

Inhaltsverzeichnis

1. Verkehrszählung 2023.....	2
2. Einschränkungen im Verkehrsnetz	3
3. Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon	4
4. Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken	5
5. Besondere Zählquerschnitte	6
6. Zusammensetzung des Verkehrs	6
7. Kraftfahrzeugbestand	7
8. Entwicklung des Schwerlastverkehrs	8
9. Entwicklung des Radverkehrs	9
10. Entwicklung des Verkehrs an den Altstadttoren und in der Altstadt.....	10
11. Fazit.....	12

1. Verkehrszählung 2023

Im Juli 2023 fand die jährliche Querschnittszählung des Nürnberger Verkehrs statt. Nachdem 2020 und 2021 aufgrund der Corona-Pandemie keine Zählung durchgeführt werden konnte und die erhobenen Werte aus dem Jahr 2022 einen spürbaren Rückgang in der Gesamtverkehrsmenge andeuteten, diente die Zählung 2023 insbesondere dazu, zu validieren, wie sich das Verkehrsverhalten nach den pandemiebedingten Einschränkungen wieder eingependelt hat. Anders als 2022 gab es, abgesehen von baustellenbedingten Behinderungen, keine umfangreichen Besonderheiten, die im großen Maßstab Einfluss auf die Zählung nahmen.

Am Dienstag, den 18. und Mittwoch, den 19. Juli 2022 erfassten knapp 230 Schülerinnen und Schüler der 10. Jahrgangsstufe Nürnberger Gymnasien über insgesamt 16 Stunden den Verkehr an rund 90 Zählstellen. Jedes Jahr wird der Verkehr am sogenannten „Außenkordon“, bestehend aus den die Stadtgrenze überschreitenden Straßen, sowie auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr erhoben. Der räumliche Schwerpunkt lag 2023 in der Altstadt.

Die Zählung wäre ohne das Engagement der beteiligten Schulen sowie der eingesetzten Jugendlichen nicht durchführbar gewesen. Ihnen gilt an dieser Stelle ein herzlicher Dank.

Seit 1967 wird die Zählung am Dienstag und Mittwoch in der vorletzten Schulwoche vor den Sommerferien durchgeführt, was eine kontinuierliche Fortschreibung und Vergleichbarkeit der Datenreihe gewährleistet. Es wird an Normalwerktagen der Zeitraum 6:00 bis 22:00 Uhr in vier Intervallen je vier Stunden abgedeckt und nach Fahrzeugarten – Fahrrad, Kraftrad, Pkw, Lkw, Lastzug und Bus – unterschieden. An einzelnen Zählstellen wurde darüber hinaus nach Taxis oder landwirtschaftlichem Verkehr differenziert und in der Altstadt wurden Fußgängerinnen und Fußgänger erfasst.

An den beiden Zähltagen 2023 blieb es bei sommerlichen Temperaturen von bis zu 29°C größtenteils trocken.

Die teilnehmenden Schülerinnen und Schüler wurden vor der Zählung ausführlich in die Zähl-tätigkeit eingewiesen. Während der Zählintervalle wurden die Jugendlichen durch Mitarbeitende des Verkehrsplanungsamts regelmäßig aufgesucht und betreut.

2023 wurde der Verkehr an allen Altstadtoren, auch an denen, die nur für den Rad- und Fußverkehr freigegeben sind, erhoben. Zuletzt wurde die Zählung mit Schwerpunkt Altstadt im Jahr 2018 durchgeführt. Die aktuellen Verkehrsmengen an den weiteren Zählstellen, neben den jährlich erhobenen Standardzählstellen, dem Außenkordon und den Pegnitzbrücken, werden für aktuelle oder anstehende Planungen benötigt oder dienen zur Aktualisierung des Gesamtdatenbestands nach der Pandemie.

Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrszählung 2023 werden im vorliegenden Bericht zusammengefasst. Das Verkehrsplanungsamt steht für Rückfragen zu detaillierten Daten zur Verfügung.

2. Einschränkungen im Verkehrsnetz

Insbesondere das Verkehrsgeschehen im Nürnberger Nordosten war durch die Baumaßnahmen in der Bayreuther Straße sowie der Äußeren Sulzbacher Straße / Erlenstegenstraße beeinträchtigt. An den beiden Zähltagen hatten somit folgende Baustellen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen an verschiedenen Zählstellen und in deren weiterem Umfeld:

- Die Kreuzung Dürrenhofstraße, Ecke Stephanstraße sowie die Einmündung Dürrenhofstraße in die Regensburger Straße waren voll gesperrt. Auf Höhe der Dürrenhofstraße stand die Regensburger Straße einspurig für jede Fahrtrichtung zur Verfügung. Die Buslinien wurden umgeleitet.
- In der Scheurlstraße wurden umfangreiche Maßnahmen von SÖR, der VAG, SUN und der N-ERGIE umgesetzt, wofür eine Vollsperrung zwischen Regensburger Straße und Findelwiesenstraße erforderlich war. Der Marientunnel war wieder nutzbar.
- Hinterm Bahnhof war die Straße zur Einmündung Allersberger Straße wegen Rohrverlegungs- und Straßenbauarbeiten gesperrt.
- Die Bayreuther Straße war zwischen Sulzbacher Straße und Pirckheimerstraße aufgrund der großen Baumaßnahme (Anlage von Radstreifen, Sanierung der Stadtparkschleife, Gleis- und Weichensanierung) auf eine Spur verengt.
- Im Braunsbacher Weg galt aufgrund der Fahrbahndeckschichtsanierung eine Einbahnregelung Richtung Westen/Fürth.
- Durch die umfangreichen Umbauarbeiten auf dem Quelleareal musste die Fürther Straße (stadteinwärtige Fahrspur) zwischen Leiblstraße und Adam-Klein-Straße wie bereits im letzten Jahr gesperrt bleiben. Der Kfz-Verkehr wurde auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Fürther Straße mit jeweils einem Fahrstreifen je Richtung geführt. Der Fuß- und Radverkehr wurde über die Wandererstraße umgeleitet. Auf Höhe des U-Bahnhofs Muggenhof war das Rechtsabbiegen in die Adolf-Braun-Straße nicht möglich.
- Wegen Gleissanierungsarbeiten stand in der Äußeren Sulzbacher Straße östlich der Schoppershofstraße bis zum Thumenberger Weg sowie in der Welserstraße nur eine Fahrspur je Richtung zur Verfügung.
- In der Erlenstegenstraße östlich der Eichendorffstraße war wegen Gleisbauarbeiten nur ein Fahrstreifen abwechselnd für beide Richtungen frei.

