten. Am Zählquerschnitt an der Regensburger Straße wurden daher zwischen 18 und 19 Uhr in Richtung Nürnberg und zwischen 21 und 22 Uhr in Richtung Autobahn A9 deutlich mehr Fahrzeuge als gewöhnlich zu dieser Uhrzeit erfasst.

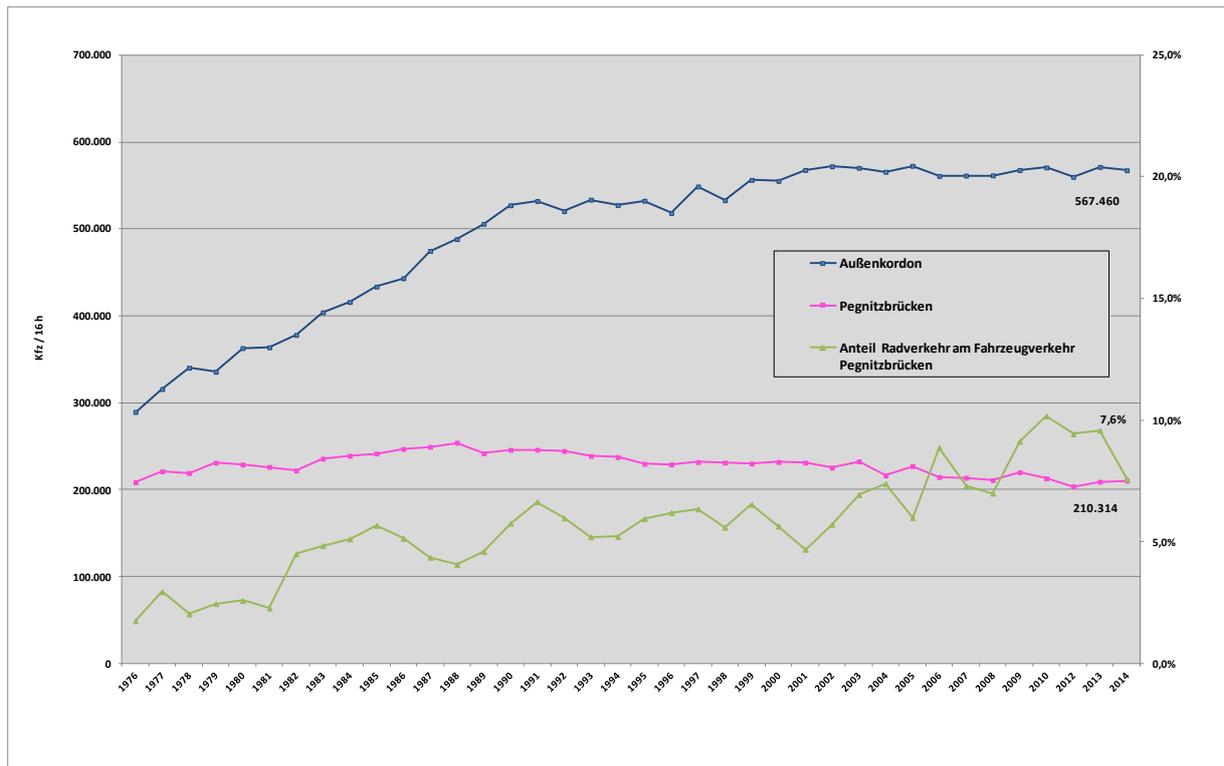
Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon

Alle wichtigen Straßen, die über die Stadtgrenze führen, werden als Außenkordon zusammengefasst. Die an diesen Straßen gelegenen Zählquerschnitte spiegeln den Verkehrsaustausch Nürnbergs mit den angrenzenden Städten und dem Umland wider (Quell- und Zielverkehr). In dieser Zahlengruppe ist auch der Durchgangsverkehr enthalten, der z.B. auf der Südwesttangente an der Stadtgrenze zu Fürth auf Nürnberger Stadtgebiet fährt und an der Zählstelle der Südwesttangente (A 73) an der Anschlussstelle Zollhaus das Stadtgebiet wieder verlässt und umgekehrt.

In Abbildung 1 ist die Verkehrsentwicklung am Außenkordon und auf den Pegnitzbrücken sowie der Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr auf den Pegnitzbrücken graphisch dargestellt. In der Gaphik sind nur die Räder auf den zwölf erfassten Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr berücksichtigt. Insgesamt gibt es rund 40 Brücken und Stege, die die Pegnitz auf Nürnberger Stadtgebiet queren und von Radfahrern befahren werden.

Insgesamt wurden 567.260 Kfz/16h an der Stadtgrenze gezählt. Damit hat die Verkehrsmenge an den Einfallstraßen gegenüber 2013 geringfügig um 3.986 Kfz/16h abgenommen (- 0,7 %) und liegt auf demselben Niveau wie im Vorjahr.

Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs



Deutliche Veränderungen gegenüber den Werten der Vorjahre haben sich an den folgenden Zählstellen des Außenkordons ergeben:

- An der Zählstelle der Südwesttangente (A73) in Höhe der Anschlussstelle Zollhaus hat die registrierte Verkehrsmenge mit 92.736 Kfz/16h erneut einen Höchstwert erreicht. Auf Höhe der Stadtgrenze zu Fürth dagegen ist die Verkehrsmenge an der Südwesttangente knapp unter 50.000 gesunken. Ein Wert auf diesem niedrigen Niveau wurde hier zuletzt vor 12 Jahre gemessen.
- Am Frankenschnellweg in Höhe des Leiblstegs lag die Fahrzeugmenge mit einem Wert von 52.284 Kfz/16h um 5.782 Kfz/16h niedriger als im Juli 2013. Dies ist der niedrigste Zählwert, der seit 1996 an dieser Zählstelle des Frankenschnellweges erfasst wurde (mit Ausnahme des Zählwertes von 2007, als die Jansenbrücke saniert wurde). Gleichzeitig hat auch der Verkehr an der Fürther Straße östlich des Frankenschnellweges abgenommen: hier wurde mit 22.854 Kfz/16h der niedrigste Wert der letzten 30 Jahre gezählt. An der Virnsberger Straße dagegen wurde mit 15.308 Kfz/16h insgesamt eine Zunahme an Verkehr registriert, wobei die Menge der Schwerlastverkehre auf Werte von 2012 gesunken ist. Diese Veränderungen sind in erster Linie auf die Baumaßnahmen an der A3 und der A73 zurückzuführen.
- Während die Fahrzeugmengen an der Erlanger Straße trotz der Beeinträchtigungen durch die vorbereitenden Baumaßnahmen für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 auf einem ähnlichen Niveau wie in den letzten Jahre geblieben sind, hat der Wert in der Äußeren Bayreuther Straße mit 36.896 Kfz/16h etwas abgenommen (- 2.128 Kfz/16h). In der Oberen Dorfstraße im Knoblauchsland dagegen ist die Verkehrsmenge auf 7.050 Kfz/16h angestiegen (+ 780 Kfz/16h).

An der Nürnberger Straße hat die Sanierungsmaßnahme südlich der Kreuzung am Schloss Stein offenbar zu keinem nennenswerten Rückgang der Verkehrsmengen geführt. Mit 31.037 Kfz/16h wurden beinahe ebenso viele Kraftfahrzeuge wie im Vorjahr erfasst.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch an den Zählstellen im Süden der Kornburger Hauptstraße und der Hirschenholzstraße. Obwohl die Kornburger Hauptstraße Richtung Kleinschwarzenlohe gesperrt war und einer Umleitungsrouten über die Hirschenholzstraße beschildert wurde, kam es insgesamt nur zu geringen Verkehrsverlagerungen.

Trotz der Verlagerungen der Fahrzeugmengen im Straßennetz kann im Ganzen weiterhin von einem Trend der weitgehend gleichbleibenden Verkehrsmenge an der Stadtgrenze gesprochen werden.

Die Abbildung 7 im Anhang zeigt den Tagesverlauf am Außenkordon in Halbstundenwerten mit den Spitzen des Berufsverkehrs morgens stadteinwärts und am Nachmittag stadtauswärts. In der Tabelle 3 im Anhang ist die Verkehrsentwicklung an den einzelnen Zählstellen des Außenkordons aufgelistet.

Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken

Die Entwicklung der Verkehrsmenge auf allen Pegnitzbrücken ist ein Indikator für die Entwicklung des Nürnberger Binnenverkehrs. Im Juli 2014 querten insgesamt 210.314 Kfz/16h die Pegnitzbrücken. Damit hat der Verkehr auf den Pegnitzbrücken gegenüber der Zählung im Juli 2013 geringfügig um 1.266 Kfz/16h (+ 0,6 %) zugenommen. Die Verkehrsentwicklung im Nürnberger Binnenverkehr bewegt sich in den letzten Jahren insgesamt auf einem gleichbleibenden Niveau (vgl. Abbildung 1 und Tabelle 4 im Anhang).

Deutliche Veränderungen gegenüber den Werten der Vorjahre haben sich an den folgenden Zählstellen der Pegnitzbrücken ergeben:

- Die Sanierung der Kurgartenbrücke hat zu einer geringfügigen Abnahme der Verkehrsmengen im Vergleich zu den Werten der Vorjahre geführt. Insgesamt wurden hier 11.423 Kfz/16h gezählt und damit 1.666 Kfz/16h weniger als im Juli 2013.
- Die Zählwerte an der Johannisbrücke und an der Hallertorbrücke zeigen eine deutliche Verkehrsverlagerung, die durch Baumaßnahmen am Knoten Deutschherrnstraße / Willstraße bedingt sind. Während an der Johannisbrücke insgesamt 8.601 Kfz/16h gezählt wurden und damit 3.907 Kfz/16h weniger als im Juli 2013, ist an der Hallertorbrücke eine Zunahme der Verkehrsmengen um 4.290 Kfz/16h auf insgesamt 35.739 Kfz/16h erfasst worden.

