

# Verkehrszählung 2017

## Bericht

Bereits seit einem halben Jahrhundert werden jährliche manuelle Verkehrszählungen im gesamten Stadtgebiet von Nürnberg durchgeführt. Anhand der Ergebnisse dieser Zählungen können die verkehrlichen Entwicklungen seit 1967 bis heute in Nürnberg nachvollzogen werden. Darüber hinaus stellen die erhobenen Verkehrsmengen eine unentbehrliche Grundlage für die Stadt- und Verkehrsplanung dar.

Die Verkehrszählung in diesem Jahr fand am Dienstag, den 18. Juli und Mittwoch, den 19. Juli 2017 statt. Über 220 Schülerinnen und Schüler waren während der beiden Zähltag an rund 90 über das gesamte Stadtgebiet verteilten Zählstellen im Einsatz. Sie erfassten die Fahrzeugmengen getrennt nach Fahrzeugarten im Zeitraum zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr (vgl. Abbildung 7 „Zählstellenplan 2017“ im Anhang). Diese detaillierten zeitgleichen Erhebungen können nur manuell gewonnen werden. Den sieben Nürnberger Gymnasien und den eingesetzten Schülerinnen und Schülern gilt daher ein herzlicher Dank für die Unterstützung bei der Durchführung der Zählung.

Das Wetter an beiden Zähltagen war trocken und hochsommerlich heiß mit Temperaturen bis 35°C.

Neben der Erfassung der Verkehrsmengen an den Standardquerschnitten der Pegnitzbrücken und des Außenkordons, die wichtige Indikatoren für die Beurteilung der Entwicklung des Gesamtverkehrs in Nürnberg liefern, lag der Schwerpunkt der diesjährigen Zählung im Hafengebiet. Daher wurden die Verkehrsmengen an allen Zufahrten zum Hafengebiet sowie an wichtigen Knotenpunkten im Umfeld des Hafens untersucht. Zuletzt lag der Fokus der Verkehrszählung vor vier Jahren (Juli 2013) auf der Entwicklung des Hafenverkehrs. Darüber hinaus wird auch der Schwerlastverkehr seit der Einführung der Mautpflicht sowie die Entwicklung des Radverkehrs in Nürnberg näher betrachtet.

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.

## **Einschränkungen im Verkehrsnetz**

Einige größere Baustellen auf Nürnbergs Straßen haben in diesem Jahr zu Einschränkungen und Verkehrsverlagerungen geführt, die sich auch an den Standardzählstellen bemerkbar gemacht haben.

Vor allem die umfangreiche Umbaumaßnahme am Bahnhofplatz hat zu zahlreichen Verkehrsverlagerungen im gesamten Innenstadtgebiet geführt. Während der Zählung waren die Bahnhofstraße stadteinwärts ab der Zufahrt zum ZOB und der südliche Abschnitt der Gleißbühlstraße zwischen Bahnhofstraße und Hopfenstraße gesperrt. Die Zufahrt zu den Einrichtungen und Läden in der Gleißbühlstraße wurde vorübergehend von Norden her über die Marienstraße geführt, die ab dem Willy-Brandt-Platz in stadtauswärtiger Richtung gesperrt war. Die Bahnhofstraße Richtung Dürrenhof konnte ebenfalls nur im Einbahnverkehr befahren werden und die Ausfahrt aus der Lorenzer Straße Richtung Marienstraße war komplett gesperrt. Vor diesem Hintergrund sind nahezu alle Zählstellen im innerstädtischen Gebiet zu bewerten. Auf der Steubenbrücke beispielsweise wurden im Vergleich zum Vorjahr rd. 5.400 Kfz/16h weniger gezählt, auf der Adenauerbrücke dagegen rd. 3.500 Kfz/16h mehr. Auch auf die Zählstelle an der Hallertorbrücke hatte die Baumaßnahme am Bahnhofplatz Einfluss, hier fuhren trotz Beendigung der Sanierungsarbeiten an der Brücke rd. 5.000 Kfz/16h weniger als im Jahr vor der Sanierung.

Wegen Baumaßnahmen an der Anschlussstelle Nürnberg-Langwasser im Rahmen des Ausbaus der A6 war die Gleiwitzer Straße in Fahrtrichtung stadteinwärts gesperrt, was zu einer

deutlichen Zunahme der Verkehrsmengen in der Oelser Straße geführt hat. Dort wurden gegenüber den Vorjahren rd. 4.500 Kfz/16h mehr gezählt.

Aufgrund der Bauarbeiten zur Vergrößerung der Querungsinsel für Zufußgehende und Radfahrende in der Flussstraße war dieser Streckenabschnitt hier nur wechselseitig im Einbahnverkehr mit Baustellensignalisierung befahrbar. Die erfahrungsgemäß hohe Zahl an Radfahrenden am Johann-Soergel-Weg wurde über die Satzingermühle umgeleitet. Auf die Kfz-Verkehrsmenge hatte die Baumaßnahme keinen Einfluss, allerdings konnten keine repräsentativen Radverkehrsmengen an dieser Zählstelle ermittelt werden, da sich die Radfahrerinnen und Radfahrer teilweise auch andere Umfahrungsrouten gesucht haben.

Durch die erst kurzfristig vor der Zählung erfolgte Aufhebung einer baustellenbedingten Vollsperrung der Vorjurastraße in Reichelsdorf am Montagnachmittag, haben sich die Verkehrsmengen im südlichen Hafenumfeld auch noch während der beiden Zähltag auf andere Routen verlagert. Insbesondere am Querschnitt Marthweg südlich der Wiener Straße wurden gegenüber früheren Zählungen vergleichsweise hohe Werte für den Pkw- und Schwerlastverkehr erfasst.

Da die Durchfahrt von Buchenbühl nach Kalchreuth vollständig gesperrt war, konnten an dieser Zählstelle des Außenkordons in diesem Jahr keine Fahrzeugmengen erhoben werden.

Eine Vielzahl weiterer kleiner Baustellen im Stadtgebiet hat zu keinen nennenswerten Verkehrsverlagerungen auf Zählquerschnitte geführt.

## **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. am Frankenschnellweg oder auf der Südwesttangente an der Stadtgrenze zu Fürth auf Nürnberger Stadtgebiet fährt und an der Zählstelle der Südwesttangente (A73) an der Anschlussstelle Zollhaus das Stadtgebiet wieder verlässt und umgekehrt. Leider lässt sich der Durchgangsverkehr auf diesen Relationen nicht herausfiltern.

An der Stadtgrenze wurden insgesamt 583.413 Kfz/16h gezählt. Damit hat die Kraftfahrzeugmenge an den Einfallstraßen einen neuen Höchstwert erreicht. Im Vergleich zum Vorjahr hat der Wert um 3,6 Prozent bzw. um 20.290 Kfz/16h zugenommen. Während der Wert der vergangenen 15 Jahre trotz der jährlichen Schwankungen insgesamt auf einem konstanten Niveau geblieben ist, haben in diesem Jahr die Fahrzeugmengen am Außenkordon deutlicher zugenommen. Ob es sich bei dieser Zunahme tatsächlich um einen neuen Trend handelt, müssen die Zählungen der kommenden Jahre zeigen. Möglicherweise spiegeln sich hier der kontinuierliche Bevölkerungszuwachs, der in Nürnberg stattfindet, und die zunehmende Anzahl an Beschäftigten sowie Ein- und Auspendlern in einer steigenden Verkehrsmenge wider.

Nach Abschluss der Bauarbeiten zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Thon nach Am Wegfeld haben die Verkehrsmengen an der Zählstelle in der Erlanger Straße südlich der Anschlussstelle Erlangen / Tennenlohe mit 33.059 Kfz/16h einen höheren Wert als in den Jahren vor der Baumaßnahme erreicht (Zunahme um rd. 2.800 Kfz/16h gegenüber 2013).

Auch in der Erlenstegenstraße haben die Fahrzeugmengen mit 22.705 Kfz/16h einen neuen Höchstwert erreicht (über 4.300 Kfz/16h mehr als im Vorjahr).

