

Verkehrszählung 2018

Bericht

An allen wichtigen Ein- und Ausfallstraßen sowie auf den Straßenquerschnitten der Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr und zahlreichen weiteren Zählstellen im Nürnberger Stadtgebiet konnte man am Dienstag, den 17. Juli und Mittwoch, den 18. Juli über 250 fleißige Schülerinnen und Schüler verschiedener Nürnberger Gymnasien beim Zählen des Verkehrs beobachten.

Das Wetter an diesen beiden Zähltagen war trocken und hochsommerlich heiß mit Temperaturen bis 30 °C.

Die stadtweite Verkehrszählung organisiert das Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg bereits seit über 50 Jahren, sodass die Entwicklung des Gesamtverkehrs in Nürnberg rückblickend über mehr als fünf Jahrzehnte aufgezeigt werden kann.

Erfasst wurden die Verkehrsmengen in diesem Jahr an über 90 Zählstellen im Stadtgebiet getrennt nach Fahrtrichtungen und den Fahrzeugarten Fußgänger/Innen, Fahrrad, Kraftrad, Kfz, Lkw und Lastzug. Es wurde in vier Intervallen im Zeitraum zwischen 6:00 und 22:00 Uhr gezählt. In der Vorbereitung der Zählung wurden die Schülerinnen und Schüler wie jedes Jahr eingehend von Mitarbeiter*innen des Verkehrsplanungsamtes geschult und auch während der Zählung intensiv betreut, sodass eine konstant hohe Qualität in der Datenerfassung sichergestellt ist. Denn diese differenzierten Zählzeiten können in diesem Umfang und mit dieser hohen Genauigkeit nur manuell ermittelt werden und stellen eine wertvolle und unverzichtbare Grundlage für sämtliche Arbeitsbereiche der Stadt- und Verkehrsplanung dar. Ein besonderer Dank gilt daher den eingesetzten Schülerinnen und Schülern für die Unterstützung bei der Durchführung der Zählung.

Neben den Standardzählstellen lag der Schwerpunkt der diesjährigen Zählung auf der Nürnberger Altstadt. Sämtliche Tore zur Altstadt – auch diejenigen, die nur für Fuß- und Radverkehr passierbar sind – waren in diesem Jahr Bestandteil des Zählprogramms. Diese detaillierte Betrachtung der Querungen an der Altstadtgrenze wird seit 1991 durchgeführt. Seit der Einführung der Schleifenlösung zur Verkehrsberuhigung der Altstadt im Jahr 1997 finden die Zählungen am Altstadtkordon in regelmäßigen Abständen von fünf Jahren statt. Aufgrund der umfangreichen Umbaumaßnahme am Bahnhofsvorplatz im letzten Jahr musste die Schwerpunktzählung diesmal um ein Jahr verschoben werden. Zuletzt wurde die Altstadt bei der Zählung 2012 schwerpunktmäßig erfasst.

Dieser Bericht dient dem zusammenfassenden Überblick über die Ergebnisse der Verkehrszählung. Die ausführlichen Daten zu den einzelnen Zählstellen (z.B. Tagesganglinien oder Stromzählungen) liegen im Verkehrsplanungsamt vor und können dort eingesehen werden.

Handzähluhr versus Verkehrszählungs-App

Erstmals in der Geschichte der Nürnberger Verkehrszählung konnten die eingesetzten Gymnasiasten zwischen der klassischen Handzähluhr und der Verwendung einer extra für die Zählung entwickelten App auf ihrem Handy wählen. Das Zählpersonal hatte die Fahrzeugmengen bisher ausschließlich per manuellem Klick mit der Zähluhr oder mit Bleistiftstrichen in den Zählformularen erfasst. Diesmal konnte auch per Antippen der jeweiligen Fahrzeugart in der jeweiligen Fahrtrichtung auf dem Display des Smartphone gezählt werden. Der Einsatz der Verkehrszählungs-App wurde in diesem Jahr als Experiment gewagt, da diesbezüglich immer wieder Anfragen bzw. Angebote von Firmen oder auch von den Schülerinnen und Schülern selbst an das Verkehrsplanungsamt gerichtet werden. Interessanterweise hat sich der Großteil der Schülerinnen und Schüler gegen die Verkehrszählungs-App entschieden. Auf Nachfrage nach Gründen für diese Entscheidung wurde u.a. genannt, dass das eigene Smartphone dann im Flugmodus nicht mehr für eingehende Nachrichten oder Anrufe zur Verfügung stünde. Auch die Sorge um eine unzu-

reichende Akkuleistung hielt viele von dem Einsatz der App ab. Gerade bei großen Verkehrsmengen beispielsweise an den Querschnitten der Südwesttangente scheint sich die klassische Zählweise mit der Zähluhr als praktikabler erwiesen zu haben, weil man beim Klicken den Blick dauerhaft auf den Straßenquerschnitt gerichtet halten kann und nicht ständig zwischen Straße und Display wechseln muss.

