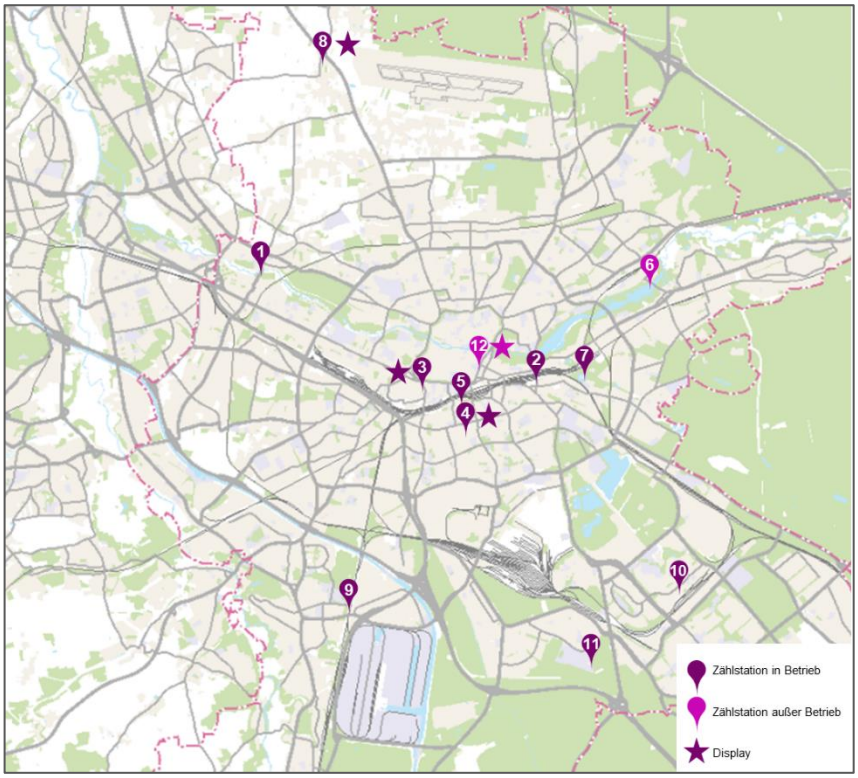
Bericht

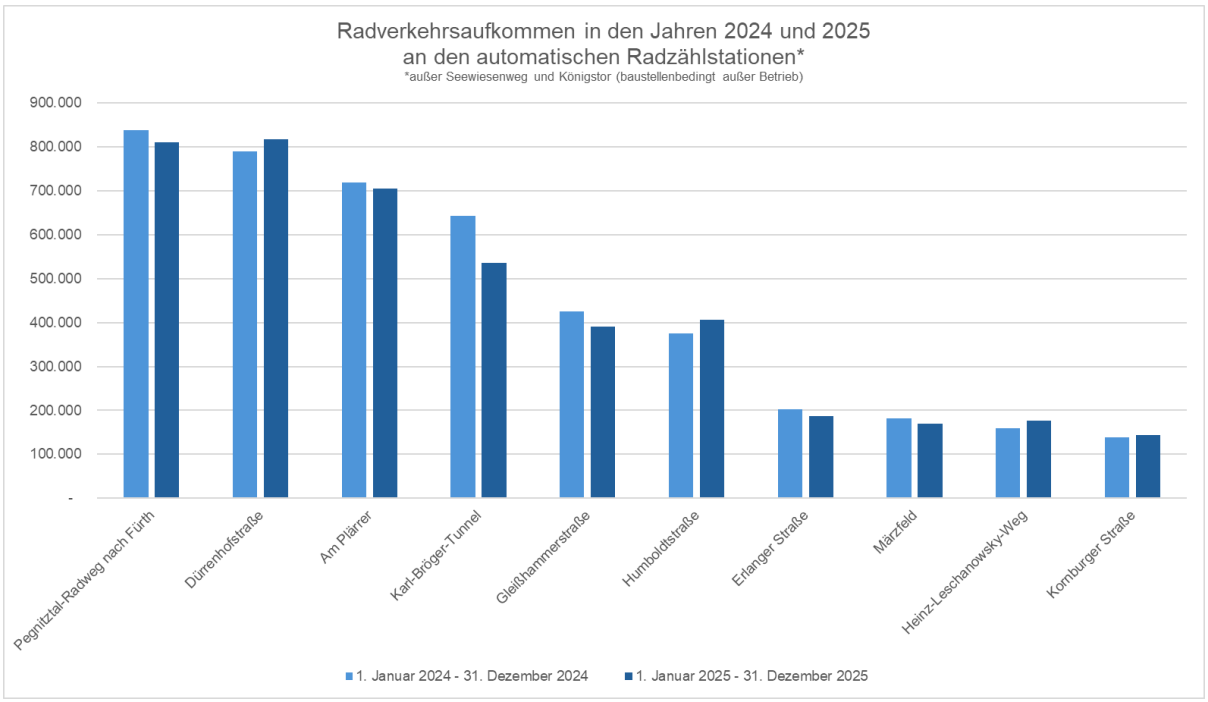
Auswertung automatische Radzählstationen