In Abbildung 8 im Anhang ist der Tagesverlauf des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken dargestellt. Typisch sind hier die fehlenden hohen, richtungsbezogenen Spitzen des Berufsverkehrs am Morgen und am Nachmittag. Die Täler werden vom Wirtschafts-, Einkaufs- und Freizeitverkehr aufgefüllt. Insgesamt ergibt sich dadurch eine Sättigung des innerstädtischen Verkehrsnetzes durch die weitgehend gleichbleibende Verkehrsbelastung zwischen 7:00 und 19:00 Uhr.

Kraftfahrzeugbestand in Nürnberg

Im Juli 2014 waren insgesamt 298.784 Kraftfahrzeuge in Nürnberg zugelassen. Dies entspricht einer Zunahme um 23.584 Fahrzeuge bzw. um 9,2 % gegenüber Juli 2013. Als Personenkraftwagen sind 235.861 Fahrzeuge registriert, als Nutzfahrzeuge 62.923. Der Anstieg betrifft vor allem die Nutzfahrzeuge aber auch die Personenkraftwagen. Bei 514.155 in Nürnberg laut Melderegister gemeldeten Personen im Juli 2014 kommt damit ein Kraftfahrzeug auf 1,7 Bewohner. Im Vorjahr lag der Motorisierungsgrad mit einem Kraftfahrzeug pro 1,8 Bewohner etwas niedriger. Offenbar setzt sich der Trend einer zunehmenden Motorisierung der Nürnberger Bevölkerung auch 2014 fort.

Zusammensetzung des Verkehrs

Die Zusammensetzung des Verkehrs nach Fahrzeugarten ist seit Jahren weitgehend konstant. Lediglich bei den Zweirädern, insbesondere beim Radverkehr, kommt es witterungsbedingt zu größeren Schwankungen.

In den nachfolgenden Tabellen 1 und 2 ist die Entwicklung des Verkehrs in den letzten fünf Jahren an den Zählstellengruppen der Pegnitzbrücken und des Außenkordons getrennt nach Fahrzeugarten dargestellt. Da die Verkehrszählung im Juli 2011 wegen starkem Regen und Überschwemmungen abgebrochen werden musste, weisen die Tabellen 1 und 2 hier eine Lücke auf.

Tabelle 1: Zählstellengruppe Pegnitzbrücken (Fz/16h)

	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
2014	19.511	5.398	198.293	3.811	1.094	1.718
	8,5 %	2,3 %	86,3 %	1,7 %	0,5 %	0,7 %
2013	22.149	6.630	195.050	4.415	1.000	1.953
	9,6 %	2,9 %	84,4 %	1,9 %	0,4 %	0,8 %
2012	21.224	7.509	189.836	3.824	956	1.661
	9,4 %	3,3 %	84,4 %	1,7 %	0,4 %	0,7 %
2010						
2010	24.098	8.065	197.740	4.384	904	1.838
	10,2 %	3,4 %	83,4 %	1,8 %	0,4 %	0,8 %
2009	22.100	7.720	204.737	4.825	784	1.906
	9,1 %	3,2 %	84,6 %	2,0 %	0,3 %	0,9 %

Tabelle 2: Zählstellengruppe Außenkordon (Fz/16h)

	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
2014	8.495	8.838	522.524	17.826	15.142	2.930
	1,5 %	1,5 %	90,8 %	3,1 %	2,6 %	0,5 %
2013	8.517	10.476	525.526	17.671	14.911	2.662
	1,5 %	1,8 %	90,6 %	3,0 %	2,6 %	0,5 %
2012	10.342	13.752	511.507	16.795	15.132	2.626
	1,8 %	2,4 %	89,7 %	2,9 %	2,7 %	0,5 %
2010						
2010	9.859	14.867	519.661	18.521	15.001	2.628
	1,7 %	2,6 %	89,5 %	3,2 %	2,6 %	0,5 %
2009	9.555	13.854	519.695	17.809	13.732	2.561
	1,7 %	2,4 %	90,0 %	3,1 %	2,4 %	0,4 %

Am Außenkordon ist der Radverkehrsanteil im Vergleich zu den Pegnitzbrücken relativ gering. Allerdings sind weder in der Zählstellengruppe des Außenkordons noch in der Gruppe der Pegnitzbrücken alle Querungen enthalten, die dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Für den im Vergleich zum Außenkordon deutlich höheren Radverkehrsanteil auf den Pegnitzbrücken gibt es in erster Linie folgende Erklärung: Insgesamt wird das Fahrrad eher als Fortbewegungsmittel für kürzere Strecken bis zu fünf Kilometer genutzt. Die Fahrradfahrten, die auf den Pegnitzbrücken erfasst werden, repräsentieren eher diese im innerstädtischen Verkehr zurückgelegten kürzeren Distanzen. Fahrradfahrten über die Stadtgrenze stehen dagegen tendenziell für längere Strecken. Auf die Radverkehrsentwicklung wird im Kapitel Radverkehr auf Seite 9 näher eingegangen.