Einschränkungen im Verkehrsnetz

Einige Baustellen auf Nürnbergs Straßen haben zum Teil zu erheblichen und weiträumigen Verkehrsverlagerungen geführt:

- Die Ausbaumaßnahmen auf der A73 bei Erlangen in Höhe des Autobahnkreuzes Fürth/Erlangen haben zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeugmengen auf dem Frankenschnellweg geführt. Im Vergleich zum Vorjahr wurden an der Zählstelle in Höhe des Leiblstegs rd. 10.000 Fahrzeuge weniger erfasst (rd. 45.300 Kfz/16h).
- Aufgrund von Sanierungsarbeiten in der Maximilianstraße zwischen Reutersbrunnenstraße und Muggenhofer Straße sowie dem Bau der neuen Feuerwache war die Straße in beide Fahrrichtungen jeweils nur einspurig befahrbar. Dies wirkte sich auch auf die am Querschnitt der Theodor-Heuss-Brücke erfassten Verkehrsmengen aus: Wurden hier im Vorjahr rd. 35.800 Kfz/16h gezählt, so waren es in 2018 knapp 7.500 Kfz/16h Fahrzeuge weniger (rd. 28.400 Kfz/16h). Ein Teil der Verkehre hat eine Ausweichroute über die Johannisbrücke sich auf die Johannisbrücke genutzt. Hier wurden mit 13.135 Kfz/16h rd. 1.600 Kfz/16h mehr erfasst als im Juli 2017.
- Aufgrund von Baumaßnahmen an der Kreuzung Brettergartenstraße/Holsteiner Straße während der Zählung war die südliche Holsteiner Straße in beiden Fahrrichtungen gesperrt. Auch die südliche Raiffeisenstraße konnte nur im Einbahnverkehr in Fahrtrichtung Norden befahren werden. Diese Einschränkungen im Stadtteil Schniegling haben zu großräumigen Verkehrsverlagerungen geführt: An der Zählstelle in der Brettergartenstraße östlich der Hans-Böckler-Straße wurden in Fahrtrichtung Nürnberg rd. 2.000 Kfz/16h weniger erfasst als im Vorjahr (rd. 7.400 Kfz/16h in 2018, rd. 9.400 Fz/16h in 2017). In der Schnieglinger Straße am Querschnitt östlich der Herderstraße wurde dagegen mit 1.480 Kfz/16h eine Zunahme der Verkehrsmengen registriert (+ 400 Kfz/16h). Auch in der Marktackerstraße haben die Fahrzeugmengen insbesondere in Richtung Nürnberg ein niedrigeres Niveau als in den Vorjahren erreicht. Hier wurden rd. 530 Kfz/16h weniger erfasst als im Jahr 2017 (rd. 4.960 Kfz/16h gegenüber 5.490 Kfz/16h in 2017).
- Wegen der Ausbaumaßnahmen in der Ansbacher Straße waren an der Schlosskreuzung Stein lediglich die Fahrbeziehungen in Richtung Nürnberg und Stein und diese jeweils nur einspurig befahrbar. Ein Abbiegen in die Bahnhofstraße/Gebersdorfer Straße und Rednitzstraße war nicht möglich. Insgesamt wurden daher am Querschnitt Nürnberger Straße südlich der Ansbacher Straße rd. 23.670 Kfz/16h erfasst. Das waren rd. 5.700 Kfz/16h weniger als im Jahr 2017. Auch in der Gebersorfer Straße südlich der Rothenburger Straße hat diese Baumaßnahme zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen beigetragen: Während an diesem Querschnitt im Jahr 2017 noch rd. 10.100 Kfz/16h gezählt wurden, so waren es in diesem Jahr nur rd. 8.470 Kfz/16h (rd. - 1.660 Kfz/16h).
- Zur großräumigen Umfahrung der Baustelle an der Schlosskreuzung Stein wurde z.T. die Route über Mühlhof und Eibach genutzt. Während der Zählung wurde sowohl eine Zunahme der Verkehrsmengen in der Mühlhofer Hauptstraße (+ 1.600 Kfz/16h bei rd. 16.500 Kfz/16h) als auch in der Eibacher Hauptstraße (+ 1.600 Kfz/16h bei rd. 17.700 Kfz/16h) erfasst. Auffällig war auch die Zunahme des Schwerlastanteils an diesen beiden Zählstellen.
- Eine Umleitungsroute über die Regensburger Straße aufgrund der Komplettsperre der Hans-Kalb-Straße hat zu keinen nennenswerten Verkehrsverlagerungen geführt.

Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon

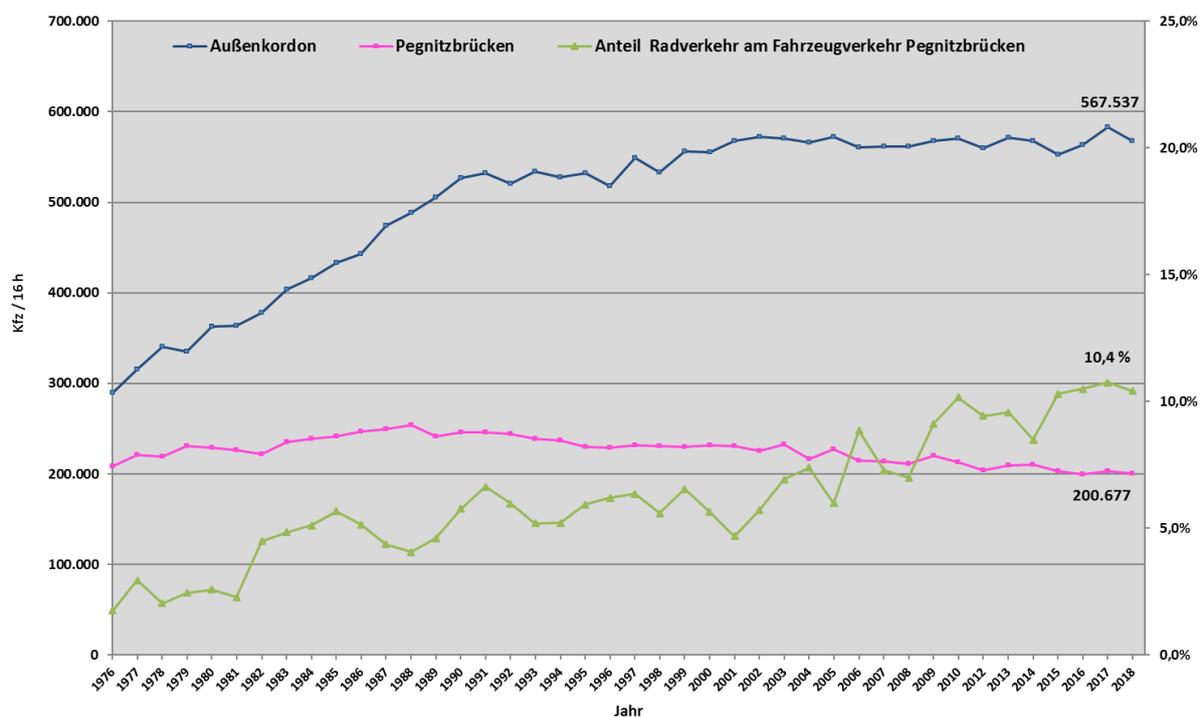
Die Fahrzeugmenge am Außenkordon fasst alle wichtigen Straßenquerschnitte, die über die Stadtgrenze führen, zusammen und spiegelt den Verkehrsaustausch Nürnbergs mit den angrenzenden Städten und Gemeinden wider (Quell- und Zielverkehr). In der Zahlengruppe am Außenkordon ist auch der Durchgangsverkehr enthalten, der z.B. über den Frankenschnellweg oder die Südwesttangente das Nürnberger Stadtgebiet passiert. Der Durchgangsverkehr lässt sich auf diesen Relationen leider nicht herausfiltern.

