Inhaltsverzeichnis

1. Verkehrszählung 2024 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 8
8. Entwicklung des Schwerlastverkehrs 8
9. Entwicklung des Radverkehrs 9
10. Vergleich mit ÖPNV-Fahrgastzahlen 10
11. Fazit 12

1. Verkehrszählung 2024

Im Juli 2024 fand die jährliche Querschnittszählung des Nürnberger Verkehrs statt. Nachdem 2020 sowie 2021 aufgrund der Corona-Pandemie keine Zählungen durchgeführt werden konnten und die erhobenen Werte aus den Jahren 2022 und 2023 einen spürbaren Rückgang in der Gesamtverkehrsmenge zeigen, diente die Zählung 2024 insbesondere dazu, zu prüfen, ob das Verkehrsaufkommen in der Stadt weiterhin verringert bleibt. Abgesehen von baustellenbedingten Behinderungen gab es keine Besonderheiten, die im nennenswerten Maßstab Einfluss auf die Zählung nahmen.

Am Dienstag, den 16. und Mittwoch, den 17. Juli 2024 erfassten knapp 210 Schülerinnen und Schüler der 10. Jahrgangsstufe Nürnberger Gymnasien über insgesamt 16 Stunden den Verkehr an rund 70 Zählstellen. Jedes Jahr wird der Verkehr am sogenannten „Außenkordon“, bestehend aus den die Stadtgrenze überschreitenden Straßen, sowie auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr erhoben. Im Jahr 2024 gab es keinen räumlichen Schwerpunkt bei der Zählung.

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 von 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 zudem Fußgängerinnen und Fußgänger erfasst.

An den beiden Zähltagen 2024 blieb es bei sommerlichen Temperaturen von bis zu 26°C weitgehend trocken. Einen Regenschauer gab es nur in der Pause zwischen zwei Zählintervallen.

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

Neben den jährlich erhobenen Standardzählstellen am Außenkordon und auf den Pegnitzbrücken werden die aktuellen Verkehrsmengen an weiteren im Stadtgebiet verteilten Zählstellen geprüft. Diese werden für aktuelle oder anstehende Planungen benötigt oder dienen zur Aktualisierung des Gesamtdatenbestands nach der Pandemie und sind somit auch für die Bewertung der Verkehrsentwicklung relevant.

Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrszählung 2024 werden im vorliegenden Bericht zusammengefasst. Das Verkehrsplanungsamt steht für Rückfragen zu detaillierten Daten zur Verfügung.

2. Einschränkungen im Verkehrsnetz

Folgende Baustellen hatten an beiden Zähltagen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen an verschiedenen Zählstellen und in deren weiterem Umfeld:

- Die Obere Dorfstraße in Neunhof war aufgrund einer Baumaßnahme ab dem Soosweg ortsauswärts gesperrt. Eine beschilderte großräumige Umleitung von und nach Kalchreuth führte über Ziegelstein und Heroldsberg.

- Aufgrund einer umfangreichen Sanierung der Infrastruktur in der Johannisstraße und Brückenstraße musste die Brückenstraße zwischen der Johannisstraße und der Wiesentalstraße voll gesperrt werden.

- Die Rothenburger Straße musste aufgrund von Kanalbauarbeiten zwischen Sigmundstraße und Virnsberger Straße gesperrt werden. Die Umleitung erfolgte über die Sigmundstraße und die Virnsberger Straße.

- Wegen der Umgestaltung des Nägeleinsplatzes war die Maxbrücke gesperrt.

- In der Bayreuther Straße stand im Zuge der Verlängerung der Straßenbahn zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz nur eine Fahrspur je Richtung zur Verfügung.

- Die Kalchreuther Straße wurde aufgrund der Erneuerung einer Wasserleitung zwischen Buchenbühl und Ziegelstein in Fahrtrichtung Ziegelstein ab der Kreuzung mit der Herrmann-Löns-Straße für den Kfz-Verkehr gesperrt. In Fahrtrichtung Buchenbühl blieb der Streckenabschnitt der Kalchreuther Straße normal befahrbar. Die Umleitung Richtung Ziegelstein erfolgte über Märzenweg, Ehrenbürgerweg und Rathsbergstraße.

- Die Bamberger Straße war an der Einmündung zur Raiffeisenstraße gesperrt.

- Aufgrund der Erneuerung des Durchlasses des Langwassergrabens im Rahmen des Hochwasserschutzes für Altenfurt war die Oelser Straße auf Höhe der Hausnummer 11 gesperrt.

- Die Gebersdorfer Straße war zwischen Kuglerstraße und Wörnitzstraße / Felsenstraße komplett gesperrt. Eine Umfahrung erfolgte über die Rothenburger Straße / Hügelstraße, Südwesttangente und Ansbacher Straße, alternativ über Hügelstraße, Wallensteinstraße, Gustav-Adolf-Straße und Ansbacher Straße.

- In der Ostendstraße war ab der Tullnaustraße bis zur Arminiusstraße die stadtauswärtige Richtung gesperrt.

- Im Stadtgebiet Schwabach gab es eine Vollsperrung der St 2239 zwischen Penzendorf, Schaftnach und Schwarzach ab der SC2 bis zur östlichen Rampe der B2 mit Auswirkungen auf den Pendlerverkehr.

Während der Zählungen gab es weitere Baumaßnahmen, die aber keine Auswirkungen auf Zählquerschnitte hatten.

3. Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon

Der sogenannte Außenkordon besteht aus allen wichtigen Einfallstraßen nach Nürnberg und zeigt auf, wie viele Fahrzeuge im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr in die Stadt einfahren bzw. sie wieder verlassen. Die dortige Kfz-Gesamtverkehrsmenge wird jährlich erfasst, wodurch die Entwicklung der Verkehrsmenge über die Stadtgrenze sehr gut nachvollziehbar ist. 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 2024 lag mit 483.434 Kfz/16h wieder niedriger als im Vorjahr (511.550 Kfz/16h, -5,5%) und nähert sich dem Wert aus dem Coronajahr 2022 (466.975 Kfz/16h) an. Eine Steigerung der Kfz-Verkehrsmenge auf das Niveau vor der Pandemie bis einschließlich 2019, als noch zwischen 550.000 und 600.000 Kfz/16h gezählt worden sind, ist somit nicht eingetreten, sondern das Gegenteil ist der Fall. Der Wert ist vergleichbar mit den Zahlen von vor 25 Jahren. Diese Tendenz, dass niedrigere Werte als 2023 erhoben wurden, spiegelt sich an den meisten Querschnitten wider. Abweichend davon wurde der Wert von 2023 an der Kalchreuther Straße (2.555 Kfz/16h im Vergleich zu 2.086 Kfz/16h in 2023) aufgrund einer Sperrung der Oberen Dorfstraße in Neunhof und folglich einer Verlagerung leicht überschritten. Zudem normalisieren sich die Werte der Erlenstegenstraße (16.618 Kfz/16h im Vergleich zu 13.479 Kfz/16h in 2023) und Laufamholzstraße (20.279 Kfz/16h im Vergleich zu 19.118 Kfz/16h in 2023) aufgrund Beendigung der dortigen Baumaßnahmen. Aus den Werten der Äußeren Bayreuther Straße lässt sich ableiten, dass die Baustelle zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz keine signifikante Auswirkung auf den Kfz-Verkehr an der Zählstelle in Höhe der Stadtgrenze hat (36.644 Kfz/16h im Vergleich zu 36.256 Kfz/16h in 2023). Weiterhin kam es durch die Sperrung der St 2239 auf Schwabacher Stadtgebiet zu weiträumigeren Umfahrungen und zu einer stärkeren Steigerung in der Rennmühlstraße (14.736 Kfz/16h im Vergleich zu 10.812 Kfz/16h in 2023) sowie zu leichten Zunahme in der Mühlhofer Hauptstraße mit einer einhergehenden Abnahme in der Hirschenholzstraße (4.668 Kfz/16h im Vergleich zu 6.898 Kfz/16h in 2023). Deutlich niedrigere Werte sind auf der Südwesttangente (54.054 Kfz/16h im Vergleich zu 61.686 Kfz/16h in 2023) und dem Frankenschnellweg mit dem geringsten Wert seit Jahrzehnten (48.732 Kfz/16h im Vergleich zu 52.814 Kfz/16h in 2023) zu verzeichnen.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass der Verkehr fast überall abgenommen hat, außer an Stellen, an denen es zu baustellenbedingten Verlagerungseffekten kam. Der allgemeine Rückgang der Verkehrsmengen gegenüber dem Vorjahr lässt sich nicht mehr als Effekt der Pandemie erklären. Es wird von vielen Beschäftigten nun offenbar dauerhaft regelmäßig die Möglichkeit genutzt, von zu Hause aus zu arbeiten. Zudem konnte der öffentliche Nahverkehr in Nürnberg – anders als im bundesweiten Vergleich – zulegen. Dieser Sondereffekt zeigt die Stärke Nürnbergs als ÖPNV-Stadt und auch einen lokal sehr guten Effekt des Deutschlandtickets. Im VGN werden offensichtlich Fahrten vom Auto auf den ÖPNV verlagert. Im Netz zeigen die Dauerzählstellen der U-Bahn acht Prozent mehr Fahrgäste als 2019.