Entwicklung des Fernbusverkehrs am Außenkordon

Auffällig ist in diesem Jahr die Zunahme der Busverkehre am Außenkordon. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich hier die Entwicklungen des Fernbusmarktes abbilden, der zum 01.01.2013 liberalisiert wurde. Im Vergleich zu den Jahren vor der Marktöffnung querten in diesem Jahr rund 300 Busse in 16 Stunden mehr die Nürnberger Stadtgrenze.

Laut einer unabhängigen Befragung des IGES Institutes im April 2014 machen frühere Bahnkunden mit 44 Prozent den größten Anteil der neuen Fernbuskunden aus. Von denjenigen, die früher mit dem Auto fuhren, hat nur ein Viertel tatsächlich das eigene Auto stehen gelassen. Dreiviertel der ehemaligen Autofahrer, nutzen den Fernbus nun als Alternative zu kostenpflichtigen Mitfahrgelegenheiten.

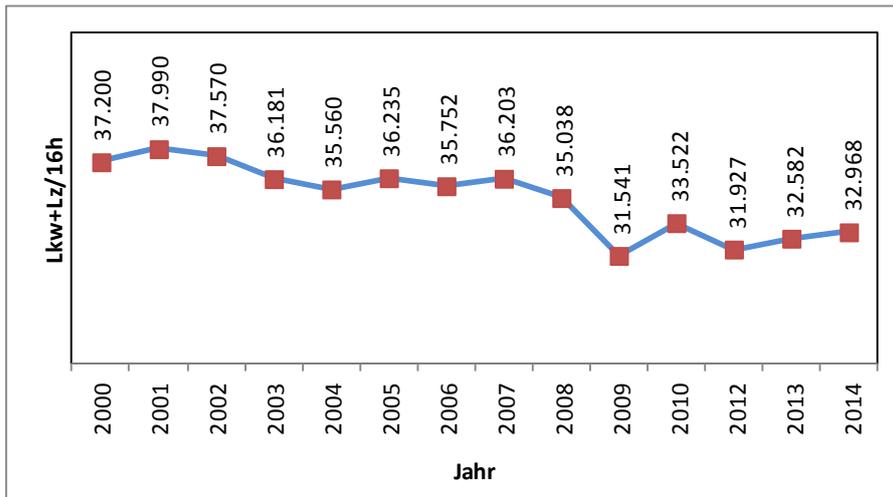
Die Befürchtungen der Kommunen, dass die Liberalisierung für innerdeutsche Fernbusverbindungen nicht nur eine positive Erweiterung des Mobilitätsangebot darstellt, sondern auch zu mehr Kfz-Verkehr und damit zu einer Zunahme von Lärm und Abgasen in der Stadt führt, scheinen sich hier zu bestätigen. Inwiefern sich dieser Trend in Zukunft fortsetzt, muss in den nächsten Jahren aufmerksam beobachtet werden.

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 Lastkraftwagen (Lkw) und Lastzug (Lz) gerechnet, da auch unter den Lkw mautpflichtige Fahrzeuge über 12 t enthalten sind, aber auch Zuordnungsungenauigkeiten durch das Zählpersonal nicht ganz 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 Lärm-berechnungen nicht zum Schwerverkehr gerechnet.

Die Abbildung 2 zeigt die Entwicklung des Schwerlastverkehrs seit dem Jahr 2000 am Außenkordon.