Insgesamt wurden an der Stadtgrenze 567.537 Kfz/16h gezählt. Der Wert am Außenkordon ist damit wieder etwas gesunken, nachdem dort im Vorjahr ein Höchstwert (583.413 Kfz/16h) erfasst wurde. Im Zahlenvergleich lag die Gesamtverkehrsmenge im Juli 2018 um 2,8 Prozent bzw. um 15.876 Kfz/16h niedriger als im Juli des Vorjahres. Die Fahrzeugmenge befindet sich damit auf einem Niveau, das auch schon in früheren Jahren an der Stadtgrenze immer wieder erreicht wurde (2014, 2009, 2001). Damit bestätigt sich die Einschätzung, es könne sich um einen neuen Trend der zunehmenden Ein- und Auspendler durch eine wachsende Bevölkerung in der Metropolregion handeln, vorerst nicht. Trotz der jährlichen Schwankungen ist die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die die Stadtgrenze täglich passieren, seit über 15 Jahren weiterhin auf einem konstanten Niveau.

An der Südwesttangente in Höhe der Stadtgrenze zu Fürth wurde in diesem Jahr mit 65.084 Kfz/16h zum zweiten Mal in Folge ein deutlich erhöhter Wert erfasst (Zunahme um rd. 11.500 Kfz/16h gegenüber der Zählung im Juli 2016). Neben der Vielzahl an Baustellen im Nürnberger Stadtgebiet und auch im überregionalen Verkehrsnetz scheint auch der Ausbau der Höfener Spange als eine attraktive neue Route zu einer Verlagerung der Fahrzeugmengen auf die Südwesttangente zu führen.

Nachdem im letzten Jahr die Verkehrsmengen in der Oelser Straße durch Baumaßnahmen an der Anschlussstelle Nürnberg-Langwasser deutlich zugenommen hatten, hat sich der Wert mit 7.610 Kfz/16h heuer wieder auf dem ursprünglichen Niveau eingependelt. Auch in der Gleiwitzer Straße wurden mit 11.647 Kfz/16h wieder ähnlich hohe Werte wie in den Jahren vor der o.g. Baumaßnahme ermittelt.

Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs



In Abbildung 1 ist die Verkehrsentwicklung am Außenkordon und auf den Pegnitzbrücken sowie der Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr an den Brücken mit Kfz-Verkehr graphisch dargestellt. Die Abbildung 3 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.

Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken

Die Ergebnisse der Zählungen auf den Querschnitten der Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr werden als Kennzahl für die Entwicklung des Nürnberger Binnenverkehrs gewertet. Insgesamt wurden auf den Pegnitzbrücken in diesem Jahr 200.677 Kfz/16h erfasst. Das sind 2.192 Kfz/16h weniger als im Juli 2017 (- 1,1 Prozent). Mit Blick auf die Entwicklungskurve der Verkehrsmengen auf den Pegnitzbrücken in Abbildung 1 kann man rückblickend auf die letzten zwei Jahrzehnte feststellen, dass die Kfz-Verkehrsmenge hier tendenziell abgenommen hat und seit vier Jahren auf einem Niveau stagniert (vgl. auch Tabelle 6 im Anhang).

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. Viele Nürnbergerinnen und Nürnberg querer auf ihrem täglichen Weg vom Wohnort zur Arbeit nicht die Pegnitzbrücken. Der gesamte Binnenverkehr kann nur anhand von Befragungsergebnissen, die z.B. PB Consult (früher Socialdata) jährlich veröffentlicht, auf etwa die Hälfte des Verkehrs in Nürnberg geschätzt werden.

Am Querschnitt der Hallertorbrücke wurden in diesem Jahr mit 29.100 Kfz/16 wieder Verkehrsmengen erfasst, die auch vor der Brückensanierung und der damit verbundenen Reduzierung auf eine Fahrspur am Spittlertorgraben gezählt wurden. Dies zeigt, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit auf diesem Straßenabschnitt auch nach der Baumaßnahme gleichbleibend hoch ist.