Von den insgesamt 12 automatischen Radzählstationen sind nur fünf mit einem Display ausgestattet. Zwei davon sind derzeit baustellenbedingt außer Betrieb. Die Standorte sind:



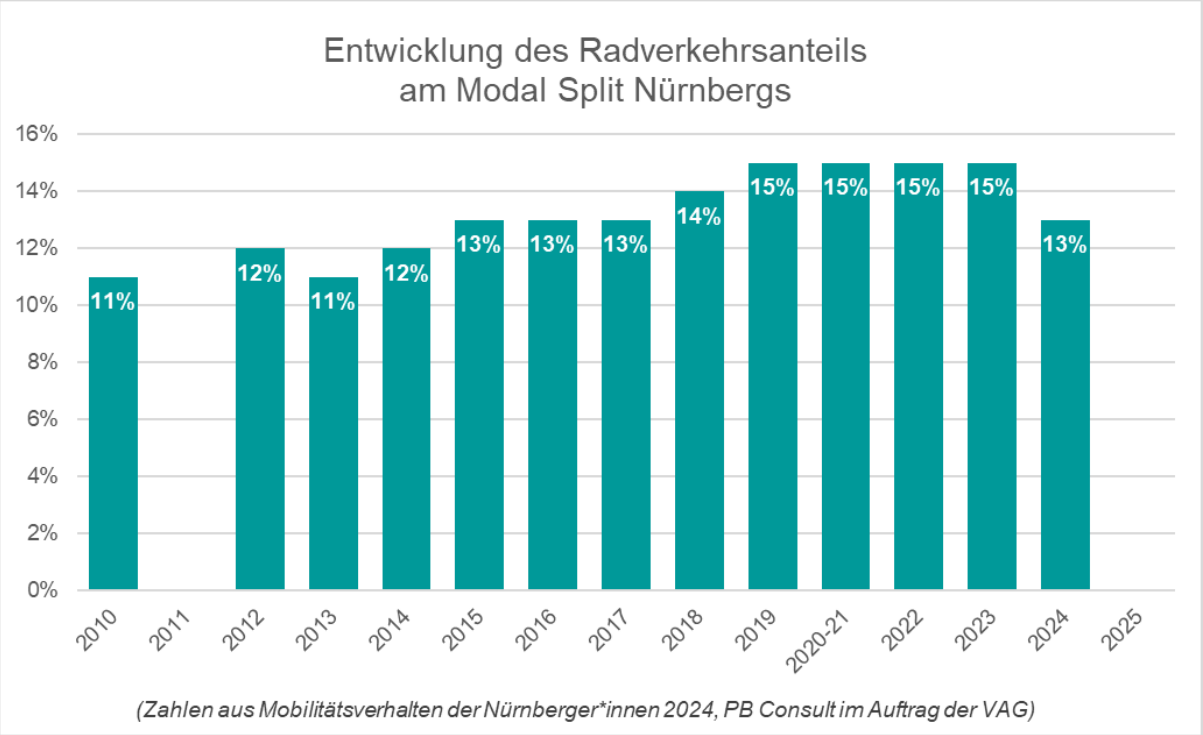
1. Pegnitztal-Radweg nach Fürth
2. Dürrenhofstraße (Display)
3. Am Plärrer (Display)
4. Humboldtstraße (Display)
5. Karl-Bröger-Tunnel
6. Seewiesenweg *(derzeit außer Betrieb)*
7. Gleißhammerstraße
8. Erlanger Straße (Display)
9. Heinz-Leschanowsky-Weg
10. Märzfeld
11. Kornburger Straße
12. Königstor (Display) *(derzeit außer Betrieb)*

Ein Vergleich, der an den jeweiligen Stationen gezählten Radfahrenden im Jahr 2024 und 2025 zeigt, dass es Stationen mit leicht zunehmendem und Stationen mit leicht abnehmendem Radverkehrsaufkommen gibt.