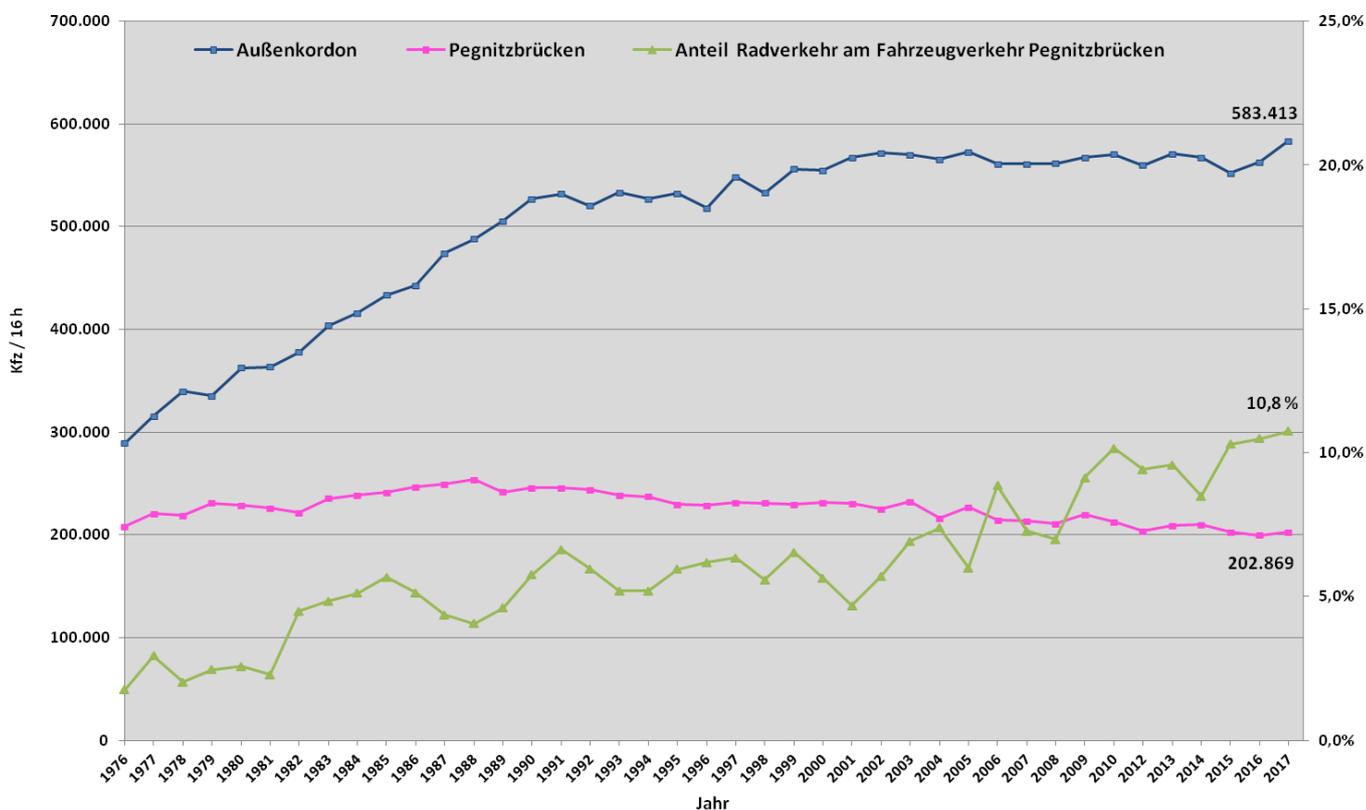
Auf der Südwesttangente in Höhe der Anschlussstelle Zollhaus wurde im Vorjahr ein neuer Höchstwert registriert (94.055 Kfz/16h). Bei der diesjährigen Zählung ist der Wert mit 89.980 Kfz/16h aber wieder auf das Niveau der Vorjahre zurückgegangen. In Höhe der Stadtgrenze zu Fürth dagegen wurde am Querschnitt der Südwesttangente mit 65.265 Kfz/16h eine deutlich

Zunahme der Kraftfahrzeugmengen registriert. Das ist eine Zunahme um rd. 11.500 Kfz/16h gegenüber dem errechneten Jahresmittelwert der letzten 10 Jahre an diesem Zählquerschnitt.

Die Vielzahl an Baustellen und Einschränkungen nicht nur im Nürnberger Stadtgebiet, sondern auch im überregionalen Verkehrsnetz, führen häufig zu einer Verteilung von Verkehrsverlagerungen, die so vielschichtig und komplex sind, dass nicht jede Zunahme oder Abnahme des Verkehrs an einzelnen Zählstellen unmittelbar erklärbar ist.

In Abbildung 1 ist die Verkehrsentwicklung am Außenkordon und auf den Pegnitzbrücken sowie der Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr auf den Brücken mit Kfz-Verkehr graphisch dargestellt. Die Abbildung 8 im Anhang zeigt den Tagesverlauf am Außenkordon in Halbstundenwerten mit den Spitzen des Berufsverkehrs morgens stadteinwärts und am Nachmittag stadtauswärts. In der Tabelle 5 im Anhang ist die Verkehrsentwicklung an den einzelnen Zählstellen des Außenkordons aufgelistet.

Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs



### Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken

Die Entwicklung der Verkehrsmenge auf allen Pegnitzbrücken wird als Kennzahl für die Entwicklung des Nürnberger Binnenverkehrs betrachtet. Insgesamt wurden auf den Zählquerschnitten der Pegnitzbrücken 202.869 Kfz/16h erfasst. Gegenüber der Zählung vom Juli 2016 hat die Kraftfahrzeugmenge damit um 3.156 Kfz/16h (+ 1,6 %) zugenommen. Da es sich dabei nur um eine geringfügige Zunahme handelt, kann man rückblickend auf die letzten zwei Jahrzehnte feststellen, dass die Verkehrsmenge auf den Pegnitzbrücken nach wie vor tendenziell abnimmt (vgl. Abbildung 1 und Tabelle 6 im Anhang).

Die geringen Zunahmen im Binnenverkehr stehen nur scheinbar im Widerspruch zu den in diesem Jahr deutlich gestiegenen Verkehrsmengen am Außenkordon. Gerade im innerstädtischen

Bereich sind die Verlagerungseffekte auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Zufußgehen) deutlicher spürbar, sodass die Anzahl der Pkw-Fahrten trotz einer allgemeinen Zunahme der zurückgelegten Wege nur geringfügig steigt. Desweiteren ist zu bedenken, dass viele Pendlerinnen und Pendler, die ihren täglichen Weg vom Wohnort zum Arbeitsort zurücklegen, die Pegnitzbrücken nicht queren. Der Hafen beispielsweise hat durch neue Firmenansiedlungen in den letzten Jahren deutlich an Arbeitsplätzen dazugewonnen und erzeugt dadurch mehr Verkehr (siehe dazu auch das Kapitel zur Schwerpunktzählung am Hafen). Diejenigen in den Hafenebetrieben angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die aber kommen aber aus den südlichen Wohngebieten oder dem südlichen Umland kommen, tauchen bei der Erfassung der Pegnitzquerschnitte nicht auf.

Mit den Ergebnissen für die Pegnitzbrücken ist keine konkrete Aussage zum gesamten Binnenverkehr verbunden, da der Verkehr zwischen einzelnen Stadtteilen, die nicht durch Pegnitzbrücken getrennt sind, nicht systematisch erfasst werden kann. Der gesamte Binnenverkehr kann nur anhand von Befragungsergebnissen, die z.B. Socialdata jährlich veröffentlicht, auf etwa die Hälfte des Verkehrs in Nürnberg geschätzt werden. Die Auswertung der Erhebungen, die derzeit im Rahmen der bundesweiten MiD (Mobilität in Deutschland) durchgeführt werden und an der sich Nürnberg mit einer erhöhten Stichprobe beteiligt, kann ggf. diese Schätzungen konkretisieren und bestätigen oder korrigieren. Erste Ergebnisse aus der MiD 2016 werden voraussichtlich im Frühjahr 2018 vorliegen.

Die Fahrzeugmengen auf der Johannisbrücke haben sich im Juli 2017 nach Abschluss der Sanierung der Hallertorbrücke wieder auf ihr ursprüngliches Niveau eingependelt. Am Querschnitt der Hallertorbrücke wurden dagegen etwas weniger Fahrzeuge gezählt als vor der Brückensanierung (rd. 5.000 Kfz/16h weniger als im Jahr 2015). Eine Detailbetrachtung der erfassten Fahrzeugmengen in den morgendlichen Spitzenverkehrszeiten zeigt jedoch, dass die Verkehrsmengen, die in diesem Jahr zwischen 7:30 und 8:00 Uhr an der Zählstelle Hallertorbrücke erfasst wurden, ebenso hoch sind wie im Juli 2015 (1.316 Kfz/16h in 2017 gegenüber 1.289 Kfz/16h in 2015). Diese Tatsache deutet daraufhin, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit am Spittlertorgraben mit der Reduzierung auf eine Fahrspur gleichbleibend hoch ist. Der diesjährige Rückgang der Gesamtverkehrsmenge ist vielmehr auf die eingeschränkten Fahrbeziehungen am Bahnhofsplatz und die damit verbundenen großräumigen Verlagerungen zurückzuführen.