Nach Abschluss der Sanierung der Oberen Karlsbrücke wurde dieser Pegnitzbrückenquerschnitt heuer wieder erfasst. Die etwas geringeren Verkehrsmengen (431 Kfz/16h statt 610 Kfz/16h im Juli 2016) an dieser Zählstelle sind durch die Bauarbeiten am Augustinerhof zu erklären. Auch auf der Steubenbrücke und der Adenauerbrücke wurden dieses Jahr wieder ähnliche Verkehrsmengen wie vor der Umbaumaßnahme am Bahnhofsplatz in 2017 gezählt (Steubenbrücke: 35.282 Kfz/16h; Adenauerbrücke: 25.630 Kfz/16h).

In Abbildung 4 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

Neben dem Standardzählstellen wurden bei der diesjährigen Zählung unter anderem auch Straßenquerschnitte in das Programm mit aufgenommen, die im Rahmen des geplanten Gesamtkonzeptes für Fahrradstraßen in Nürnberg von Belang sind. Die Zählungen sollen zeigen, ob die Vorgaben für die Einrichtung von Fahrradstraßen (max. 5.000 Kfz/24h bzw. max. 500 Kfz in der Spitzenstunde, Lkw-Anteil unter 3 Prozent, aktueller oder zu erwartender Radverkehrsanteil von mind. 20 Prozent) erfüllt werden. Darüber hinaus wurden die Verkehrsmengen in diesen Straßenzügen für einen späteren Vorher/Nachher-Vergleich ermittelt.

Folgende Straßen wurden im Rahmen des Gesamtkonzeptes für Fahrradstraßen erfasst:

- Sandartstraße: Gezählt wurde hier im westlichen Abschnitt zwischen Rohlederstraße und Kirchenweg. Mit rd. 1.400 Kfz/16h und einem Radverkehrsanteil von 31 Prozent (rd.

630 Räder/16h) entspricht die Sandrartstraße den Vorgaben zur Gestaltung von Fahrradstraßen.

- Hummelsteiner Weg: Die Verkehrsmenge wurde hier am Querschnitt südlich der Humboldtstraße ermittelt. Unter den rd. 2.100 Fz/16h waren über 700 Fahrräder, was einem Radverkehrsanteil von 34,5 Prozent entspricht.
- Humboldtstraße: Am Querschnitt westlich des Hummelsteiner Wegs wurden rd. 1.260 Kfz/16h und 1.570 Fahrräder gezählt. Der Radverkehrsanteil liegt damit bei über 50 Prozent.
- Muggenhofer Straße: Im Abschnitt östlich der Raabstraße sind während der Zählung rd. 1.300 Kfz/16h und knapp 800 Räder/16h erfasst worden. Der Radverkehrsanteil liegt damit bei 37,2 Prozent.
- Adam-Klein-Straße: Am Zählquerschnitt östlich der Glockendonstraße wurden rd. 1.300 Kfz/16h und rd. 750 Räder/16h gezählt. Der Anteil des Radverkehrs betrug damit 36,5 Prozent.
- Gleißhammerstraße: An der Zählstelle westlich der Passauer Straße lag der Radverkehrsanteil mit 31,1 Prozent deutlich über den für eine Fahrradstraße erforderlichen Werten. Hier wurden rd. 1.120 Räder/16h und 2.500 Kfz/16h gezählt.
- Kleinreuther Weg: Am Querschnitt südlich des Nordrings verkehren rd. 1.960 Kfz/16h und 1.454 Räder/16h. Dies bedeutet einen Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr von rd. 42,5 %.

Insgesamt entsprechen alle überprüften Straßenquerschnitte den Vorgaben zur Ausweisung einer Fahrradstraßenregelung.

Zusammensetzung des Verkehrs

In den Tabellen 1 und 2 ist die Entwicklung des Verkehrs in den letzten fünf Jahren getrennt nach Fahrzeugarten dargestellt. Auch wenn die Zusammensetzung des Verkehrs seit Jahren weitgehend konstant ist, lässt sich doch eine leichte Tendenz hin zu weniger Pkw-Fahrten und mehr Wegen mit dem Fahrrad erkennen.

Deutlich wird bei der Betrachtung des Schwerlastverkehrs, zu dem Lastkraftwagen (Lkw) und Lastzüge (Lz) gezählt werden, dass der Schwerlastanteil im innerstädtischen Verkehr nach wie vor eine untergeordnete Rolle spielt. Bei insgesamt 4.529 Lkw+Lz/16h, die im Juli 2018 auf den Pegnitzbrücken registriert wurden, handelt es sich um einen Anteil des Schwerlastverkehrs am Gesamtverkehr von 2 % (siehe auch Tabelle 1). Am Außenkordon wurde mit 37.021 Lkw+Lz/16h ein leichter Anstieg der Schwerlastverkehrsmenge gegenüber dem Vorjahr um 1.365 Lkw+Lz/16h registriert (siehe auch Tabelle 2). Allerdings wurde mehr als die Hälfte des Schwerlastverkehrs an den beiden Zählstellen der Südwesttangente und des Frankenschnellweges erfasst. An den drei Querschnitten wurden insgesamt 21.681 Lkw+Lz/16h registriert. Dies sind die Zählstellen, die auch einen Anteil Durchgangsverkehr enthalten.