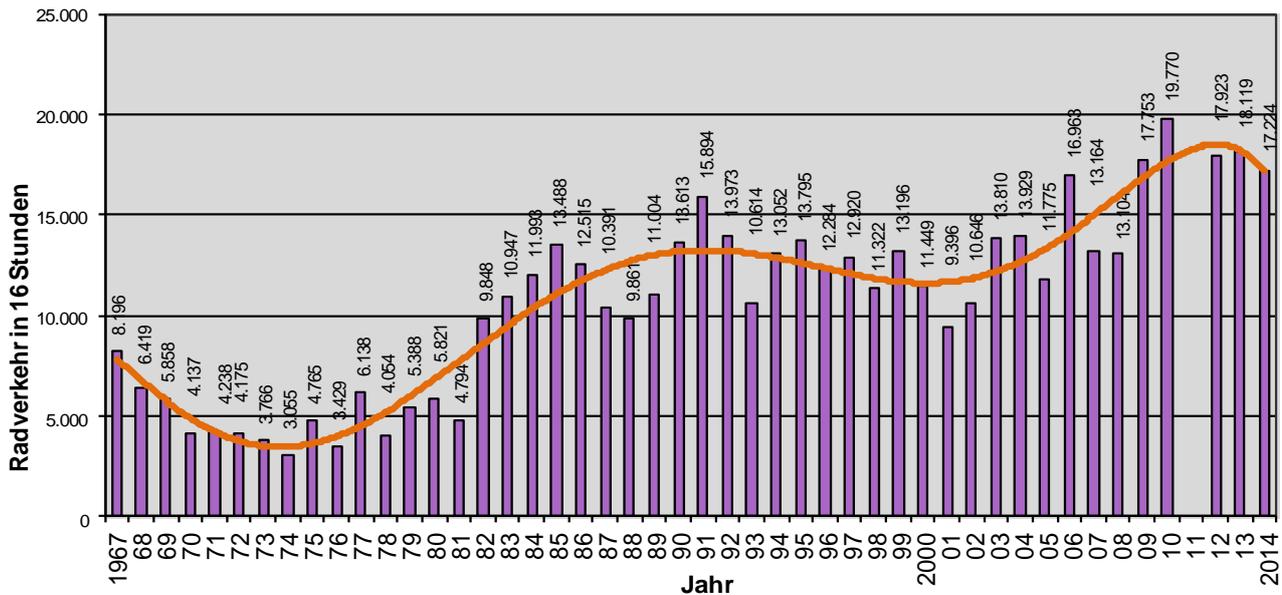
Im Juli 2014 querten insgesamt 32.968 Lastkraftwagen und Lastzüge in 16 Stunden die Zählstellen am Außenkordon. Damit haben zwar 386 Lkw+Lz/16h mehr die Stadtgrenze überquert als im Vorjahr, der aktuelle Wert liegt aber immer noch deutlich unter den Schwerverkehrsmengen, die bis zum Jahr 2008 am Außenkordon ermittelt wurden. Bezogen auf den gesamten Kraftfahrzeugverkehr beträgt der Schwerverkehrsanteil am Außenkordon 5,8 %. Er liegt damit im Vergleich zum Pkw-Verkehr auf einem relativ niedrigen Niveau. Im innerstädtischen Verkehr spielt der Schwerverkehr eine noch geringere Rolle. Hier beträgt der Anteil lediglich 2,3 % am Gesamtverkehr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zu den Lastkraftwagen auch die zwillingsbereiften Transporter gerechnet werden. Nach wie vor lassen sich keine Hinweise auf Mautausweichverkehr im Stadtgebiet feststellen.

Entwicklung des Radverkehrs

Auf den Pegnitzbrücken ist die Anzahl der registrierten Radfahrerinnen und Radfahrer in diesem Jahr um 2.638 Räder/16h auf insgesamt 19.511 Räder/16h gesunken. Zum Teil lässt sich dieser Rückgang auf die starken Regenfälle am Dienstagvormittag und die in der Wettervorhersage gemeldeten Starkregen an beiden Zähltagen zurückführen. Mit insgesamt 8.495 Rädern/16h, die an den Zählstellen des Außenkordons erfasst wurden, ist die Anzahl der Räder dort gegenüber dem Vorjahr (8.517 Räder/16h) nahezu gleich geblieben. Auch wenn der Radverkehr auf den Pegnitzbrücken gegenüber der Zählung vom Juli 2013 abgenommen hat, liegt die Radverkehrsmenge seit Juli 2009 insgesamt auf einem gleichbleibenden Niveau und damit deutlich über den Werten vor dem Jahr 2000.

In Abbildung 1 ist neben der Entwicklung der Kfz-Mengen auch die Entwicklung der Radverkehrsanteile auf den Pegnitzbrücken grafisch dargestellt. Deutlich erkennbar ist, dass der Radverkehrsanteil im innerstädtischen Verkehr - abgesehen von den wetterbedingten jährlichen Schwankungen - in den letzten Jahren angestiegen ist. Rechnet man auch den Radverkehr auf den Brücken ohne Kfz-Verkehr im Pegnitztal dazu, der bei der umfassenden Zählung im Juli 2005 mit rd. 11.000 Rädern/16h mehr als 43 % des gesamten Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken ausmachte, dann kann der Radverkehrsanteil auf den Pegnitzbrücken auf inzwischen rd. 15 % am innerstädtischen Fahrzeugverkehr geschätzt werden.

Abbildung 3: Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr
(ohne Max- und Spitalbrücke)



Die Abbildung 3 zeigt die Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr seit 1967. In der Grafik nicht enthalten sind im Gegensatz zur Tabelle 1 die Spitalbrücke (2.287 Räder/16h) und die Maxbrücke (dieses Jahr wegen Sanierungsarbeiten gesperrt). Für diese beiden Brücken liegen keine kontinuierlichen Zählungen über die aufgezeigten Jahre vor, deshalb sind sie zur besseren Vergleichbarkeit in der grafischen Darstellung nicht enthalten. Exemplarisch für den innerstädtischen Verkehr zeigt der Verlauf der Trendlinie, dass der Radverkehr in Nürnberg seit Anfang der 80er Jahre deutlich an Bedeutung gewonnen hat und das Niveau unabhängig von den jährlichen Schwankungen in den letzten Jahren weiter angestiegen ist. Klar erkennbar ist der Aufwärtstrend der längerfristigen Entwicklung, der zeigt, dass die vielfältigen und intensiven Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs tatsächlich zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrades im innerstädtischen Verkehr führen.