- Die Hintere Marktstraße war auf Höhe der Waldaustraße wegen einer Kanalbaumaßnahme gesperrt. Die Buslinie 68 wurde über die Industrie- und Nopitschstraße umgeleitet. Die Holzwiesenstraße war aufgrund einer Hochbaumaßnahme ebenfalls gesperrt.
- Die Gebersdorfer Straße war zwischen der Kuglerstraße und der Appoldstraße voll gesperrt.
- Aufgrund der Baumaßnahmen am Worzeldorfer Kreisel war die Worzeldorfer Hauptstraße zwischen Spitzwegstraße und Am Wiesengrund gesperrt. An der Spitzwegstraße wurde der Verkehr über eine Engstellensignalisierung abgewickelt und vorbeigeführt. Die Umleitung führte über die südliche Worzeldorfer Hauptstraße.
- In der Seckendorfstraße galt eine einspurige Verkehrsführung, die mit einer Lichtsignalanlage geregelt wurde. Die Nebenstraße Am Bruckweg war voll gesperrt.

3. Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon

Der sogenannte Außenkordon besteht aus allen wichtigen Einfallstraßen aus und nach Nürnberg und zeigt auf, wie viele Fahrzeuge in die Stadt im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr einfahren bzw. sie wieder verlassen. Die dortige Kfz-Gesamtverkehrsmenge wird jährlich erfasst und im Vergleich zu den Vorjahren fortgeschrieben. Auf einzelnen Hauptverkehrsstraßen, insbesondere dem Frankenschnellweg und der Südwesttangente, ist in den Ergebnissen auch Durchgangsverkehr ohne Ziel oder Quelle in Nürnberg enthalten, der sich bei Zählungen nicht unterscheiden lässt.

Die Gesamtmenge des Verkehrs am Außenkordon im Juli 2023 lag mit 511.550 Kfz/16h zwar wieder deutlich höher als im Vorjahr (466.975 Kfz/16h, +9,6%), jedoch wurde das Niveau bis einschließlich 2019, als noch zwischen 550.000 und 600.000 Kfz/16h gezählt worden sind, nicht wieder erreicht. An den meisten Querschnitten spiegelte sich die Tendenz wider, dass höhere Werte als 2022, jedoch niedrigere als vor der Corona-Pandemie erhoben wurden. Abweichend davon wurden die Werte von 2019 an der Gleiwitzer Straße (13.333 Kfz/16h im Vergleich zu 12.536 Kfz/16h 2019) und an der Südwesttangente in Höhe der Stadtgrenze zu Fürth (61.686 Kfz/16h im Vergleich zu 56.664 Kfz/16h) überschritten, wo Baumaßnahmen in 2019 zu der relativ geringen Verkehrsmenge geführt hatten. Einen deutlichen Rückgang von 2019 bis 2022, der 2023 bestätigt wurde, gab es an der Regensburger Straße (18.024 Kfz/16h), Am Zollhaus (7.384 Kfz/16h) und in der Mühlhofer Hauptstraße (10.898 Kfz/16h). Weitere auffällige Ergebnisse, insbesondere im Nordosten der Stadt, lassen sich auf baustellenbedingte Besonderheiten zurückführen.

Der Rückgang gegenüber den Verkehrsmengen, die vor der Pandemie ermittelt wurden, erklärt sich in erster Linie mit den Möglichkeiten, zu Hause zu arbeiten, die von vielen Beschäftigten regelmäßig genutzt werden.