Tabelle 1: Zählstellengruppe Pegnitzbrücken (Fz/16h)

	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
2018	23.320	6.449	187.717	3.436	1.093	1.982
	10,4 %	2,9 %	83,8 %	1,5 %	0,5 %	0,9 %
2017	24.431	6.798	189.604	3.705	985	1.777
	10,8 %	3,0 %	83,4 %	1,6 %	0,4 %	0,8 %
2016	23.423	6.766	186.801	3.573	746	1.827
	10,5 %	3,0 %	83,7 %	1,6 %	0,3 %	0,8 %
2015	23.311	6.724	189.968	3.453	1.101	1.712
	10,3 %	3,0 %	84,0 %	1,5 %	0,5 %	0,8 %
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 %

Tabelle 2: Zählstellengruppe Außenkordon (Fz/16h)

	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
2018	10.189	10.562	517.052	18.720	18.301	2.902
	1,8 %	1,8 %	89,5 %	3,2 %	3,2 %	0,5 %
2017	9.482	12.257	532.403	18.233	17.423	3.097
	1,6 %	2,1 %	89,8 %	3,1 %	2,9 %	0,5 %
2016	10.401	12.368	515.441	18.927	13.520	2.867
	1,8 %	2,2 %	89,9 %	3,3 %	2,4 %	0,5 %
2015	8.999	11.844	503.347	17.544	16.796	2.776
	1,6 %	2,1 %	89,7 %	3,1 %	3,0 %	0,5 %
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 %

Kraftfahrzeugbestand

Laut amtlichem Melderegister waren im Juli 2018 in Nürnberg 534.987 Personen mit Hauptwohnsitz in 283.939 Haushalten gemeldet. Gegenüber Juli 2017 handelt es sich dabei um einen Bevölkerungszuwachs von 0,8 Prozent (4.210 Personen). Mit einem Bestand von 295.033 Kraftfahrzeugen hat die Anzahl der zugelassenen Kfz gegenüber Juli 2017 um 3.808 Kraftfahrzeuge zugenommen. Der Anstieg betrifft gleichermaßen die zugelassenen Personenkraftwagen und die Nutzfahrzeuge. Laut Statistik besitzt etwa jeder zweite Nürnberger ein eigenes Kraftfahrzeug (ein Kfz auf 1,8 Bewohner) bzw. durchschnittlich verfügt jeder Haushalt über 1,04 Autos. Damit ist der Motorisierungsgrad in Nürnberg weiterhin hoch. Allerdings ist der Kraftfahrzeugbestand erstmals

seit vielen Jahren nicht mehr überproportional zum Bevölkerungswachstum angestiegen, sondern hat bezogen auf den Kfz-Besitz pro Einwohner leicht abgenommen. Möglicherweise deuten die Zahlen auf eine Trendwende hin, die auch in der Mobilitätsforschung bereits mehrfach angekündigt wurde: In den Großstädten verliert das Auto als Statussymbol an Bedeutung. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob sich dieser Trend auch in Nürnberg durchsetzen wird oder ob es sich um ein einmaliges Ereignis handelt.

Entwicklung des Radverkehrs

Auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr wurden in diesem Jahr 23.320 Räder in 16 Stunden gezählt. Damit liegt die Anzahl der Fahrräder mit 1.111 Rädern/16h weniger als im letzten Jahr etwas unter dem erfassten Höchstwert vom Juli 2017.

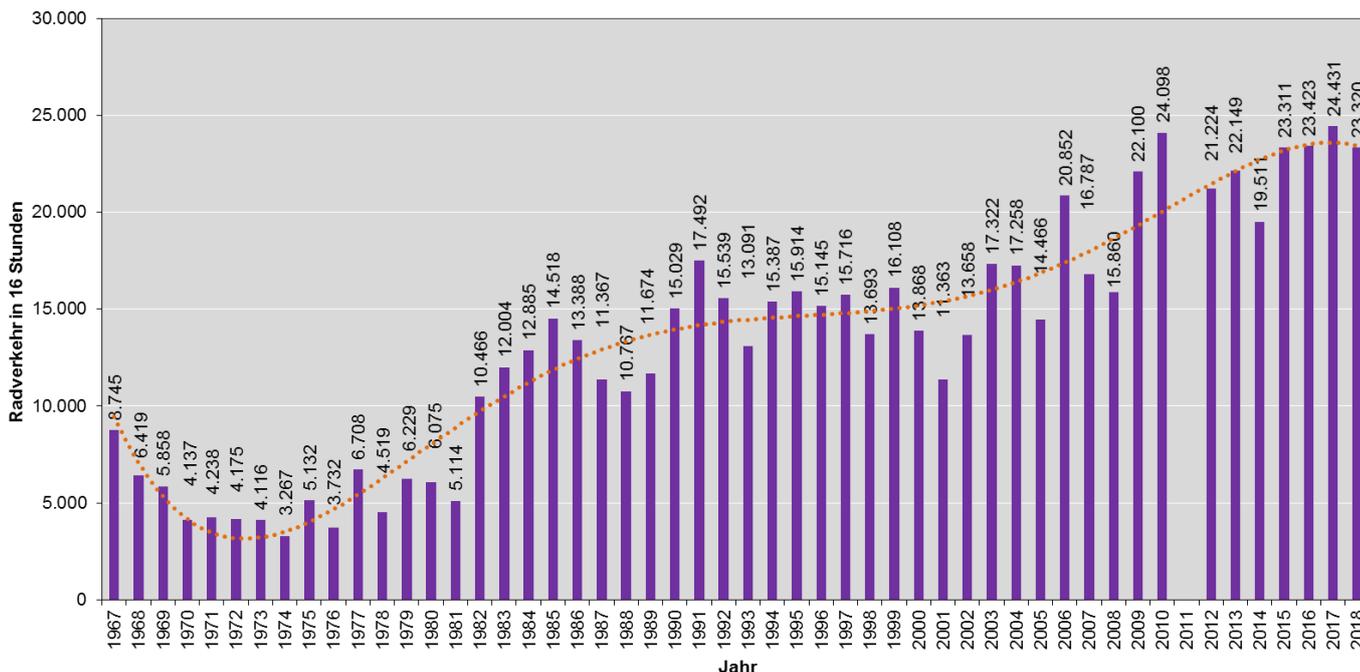
Am Außenkordon dagegen wurde mit 10.189 Rädern/16h ein leichter Anstieg der Radverkehrsmenge erfasst (+ 707 Räder/16h). Im Vergleich zu den Pegnitzbrücken ist der Anteil des Radverkehrs am Außenkordon aber sowohl absolut (10.189 Räder/16h) als auch prozentual (1,8 Prozent) eher niedrig. Das liegt darin begründet, dass das Fahrrad nach wie vor überwiegend für kürzere Distanzen in der Innenstadt genutzt wird und weniger auf langen, stadtgrenzüberschreitenden Strecken. Es ist aber zu bedenken, dass weder in der Zählstellengruppe des Außenkordons noch in der Gruppe der Pegnitzbrücken alle Querungen enthalten sind, die dem Radverkehr zur Verfügung stehen. In beiden Fällen werden ausschließlich die Straßenquerschnitte mit Kfz-Verkehr betrachtet.