Während der Sanierung der Oberen Karlsbrücke konnte diese vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden. Der Trödelmarkt war während dieser Zeit nur von Norden her anfahrbar. Da die Verkehrsmengen auf der Oberen Karlsbrücke ohnehin gering sind, konnten keine nennenswerten Verlagerungen des Verkehrs festgestellt werden.

In Abbildung 10 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.

### **Besondere Zählquerschnitte**

Im Vergleich zur letzten Zählung an der Kreuzung Kilianstraße / Erlanger Straße im Jahr 2006 wurden im Juli 2017 deutlich geringere Verkehrsmengen erfasst. In der Erlanger Straße nördlich der Kilianstraße fuhren rd. 5.900 Kfz/16h weniger, in der Kilianstraße rd. 2.000 Kfz/16h weniger und in der Erlanger Straße südlich der Kilianstraße rd. 6.000 Kfz/16h weniger als vor 11 Jahren. Nur am Querschnitt Forchheimer Straße westlich der Erlanger Straße sind die Fahrzeugmengen gegenüber 2006 konstant geblieben, da in Thon/Wetzendorf zwischenzeitlich ein großes Neubaugebiet entstanden ist, das über die Forchheimer Straße erschlossen wird.

Auch an der Kreuzung Erlanger Straße / Marienbergstraße haben die Fahrzeugmengen dieses Jahr gegenüber der letzten Zählung im Juli 2009 deutlich abgenommen (rd. - 1.600 Kfz/16h in der Erlanger Straße nördl. Marienbergstraße, rd. - 1.900 Kfz/16h in der Marienbergstraße und rd. - 650 Kfz/16h in der Bamberger Straße). Die Reduzierung der Verkehrsmengen an diesen beiden großen Kreuzungen in der Erlanger Straße könnte ein Hinweis darauf sein, dass die

Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 zu einer Verlagerung auf Fahrten mit der Straßenbahn geführt hat. Es bleibt abzuwarten, ob sich dieser Trend auch in den nächsten Jahren bestätigt.

Während der Bauarbeiten in der Erlanger Straße wurde die für den allgemeinen Kfz-Verkehr verbotene Route über die Lohestraße von Verkehrsteilnehmern vermehrt zur Umgehung der baustellenbedingten Einschränkungen in der Erlanger Straße genutzt. Auch bei der diesjährigen Zählung wurde mit rd. 600 Pkw/16h eine vergleichsweise hohe Zahl an verbotenen Durchfahrten in der Lohestraße erfasst. Da die Lohestraße aber eine wichtige Funktion für den landwirtschaftlichen Verkehr hat, ist es nach wie vor schwierig, eine Lösung zu finden, mit der die verbotswidrigen Durchfahrten praktikabel verhindert werden können.

In Folge der Beschilderungsmaßnahme zur Verkehrsberuhigung in Schnepfenreuth haben der Geradeausverkehr aus der Marienbergstraße in die Bamberger Straße und auch der Verkehr insgesamt in der Bamberger Straße abgenommen. Die vergleichsweise niedrigen Verkehrsmengen (rd. 7.300 Kfz/16h) in der Schleswiger Straße wurden zur Verifizierung nach der Verkehrszählung nochmal durch eine automatische Zählung des Verkehrsplanungsamtes bestätigt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Beschilderung im Stadtteil Schnepfenreuth nicht zu einer nennenswerten Verkehrsverlagerung in die Schleswiger Straße geführt hat.

Wegen der Sanierung der Fernabrücke in der Rothenburger Straße wurde im letzten Jahr auf die Zählungen in der Sigmundstraße verzichtet, obwohl diese Zählstelle nach der Eröffnung der Höfener Spange zum Zählprogramm in 2016 dazugehört hätte. Dieser Querschnitt wurde bei der diesjährigen Verkehrszählung daher mit aufgenommen. Die Ergebnisse zeigen in der Sigmundstraße, dass die Eröffnung der Höfener Spange auch hier, wie erwartet, zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen geführt hat. Mit 20.476 Kfz/16h wurden in der Sigmundstraße 5.887 Kfz/16h weniger als zuletzt in 2003 gezählt. Auch in der Leyer Straße und in der Virnsberger Straße haben die Verkehrsmengen zwar wieder leicht zugenommen, aber nach wie vor einen niedrigeren Wert als vor der Eröffnung der neuen Route über die Höfener Spange erreicht.

## **Kraftfahrzeugbestand in Nürnberg**

Im Juli 2017 waren laut amtlichem Melderegister 530.777 Personen mit Hauptwohnsitz in Nürnberg gemeldet. Das ist ein Bevölkerungszuwachs gegenüber Juli 2016 um 0,4 Prozent (2.263 Personen). Die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge hat gegenüber Juli 2016 um 5.080 (+ 1,8 %) auf insgesamt 291.225 Kraftfahrzeuge zugenommen. Als Personenkraftwagen waren 246.063 Fahrzeuge zugelassen, als Nutzfahrzeuge 45.162. Der Anstieg betrifft gleichermaßen die Personenkraftwagen und die Nutzfahrzeuge. Etwas weniger als jeder zweite Bewohner besitzt damit laut Statistik ein eigenes Kraftfahrzeug (ein Fahrzeug auf 1,8 Personen). Der Motorisierungsgrad der Nürnberger Bevölkerung hat somit auch in 2017 weiter zugenommen.

## **Zusammensetzung des Verkehrs**

Auch wenn die Zusammensetzung des Verkehrs nach Fahrzeugarten seit Jahren weitgehend konstant ist, lässt sich doch eine leichte Tendenz hin zu weniger Pkw-Fahrten und mehr Wegen mit dem Fahrrad erkennen (siehe Tabellen 1 und 2).

Auch die jährlichen Haushaltsbefragungen zur Verkehrsmittelwahl der Nürnbergerinnen und Nürnberger, die Socialdata bzw. seit diesem Jahr PB Consult im Auftrag der VAG durchführt, zeigen bei einem Vergleich des Modal Splits der letzten fünf Jahre einen ähnlichen Trend hin zu mehr Wegen, die mit dem Umweltverbund (ÖPNV + 1%, Fahrrad + 2% und Zufuß) zurückgelegt werden und weniger Fahrten mit dem Auto (- 2%) oder dem Kraftrad (- 1%). Demnach hat die Nutzung des ÖPNV in Nürnberg seit dem Jahr 2013 um 1 Prozent auf insgesamt 23 Prozent und die Fahrradnutzung um 2 Prozent auf 13 Prozent zugenommen. Gleichzeitig werden 2 Prozent der Wege weniger mit dem Pkw und ein Prozent weniger mit dem Kraftrad zurückgelegt, sodass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 41 Prozent gesunken ist. Der Anteil des Zufußgehens am Modal Split ist mit 23 Prozent gleich geblieben.

In den 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.