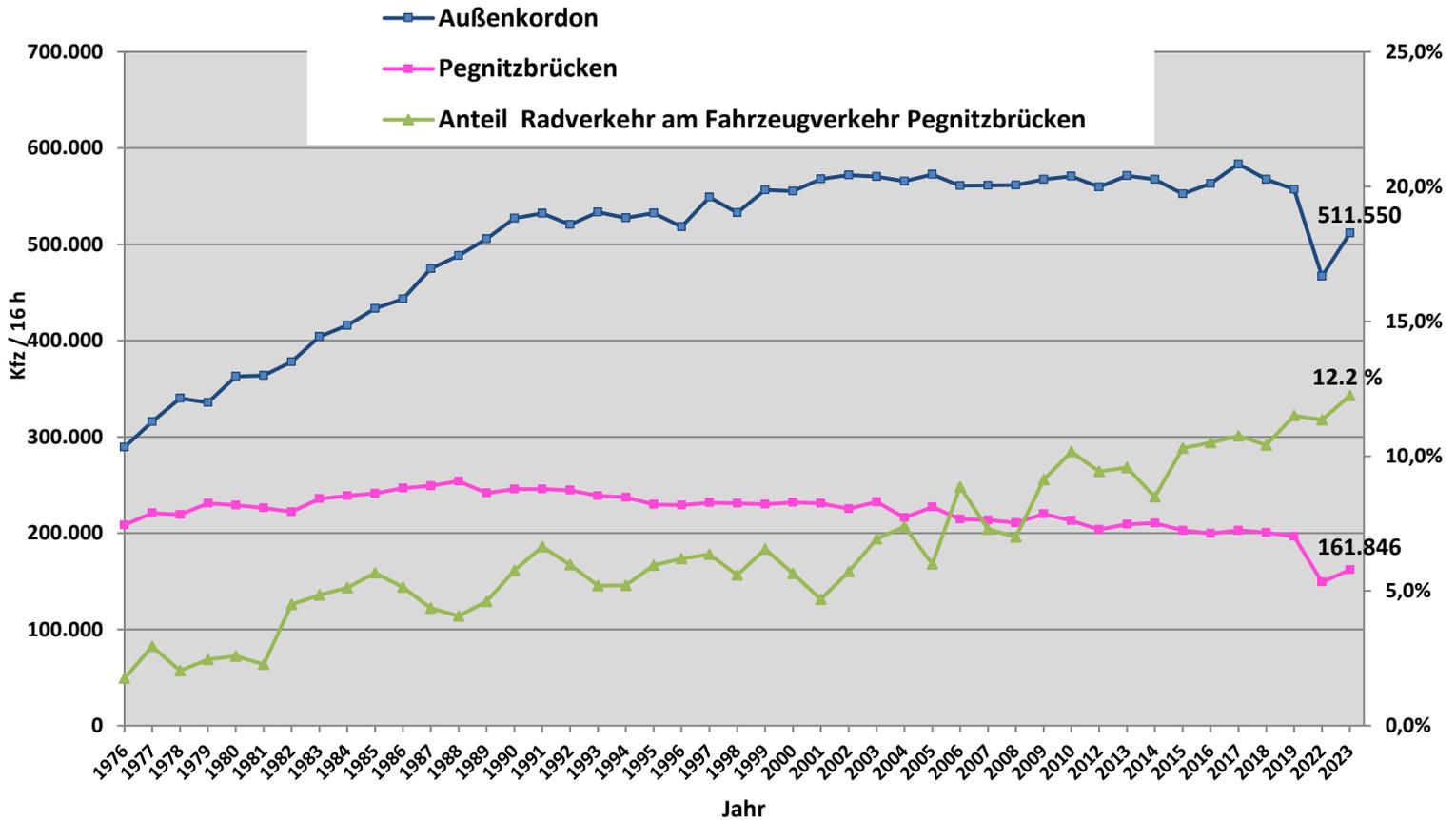


Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs

4. Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken

Bei jeder Verkehrszählung werden die Fahrzeuge auf allen Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr erfasst, um daraus Rückschlüsse auf den Nürnberger Binnenverkehr ziehen zu können. Auch wenn viele Fahrten innerhalb Nürnbergs die Pegnitzbrücken nicht passieren, haben sie sich dennoch seit 1967 als entsprechende Vergleichsgröße etabliert.

Auf den Pegnitzbrücken war bis 2019 ein konstanter Rückgang des Kfz-Verkehrs auf zuletzt knapp unter 200.000 Kfz/16h verzeichnet worden, der sich 2022 analog zu den sonstigen Zählergebnissen im Stadtgebiet aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen sprunghaft fortsetzte. Mit 161.846 Kfz/16h wurden 2023 zwar 12.676 (+8,5%) mehr Kraftfahrzeuge erfasst als 2022, jedoch deutlich weniger als die 196.603 in 16 Stunden gezählten Kfz im Jahr 2019 (- 17,7%). Das Ergebnis von 2023 bestätigt somit zwar weiterhin den bereits länger anhaltenden Rückgang der Kfz-Gesamtverkehrsmenge im Nürnberger Binnenverkehr, in welcher Größenordnung sich dieser allerdings manifestiert, bleibt mittelfristig abzuwarten.

Besonders deutlich ist der Rückgang an der Johannisbrücke, auf der 2023 nur 8.517 Kfz/16h erfasst wurden und somit deutlich weniger als 2022 (10.010 Kfz/16h, - 14,9%). Auch an der Halbertorbrücke wurden mit 22.400 Kfz/16h zwar 1.905 Kfz/16h (+9,3%) mehr erfasst als 2022, jedoch 2.483 Kfz/16h (-10,0%) weniger als 2019. An anderen Brücken, so z.B. der Kurgartenbrücke (11.529 Kfz/16h) oder der Theodor-Heuss-Brücke (30.622 Kfz/16h) wurde nach deutlichen Rückgängen 2022 annähernd wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht. An diesen beiden Brücken haben sich die Baustellen in der Fürther Straße mit eingeschränkten Abbiegebeziehungen an den Knotenpunkten bemerkbar gemacht.

Der Anstieg der Kfz-Gesamtverkehrsmenge an den Pegnitzbrücken im Vergleich zu 2022 fiel mit 8,5% etwas geringfügiger aus als der am Außenkordon (9,5%), was den Trend der rückläufigen

Bedeutung des Kfz-Verkehrs im innerstädtischen Kontext bestätigt. Der Radverkehrsanteil auf den Pegnitzbrücken stieg erneut an (siehe „9. Entwicklung des Radverkehrs“).