In Abbildung 2 ist die Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr dargestellt. Der Verlauf der Trendlinie zeigt, dass der Radverkehr, der auf den Pegnitzbrücken exemplarisch für den innerstädtischen Verkehr betrachtet werden kann, seit Beginn der 80er Jahre zunehmend an Bedeutung gewonnen hat. Das Niveau ist auch in den letzten Jahren unabhängig von den jährlichen Schwankungen weiter angestiegen. Erfahrungsgemäß spielt das Wetter an den beiden Zähltagen gerade für Radfahrende eine Rolle, aber der Aufwärtstrend der langfristigen Entwicklung zeigt, dass die vielfältigen Anstrengungen, die zur Förderung des Radverkehrs in Nürnberg unternommen werden, auch ganz unabhängig von den Witterungsbedingungen zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrads führen.

In Abbildung 1 auf Seite 4 ist neben der Entwicklung des Kfz-Verkehrs auch die Entwicklung der Radverkehrsanteile auf den Pegnitzbrücken grafisch dargestellt. Auch hier zeigt sich, dass der Radverkehrsanteil im innerstädtischen Verkehr 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 bestehen. Hier wurde mit 4.648 Rädern/16h erneut ein Höchstwert seit Beginn der Erfassung dieser Zählstelle vor über 15 Jahren registriert. Auch am Johann-Soergel-Weg westlich der Flussstraße wurden mit 2.708 Rädern/16h wieder sehr hohe Radverkehrsmengen erfasst. Möglicherweise zeigt sich in diesen Entwicklungen hin zu einer Zunahme des stadtgrenzüberschreitenden Radverkehrs auch der wachsende Markt für E-Bikes und Pedelecs, mit denen längere Strecken ohne größeren Kraftaufwand zurückgelegt werden können.

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



Altstadtkordon

Die Verkehrsmengen an den Toren zur Nürnberger Altstadt werden im Rahmen der jährlichen Verkehrszählung alle fünf Jahre erfasst. Aufgrund einer umfangreichen Neugestaltung des Bahnhofplatzes im Sommer 2017 und dadurch verursachten weiträumigen Verkehrsverlagerungen rund um die Altstadt, handelt es sich diesmal um einen Zählintervall von 6 Jahren. Zuletzt wurde der Altstadtkordon im Juli 2012 vertieft untersucht. Der Altstadtkordon besteht aus 24 Toren, von denen 10 Tore ausschließlich vom Rad- und Fußverkehr genutzt werden dürfen und 14 Tore auch für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben sind. Erstmals erfasst wurde bei der diesjährigen Zählung der neue Durchgang vom Kreuzgassenviertel zum Kontumazgarten, das dem Fuß- und Radverkehr seit der Brückensanierung der Hallertorbrücke in 2016 als neue Verbindung zur Verfügung steht. Da es keinen offiziellen Namen trägt, wird es hier Westtürchen genannt, analog zum Hallertürchen auf der Nordseite der Pegnitz.

Kfz-Verkehr am Altstadtkordon

Insgesamt passierten in diesem Jahr 74.694 Kfz/16h die Zufahrten zur Altstadt in beide Richtungen (siehe auch Abbildung 5 im Anhang). Gegenüber der letzten Zählung im Juli 2012 ist die Anzahl damit um weitere 12.695 Kfz/16h gesunken. Dies entspricht einer Abnahme von rund 14,5 Prozent. Seit Beginn der detaillierten Erfassung des Altstadtkordons im Juli 1991 hat sich die Zahl der ermittelten Kraftfahrzeuge um rd. 44.000 Kfz/16h reduziert. Die Kfz-Mengen an den Altstadttoren sind im Zeitraum seit 1991 also um 37 Prozent gesunken. Aber auch bei der Betrachtung der Verkehrsentwicklung seit der Einführung der Schleifenlösung in der Altstadt ist festzustellen, dass der Kfz-Verkehr an den Altstadttoren seit 1993 kontinuierlich um 30 % gesunken ist. Ein Grund hierfür liegt u.a. im weiteren Ausbau des ÖPNV, der die Erreichbarkeit der Altstadt mit Bahnen stetig verbessert hat.

In der folgenden Tabelle 3 ist die Verkehrsentwicklung an den einzelnen Altstadtzufahrten dargestellt.