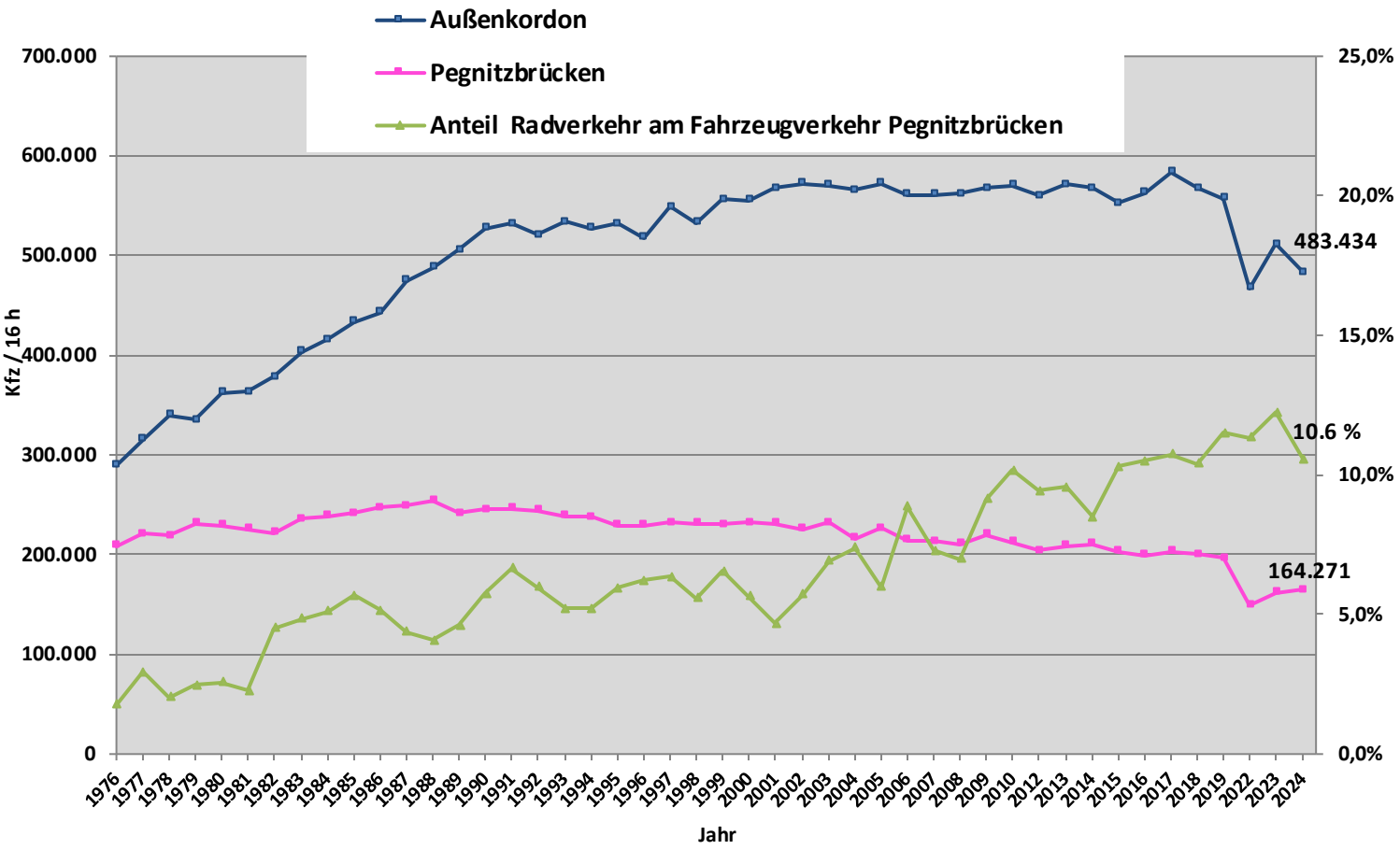


Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs

4. Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken

Die Fahrzeuge auf allen Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr werden bei jeder Verkehrszählung erfasst, um daraus Rückschlüsse auf den Nürnberger Binnenverkehr ziehen zu können. Auch wenn viele Fahrten innerhalb Nürnbergs die Pegnitzbrücken nicht passieren, kann die Verkehrsmenge auf den Brücken dennoch seit 1967 als Indikator für den innerstädtischen Verkehr herangezogen werden.

Auf den Pegnitzbrücken waren nach dem konstanten Rückgang des Kfz-Verkehrs bis 2019 auf knapp unter 200.000 Kfz/16h in diesem Jahr 164.271 Kfz/16h gezählt worden. Dies entspricht zwar einem kleinen Plus um 2.435 Kfz/16h (+1,5%) gegenüber 2023, jedoch sind dies mit minus 16,5% immer noch deutlich weniger Kraftfahrzeuge als die 196.603 in 16 Stunden im Jahr 2019.

Gestiegen ist die Kfz-Verkehrsmenge v.a. an Stellen, an denen es im Vorjahr zu baustellenbedingten Einschränkungen kam. So z.B. in der Wahlerstraße (9.854 Kfz/16h im Vergleich zu 7.824 Kfz/16h in 2023), auf der Adenauerbrücke (19.098 Kfz/16h im Vergleich zu 14.281 Kfz/16h in 2023) und der Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke (26.550 Kfz/16h im Vergleich zu 22.611 Kfz/16h in 2023). Allerdings sind trotz dieser Steigerungen die Werte jeweils deutlich unter den Werten aus dem Jahr 2019. Zu einem stärkeren Rückgang kam es dagegen erneut auf der Johannisbrücke (6.336 Kfz/16h im Vergleich zu 8.517 Kfz/16h in 2023), was sich durch eine Sperrung in der Brückenstraße begründen lässt, sowie auf der Ludwig-Erhard-Brücke (7.687 Kfz/16h im Vergleich zu 10.286 Kfz/16h in 2023), auf der sich der Wert nach einer baustellenbedingten Verlagerung aus dem Vorjahr wieder normalisiert hat. Auch hier lässt sich feststellen, dass sich größere Abweichungen vom allgemeinen Trend der reduzeirten Verkehrsmengen durch baustellenbedingte Umleitungen begründen lassen.

Der Anstieg der Kfz-Gesamtverkehrsmenge an den Pegnitzbrücken im Vergleich zu 2023 fiel mit 1,5% geringfügig aus, während die Menge am Außenkordon etwas deutlicher um 5,5% abnahm. Im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie wird der Trend der rückläufigen Bedeutung des Kfz-Verkehrs im innerstädtischen Kontext fortgesetzt. Mittelfristig bleibt jedoch abzuwarten, in welcher Größenordnung sich dieser manifestiert.

5. Besondere Zählquerschnitte

Wie im Vorjahr war auch 2024 der Bedarf an aktuellen Zähldaten 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. Daher wurden zusätzlich zum Standardprogramm an mehreren wichtigen Zählstellen Querschnitts- und Stromzählungen im Nürnberger Stadtgebiet durchgeführt.

So wurden zum Beispiel am Knoten Münchener Straße / Bayernstraße / Frankenstraße alle Abbiegeströme erfasst. Im Zusammenhang mit der angelaufenen Entwicklung des neuen Stadtquartiers Lichtenreuth sind hier aktuelle Zahlen für die Evaluation umgesetzter Maßnahmen von Interesse. Aufgrund der Planungen zur Verlängerung der Straßenbahn von der Allersberger Straße in das neue Quartier Lichtenreuth wurden auch die Ströme des Knotens Allersberger Straße / Frankenstraße erfasst. Abbiegebeziehungen können durch automatische Zählmethoden oftmals nicht mit derselben Präzision erfasst werden wie durch eine manuelle Zählung.