5. Besondere Zählquerschnitte

Auch 2023 war der Bedarf an aktuellen Zählwerten für verschiedene Straßenquerschnitte außergewöhnlich hoch, da 2020 und 2021 aufgrund der Covid-19-Pandemie keine allgemeingültigen Zählungen durchgeführt und die Ergebnisse von 2022 nur eingeschränkt verwendet werden konnten. Aufgrund der größeren baustellenbedingten Einschränkungen insbesondere im Nordosten der Stadt wurden daher zusätzlich zum Standardprogramm und dem Schwerpunkt Altstadt Querschnitts- und Stromzählungen im Süden sowie Nordwesten Nürnbergs durchgeführt.

Der Knoten Brettergartenstraße / Holsteiner Straße wurde im Rahmen einer Stromzählung erfasst. In der Brettergartenstraße wurden 2022 Schutzstreifen markiert und die Sicherheit von Radfahrenden vor und nach der Einführung wissenschaftlich untersucht. Es wurden im Rahmen der Verkehrszählung im Juli 2023 in der Brettergartenstraße östlich der Holsteiner Straße 12.245 Kfz und 422 Räder in 16 Stunden ermittelt. Auch stehen weiterhin Entwicklungen in Wetzendorf an, für die aktuelle Zahlen von großer Bedeutung sind. Für diesen Zweck wurde auch der Knoten Erlanger Straße / Marienbergstraße sowie die Forchheimer Straße erhoben. Abbiegebeziehungen können durch automatische Zählmethoden oftmals nicht mit derselben Präzision erfasst werden wie durch eine manuelle Zählung.

Für den Radverkehr wurden die Knoten Tafelfeldstraße / Peter-Henlein-Straße und Pillenreuther Straße / Sperberstraße gezählt. Dort sind Radvorrangrouten bzw. Fahrradstraßen geplant. In der Pillenreuther Straße wurden zudem 2021 die rot markierten Radstreifen deutlich verbreitert, die während der Zählung 1.018 (südl. Sperberstraße) bzw. 1.040 (nördl. Sperberstraße) Radfahrende nutzten.

Aufgrund verkehrsbedingter hoher Emissionswerte in den vergangenen Jahren wurden 2023 die Verkehrsbelastungen in der Von-der-Tann-Straße sowie am Frauentorgraben gezählt. In der Von-der-Tann-Straße wurden 30.304 Kfz/16h ermittelt, was deutlich weniger ist als die in den letzten 20 Jahren meist erhobenen 35.000 – 40.000 Kfz/16h. Am Frauentorgraben betrug die Kfz-Menge 37.320 Fahrzeuge und somit vergleichbar viele wie im Jahr 2019 (37.144 Kfz/16h, +0,5%). Diese Zählstelle wird regelmäßig erhoben, sodass dennoch ein gewisser Rückgang von Werten zwischen 40.000 – 48.000 Kfz/16h in den letzten 20 Jahren erkennbar ist.

6. Zusammensetzung des Verkehrs

Die Tabellen 1 und 2 zeigen auf, wie sich die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel in den letzten Jahren am Außenkordon und auf den Pegnitzbrücken entwickelt hat.

Am Außenkordon waren absolut zwar mehr Fahrzeuge unterwegs als im Jahr 2022, die Anteile der jeweiligen Fahrzeugarten am Gesamtverkehr waren jedoch vergleichbar. So wurden zwar 463.564 Pkw gezählt und damit 41.889 Pkw mehr als 2022, jedoch deutlich weniger als bis einschließlich 2019, als jeweils mehr als 500.000 Pkw während der Zählintervalle den Außenkordon passierten.

Der Anteil an Pkw-Verkehr auf den Pegnitzbrücken ist weiter rückläufig. So wurden dort 2023 151.317 Pkw gezählt (82,0%), was zwar absolut mehr war als im Vorjahr, anteilig am Gesamtverkehrsaufkommen aber etwas weniger (2022: 138.791 Pkw, 82,5%). Der Anteil an Krafträdern (Krad) ging weiter zurück auf 2,6%, während insbesondere der Radverkehrsanteil anstieg (siehe „9. Entwicklung des Radverkehrs“).

	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lz	Bus
2023¹	10.512	8.663	463.564	18.723	17.561	3.039
	2,0 %	1,7 %	88,8 %	3,6 %	3,4 %	0,6 %
2022¹	8.382	9.181	421.675	16.687	16.365	3.067
	1,8 %	1,9 %	88,7 %	3,5 %	3,4 %	0,6 %
2019¹	10.660	10.529	510.008	16.606	16.929	3.183
	1,9 %	1,9 %	89,8 %	2,9 %	3,0 %	0,6 %
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 %

Tabelle 1: Zählstellengruppe Außenkordon (Fz/16h)

	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lz	Bus
2023¹	22.585	4.790	151.317	3.137	684	1.918
	12,2 %	2,6 %	82,0 %	1,7 %	0,4 %	1,0 %
2022¹	19.097	4.820	138.791	2.889	899	1.761
	11,3 %	2,9 %	82,5 %	1,7 %	0,5 %	1,0 %
2019	25.549	6.188	184.077	3.198	1.122	2.018
	11,5 %	2,8 %	82,9 %	1,4 %	0,5 %	0,9 %
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 %

Tabelle 2: Zählstellengruppe Pegnitzbrücken (Fz/16h)

7. Kraftfahrzeugbestand

Zum Zeitpunkt der Zählung (Stichtag 30.06.2023) waren in Nürnberg 542.479 Personen mit Hauptwohnsitz in 289.627 Haushalten gemeldet. Dies sind 3.590 Personen (+0,7%) und 3.052 Haushalte (+1,1%) mehr als zum Zeitpunkt der letzten Zählung 2022. Der Zuzug der letzten Jahre hat sich somit erneut bestätigt.