Tabelle 1: Zählstellengruppe Pegnitzbrücken (Fz/16h)

	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
<b>2017</b>	24.431	6.798	189.604	3.705	985	1.777
	<b>10,8 %</b>	<b>3,0 %</b>	<b>83,4 %</b>	<b>1,6 %</b>	<b>0,4 %</b>	<b>0,8 %</b>
<b>2016</b>	23.423	6.766	186.801	3.573	746	1.827
	<b>10,5 %</b>	<b>3,0 %</b>	<b>83,7 %</b>	<b>1,6 %</b>	<b>0,3 %</b>	<b>0,8 %</b>
<b>2015</b>	23.311	6.724	189.968	3.453	1.101	1.712
	<b>10,3 %</b>	<b>3,0 %</b>	<b>84,0 %</b>	<b>1,5 %</b>	<b>0,5 %</b>	<b>0,8 %</b>
<b>2014</b>	19.511	5.398	198.293	3.811	1.094	1.718
	<b>8,5 %</b>	<b>2,3 %</b>	<b>86,3 %</b>	<b>1,7 %</b>	<b>0,5 %</b>	<b>0,7 %</b>
<b>2013</b>	22.149	6.630	195.050	4.415	1.000	1.953
	<b>9,6 %</b>	<b>2,9 %</b>	<b>84,4 %</b>	<b>1,9 %</b>	<b>0,4 %</b>	<b>0,8 %</b>

Tabelle 2: Zählstellengruppe Außenkordon (Fz/16h)

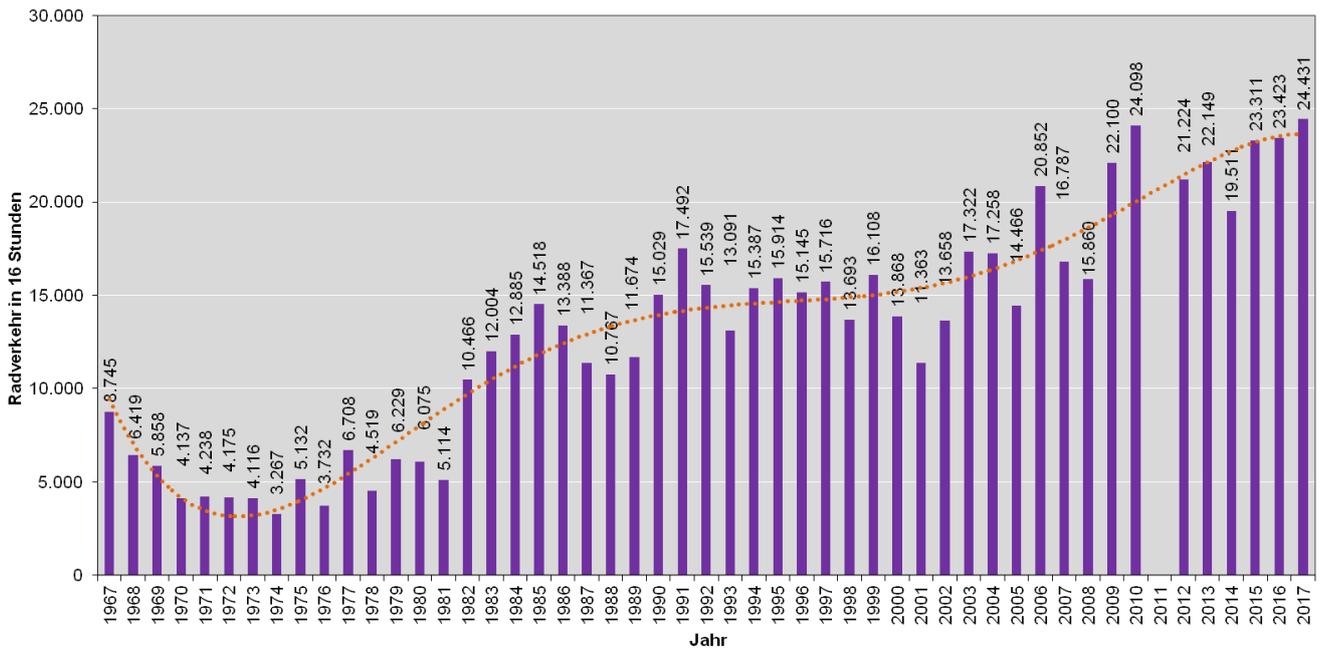
	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
<b>2017</b>	9.482	12.257	532.403	18.233	17.423	3.097
	<b>1,6 %</b>	<b>2,1 %</b>	<b>89,8 %</b>	<b>3,1 %</b>	<b>2,9 %</b>	<b>0,5 %</b>
<b>2016</b>	10.401	12.368	515.441	18.927	13.520	2.867
	<b>1,8 %</b>	<b>2,2 %</b>	<b>89,9 %</b>	<b>3,3 %</b>	<b>2,4 %</b>	<b>0,5 %</b>
<b>2015</b>	8.999	11.844	503.347	17.544	16.796	2.776
	<b>1,6 %</b>	<b>2,1 %</b>	<b>89,7 %</b>	<b>3,1 %</b>	<b>3,0 %</b>	<b>0,5 %</b>
<b>2014</b>	8.495	8.838	522.524	17.826	15.142	2.930
	<b>1,5 %</b>	<b>1,5 %</b>	<b>90,8 %</b>	<b>3,1 %</b>	<b>2,6 %</b>	<b>0,5 %</b>
<b>2013</b>	8.517	10.476	525.526	17.671	14.911	2.662
	<b>1,5 %</b>	<b>1,8 %</b>	<b>90,6 %</b>	<b>3,0 %</b>	<b>2,6 %</b>	<b>0,5 %</b>

## Entwicklung des Radverkehrs

Auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr wurde in diesem Jahr der höchste Wert für den Radverkehr seit Beginn der Zählungen im Jahr 1967 erfasst. Mit insgesamt 24.431 gezählten Rädern in 16 Stunden hält der Trend zu mehr Radfahren in Nürnberg weiter an.

In Abbildung 2 ist die Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr dargestellt.

Abbildung 2: Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr



Auch wenn zu diesem Ergebnis unter anderem das trockene Sommerwetter an den beiden Zähltagen beigetragen hat, zeigt sich bei der Betrachtung der Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken, dass das Radverkehrsaufkommen auch unabhängig von den Wetterbedingungen inzwischen auf einem deutlich höheren Niveau angekommen ist. Selbst in Jahren, in denen es an den beiden Zähltagen kühl und nass war, sind mehr Menschen mit dem Rad in der Stadt unterwegs als noch vor 15 Jahren.

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 der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ zur Förderung des Radverkehrs tatsächlich zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrades im innerstädtischen Verkehr führen.

Am Außenkordon konnte der Rekordwert vom Juli 2016 dieses Jahr nicht ganz erreicht werden: mit insgesamt 9.482 Rädern/16h wurden hier gegenüber dem Vorjahr rd. 900 Räder/16h weniger registriert. Im Vergleich zu den Pegnitzbrücken ist der Radverkehrsanteil am Außenkordon sowohl absolut (9.482 Räder/16h) als auch prozentual (1,6 %) relativ gering. Das liegt daran, dass das Fahrrad überwiegend für die kurzen, innerstädtischen Distanzen genutzt wird und weniger für stadtgrenzüberschreitende Wege, die in der Regel deutlich länger sind. Allerdings sind weder in der Zählstellengruppe des Außenkordons noch in der Gruppe der Pegnitzbrücken alle Querungen enthalten, die dem Radverkehr zur Verfügung stehen, da hier nur die Querschnitte mit Kfz-Verkehr jährlich betrachtet werden.

In Abbildung 1 auf Seite 3 ist neben der Entwicklung der Kfz-Mengen auch die Entwicklung der Radverkehrsanteile auf den Pegnitzbrücken grafisch dargestellt. Auch hier zeigt sich, dass der Radverkehrsanteil im innerstädtischen Verkehr - abgesehen von den wetterbedingten jährlichen Schwankungen - in den letzten Jahren erkennbar angestiegen ist.

Seit Juli 2002 werden jährlich die Querschnitte der Fuß- / Radwegverbindungen westlich der Wahlerstraße im Pegnitztal West und am Johann-Soergel-Weg im östlichen Pegnitztal miterfasst. Diese beiden Zählstellen liegen zwar nicht unmittelbar am Außenkordon, beinhalten aber aufgrund ihrer Lage einen großen Anteil des stadtgrenzüberschreitenden Radverkehrs. Insbesondere die Zählstelle westlich der Wahlerstraße kann als Kordonzählstelle des Radverkehrs betrachtet werden, da weiter Richtung Fürth nur noch zwei unbedeutendere Abzweige beste-

hen. Im Gegensatz zu den Radverkehrszahlen an den eigentlichen Kordonzählstellen wurde hier mit 4.066 Rädern/16h ein Höchstwert seit Beginn der Erfassung dieser Zählstelle vor über 15 Jahren registriert. Möglicherweise zeigt sich in diesen Entwicklungen hin zu einer Zunahme des stadtgrenzüberschreitenden Radverkehrs auch der wachsende Markt für E-Bikes und Pe-delecs, mit denen längere Strecken ohne größeren Kraftaufwand zurückgelegt werden können.

Da im Juli 2017 die Querungsinsel an der Flussstraße baulich vergrößert wurde, konnten in diesem Jahr keine repräsentativen Radverkehrszahlen an der sonst sehr stark frequentierten Radverkehrszählstelle im östlichen Pegnitztal ermittelt werden.