Auch im Umfeld des Frankenschnellwegs wurden Zu- und Abfahrten sowie kreuzende Querschnitte in das Zählprogramm aufgenommen. Konkret wurden Zählungen an der Rothenburger Straße (18.022 Kfz/16h), Schwabacher Straße (14.691 Kfz/16h), An den Rampen (7.985 Kfz/16h) und an der Landgrabenstraße (12.997 Kfz/16h) durchgeführt.

Die Ergebnisse für alle genannten Querschnitte und Knotenpunkte bestätigen die allgemeine Abnahme des Kfz-Verkehrs nach der Corona-Pandemie und im Zuge des folgenden Wandels der Arbeitswelt.

Als Baustein für die Bewertung der Situation in der Innenstadt wurden darüber hinaus die Passantinnen und Passanten in der Königstraße und in der Breiten Gasse ermittelt. Während die Anzahl der Fußgängerinnen und Fußgänger in der Königstraße nach wie vor auf dem hohen Niveau von vor der Pandemie liegt, haben sie in der Breiten Gasse deutlich von rd. 22.000 bis 28.000 FG/16h auf 15.128 FG/16h abgenommen. Dies dürfte der sehr unschönen Baustellensituation dort geschuldet sein. Es bleibt abzuwarten, ob die Umgestaltung und geplante Aufwertung der Breiten Gasse sowie die Bemühungen um die Beseitigung des Ladenleerstands wieder zu einer Zunahme der Passantinnen und Passanten führen wird.

Neben den auszugsweise in diesem Kapitel beschriebenen Zählstellen wurden weitere Querschnitts- und Stromzählungen im Stadtgebiet durchgeführt (siehe Zählstellenplan 2024 im Anhang).

6. Zusammensetzung des Verkehrs

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

Zwar waren am Außenkordon absolut weniger Fahrzeuge unterwegs als im Jahr 2023, die Anteile der jeweiligen Fahrzeugarten am Gesamtverkehr waren jedoch vergleichbar. Insgesamt wurden

441.028 Pkw gezählt und damit 22.536 weniger als 2023 und nochmal deutlich weniger als bis einschließlich 2019, als jeweils mehr als 500.000 Pkw während der Zählintervalle den Außenkordon passierten. Der Wert nähert sich wieder mehr dem Jahr 2022 mit 421.675 Pkw an, in dem die coronabedingten Beschränkungen noch spürbar waren.

Auf den Pegnitzbrücken ist der Pkw-Verkehr mit 154.508 Pkw/16h bzw. 84,1% sowohl absolut als auch anteilig gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Im Vergleich zu 2019 ist die absolute Zahl dagegen deutlich geringer, der Anteil der Pkw am Gesamtverkehr jedoch minimal gestiegen (2019: 184.077 Pkw, 82,9%). Der Anteil an Krafträdern (Krad) ging weiter zurück auf 2,4%, genauso wie der Radverkehrsanteil auf 10,6% (siehe „9. Entwicklung des Radverkehrs“).

Die Entwicklung des Schwerverkehrs wird in einem gesonderten Kapitel behandelt.

	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lz	Bus
2024	10.276	8.323	441.028	14.651	16.257	3.175
	2,1 %	**1,7 %**	**89,3 %**	**3,0 %**	**3,3 %**	**0,6 %**
2023[1]	10.512	8.663	463.564	18.723	17.561	3.039
	2,0 %	**1,7 %**	**88,8 %**	**3,6 %**	**3,4 %**	**0,6 %**
2022[1]	8.382	9.181	421.675	16.687	16.365	3.067
	1,8 %	**1,9 %**	**88,7 %**	**3,5 %**	**3,4 %**	**0,6 %**
2019[1]	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 %**

Tabelle 1: Zählstellengruppe Außenkordon (Fz/16h)

	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lz	Bus
2024	19.438	4.465	154.508	2.892	562	1.844
	10,6 %	**2,4 %**	**84,1 %**	**1,6 %**	**0,3 %**	**1,0 %**
2023[1]	22.585	4.790	151.317	3.137	684	1.918
	12,2 %	**2,6 %**	**82,0 %**	**1,7 %**	**0,4 %**	**1,0 %**
2022[1]	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 %**

Tabelle 2: Zählstellengruppe Pegnitzbrücken (Fz/16h)

[1] Abweichungen von 100,0% durch Rundung bedingt

7. Kraftfahrzeugbestand

Zum Zeitpunkt der Zählung (Stichtag 30.06.2024) waren in Nürnberg 545.074 Personen mit Hauptwohnsitz in 290.592 Haushalten gemeldet. Dies sind 2.595 Personen (+0,5%) und 965 Haushalte (+0,3%) mehr als zum Zeitpunkt der letzten Zählung 2023. Die Zunahme der letzten Jahre hat sich somit erneut bestätigt.

Der Kraftfahrzeugbestand belief sich zum Stichtag auf 304.220 zugelassene Fahrzeuge, was gegenüber 2023 einer Zunahme von 2.319 Kfz entspricht (+0,8%). Auf ein Kraftfahrzeug kommen durchschnittlich 1,8 Personen, wie bereits in den vorgegangenen Zählungen 2019 und 2022, und auf jeden Haushalt nahezu konstant 1,05 Kraftfahrzeuge. **Der Anteil autoloser Haushalte liegt bei ca. 31%.**

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).

Der Schwerverkehr liegt sowohl am Außenkordon als auch auf den Pegnitzbrücken unter den Werten von vor der Pandemie, obwohl der Wirtschaftsverkehr nicht vom Homeoffice betroffen ist, da Waren und Güter auf jeden Fall transportiert werden müssen. Vermutlich macht sich hier die allgemeine konjunkturelle Entwicklung bemerkbar.