Tabelle 3: Verkehrsentwicklung am Altstadtkordon (Kfz/16h)

Zählstelle	Juli 1991	Juli 1993	Juli 1997	Juli 2002	Juli 2007	Juli 2012	Juli 2018
Laufer Tor	8.205	9.310	8.872	7.584	6.810	7.472	6.651
Wöhrder Tor	13.600	10.780	9.985	10.299	10.278	9.146	8.006
Rosa-Luxemburg-Platz	4.214	3.774	1.919	3.113	1.957	2.900	1.778
Katharinengasse	2.265	2.000	4.137	1.095	2.731	2.378	1.923
Marientor	13.734	10.528	11.869	12.919	9.044	9.844	6.584
Königstor	5.752	5.852	4.399	3.965	3.629	3.531	2.975
Grasersgasse	9.076	9.405	8.055	7.891	6.751	6.309	5.514
Färbertor	14.186	12.486	14.418	13.698	11.667	10.643	10.196
Ludwigstor	6.761	5.455	5.829	5.629	4.937	4.361	3.795
Fürther Tor	7.393	7.886	8.213	6.627	7.051	6.588	6.656
Westtor	8.521	7.836	6.765	7.187	6.677	6.172	5.329
Hallertor	10.099	9.761	9.013	9.398	8.786	8.773	6.559
Neutor	2.154	1.816	1.772	1.531	1.300	1.334	1.290
Maxtor	12.819	10.033	9.384	10.250	8.595	7.938	7.438
Summe	118.779	106.922	104.630	101.186	90.213	87.389	74.694

Radverkehr am Altstadtkordon

Neben den 14 Toren zur Altstadt, die auch vom Kfz-Verkehr befahren werden dürfen, gibt es weitere 10 Altstadtzugänge, die nur für den Rad- und Fußverkehr freigegeben sind. In Abbildung 6 im Anhang sind sämtliche Zufahrten in die Altstadt mit und ohne Kfz-Verkehr graphisch dargestellt. Diese für Zufußgehende und Radfahrende wichtigen Zugänge zur Altstadt wurden ebenfalls seit 1991 regelmäßig erfasst. So kann neben der Entwicklung des Kfz-Verkehrs am Altstadtkordon auch die Entwicklung des Radverkehrs an den Zugängen zur Altstadt über beinahe drei Jahrzehnte aufgezeigt werden.

Im Gegensatz zur Entwicklung der Kraftfahrzeugmengen am Altstadtkordon, die seit Beginn der Schwerpunktzählungen in der Altstadt stetig abgenommen haben, ist die Anzahl der Radfahrenden an den Toren zur Altstadt in beiden Richtungen kontinuierlich angestiegen. Gegenüber der letzten Zählung im Juli 2012 konnte dieses Jahr mit insgesamt 36.723 Rädern/16h eine Zunahme von 4.269 Rädern/16h verzeichnet werden. Das bedeutet eine Zunahme um rd. 13 Prozent.

Das Westtürchen, das dem Fuß- und Radverkehr seit 2016 als neue Verbindung vom Kreuzgasenviertel zum Kontumazgarten zur Verfügung steht, wurde bei der diesejährigen Zählung erstmals miterfasst. Mit 530 Rädern/16 Stunden und 1.134 Fußgängern/16h, die an den beiden Zähltagen erfasst wurden, zeigt sich, dass mit dem neuen Durchgang eine attraktive Verbindung insbesondere für Fußgänger geschaffen wurde. Auch die Tatsache, dass mehr als doppelt so viele Zufußgehende wie Radfahrende das Westtürchen nutzen, entkräftet die im Vorfeld der Baumaßnahme geäußerten Sorgen vor Konflikten zwischen diesen beiden Nutzergruppen analog der Situation am Hallertürchen.

Da an den beiden benachbarten Altstadtzufahrten Hallertor bzw. Hallertürchen und Westtor ebenfalls eine deutliche Zunahme der Radverkehrsmengen festgestellt wurde und somit ein Ver-

lagerungseffekt ausgeschlossen werden kann, ist davon auszugehen, dass mit dem neuen Westtürchen auch zusätzlicher Radverkehr generiert werden konnte. Dies zeigt, dass sich die Investitionen in attraktiver Wegeverbindungen und eine hochwertige Infrastruktur für den Fußgänger- und Radverkehr lohnen.

In Tabelle 4 ist die Entwicklung des Radverkehrs am Altstadtkordon dargestellt. Nicht berücksichtigt sind bei der Betrachtung des Altstadtkordons die Zufußgehenden und die Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs, die ebenfalls einen großen Anteil der Altstadtbesucher ausmachen.

Tabelle 4: Entwicklung des Radverkehrs am Altstadtkordon

Jahr	Räder/16h	Anteil Räder am Fahrzeugverkehr in %
1991	21.980	15,6
1997	21.609	17,1
2002	20.957	17,2
2007	25.909	22,3
2012	32.454	27,1
2018	36.723	33,0

Betrachtet man die Summe aller Fahrzeuge am Altstadtkordon - also die Anzahl der Kraftfahrzeuge und Fahrräder, die die Zugänge zur Altstadt queren - so beträgt der Anteil des Radverkehrs bei einem Fahrzeugverkehr von insgesamt 111.417 Fz/16h rund 33 Prozent und macht damit ein Drittel der Fahrzeugmengen am Altstadtkordon aus. Damit reiht sich dieses Ergebnis in den Trend des kontinuierlichen Anstiegs des Radverkehrsanteils an den Altstadttoren ein. Bei der Schwerpunktzählung 2012 lag der Anteil noch bei 27,1 Prozent und damit bei rund einem Viertel der Gesamtfahrzeugmenge.

Fazit

Neben der Erfassung aller wichtigen Ein- und Ausfallstraßen sowie der Straßenquerschnitte der Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr und zahlreichen weiteren Zählstellen im Nürnberger Stadtgebiet lag der Fokus der Zählung in 2018 auf der Entwicklung der Verkehrsmengen an den Altstadttoren.