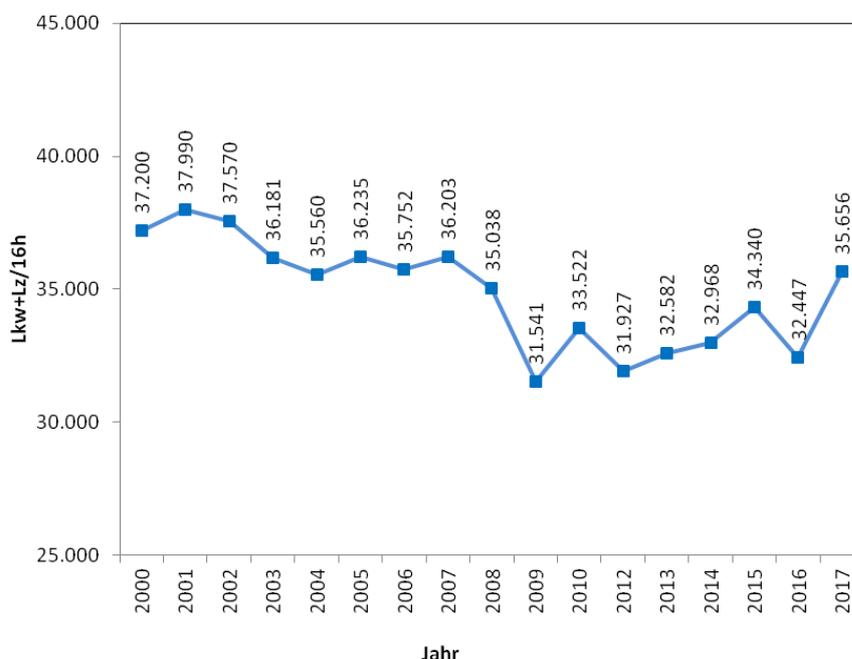
Bei der Verkehrszählung in diesem Jahr wurde seit langem wieder der Querschnitt am Rathausplatz an der St. Sebalduskirche gezählt. An dieser Zählstelle wurden zuletzt im Jahr 2000 die Verkehrsmengen erfasst. Mit 1.213 Rädern/16h hat sich hier der Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr seitdem von 48 Prozent auf 66 Prozent erhöht (im Juli 2000 wurden 917 Räder/16h erfasst). Diese Zahlen zeigen, dass diese Querverbindung zwischen Theresienstraße und Waaggasse eine wichtige Route für den Radverkehr darstellt.

## Entwicklung des Schwerlastverkehrs

Seit der Einführung der Mautpflicht für schwere Lastkraftwagen über 12 t auf den Bundesautobahnen zum 01.01.2005 wird die Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon vertiefend untersucht. Für diese Untersuchung werden zum Schwerlastverkehr 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 Abbildung 3 zeigt die Entwicklung des Schwerlastverkehrs seit dem Jahr 2000 am Außenkordon

Abbildung 3: Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon



Im Juli 2017 querten insgesamt 35.656 Lastkraftwagen und Lastzüge in 16 Stunden die Zählstellen des Außenkordons. Damit haben in diesem Jahr mehr Lastkraftwagen und Lastzüge die Stadtgrenzen passiert als im Vorjahr (+ 3.209 Lkw+Lz/16h bzw. + 9,9 %) und die Schwerlastverkehrsmenge ist erstmals wieder auf ein Niveau von 2008 angestiegen. Bezogen auf das ge-

samte Krafftfahrzeugaufkommen am Außenkordon beträgt der Anteil des Schwerverkehrs damit 6,1 Prozent. Im Vergleich zum Pkw-Verkehr, der an der Stadtgrenze einen Anteil von fast 90 Prozent des Krafftfahrzeugverkehrs einnimmt, liegt der Schwerverkehrsanteil aber nach wie vor auf einem relativ niedrigen Niveau.

Rund die Hälfte der Schwerlastverkehrsmenge am Außenkordon wird an den beiden Zählstellen der Südwesttangente und der des Frankenschnellwegs registriert (19.160 Lkw+Lz/16h). Dies sind die Zählstellen, die auch einen Anteil Durchgangsverkehr enthalten. Auf die übrigen 26 Zählstellen des Außenkordons entfallen lediglich 50 Prozent der gesamten Lastkraftwagen und Lastzüge an der Stadtgrenze.

Auf den Pegnitzbrücken spielt der Schwerlastverkehr eine eher geringe Rolle. Hier beträgt der Anteil mit 4.690 Lkw+Lz/16h nur 2,3 Prozent am gesamten Krafftfahrzeugverkehr.

## **Entwicklung des hafengebundenen Verkehrs**

Bei der diesjährigen Verkehrszählung wurden die Verkehrsmengen an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet und an Knotenpunkten und Straßenquerschnitten im Hafenumfeld ermittelt. Zuletzt wurde der Hafenverkehr im Jahr 2013 schwerpunktmäßig erfasst. Konkret betroffen waren die Hafenstraße, der Knoten Eibacher Hauptstraße / Hafenstraße, die Zu- und Abfahrten an der Anschlussstelle Hafen-Ost, der Knoten Wiener Straße / Marthweg sowie der neue Kreisverkehr Wiener Straße / Vorjurastraße / Frankenschnellweg.

Da an den Kreuzungen und Einmündungen jeweils die einzelnen Abbiegeströme getrennt erfasst wurden, sind Aussagen über die Verteilung des Verkehrs im Hafengebiet und im unmittelbaren Umfeld möglich. Diese detaillierten Erhebungen wurden auch bei den letzten Zählungen im Juli 2008 und 2013 an fast allen Knoten durchgeführt. Ein Teil der Kreuzungen wurde bereits im Juli 2003 miterfasst. Daher kann auch die Entwicklung der einzelnen Fahrbeziehungen aufgezeigt werden.

### ***Verkehrsaufkommen an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet***

Mit insgesamt 27.604 Kfz/16h sind während der Zählung 1.604 mehr Fahrzeuge in das Hafengebiet ein- und ausgefahren als bei der letzten Zählung im Juli 2013. Dies entspricht einer Zunahme um 6,1 Prozent. Nachdem die Fahrzeugmengen bei der letzten Schwerpunktzählung in 2013 abgenommen hatten, hat sie nun wieder das Niveau der Verkehrsmengen aus dem Jahr 2008 erreicht. Nach wie vor liegen sie aber unter dem an den Zu- und Abfahrten erfassten Wert von 1999.

Die Auswertung differenziert nach Fahrzeugarten hat ergeben, dass der Schwerlastverkehr, also alle Krafftfahrzeuge mit mehr als 2,8 t, gleichermaßen zugenommen hat wie die Anzahl der sonstigen Krafftfahrzeuge. Während im Jahr 2013 an den Hafenzufahrten 11.438 Lastkraftwagen und Lastzüge in 16 Stunden registriert wurden, ist dieser Wert im Juli 2017 um 716 Lkw+Lz/16h auf 12.154 Lkw+Lz/16h angestiegen (+ 6,3 %). In der Summe beträgt der Schwerverkehrsanteil an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet, wie bereits im Juli 2008 und 2013, nach wie vor 44 Prozent der Gesamtverkehrsmenge.

Die nördlichen Hafenzufahrten spielen wie in den Vorjahren auch eine größere Rolle als die südlichen Zufahrten. 62 Prozent des hafengebundenen Verkehrs nutzen die nördliche Hamburger Straße, die Bremer Straße und die Rotterdamer Straße. Nur 38 Prozent des Ziel- und Quellverkehrs des Hafengebietes fahren über die südliche Hamburger Straße, die Preßburger Straße und die Linzer Straße zu und ab. Die vergleichsweise starke Zunahme der Verkehrsmenge in der Bremer Straße hängt mit der Entwicklung der Flächen im Bereich der Triester Straße und Koperstraße zusammen, die über die Bremer Straße erschlossen werden. Allerdings hat der Kfz-Verkehr an den südlichen Hafenzufahrten insgesamt etwas stärker zugenommen (+ 1.033 Kfz/16h seit 2013) als an den nördlichen Zufahrten (+ 577 Kfz/16h seit 2013). Möglicherweise hat der neu ausgebaute Kreisverkehr am Knoten Wiener Straße / Vorjurastraße / Franken-

schnellweg eine Auswirkung auf die Attraktivität der Route über die südlichen Zufahrten zum Hafengebiet.