Verkehrsverteilung im Umfeld des Frankenschnellwegs

Im Rahmen der diesjährigen Querschnittszählung wurde schwerpunktmäßig die Verkehrsverteilung im Umfeld des Frankenschnellweges erfasst. Diese detaillierten Erhebungen der einzelnen Abbiegeströme und Verkehrsmengen im Bereich Frankenschnellweg, Rothenburger Straße, Schwabacher Straße und Landgrabenstraße hatten zuletzt bei der Zählung im Juli 2002 stattgefunden. Die diesjährigen Ergebnisse dienen als Datengrundlage für die Planung der Umleitungsphasen und der Signalsteuerung der Baustellenzustände während der geplanten Baumaßnahme zum Ausbau des Frankenschnellweges. Darüber hinaus können die Daten auch einen Abgleich zwischen der heutigen Verkehrssituation und der zukünftigen Situation nach dem kreuzungsfreien Ausbau ermöglichen.

Der Vergleich der aktuellen Zählergebnisse mit der Erhebung im Juli 2002 zeigt, dass die Verkehrsmengen im Umfeld des Frankenschnellweges relativ konstant geblieben sind. Bei genauerer Betrachtung der einzelnen Hauptströme (siehe Abbildung 4 und 5) kann man aktuell sogar eher von einer Abnahme des Verkehrs sprechen.

Am Frankenschnellwegquerschnitt westlich der Rothenburger Straße wurden insgesamt 42.936 Kfz/16h und damit 2.076 Kfz/16h weniger als im Juli 2002 gezählt. Den Querschnitt des Frankenschnellweges östlich der Landgrabenstraße querten im Juli 2014 insgesamt 42.060 Kfz/16h. Damit ist die Anzahl der Kfz/16h an diesem Zählquerschnitt um 1.901 Kfz auf insgesamt 43.961 Kfz/16h gesunken. Es wird davon ausgegangen, dass diese relativ deutlichen Rückgänge mit den Baustellenbedingten Behinderungen auf der A73 nördlich der Stadtgrenze zu Fürth zusammenhängen, die sich auch an der Stadtgrenze bemerkbar machen.

An den Zählquerschnitten der Schwabacher Straße und der Rothenburger Straße zeigt sich ein ähnliches Bild: Am südwestlichen Querschnitt der Schwabacher Straße wurde bei der diesjährigen Zählung eine Abnahme des Verkehrs um 14 % verzeichnet. 9.482 Kfz/16h querten dieses Jahr diese Zählstelle und damit 1.549 Kfz/16h weniger als im Jahr 2002. Auf Höhe des Querschnittes der Schwabacher Straße nordöstlich des Frankenschnellweges wurden bei der aktuellen Zählung 19.656 Kfz/16h erfasst und damit eine Reduzierung der Kfz-Menge um 13,4% gegenüber der Zählung von 2002 (-3.039 Kfz/16h). An der Rothenburger Straße auf Höhe der Bahnunterführung nordöstlich des Frankenschnellweges wurden im Juli 2014 insgesamt 23.173 Kfz/16h erfasst. An dieser Zählstelle entspricht dies einer Abnahme des Verkehrs gegenüber 2002 um 5,6% (-1.370 Kfz/16h).

Die Abbildungen 4 und 5 zeigen die Verkehrsverteilung am Frankenschnellweg einschließlich der Darstellung der einzelnen Abbiegeströme.