Diese Zahlen sind jedoch nicht verlässlich, da es Probleme bei der korrekten Erfassung der Radfahrenden gab, und teilweise auch noch gibt. Es besteht ein enger Austausch mit dem Hersteller und es wird kontinuierlich an der Behebung der Fehler gearbeitet. Aufgrund der teilweise immer noch bestehenden Probleme ist eine Betrachtung der Entwicklung der Radverkehrszahlen zum jetzigen Zeitpunkt schwierig.

Die im November 2025 veröffentlichten Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland – MID 2023“ zeigen für den Radverkehr in Deutschland insgesamt eine stagnierende Entwicklung. Der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen auf das gesamte Jahr bezogen (Modal Split) ist in Deutschland seit 2008 konstant bei 11%[1]. In Nürnberg hat der Anteil des Radverkehrs bis 2019 auf 15% zugenommen. Im Jahr 2024 ist dann eine Abnahme auf 13% zu verzeichnen[2]. Neuere Zahlen liegen der Verwaltung noch nicht vor.



*(Zahlen aus Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2024, PB Consult im Auftrag der VAG)*

Die Ergebnisse der jährlichen manuellen Zählungen des Verkehrsplanungsamtes legen den Schluss nahe, dass das Arbeiten im Homeoffice wie bei der Abnahme des Kfz-Verkehrs auch beim Radverkehr ein Grund für den Rückgang der absoluten Zahlen ist[3]. In der Studie „Mobilität in Deutschland – MID 2023“ wird als Ursache für die deutschlandweit stagnierenden Radverkehrszahlen aber auch der Zustand von Radwegen sowie das Sicherheitsgefühl und Wohlfühlen im Verkehr genannt. Hierfür reichen aus Sicht der Studie punktuelle Verbesserungen nicht aus, sondern es gelte vielmehr eine durchgängig verbesserte Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen[4].

Die Stadt Nürnberg will mit der Planung und Umsetzung durchgängiger Radvorrangrouten im Stadtgebiet eine sichere und komfortable Radinfrastruktur anbieten. Prioritär werden derzeit die Routen 2 und 10 umgesetzt. Eine Auswertung der Daten der automatischen Zählstationen, die auf diesen Routen liegen (Humboldtstraße, Gleißhammerstraße) kann die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens auf diesen Routen zeigen. Allerdings können

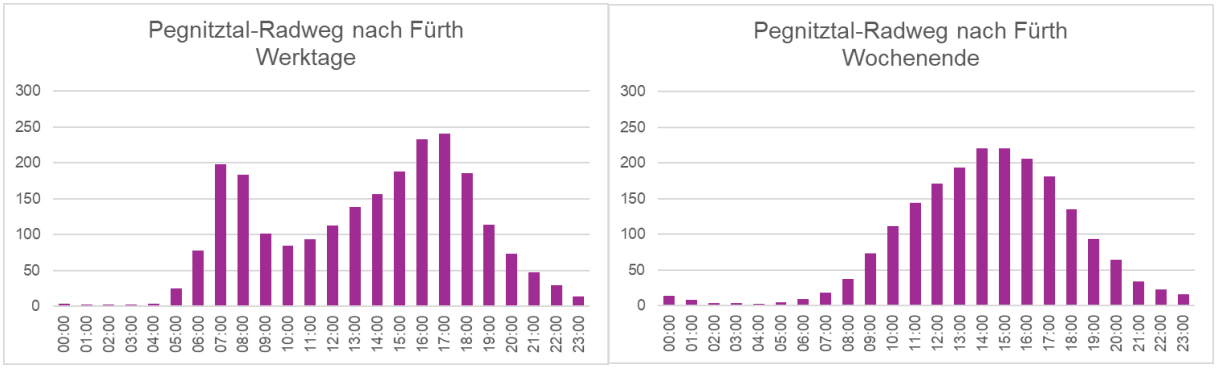
[1] MID 2023, Bundesministerium für Verkehr, S. 44
[2] Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2024, PB Consult im Auftrag der VAG, S. 11
[3] QZ-Bericht 2025, Verkehrsplanungsamt Stadt Nürnberg, S. 13.
[4] MID 2023, Bundesministerium für Verkehr, S. 139

verlässliche Zahlen hierzu erst genannt werden, wenn die Stationen über einen längeren Zeitraum belastbare Daten erfasst haben.