30.908 Lkw und Lz passierten im Juli 2024 den Außenkordon und damit deutlich weniger als 2023 (36.284 Fahrzeuge, -5.376, -14,8%) sowie 2022 (33.052 Fahrzeuge, -2.144, -6,9%) und 2019 (33.535 Fahrzeuge, -2.627, -8,5%). Der Gesamtanteil am Fahrzeugverkehr am Außenkordon ist mit 6,3% zu 2023 (7,0%) leicht gefallen. Auffallend ist jedoch die absolute Minderung an Lkw und Lz im Vergleich zu den Vorjahren, vor allem nach dem absoluten Anstieg im letzten Jahr, da im Vorjahr ansonsten ein Rückgang der Gesamtverkehrsmenge zu verzeichnen ist. Insgesamt liegt die Anzahl der Lkw+Lz auf dem niedrigsten Niveau der letzten 25 Jahre.

Ein Großteil des Schwerverkehrs überquert den Außenkordon auf der Südwesttangente sowie am Frankenschnellweg. Im Jahr 2024 fuhren hier 19.318 Lkw und Lz und damit 62,5% 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.

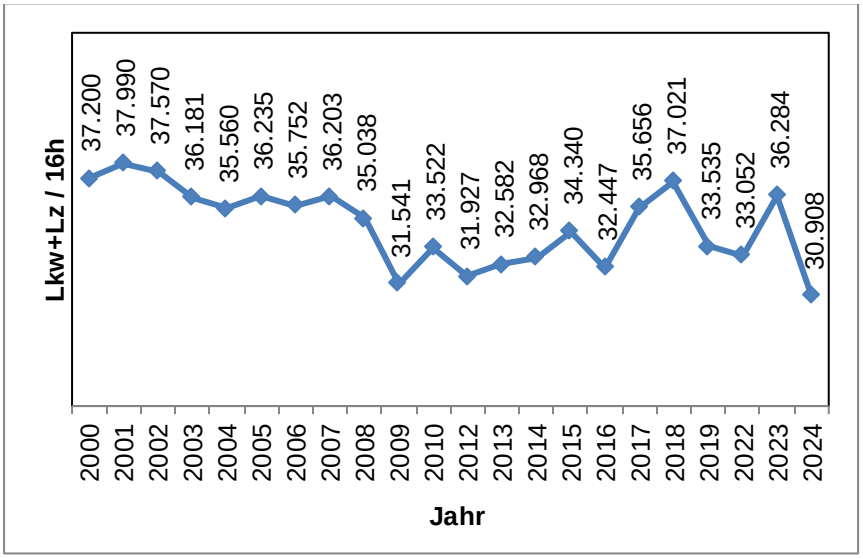


Abbildung 2: Entwicklung des Schwerlastverkehrs am Außenkordon

9. Entwicklung des Radverkehrs

Mit 10.276 Rädern/16h erreichte der Radverkehr am Außenkordon fast die Werte aus dem Vorjahr (10.512 Räder/16h) sowie dem Jahr 2019 (10.660 Räder/16h) und konnte den Anteil am Gesamtverkehr aufgrund der seitdem zurückgegangenen Gesamtverkehrsmenge leicht auf 2,1% steigern (siehe Abbildung 1 und Tabelle 1). Im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr spielt der Radverkehr nach wie vor 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. Durch den Ausbau von Radvorrangrouten mit Anschluss an die Radverbindungen der Nachbarkommunen sowie Radschnellverbindungen ins Umland und die Zunahme der Nutzung von Pedelecs, mit denen größere Entfernungen zurückgelegt werden können, ist zu erwarten, dass der Radverkehr zukünftig jedoch auch stadtgrenzüberschreitend weiter ansteigen wird.

Wird die Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken betrachtet (Abbildung 3 sowie Tabelle 2), zeigt sich, dass mit 19.438 Rädern/16h 3.147 weniger Räder erfasst wurden als 2023 (-13,9%). So hat auf den Pegnitzbrücken der Radverkehrsanteil etwas abgenommen, während der Pkw-Anteil leicht gestiegen ist. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf den Pegnitzbrücken sank auf 10,6% (2023: 12,2%), während der Pkw-Anteil (84,1%) leicht gestiegen ist (2023: 82,0%). Der Rückgang der absoluten Anzahl an Radfahrenden gegenüber dem Vorjahr lässt sich genauso wie die Abahme der Kfz-Verkehrsmengen als Pandemieeffekt und der damit verbundenen Abnahme des Gesamtverkehrs erklären. Zusätzlich steht jedoch zu vermuten, dass die erheblichen Anstrengungen der Stadt zur Verbesserung der Radinfrastruktur nun auch zu Verlagerungen führen, die bisher nicht gmessen werden (können). Ob die Zahlenreihe zum Radanteil auf Pegnitzbrücken auf Dauer aussagekräftig ist, wird nun geprüft.

Wie bereits dargestellt, arbeiten nunmehr viele Arbeitnehmer regelmäßig und wohl auf Dauer von zu Hause. Dadurch entfallen nicht nur Wege mit dem Auto, sondern auch mit dem Rad. Aufgrund des Arbeitens von zu Hause werden zum Ausgleich vermehrt kürzere Wege zu Fuß im näheren Umfeld des Zuhauses oder für Erledigungen, z.B. in den Pausen, zurückgelegt. Da die Pegnitzbrücken bereits seit Beginn der jährlich durchgeführten Verkehrszählungen als Vergleichsgröße für den Binnenverkehr dienen, zeigt sich, dass das Rad im innerstädtischen Verkehr trotz der leichten Abnahme eine bedeutende Rolle spielt.