Der Kraftfahrzeugbestand belief sich zum Stichtag auf 302.413 zugelassene Fahrzeuge, was gegenüber 2022 einer Zunahme von 3.100 Kfz entspricht (+1,1%). Auf ein Kraftfahrzeug kommen

¹ Abweichungen von 100,0% durch Rundung bedingt

durchschnittlich 1,8 Personen und auf jeden Haushalt 1,04 Kraftfahrzeuge, wie bereits in den vorgegangenen Zählungen 2019 und 2022. Der Anteil autoloser Haushalte liegt bei ca. 30 %.

8. Entwicklung des Schwerlastverkehrs

Der Schwerlastverkehr setzt sich aus Lastkraftwagen (Lkw) und Lastzügen (Lz) zusammen. Jedes Jahr wird die Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon ausgewertet und mit den vorherigen Werten verglichen (siehe Abbildung 2).

36.284 Lkw und Lz passierten im Juli 2023 den Außenkordon und damit deutlich mehr als 2019 (33.535 Fahrzeuge, +2.749, +8,2%) sowie 2022 (33.052 Fahrzeuge, +3.232, +9,8%). Auch wenn der Gesamtanteil am Fahrzeugverkehr am Außenkordon von 7,0% vergleichbar ist zu 2022 (6,9%), sticht der absolute Sprung an Lkw und Lz im Vergleich zu 2019 heraus, da ansonsten ein Rückgang der Gesamtverkehrsmenge in diesem Zeitraum zu verzeichnen ist. Da jedoch 2019 eine Großbaustelle an der Südwesttangente den dortigen Verkehr einschränkte, sind die Zahlen aus diesem Jahr nur bedingt vergleichbar. Insgesamt liegt die Anzahl der Lkw+Lz auf dem Niveau zwischen 2017 und 2018.

Ein Großteil des Schwerverkehrs überquert den Außenkordon auf der Südwesttangente sowie am Frankenschnellweg, im Jahr 2023 waren das 23.207 Lkw und Lz (64% des gesamten Schwerverkehrs am Außenkordon). Insbesondere dort ist auch ein gewisser Anteil an Durchgangsverkehr ohne Ziel oder Quelle in Nürnberg enthalten, der bei Zählungen nicht unterschieden werden kann.

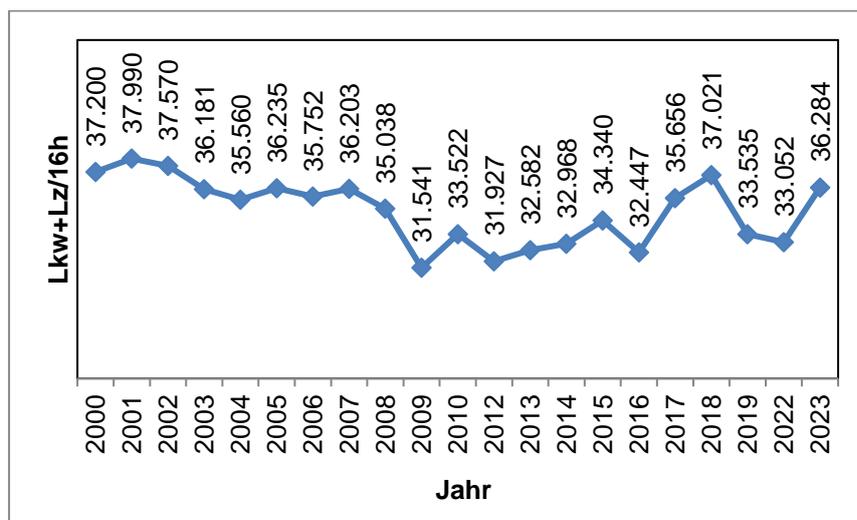


Abbildung 2: Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon

Der Schwerverkehr liegt im Gegensatz zum Pkw-Verkehr sowohl am Außenkordon als auch auf den Pegnitzbrücken bei Werten von vor der Pandemie. Dies erklärt sich damit, dass der Wirtschaftsverkehr nicht von Homeoffice betroffen ist. Waren und Güter müssen in jedem Fall transportiert werden, auch wenn Bürotätigkeiten zu Hause erledigt werden können. Während der Pkw-Verkehr also aufgrund von Homeoffice absolut abgenommen hat, ist der Schwerverkehr auf seinem früheren Niveau geblieben und ist deshalb prozentual angestiegen.

9. Entwicklung des Radverkehrs

Der Radverkehr am Außenkordon erreichte mit 10.512 Rädern/16h fast den Wert aus dem Jahr 2019 (10.660 Räder/16h), konnte jedoch den Anteil am Gesamtverkehr aufgrund der seitdem zurückgegangenen Gesamtverkehrsmenge leicht auf 2,0% steigern (siehe Abbildung 1 und Tabelle 1). Die Werte aus dem Jahr 2022 (8.382 Räder/16h) können aufgrund der starken Hitze an den beiden Zähltagen und dem großen Einfluss der Witterung auf die Wahl des Fahrrads als Verkehrsmittel nur eingeschränkt als Vergleich herangezogen werden. Der Radverkehr spielt nach wie vor im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr eine eher untergeordnete Rolle, auch wenn der Anteil tendenziell leicht ansteigt. Zudem bestehen zahlreiche Radwegeverbindungen über die Stadtgrenze abseits der Straßen, die im Rahmen der Verkehrszählung erhoben werden, so zum Beispiel im Reichswald oder im Knoblauchsland, was eine vollumfassende Aussage erschwert.