Die Tabelle 3 zeigt die Verkehrsmengen und ihre Entwicklung an den einzelnen Zu- und Abfahrten zum Gewerbegebiet Hafen. Die Verkehrsentwicklung spiegelt die weitere Besiedelung des Hafengebietes und die damit wachsende Zahl an Arbeitsplätzen wider.

*Tabelle 3: Verkehrsentwicklung an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet (Kfz/16h)*

	<b>1999</b>	<b>2003</b>	<b>2008</b>	<b>2013</b>	<b>2017</b>
Hamburger Straße Nord	14.571	12.132	10.683	10.859	10.811
Bremer Straße	1.909	2.296	2.712	3.480	4.245
Rotterdamer Straße	2.651	2.658	2.923	2.281	2.135
Zwischensumme Nordzufahrten	<b>19.131</b>	<b>17.086</b>	<b>16.318</b>	<b>16.620</b>	<b>17.197</b>
Hamburger Straße Süd	4.948	4.329	5.740	4.858	5.819
Preßburger Straße	gesperrt	1.062	2.858	2.750	2.935
Linzer Straße	5.727	1.611	2.782	1.772	1.659
Zwischensumme Südzufahrten	<b>10.675</b>	<b>7.002</b>	<b>11.380</b>	<b>9.380</b>	<b>10.413</b>
Gesamtsumme	29.806	24.088	27.698	26.000	27.604

### **Entwicklung des Güteraufkommens im Hafen**

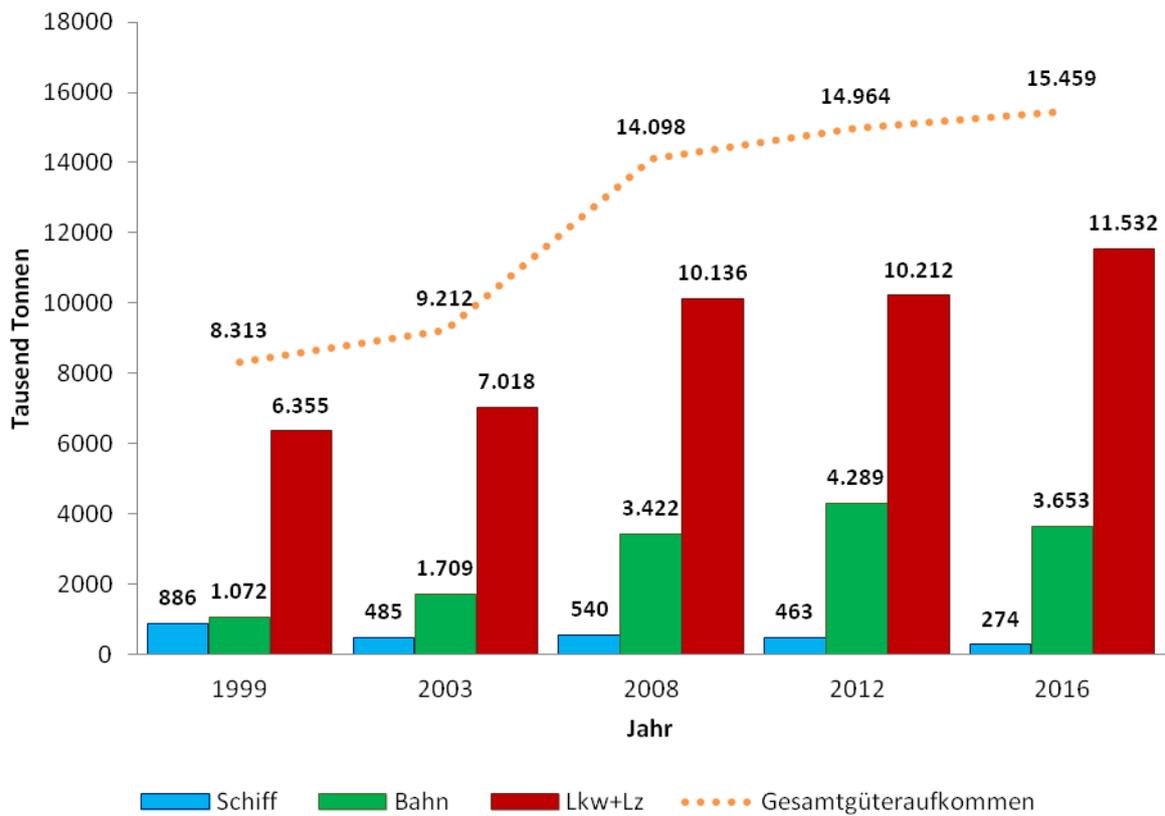
Im Zeitraum zwischen 2012 und 2016 (das letzte vollständige Jahresergebnis vor der Zählung im Juli 2017) hat das Güteraufkommen der Betriebe im Hafen um 495.000 t auf insgesamt 15.459.000 t zugenommen (vgl. Abbildung 5). Dies entspricht einem Anstieg um 3,3 Prozent. Die Anzahl der Beschäftigten ist in diesem Zeitraum auf rd. 6.700 angewachsen. Damit hält der Trend der stetig ansteigenden Güterumschlagsmengen im Hafen weiter an.

Dennoch hatte der Kfz-Verkehr bei der letzten Zählung im Hafengebiet 2013 insgesamt leicht abgenommen, da sich der Ausbau der Bahnanlagen im Hafengebiet und die Verlagerung des Containerbahnhofes der Deutschen Bahn AG von der Austraße in die Hamburger Straße positiv auswirkte. Bei der diesjährigen Zählung ist die Gesamtverkehrsmenge wieder proportional mit dem Güteraufkommen angestiegen und hat das Niveau von vor 9 Jahren erreicht.

Die Verteilung der Güter auf die einzelnen Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lastkraftwagen zeigt, dass der Güterumschlag mit der Bahn gegenüber den Vorjahren um 4,3 Prozent zurückgegangen ist. Lag deren Anteil am Güteraufkommen 2012 noch bei 28,7 Prozent, so waren es 2016 nur noch 23,6 Prozent. Gleichzeitig hat auch der Gütertransport auf dem Wasser sowohl absolut als auch prozentual weiter abgenommen. 1999 lag der Anteil des Umschlages mit dem Schiff noch bei 10,7 Prozent, 2017 beträgt er nur noch 1,8 Prozent. Dem gegenüber steht die weitere Zunahme des Güterumschlages mit Lastkraftwagen. Hier ist seit 2012 ein Anstieg um 8,8 Prozent zu verzeichnen. Der Anteil des Lkw-Transportes am Gesamtgüteraufkommen liegt damit bei 74,6 Prozent.

In Abbildung 5 ist die Entwicklung des Güteraufkommens im Hafen seit 1999 und die Verteilung der Transportgüter auf die Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw dargestellt.

Abbildung 5: Verteilung des Güteraufkommens auf die Verkehrsträger



Quelle: Hafen Nürnberg-Roth GmbH

### Verkehrsverteilung im Hafenumfeld

Mit der Auswertung der detaillierten Stromzählungen an den Zufahrten zum Hafengebiet und an den Kreuzungen im Hafenumfeld lässt sich nachvollziehen, wie sich der hafenbezogene Verkehr verteilt. Von besonderer Bedeutung ist dabei, in welche Richtungen der Schwerlastverkehr an- und abfährt.

Die Zunahme des Verkehrs aus dem Hafengebiet spiegelt sich auch an den Knotenpunkten und Zählstellen im Hafenumfeld wider. Insbesondere am Knoten Wiener Straße / Marthweg und an den Querschnitten in der Eibacher Hauptstraße und in der westlichen Hafenstraße wurden gegenüber Juli 2013 mehr Fahrzeuge gezählt.

Die Zunahme an nahezu allen untersuchten Straßenquerschnitten im Hafenumfeld betrifft sowohl die Gesamtverkehrsmenge als auch den Schwerlastverkehr. Die am Tag vor der Zählung wieder geöffnete Vollsperrung der Vorjurastraße in Reichelsdorf hat allerdings noch nachhaltig für eine Verzerrung des Verkehrsgeschehens im südlichen Hafenumfeld gesorgt. Einige Verkehrsteilnehmer haben auch noch während der Zählung die westliche Baustellenumfahrroute über Weiherhaus gewählt bzw. sind über Eibach gefahren. Damit sind auch die vergleichsweise hohen Verkehrsmengen im Marthweg und in der Eibacher Hauptstraße zu erklären. In der Eibacher Hauptstraße südlich der Hafenstraße fuhren dieses Jahr 2.242 Kfz/16h mehr als bei der letzten Zählung vor vier Jahren und am Querschnitt des Marthwegs südlich der Wiener Straße wurden gegenüber der Zählung vom Juli 2013 insgesamt 2.279 Kfz/16h mehr gezählt sowie eine Steigerung des Schwerlastaufkommens von 1,6 auf 6,0 Prozent registriert.