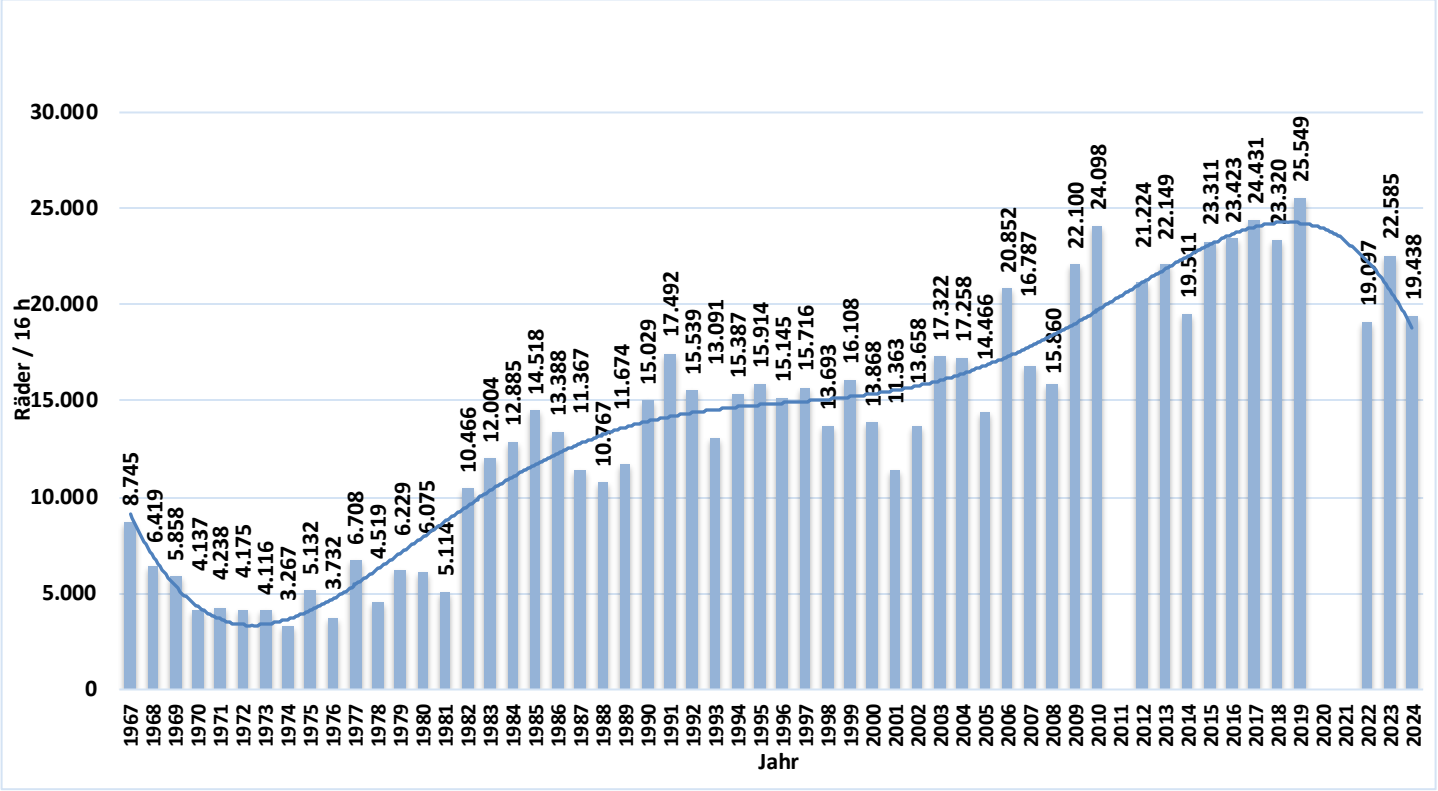


Abbildung 3: Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr

10. Vergleich mit ÖPNV-Fahrgastzahlen

Fahrgastzahlen der VAG-Busse am Außenkordon

Ein direkter Vergleich zwischen den Pendlerinnen und Pendlern, die mit dem Kraftfahrzeug die Stadtgrenze überfahren, und den Pendlern im ÖPNV ist leider nicht möglich, da die Bahn AG keine Daten zu ihren Fahrgastzahlen zur Verfügung stellt. Für die U1 nach Fürth (40.000 Fahrgäste/Werktag) und die VAG-Buslinien (siehe Abbildung 4), die ins Umland fahren, liegen aktuelle Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2023 vor. Auch wenn ein direkter Vergleich der ÖV- und IV-Fahrten damit nur bedingt möglich ist, zeigen die Zahlen, dass im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr das Kraftfahrzeug mit 483.434 Kfz/16h am Außenkordon dominiert.

Abbildung 4 zeigt, wie sich die Busfahrgäste auf einzelnen Linien am Außenkordon verteilen. Dargestellt sind die Linien der VAG. Daneben gibt es noch Linien, die von anderen Verkehrsunternehmen betrieben werden.