Betrachtet man die Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken (Abbildung 3 sowie Tabelle 2) zeigt sich, dass mit 22.585 Rädern/16h 3.488 mehr Räder erfasst wurden als 2022 (+18,3%), was prozentual einen mehr als doppelt so hohen Anstieg bedeutet als im gleichen Zeitraum der der Kfz auf den Pegnitzbrücken (siehe Kapitel „Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken“). Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass die Hitze im Jahr 2022 vermutlich zu etwas geringeren Anzahlen an Radfahrenden auf den Pegnitzbrücken führte. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf den Pegnitzbrücken stieg so auf 12,2% (2022: 11,3%). Da die Pegnitzbrücken bereits seit Beginn der jährlich durchgeführten Verkehrszählungen als Vergleichsgröße für den Binnenverkehr dienen, zeigt sich, dass das Rad im innerstädtischen Verkehr weiter an Bedeutung gewinnt.

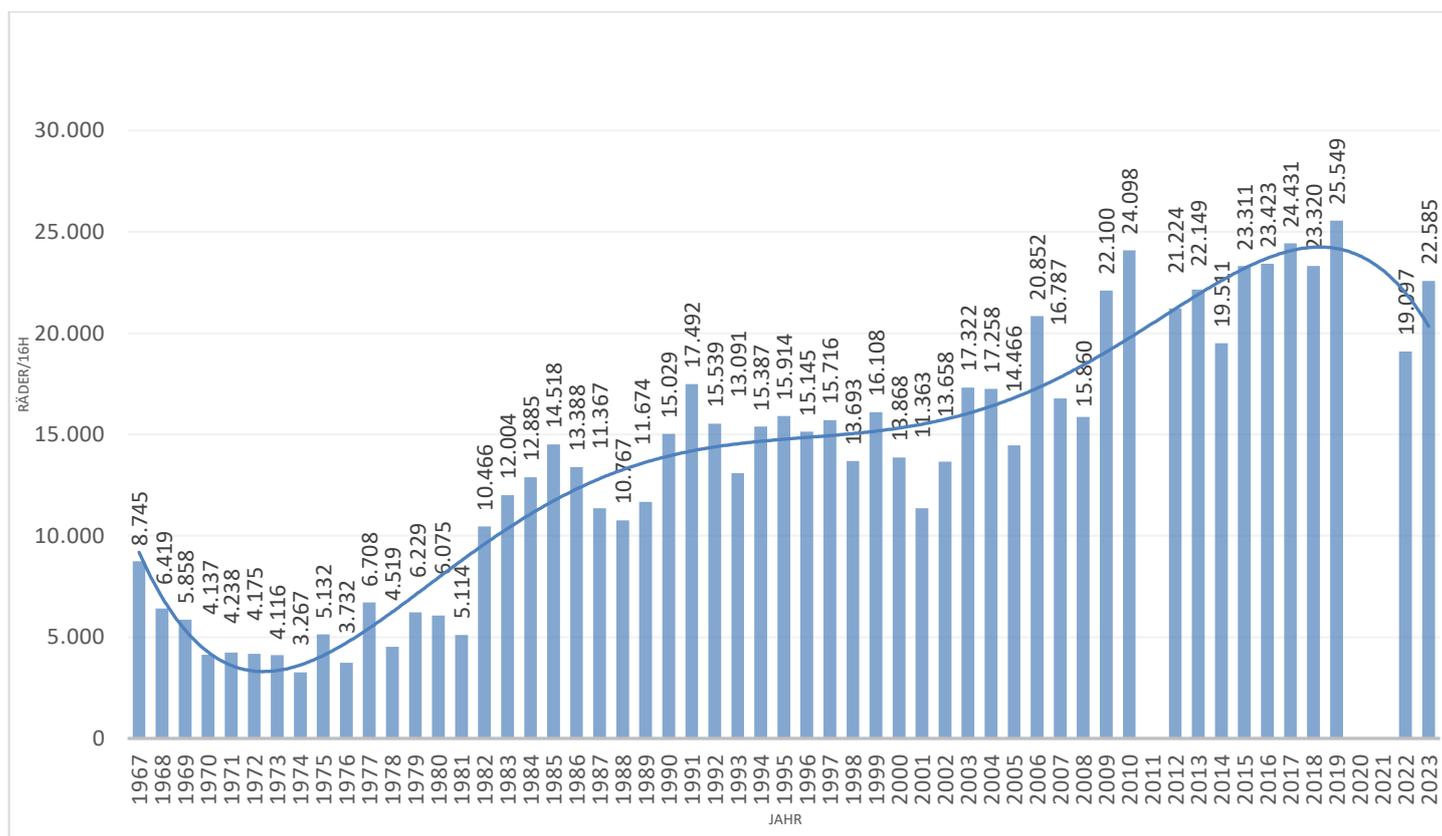


Abbildung 3: Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr

10. Entwicklung des Verkehrs an den Altstadttoren und in der Altstadt

Alle fünf Jahre werden die Verkehrsmengen an den Toren zur Nürnberger Altstadt erfasst, zuletzt 2018. Von den 23 diesmal gezählten Toren der Nürnberger Altstadt dürfen 9 ausschließlich vom Rad- und Fußverkehr genutzt werden, weitere 14 auch von Kraftfahrzeugen. Dieses Jahr wurden an allen Toren, einschließlich denen mit vorrangiger Bedeutung für den motorisierten Verkehr, die Fußgängerinnen und Fußgänger mitgezählt, um eine bessere Datengrundlage für den Fußverkehr zu erhalten. Neben den Altstadttoren wurden die frequentiertesten Abschnitte der Fußgängerzone ebenso als Zählstelle besetzt wie wichtige Verbindungsachsen für den Fußverkehr, namentlich Bergstraße, Sebalder Platz / Rathausplatz und südliche Königstraße.