Stationsprofile

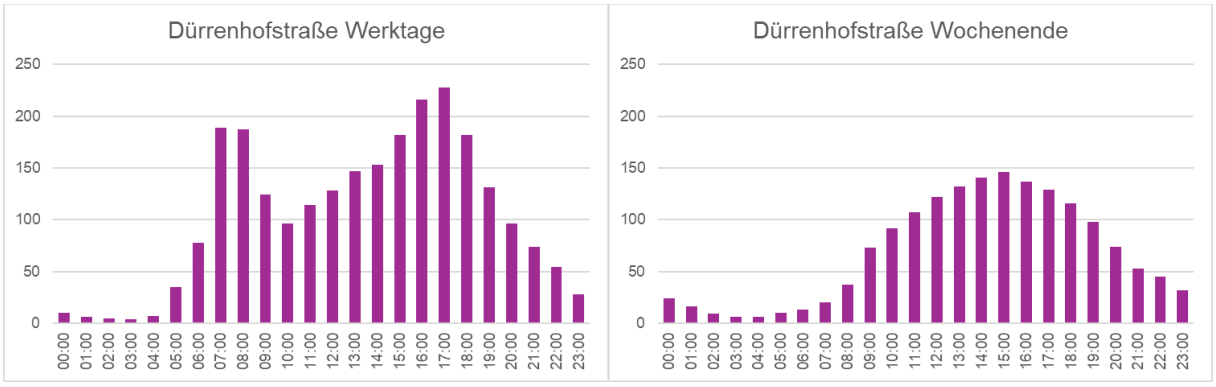
Eine Auswertung der durchschnittlichen Tagesganglinien an Werktagen und am Wochenende im Jahr 2025 lässt Aussagen über den Stellenwert des Berufs-, Alltags- und Freizeitverkehrs an der jeweiligen Station zu. Die Skalen bei den folgenden Diagrammen sind jeweils an die maximalen Werte angepasst und nicht bei jeder Station identisch, da für die Fragestellung der Kurvenverlauf von besonderem Interesse ist und weniger die absoluten Zahlen im Vergleich.

Pegnitztal-Radweg nach Fürth



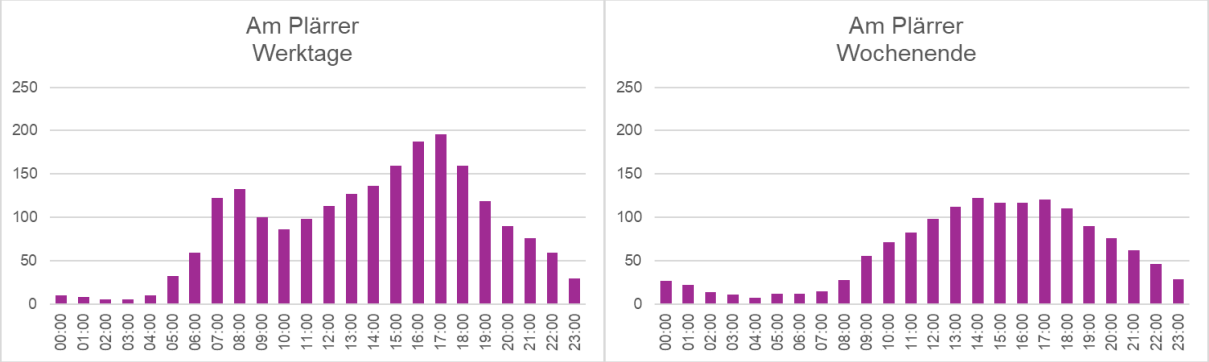
Hier zeigt sich eine deutlich ausgeprägte Morgenspitze, das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf gleichem Niveau wie an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist etwas höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 86%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Donnerstag, den 01. Mai, mit insgesamt 5.400 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung sowohl für den **Berufs-** als auch für den **Freizeitverkehr**.