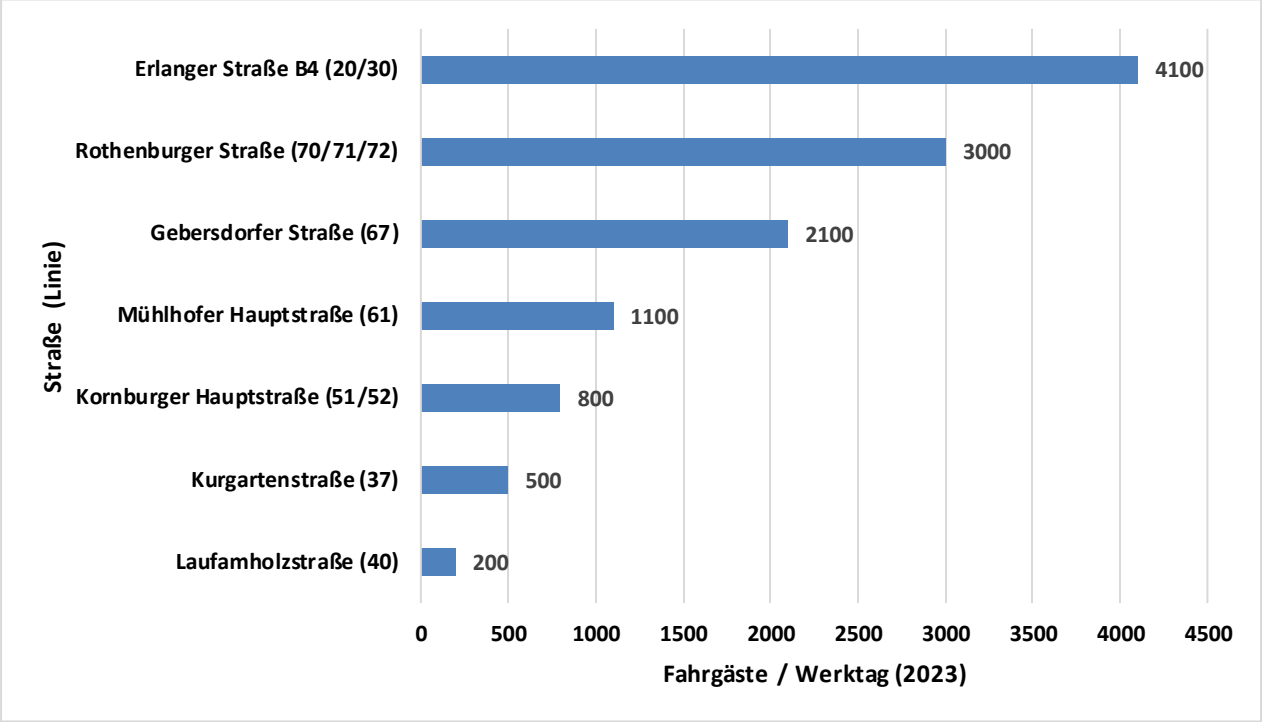


Abbildung 4: Fahrgastzahlen der VAG-Busse am Außenkordon

Entwicklung der Linienbeförderungsfälle pro Werktag

Die Maßeinheit der Linienbeförderungsfälle bezeichnet die Anzahl der Fahrgäste. In Abbildung 5 ist die Entwicklung der Kennzahl für die letzten zehn Jahren dargestellt. Im Allgemeinen lässt sich ein konstantes Wachstum bis 2019 erkennen. Mit Beginn der Covid-19-Pandemie brechen die Werte 2020 stark ein. Bis zum Jahr 2022 konnten sich die Werte zwar wieder erholen, aber das Niveau vor der Pandemie noch nicht wieder erreichen. Erst im Jahr 2023 konnten die Werte aus dem Jahr 2019 teilweise sogar übertroffen werden. Das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket hat hierbei sicher einen Einfluss. Ebenfalls interessant ist die sich herauskristallisierende verschobene Tagesganglinie. Vor allem die Nachmittagsspitze des Pendelverkehrs ist nicht mehr so ausgeprägt und verteilt sich stärker über den gesamten Nachmittag. Auch erreichen die Fahrgastzahlen am Nachmittag teilweise die Werte der Frühspitze. Eine Ursache hierfür könnte das Mehrangebot von Homeoffice-Arbeitsplätzen sein, sodass die morgendliche Fahrgastspitze durch den Rückgang von Pendlerinnen und Pendlern teilweise abflacht und die Freizeitaktivitäten nach der Arbeit zunehmen. Durch die Einführung der Straßenbahnlinien 10 und 11 im Fahrplanjahr 2024 sind die Linienbeförderungsfälle der Straßenbahn angestiegen. Erste Zählungen verdeutlichen dies bereits.