Abbildung 4: Verkehrsverteilung am Frankenschnellweg / Rothenburger Straße

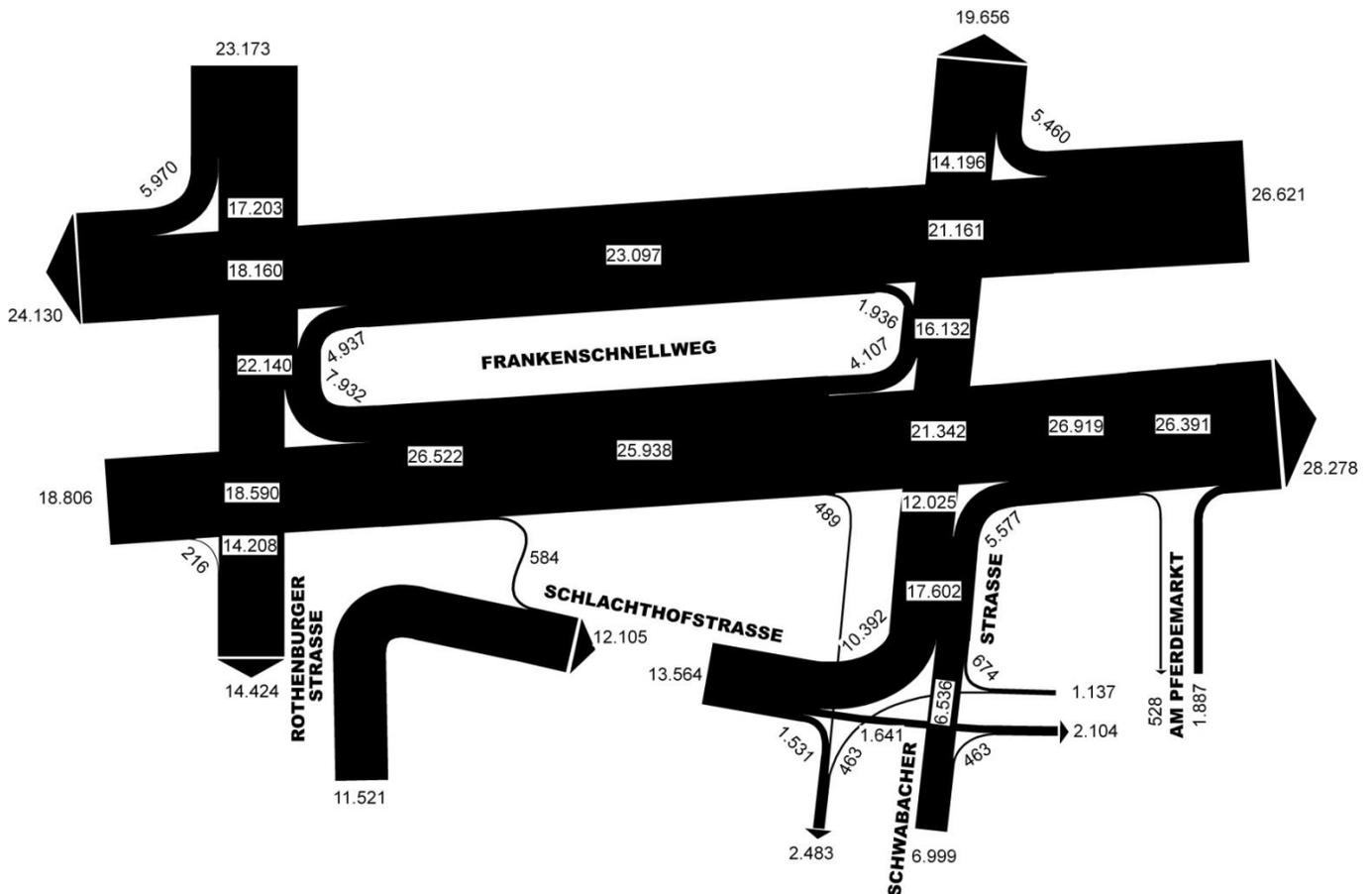
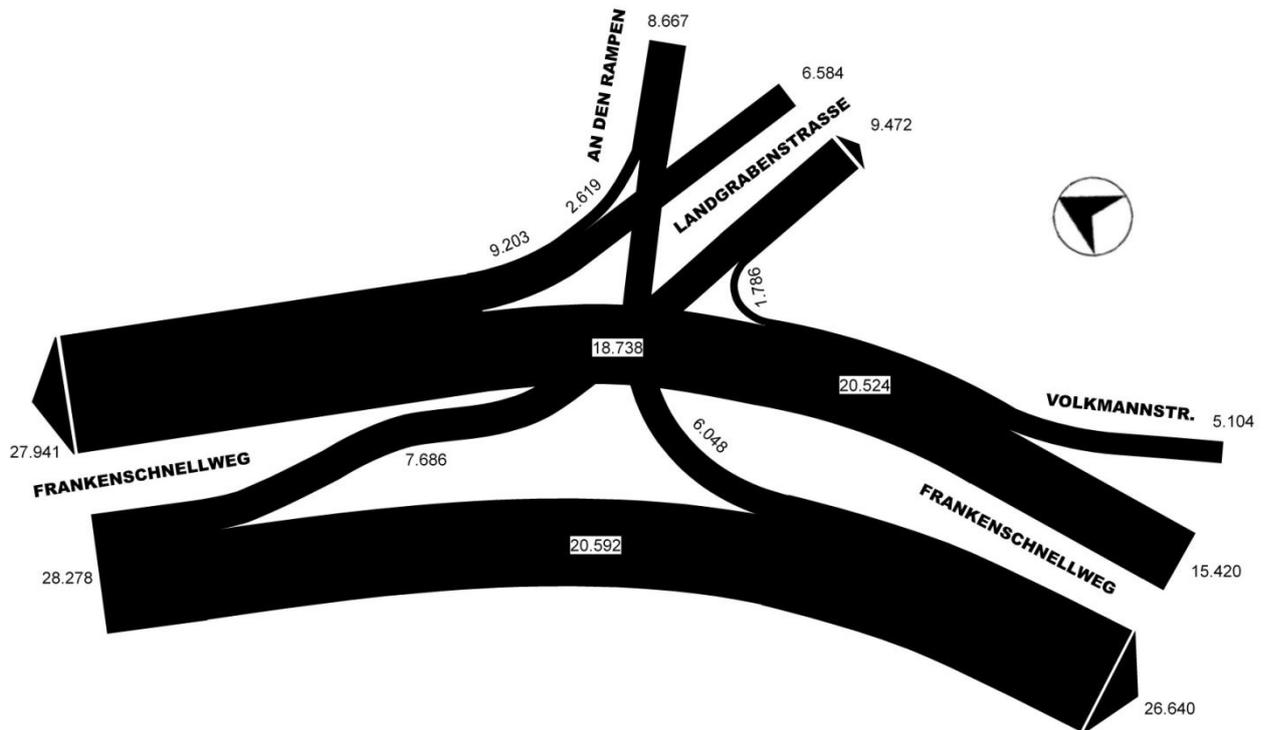