Kfz-Verkehr am Altstadtkordon

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

Zählstelle	Juli 1993	Juli 1997	Juli 2002	Juli 2007	Juli 2012	Juli 2018	Juli 2023
Laufer Tor	9.310	8.872	7.584	6.810	7.472	6.651	5.458
Wöhrder Tor	10.780	9.985	10.299	10.278	9.146	8.006	7.300
Rosa-Luxemburg-Platz	3.774	1.919	3.113	1.957	2.900	1.778	1.328
Katharinengasse	2.000	4.137	1.095	2.731	2.378	1.923	-- ²
Marientor	10.528	11.869	12.919	9.044	9.844	6.584	6.711
Königstor	5.852	4.399	3.965	3.629	3.531	2.975	429 ³
Grasersgasse	9.405	8.055	7.891	6.751	6.309	5.514	4.141
Färbertor	12.486	14.418	13.698	11.667	10.643	10.196	8.675
Ludwigstor	5.455	5.829	5.629	4.937	4.361	3.795	3.193
Fürther Tor	7.886	8.213	6.627	7.051	6.588	6.656	4.653
Westtor	7.836	6.765	7.187	6.677	6.172	5.329	4.337
Hallertor	9.761	9.013	9.398	8.786	8.773	6.559	6.128
Neutor	1.816	1.772	1.531	1.300	1.334	1.290	920
Maxtor	10.033	9.384	10.250	8.595	7.938	7.438	6.763
Summe	106.922	104.630	101.186	90.213	87.389	74.694	60.036

Tabelle 3: Entwicklung des Kfz-Verkehrs an den einzelnen Altstadtzufahrten

Während der Zählzeiten im Juli 2023 passierten 60.036 Kfz/16h den Altstadtkordon. Im Vergleich zu den 2018 gezählten 74.694 Kfz/16h stellt dies einen Rückgang von 14.658 Kfz/16h bzw. 19,6 Prozent dar. Damit setzt sich der kontinuierlich beobachtete Trend der rückläufigen Kfz-Verkehrsmenge an den Altstadttoren eindeutig fort, auch unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Verkehrsrückgangs seit der Corona-Pandemie. Seit der Erfassung des Altstadtkordons im Juli 1991 hat sich das Kfz-Aufkommen somit von 118.779 auf 60.036 Kfz/16h quasi halbiert (- 49,5%). Die Katharinengasse konnte im Jahr 2023 baustellenbedingt nicht erfasst werden. Der Verkehr, der ansonsten über diese Straße in die Altstadt zu- und abfährt, hat sich auf andere Routen und Tore verlagert, insbesondere auf das Marientor. Die klar rückläufige Tendenz bestätigt, dass die Schleifenlösung in der Altstadt, die Durchgangsverkehr ohne Ziel oder Quelle in der Altstadt fast

² Baustellenbedingte Sperrung

³ Seit 2022 Fußgängerzone, Querschnitt in der südlichen Königstraße

vollumfänglich verhindert, sowie die Umstellung der Parkraumbewirtschaftung und die weiteren Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, insbesondere die Einführung der neuen Fußgängerzonen, aber auch der Ausbau der Radinfrastruktur und des ÖPNV-Angebots in der Gesamtstadt deutlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl in die Altstadt haben. Aber auch Homeoffice, geändertes Einkaufsverhalten und Ladenschließungen könnten zum Teil für den Rückgang des Kfz-Verkehrs am Altstadtkordon verantwortlich sein.

Radverkehr am Altstadtkordon

Neben den 14 Toren zur Altstadt, die auch vom Kfz-Verkehr befahren werden dürfen, gibt es weitere Altstadtzugänge, die nur für den Rad- und Fußverkehr freigegeben sind. Diese Tore wurden ebenfalls seit 1991 regelmäßig erfasst und dabei im Jahr 2023 erstmalig überall auch einschließlich der Zufußgehenden.

Während seit 2002 kontinuierliche Zugewinne des Radverkehrs an den Altstadttoren beobachtet werden konnten, wurden im Jahr 2023 mit 28.567 Rädern/16h absolut weniger Radfahrende erfasst als 2018 (36.723 Räder/16h, -22,2%). Der prozentuale Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr erreichte mit 32,2% jedoch fast den Wert von 2018 (33%). In Tabelle 4 ist die Entwicklung des Radverkehrs am Altstadtkordon dargestellt. Es ist ein allgemeiner Rückgang des Verkehrsaufkommens im Vergleich zu 2018 zu beobachten. So nahm vergleichsweise das Kfz-Aufkommen am Außenkordon seitdem um 9,8% ab, auf den Pegnitzbrücken sogar um 19,4%. Auch beim Radverkehr haben sich Fahrten von der gesperrten Katharinengasse auf andere Routen in die Altstadt verlagert.

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
2023	28.567	32,2

Tabelle 4: Entwicklung des Radverkehrs am Altstadtkordon

Betrachtet man die einzelnen Altstadttore genauer, zeigt sich an den meisten Querschnitten ein Rückgang des Radverkehrs. Mehr Radfahrende als 2018 wurden nur am Westtürchen zum Kontumazgarten erfasst (2023: 815, 2018: 530, +53,8%), während am auf der gegenüberliegenden Pegnitzseite liegenden Hallertürchen die Anzahl der Radfahrenden zurückging (2023: 3.479, 2018: 5.528, -37,1%). Auch an anderen, wichtigen Verbindungen für den Radverkehr waren Rückgänge zu verzeichnen, so zum Beispiel an der Norishalle (2023: 3.473, 2018: 3.957, -12,2%), am Maxtor (2023: 1.815, 2018: 2.449, -25,9%) oder am Ludwigstor (2023: 1.407, 2018: 1.842, -23,6%).