Sowohl an der Stadtgrenze als auch auf den Pegnitzbrücken hat die Gesamtverkehrsmenge in diesem Jahr wieder leicht abgenommen. Nachdem im letzten Jahr am Außenkordon ein neuer Höchstwert ermittelt wurde, lag die Verkehrsmenge im Juli 2018 mit 567.537 Kfz/16h wieder etwas unter dem Wert vom Vorjahr (- 15.876 Kfz/16h bzw. - 2,8 Prozent). Die Fahrzeugmenge an der Stadtgrenze befindet sich damit wieder auf einem Niveau, das auch schon in den Vorjahren immer wieder erreicht wurde. Die Einschätzung nach den Ergebnissen der letzten Verkehrszählung im Juli 2017, es könnte sich um einen neuen Trend der zunehmenden Ein- und Auspendler durch eine wachsende Bevölkerung in der Metropolregion handeln, bestätigt sich damit vorerst nicht. Trotz der jährlichen Schwankungen befindet sich die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die die Stadtgrenze passieren, seit über 15 Jahren insgesamt auf einem konstanten Niveau.

Auf den Pegnitzbrücken mit Kraftfahrzeugverkehr wurden 200.677 Kfz/16h Stunden erfasst. Auch auf diesen Querschnitten, die repräsentativ für den Binnenverkehr gewertet werden, sind damit etwas geringere Verkehrsmengen als im Vorjahr gezählt worden (- 2.192 Kfz/16h bzw. - 1,1 Prozent). Nachdem bei der letzten Zählung eine Zunahme der Kraftfahrzeugmenge auf den Pegnitzbrücken verzeichnet wurde, passt sich das aktuelle Ergebnis in die Trendkurve der Entwicklung der letzten zwei Jahrzehnte ein: Eine tendenziell abnehmende Gesamtverkehrsmenge.

Zum ersten Mal seit langer Zeit hat der Motorisierungsgrad der in Nürnberg mit Hauptwohnsitz gemeldeten Personen nicht weiter zugenommen. Zwar ist die absolute Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge weiter angestiegen, aber geringfügig weniger als die Bevölkerungszahl. Laut Statistik besitzt fast jeder zweite in Nürnberg ein eigenes Kraftfahrzeug (ein Kfz auf 1,8 Personen).

Für den Radverkehr auf den Pegnitzbrücken wurde im letzten Jahr ein neuer Höchstwert ermittelt. Bei der diesjährigen Zählung lag die Anzahl der erfassten Fahrräder mit insgesamt 23.320 Rädern/16h allerdings wieder etwas unter dem Höchstwert vom Vorjahr (- 1.111 Räder/16h bzw. - 4,5 Prozent). Am Außenkordon dagegen ist mit 10.189 Rädern/16h ein leichter Anstieg der Radverkehrsmenge registriert worden.

Die detaillierte Betrachtung der Verkehrsmengen an den Toren zur Altstadt, die seit 1991 regelmäßig in Intervallen von zwei bis sechs Jahren durchgeführt wird, hat auch bei der diesjährigen Zählung gezeigt, dass die Kraftfahrzeugmengen am Altstadtkordon weiter rückläufig sind und die Anzahl der Radfahrenden sowohl absolut als auch proportional weiter angestiegen ist. Gegenüber der letzten Schwerpunktzählung im Juli 2012 hat der Radverkehr an den Zufahrten zur Altstadt deutlich zugenommen (+ 13 Prozent) während der Kfz-Verkehr abgenommen hat (- 14,5 Prozent). Der Radverkehrsanteil am Fahrzeugverkehr beträgt am Altstadtkordon inzwischen 33 Prozent.

Mit den bisherigen Anstrengungen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) konnte lediglich erreicht werden, dass die gesundheitsgefährdenden Belastungen durch Verkehrslärm und Autoabgase in Nürnberg in den letzten Jahren nicht proportional mit dem Bevölkerungswachstum zugenommen haben, sondern relativ konstant geblieben sind. Die Ergebnisse des Nürnberger Masterplans für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität, der im Vorgriff auf das Förderprogramm „Saubere Luft 2017 - 2020“ in Auftrag gegeben wurde, machen deutlich, dass eine stadtweite und ausreichende Minderung der NO_x-Belastungen nur durch eine Kombination vielfältiger Maßnahmen erreicht werden kann. Auch wenn mit Maßnahmen, wie der Umrüstung der Busflotte auf elektrische Antriebe oder der Nachrüstung der Dieselsebusse, Minderungswirkungen in Bezug auf die NO_x-Belastungen erreicht werden können, macht der Masterplan deutlich, dass vor allem eine dauerhafte Reduzierung des Kfz-Verkehrs erreicht werden muss. Dies korrespondiert mit den Zielen der auch von der Bundesregierung propagierten Verkehrswende, die ein klares Bekenntnis zu einer Abnahme des Kfz-Verkehrs, zu einer Änderung der Antriebstechnologien und zur Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes darstellt. Zum Erreichen der Verkehrswende wird es nötig sein, dem öffentlichen Nahverkehr sowie dem Fußgänger- und Radverkehr mehr Flächen zur Verfügung zu stellen. Dies wird nicht ohne Konflikte mit dem Kfz-Verkehr gehen. Allerdings zeigen die Ergebnisse der jährlichen Untersuchungen von Socialdata zum Mobilitätsverhalten der Nürnbergerinnen und Nürnberger, dass sich 90% der Befragten eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs wünschen, und zwar ausdrücklich auch dann, wenn dies nur zu Lasten des Kfz-Verkehrs möglich ist.

Wenn die Lebensqualität in Nürnberg erhalten bleiben bzw. verbessert werden soll, dann muss das zwar gleichbleibende, aber nach wie vor zu hohe Niveau der Kfz-Verkehrsmengen, das auch in diesem Jahr sowohl an der Stadtgrenze als auch im Binnenverkehr festgestellt wurde, in den nächsten Jahren sinken.