Abbildung 5: Verkehrsverteilung am Frankenschnellweg / Landgrabenstraße



Fazit

An der Stadtgrenze zu Nürnberg wurden dieses Jahr 567.260 Kfz/16h gezählt. Das entspricht einer geringfügigen Abnahme der Verkehrsmenge am Außenkordon gegenüber dem Vorjahr um 0,7 %. Im Binnenverkehr waren es 210.314 Kfz/16h, die die Zählstellen der Pegnitzbrücken querten und damit etwas mehr Fahrzeuge als im Jahr 2013 (+ 6 %). Somit bestätigen auch die diesjährigen Ergebnisse der manuellen Verkehrszählung, dass sich der Straßenverkehr in Nürnberg trotz einer Vielzahl an Baustellen und den damit verbundenen Verkehrsverlagerungen im gesamten Stadtgebiet insgesamt auf einem ähnlichen Niveau wie in den Vorjahren befindet. Langfristige Betrachtungen der Verkehrsentwicklung auf Nürnberger Stadtgebiet zeigen, dass die Verkehrsmengen im innerstädtischen Verkehr bereits seit mehr als 35 Jahren nahezu unverändert geblieben sind. Seit 1999 kann man abgesehen von den jährlichen kleinen Schwankungen auch am Außenkordon von unveränderten Verkehrsmengen sprechen.

Im Juli 2014 querten insgesamt 32.968 Lastkraftwagen und Lastzüge in 16 Stunden die Zählstellen am Außenkordon und damit 386 Lkw+Lz/16h mehr als im Vorjahr. Der aktuelle Wert liegt aber immer noch deutlich unter den Schwerverkehrsmengen, die bis zum Jahr 2008 am Außenkordon ermittelt wurden. Im innerstädtischen Verkehr beträgt der Anteil des Schwerlastverkehrs mit 4.905 Lkw+Lz/16h lediglich 2,3 % am Gesamtverkehr.

Witterungsbedingt ist die Anzahl der gezählten Radfahrerinnen und Radfahrer in diesem Jahr um 2.638 auf insgesamt 19.511 Räder/16h gesunken, wobei die Zahl der Räder am Außenkordon mit 8.595 Rädern/16h nahezu gleich geblieben ist.

Der Vergleich der aktuellen Zählergebnisse im Umfeld des Frankenschnellweges mit den Erhebungen aus dem Jahr 2002 zeigen, dass die Verkehrsmengen hier ebenfalls relativ konstant geblieben sind. Bei genauerer Betrachtung der einzelnen Hauptströme kann man feststellen, dass die Anzahl der Fahrzeuge insgesamt sogar leicht gesunken ist.

Die Analyse des Kraftfahrzeugbestandes hat nach wie vor einen Anstieg des Motorisierungsgrades der Nürnberger Bevölkerung ergeben. Durchschnittlich besaß zum Zeitpunkt der Zählung mehr als jeder zweite gemeldete Bürger der Stadt einen Pkw. Gleichzeitig zeigen die Vielzahl an schriftlichen und telefonischen Anfragen im Verkehrsplanungsamt, die Wortmeldungen auf Bürgerversammlungen und die Themensuche auf der Homepage des Verkehrsplanungsamtes, dass das Thema Parken für viele als ein sehr drängendes Probleme empfunden wird, dem aber mit Mitteln des Parkraummanagements nur unzureichend begegnet werden kann. Da die Fläche im öffentlichen Raum begrenzt ist und nicht vermehrt werden kann und einer Vielzahl an unterschiedlichen Nutzerinteressen berücksichtigt werden müssen, stößt auch Parkraummanagement an natürliche Grenzen.

Aktuell hat die Bundesregierung ein Klimaschutzpaket beschlossen, mit dem Ziel den Anteil an CO₂-Emissionen in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu verringern. Das „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ soll dazu beitragen, dass die 2-Grad-Marke der globalen Erderwärmung nicht überstiegen wird.

Das Aktionsprogramm der Bundesregierung sieht vor, bis zu 10 Millionen Tonnen CO₂ im Verkehrssektor einzusparen. Wie die Ergebnisse der manuellen Verkehrszählung zeigen, hat sich der Kfz-Verkehr auch in Nürnberg in den letzten Jahrzehnten auf einem unverändert hohen Niveau eingependelt. Umso wichtiger ist es, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch möglichst vielfältige Maßnahmen so zu verändern, dass die verkehrspolitische Zielsetzung der Stadt Nürnberg, einen möglichst großen Anteil des Kfz-Verkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern, wirkungsvoll vorangebracht wird.