Die Tabelle 4 zeigt die Entwicklung der Kfz- und Schwerlastverkehrsmengen an Straßenabschnitten im Hafenumfeld.

Tabelle 4: Verkehrsentwicklung im Hafenumfeld

	Frühere Zählungen Kfz/16h	2001 / 2003 Kfz/16h	2008 Kfz/16h (davon Lkw+Lz)	2013 Kfz/16h (davon Lkw+Lz)	2017 Kfz/16h (davon LKW+LZ)
<b>Hafenstraße</b> östl. Eibacher Hptstr.	14.832 (1997)	15.525 (2003)	15.049 (1.204)	13.418 (891)	15.233 (1.448)
<b>Hafenstraße</b> östl. Lechstraße	20.396 (1998) 20.956 (1999) 21.235 (2000)	18.939 (2003)	16.334 (2.445)	16.981 (2.348)	15.923 (2.321)
<b>Wiener Straße</b> östl. Vorjurastr.	4.311 (1988)	5.678 (2003)	7.335 (1.535)	6.161 (1.119)	7.523 (1.332)
<b>Frankenschnellweg</b> nördl. Wiener Str.	16.484 (1988)	17.025 (2003)	19.203 (1.626)	16.678 (1.172)	17.670 (1.413)
<b>Vorjurastraße</b> südl. Wiener Str.	17.451 (1988)	18.337 (2003)	19.572 (529)	17.739 (405)	18.281 (413)
<b>Marthweg</b> nördl. Wiener Str.	15.319 (1995)	16.257 (2001)	16.486 (2.601)	16.117 (2.201)	17.963 (3.309)
<b>Marthweg</b> südl. Wiener Str.		12.435 (2001) 13.162 (2005)	12.063 (267)	11.800 (193)	14.079 (838)
<b>Wiener Straße</b> westl. Marthweg	5.882 (1999)	7.482 (2001)	7.951 (2.576)	7.373 (2.160)	8.756 (3.041)
<b>Eibacher Hauptstraße</b> südl. Hafenstr.			24.050 (1.188)	22.291 (829)	24.533 (1.130)
<b>Finkenbrunn</b> südl. Julius-Loßmann-Str.		24.271 (2001) (1.421)		24.126 (2012) (1.212)	
<b>Saarbrückener Straße</b> südl. Friedrichsthaler Str.	9.252 (1997)	9.149 (2006) (418)		8.885 (2012) (298)	9.285 (2015) (301)

Die grafische Darstellung der Fahrbeziehungen an den Knoten Wiener Straße / Marthweg und Wiener Straße / Vorjurastraße / Frankenschnellweg (vgl. Abbildung 6 und 7) zeigt, dass die Hauptströme jeweils die von Nord nach Süd und umgekehrt gerichteten Verkehre sind. Der Schwerlastverkehr der Wiener Straße fließt jedoch größtenteils zum Frankenschnellweg und zur Südwesttangente hin an und ab. Nur ein geringer Teil der erfassten Lastkraftwagen und Lastzüge aus der Wiener Straße fährt jeweils Richtung Süden in die Vorjurastraße und in den Marthweg oder kommt aus Richtung Süden. Das gleiche Bild ergibt sich an der Einmündung der Hafenstraße in die Eibacher Hauptstraße. Auch hier sind die Fahrbeziehungen von Nord nach Süd und umgekehrt die Hauptströme und der Schwerverkehr, der auch hier eine untergeordnete Rolle spielt, hat einen etwas größeren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in der Hafenstraße und in der Eibacher Hauptstraße Richtung Norden, als in der Fahrbeziehung nach Süden Richtung Eibach.

Abbildung 6: Verkehrsverteilung am Knoten Wiener Straße / Vorjurastraße / FSW

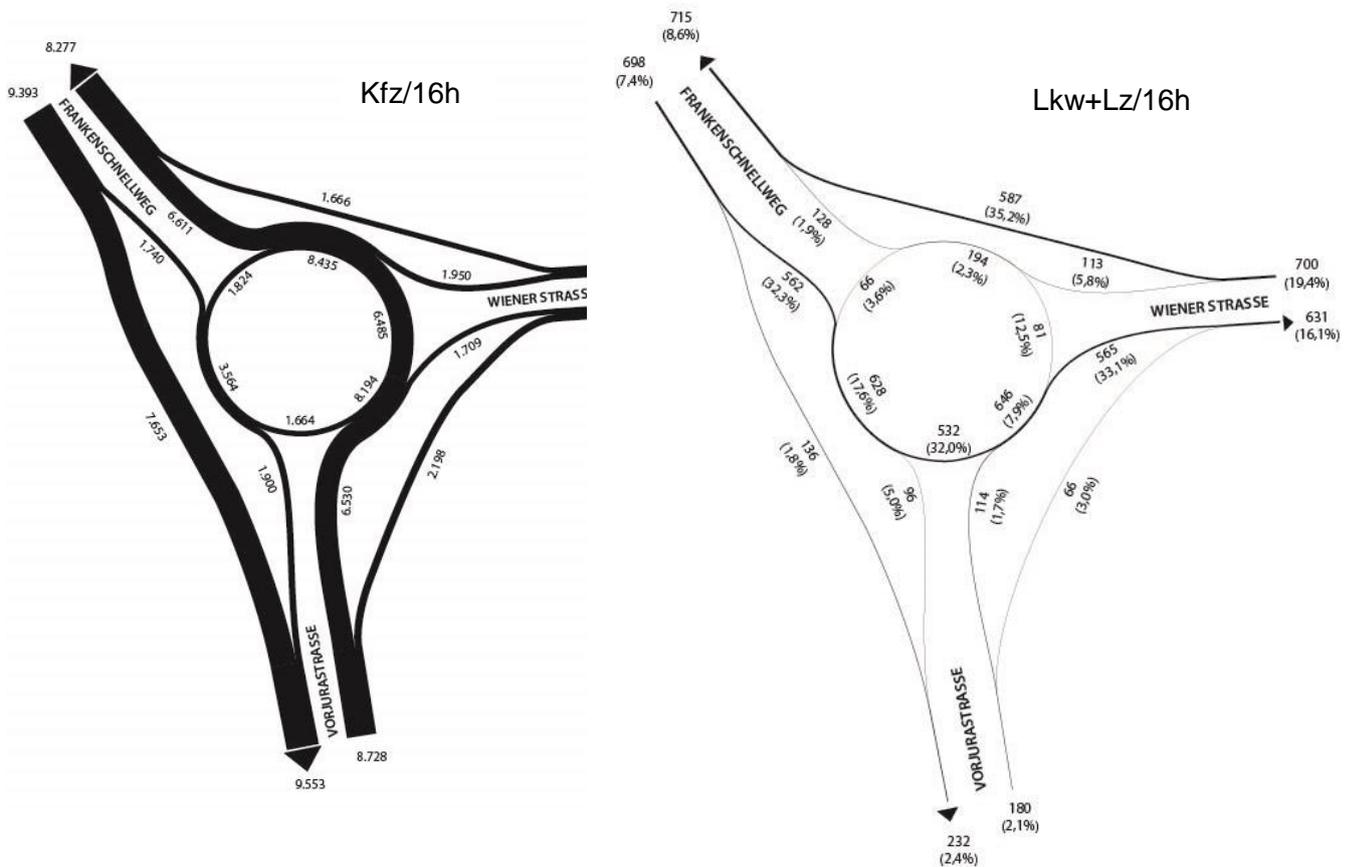
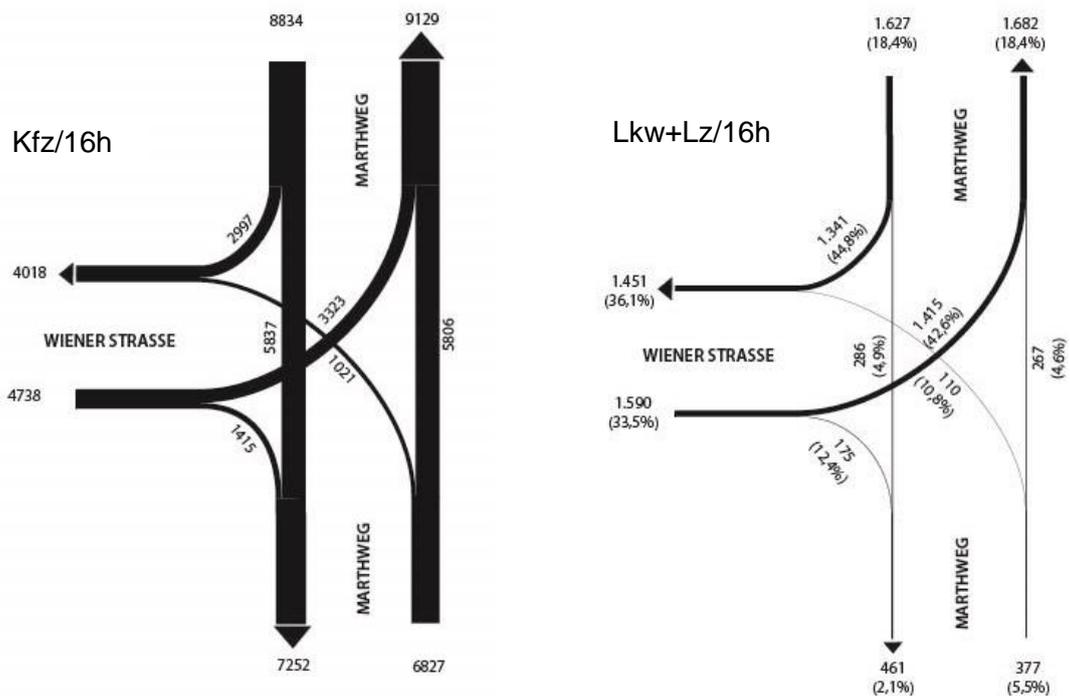