Auch bei der Entwicklung des Radverkehrs zeigt sich der nach der Pandemie anhaltende Trend zum Arbeiten im Homeoffice. Aber auch das geänderte Einkaufsverhalten mit der Zunahme von Onlinebestellungen sowie Ladenschließungen in der Innenstadt dürften sich hier ebenfalls bemerkbar machen.

Fußverkehr am Altstadtkordon

Bestandteil der im Juli 2022 vom Verkehrsausschuss des Stadtrats beschlossenen Fußverkehrsstrategie ist die Verbesserung der Datenlage zum Fußverkehr. Während an vielen Zählstellen am Stadtrand kaum Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs sind, spielt die Altstadt aufgrund der

fußläufigen Erreichbarkeit vieler Ziele sowie deren zentraler Lage für den Fußverkehr eine wichtige Rolle. Daher wurden im Rahmen der Verkehrszählung 2023 erstmals an allen Altstadttores, also auch an denen, die nicht für den Kfz-Verkehr freigegeben sind, nicht nur das Rad-, sondern auch das Fußverkehrsaufkommen gezählt.

Insgesamt passierten im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr 120.306 Fußgängerinnen und Fußgänger die Ein- und Ausgänge der Altstadt. Die wichtigsten Achsen sind das Königstor (26.755 FG/16h), das Laufer Tor (15.799 FG/16h) und das Ludwigstor (14.087 FG/16h). Verglichen mit dem Kfz-Verkehr sind also doppelt so viele Zufußgehende am Altstadtkordon unterwegs. Dabei ist zu berücksichtigen, dass viele dieser Fußgängerinnen und Fußgänger mit Straßenbahnen oder U-Bahnen bis zum Altstadtrand fahren und von den Haltestellen aus in die Altstadt gehen. Beispiele hierfür sind die Linien, die den Rathenauplatz, den Plärrer und den Bahnhof anfahren, und die eine große Bedeutung für Ziele in der Altstadt haben.

Gemeinsam mit den ermittelten 28.567 Radfahrenden/16h und den im Rahmen dieser Verkehrszählung nicht erfassten ÖPNV-Fahrgästen zeigt die hohe Anzahl an Zufußgehenden an den Altstadttores, dass die Altstadt vorrangig mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV) aufgesucht wird und der Kfz-Verkehr weiterhin eine geringere Bedeutung für die Fahrt in die Altstadt innehat.

11. Fazit

Anhand der überaus niedrig ausgefallenen Zählergebnisse 2022 war nicht abzusehen, inwiefern sich das Verkehrsaufkommen im Jahr 2023 wieder auf Vor-Pandemie-Niveau eingependelt haben könnte. Im Juli 2023 wurden am Außenkordon 511.550 Kfz/16h gezählt und somit 9,6 Prozent mehr als 2022, während die Zunahme an den Pegnitzbrücken mit 8,5 Prozent auf 161.846 Kfz/16h prozentual etwas geringer ausfiel. Da die Zählergebnisse des Jahres 2022 aufgrund zahlreicher beeinflussender Faktoren wie einer akuten Corona-Welle, starker Hitze sowie des 9 Euro-Tickets nur unter Vorbehalt verwendet werden konnten, ist der Vergleich zum letzten pandemieunbeeinflussten Jahr 2019 hilfreich. Dieser bestätigt einen deutlichen Rückgang der Verkehrsmenge sowohl am Außenkordon (2019: 557.255 Kfz/16h) als auch auf den Pegnitzbrücken (2019: 196.603 Kfz/16h). Der Radverkehr konnte am Außenkordon mit 10.512 Rädern/16h einen vergleichbaren absoluten Wert erreichen wie 2019, während auf den Pegnitzbrücken (22.585 Räder/16h) noch nicht ganz wieder der Wert von 2019 erreicht wurde.

Die Kfz-Gesamtverkehrsmenge am Altstadtkordon nahm weiter auf 60.036 Kfz/16h ab und beträgt somit nur noch die Hälfte gegenüber 1991. Dies unterstreicht die Wirksamkeit der verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Altstadt über die letzten Jahrzehnte. Gleichzeitig ging auch der Radverkehr auf 28.567 Räder/16h zurück, stellt jedoch immer noch 32,2% des Fahrzeugverkehrs an den Altstadttores. Es wurden 120.306 Zufußgehende am Altstadtkordon gezählt. Auch wenn Vergleichsgrößen aus den Vorjahren fehlen, zeigt dies, dass die Altstadt vorrangig mit dem öffentlichen Nahverkehr und zu Fuß angesteuert und wieder verlassen wird. Dies sowie die rückläufige Bedeutung des Kfz-Verkehrs sollte in zukünftigen Planungen entsprechend berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse der Verkehrszählung 2023 zeigen auf, dass bezüglich des Kfz-Verkehrs zwar nicht wieder das Niveau vor der Pandemie erreicht wurde, die Werte von 2022 aber fast überall übertroffen wurden. Auch unter Betrachtung der fortlaufend unterjährig durchgeführten Zählungen kann inzwischen davon ausgegangen werden, dass nach der Corona-Pandemie das Verkehrsaufkommen in der Stadt dauerhaft etwas verringert bleibt. Bei der Verwendung von Verkehrszahlen sollte jedoch weiterhin aufmerksam darauf geachtet werden, aus welchem Jahr die Daten stammen, um verlässliche Zusammenhänge ableiten zu können.