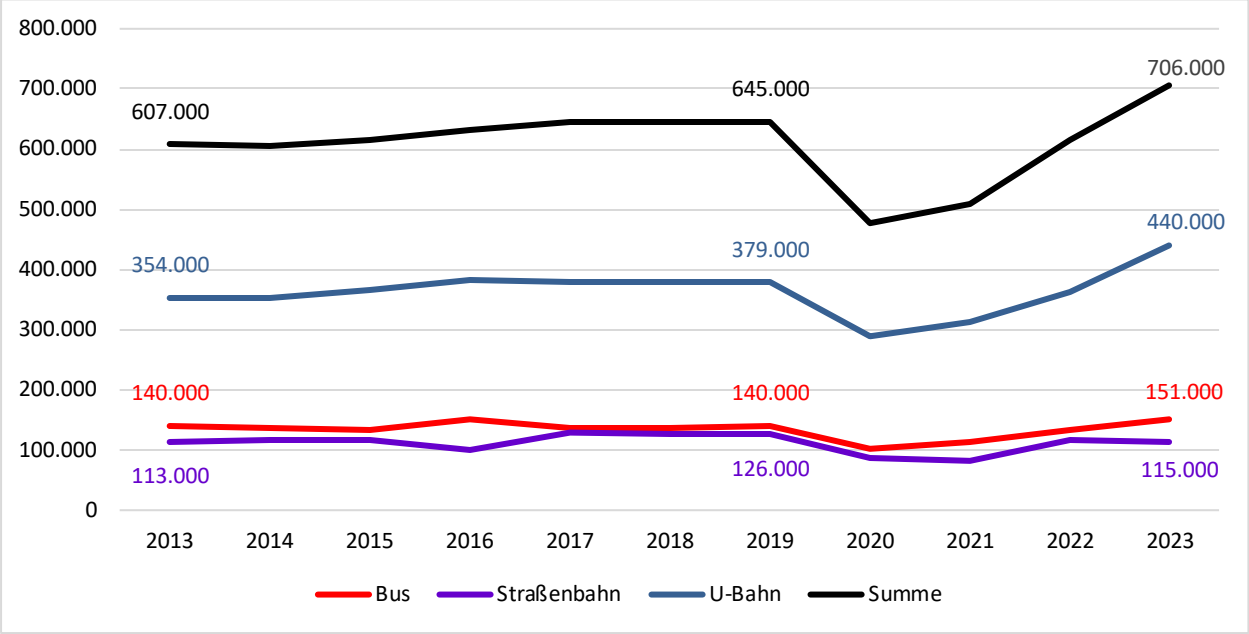


Abbildung 5: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle pro Werktag

11. Fazit

Nachdem die erhobenen Werte aus den Jahren 2022 und 2023 einen spürbaren Rückgang in der Gesamtverkehrsmenge andeuteten, diente die Zählung 2024 insbesondere dazu, zu prüfen, ob das Verkehrsaufkommen in der Stadt dauerhaft verringert bleibt oder sich die Zahlen wieder auf Vor-Pandemie-Niveau einpendeln werden. Im Juli 2024 wurden am Außenkordon 483.434 Kfz/16h gezählt und damit 5,5% weniger als 2023. Eine Steigerung der Kfz-Verkehrsmenge auf das Niveau vor der Pandemie, als noch 550.000 und 600.000 Kfz/16h gezählt worden sind, ist somit nicht eingetreten. Der Rückgang der Verkehrsmengen gegenüber dem Vorjahr lässt sich nun dauerhaft als Effekt der geänderten Arbeitswelten nach der Pandemie erklären. Viele Beschäftigte nutzen regelmäßig die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten. Zudem konnte der öffentliche Nahverkehr in Nürnberg – anders als im bundesweiten Vergleich – zulegen. So zeigen die Dauerzählstellen der U-Bahn 8% mehr Fahrgäste als 2019. Diese auch durch das Deutschlandticket bedingte Zunahme der ÖPNV-Fahrgäste dürfte ein weiterer Grund sein, warum der Autoverkehr stärker verloren hat.

An den Pegnitzbrücken ist eine leichte Zunahme von 1,5% auf 164.271 Kfz/16h gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen, jedoch verkehren auch hier deulich weniger als die noch im Jahr 2019 in 16 Stunden gezählten 196.603 Kfz. Die leichte Steigerung befindet sich jedoch im Bereich der üblichen Tagesschwankungen. So nahm der Verkehr an einigen Zählstellen zu, an denen es 2023 zu baustellenbedingten Einschränkungen kam. Im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie wird also auch hier der Trend der rückläufigen Bedeutung des Kfz-Verkehrs im innerstädtischen Kontext fortgesetzt.

Der Radverkehr konnte am Außenkordon mit 10.276 Rädern/16h fast die Werte aus dem Vorjahr (10.512 Räder/16h) sowie dem Jahr 2019 (10.660 Räder/16h) erreichen und konnte den Anteil am Gesamtverkehr aufgrund der seitdem zurückgegangenen Gesamtverkehrsmenge leicht auf 2,1% steigern. Der Radverkehrsanteil auf den Pegnitzbrücken nahm in diesem Jahr dagegen etwas ab und sank mit 19.438 Rädern/16h auf 10,6% (2023: 12,2%). Der Rückgang der Radverkehrsmengen gegenüber dem Vorjahr lässt sich einerseits wie die Abahme der Kfz-Verkehrsmengen als Effekt des Wandels der Arbeitswelt und der damit verbundenen Abnahme des Gesamtverkehrs erklären. Wie bereits dargestellt, arbeiten viele Arbeitnehmer regelmäßig von zu Hause. Dadurch entfallen auch Wege mit dem Fahrrad. Zusätzlich zeigt sich jedoch, dass der

Ausbau der Radinfrastruktur nunmehr die Frage öffnet, ob die Zählstellen noch geeignet sind, ein realistisches Bild des Radverekhrs zu liefern.

Die Fahrgastzahlen des ÖPNV zeigen, dass im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr das Kraftfahreug am Außenkordon dominiert. Insgesamt neue Höchstwerte belegen aber auch, wie relevant der öffentliche Personennahverkehr für die Fortbewegung im innerstädtischen Bereich ist. Durch die Einführung der Straßenbahnlinien 10 und 11 im Fahrplanjahr 2024 werden die Linienbeförderungsfälle der Straßenbahn weiter ansteigen. Erste Zählungen verdeutlichen dies bereits und lassen erkennen, dass das neue Angebot gut genutzt wird. Dies zeigt, wie wichtig weiterhin ein Ausbau des ÖPNV als Rückgrat der städtischen Mobilität ist, wie es z.B. mit den Projekten Stadt-Umland-Bahn, Minervastraße, Stadtparkschleife oder Verlängerung der Straßenbahn ins neue Quartier Lichtenreuth geplant ist. Nur wenn aufgrund eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebots möglichst viele Menschen auf die Nutzung eines Autos verzichten können, können weitere Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr, für Grün und Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen 2024 zeigen, dass sich der Verkehr in Nürnberg seit Corona stark positiv verändert hat. Auch in den fortlaufend unterjährig durchgeführten automatischen Zählungen bestätigt sich der Trend der bis zu 20 Prozent gesunkenen Verkehrsmengen. Der Effekt der Pandemie ist also weiterhin stark zu spüren. Der Trend ist kein reines Nürnberg-Phänomen. Ähnliche Entwicklungen werden bspw. in der Nachbarstadt Fürth und auch in München festgestellt. Was Nürnberg jedoch wieder auszeichnet, ist, dass im bundesweiten Vergleich der öffentliche Nahverkehr zulegen konnte. Dieser Aufschwung unterstreicht, dass die Nürnberger Prioritätensetzung im Verbund mit dem Deutschandticket sehr erfolgreich ist.