Abbildung 7: Verkehrsverteilung am Knoten Wiener Straße / Marthweg



Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass nicht der gesamte Schwerlastverkehr in der Wiener Straße und in der Hafenstraße hafenbedingter Verkehr ist. Beide Straßenzüge haben als Hauptverkehrsstraßen und Zubringer zum Frankenschnellweg oder zur Südwesttangente Bedeutung für den Schwerlastverkehr, der innerstädtische Ziele oder Ausgangspunkte bzw. Ziele in den Nachbargemeinden hat, die nicht über das Fernstraßennetz erreichbar sind.

## Fazit

An der Stadtgrenze zu Nürnberg querten in diesem Jahr 583.413 Kfz/16h die Zählstellen des Außenkordons. Damit hat die Kraftfahrzeugmenge an den Einfallstraßen einen neuen Höchstwert erreicht und spiegelt die steigende Mobilität einer wachsenden Bevölkerung im Großraum Nürnberg wider. Auf den Zählquerschnitten der Pegnitzbrücke, deren Fahrzeugmengen als Kennzahl für den Binnenverkehr betrachtet werden, wurden mit 202.869 Kfz/16h ebenfalls eine leichte Zunahme der Verkehrsmengen registriert. Rückblickend auf die letzten zwei Jahrzehnte fällt die Zunahme aber so geringfügig aus, das man im Binnenverkehr Nürnbergs nach wie vor von einer eher abnehmenden Tendenz sprechen kann.

Ein Blick auf die Anzahl der im Juli 2017 zugelassenen Kraftfahrzeuge in Nürnberg zeigt, dass der Motorisierungsgrad der Nürnbergerinnen und Nürnberger weiter zugenommen hat. Laut Statistik kommt in Nürnberg ein Kraftfahrzeug auf 1,8 Bewohner. Gleichzeitig deutet sich eine Trendwende hin zu einer vermehrten Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an. Sowohl die Betrachtung der Zusammensetzung des Verkehrs als auch die jährlichen Haushaltsbefragungen, die im Auftrag der VAG durchgeführt werden, zeigen bei einem Vergleich des Modal Splits der letzten fünf Jahre, dass die Menschen in Nürnberg mehr Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen als noch vor einigen Jahren. Allerdings nehmen sich diese positiven Veränderungen vor dem Hintergrund der Folgen des Klimawandels und der nachweislich krankmachenden Belastungen durch Lärm und Luftverschmutzung in der Stadt noch so geringfügig aus, dass die allseitigen Bemühungen, die Menschen zum Umstieg zu motivieren, um ein Vielfaches gesteigert werden müssen, damit die so wichtigen Ziele zur Senkung der Luftschadstoffe und Lärmemissionen erreicht werden können.

Auf den Pegnitzbrücken wurde in diesem Jahr mit insgesamt 24.431 Rädern/16h der höchste Wert seit Beginn der Verkehrszählungen im Jahr 1967 erfasst und auch der Anteil des Radverkehrs am innerstädtischen Verkehr ist in diesem Jahr mit 10,8 Prozent so hoch wie noch nie. Nicht nur dank des sommerlich heißen und sonnigen Wetters, das während der Zählung vorherrschte, haben an den beiden Julitagen besonders viele Menschen das Fahrrad benutzt. Auch die Auswertungen der Zählungen der letzten Jahre, die nicht jedes Mal bei besten Witterungsverhältnissen durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass immer mehr Menschen in Nürnberg die Vorteile des Radfahrens für sich erkennen.

Der Anteil des Schwerverkehrsaufkommens am Außenkordon ist mit 35.656 gezählten Lastkraftwagen und Lastzügen in 16 Stunden gegenüber der letzten Zählung von 5,8 auf 6,1 Prozent angestiegen. Auch die Zahl der auf den Querschnitten der Einfallstraßen erfassten Busse hat mit 3.097 Bussen/16h um 230 Busse zugenommen. Im Binnenverkehr spielen sowohl der Schwerlastverkehr als auch das Busaufkommen eine eher geringe Rolle. Hier beträgt der Anteil Lastkraftwagen und Lastzüge nur 2,3 Prozent und der Anteil der Busverkehre lediglich 0,5 Prozent.

An den Zu- und Abfahrten zum Hafen sowie an den Knotenpunkten und Straßenquerschnitten im Hafenumfeld wurde der Verkehr dieses Jahr schwerpunktmäßig erfasst. Insgesamt sind während der Zählung 27.604 Kfz/16h in das Hafengebiet ein- und ausgefahren. Nachdem die Fahrzeugmengen bei der letzten Schwerpunktzählung im Hafen 2013 aufgrund des Ausbaus der Bahnanlagen und der Verlagerung des Containerbahnhofes von der Austraße in den Hafen abgenommen hatten, haben sie im Juli 2017 wieder das Niveau der Zählung von 2008 erreicht.

Die Gesamtverkehrsmenge ist damit wieder proportional zum wachsenden Güteraufkommen und zur steigenden Anzahl an Arbeitsplätzen im Hafen gestiegen. Die Zunahme des Verkehrs aus dem Hafengebiet spiegelt sich auch an den Knotenpunkten und Straßenabschnitten im Hafenumfeld wider. An nahezu allen Zählstellen im Hafenumfeld hat sowohl der Gesamtverkehr als auch der Anteil an Schwerlastverkehr zugenommen. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil des hafenbedingten Verkehrs über die Anschlussstellen der Südwesttangente und des Frankenschneidweges an- und abfährt.

In der Verteilung des Güteraufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lastkraftwagen wird deutlich, dass die Ausbaumaßnahmen des Hafens alleine nicht ausreichen, um eine Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene weiter voranzubringen. Trotz Investitionen in den Ausbau und die Verbesserung in die Bahnanlagen im Güterverkehrszentrum Hafen sind hier die Anteile der Bahn am Güterumschlag in 2016 rückläufig und der Umschlag mit Lastkraftwagen weiter angestiegen. Es sind daher auch bundesweite Anstrengungen zur Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene notwendig, damit die im Güterverkehrszentrum Hafen neu geschaffenen Kapazitäten zum Tragen kommen. Ein wichtiges Projekt stellt der geplante Güterzugtunnel dar, der als ein Teilprojekt der Ausbaustrecke VDE 8.1 Nürnberg-Erfurth umgesetzt werden soll. Mit dessen Herstellung könnte der bestehende Engpass am Bahnknoten Nürnberg / Fürth behoben werden. Bedauerlicherweise wurde dieses Projekt im zuletzt vorgelegten Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 in der Priorisierung aus dem „vordringlichen Bedarf“ herausgenommen und in der Dringlichkeit deutlich abgestuft.