Dürrenhofstraße



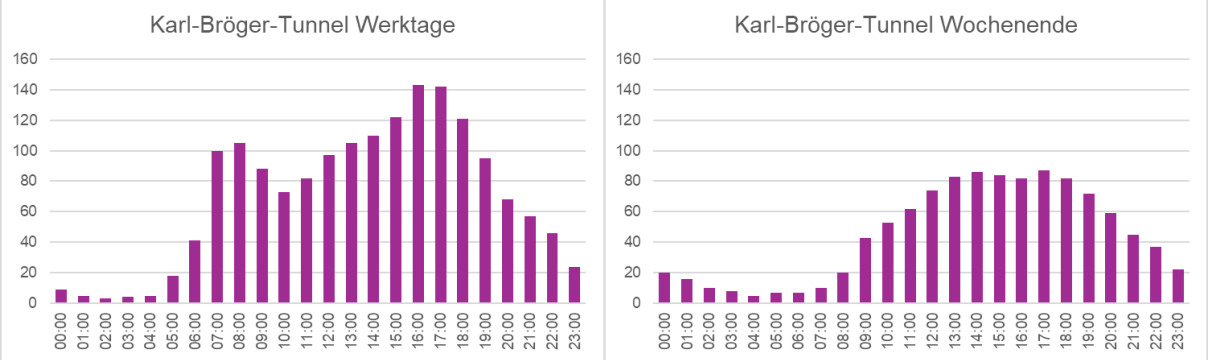
Hier zeigt sich eine deutlich ausgeprägte Morgenspitze, das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 66%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Dienstag, den 24. Juni, mit insgesamt 4.495 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufsverkehr**.

Am Plärrer



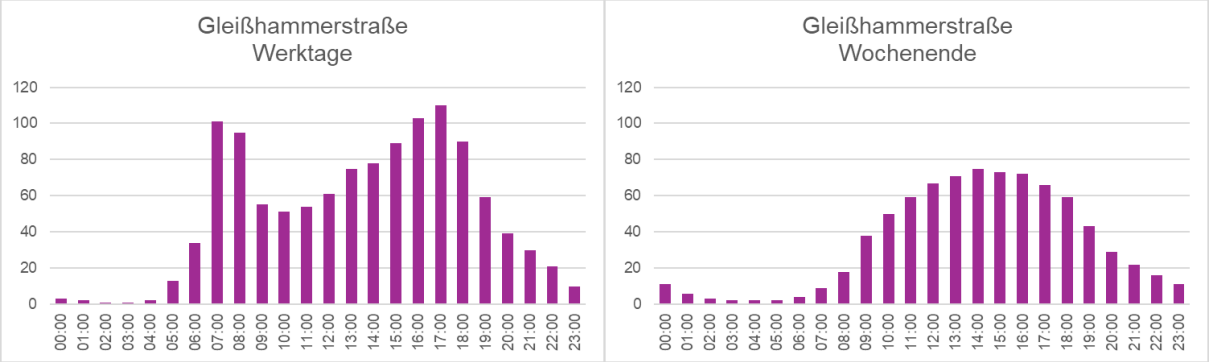
Hier zeigt sich keine stark ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf etwas geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 69%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Donnerstag, den 20. Mai, mit insgesamt 3.609 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufs-** aber auch **Alltagsverkehr**.

Karl-Bröger-Tunnel



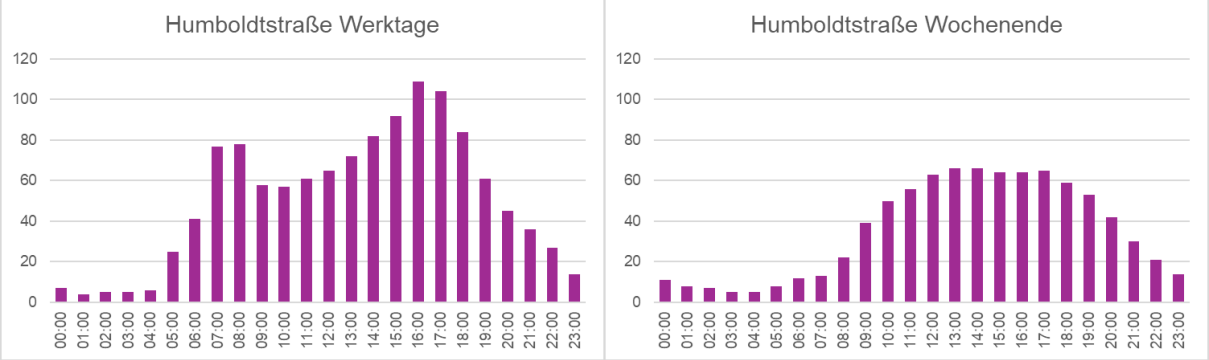
Hier zeigt sich keine ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 65%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 14. Mai, mit insgesamt 2.647 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufs-** aber auch **Alltagsverkehr**.

Gleißhammerstraße



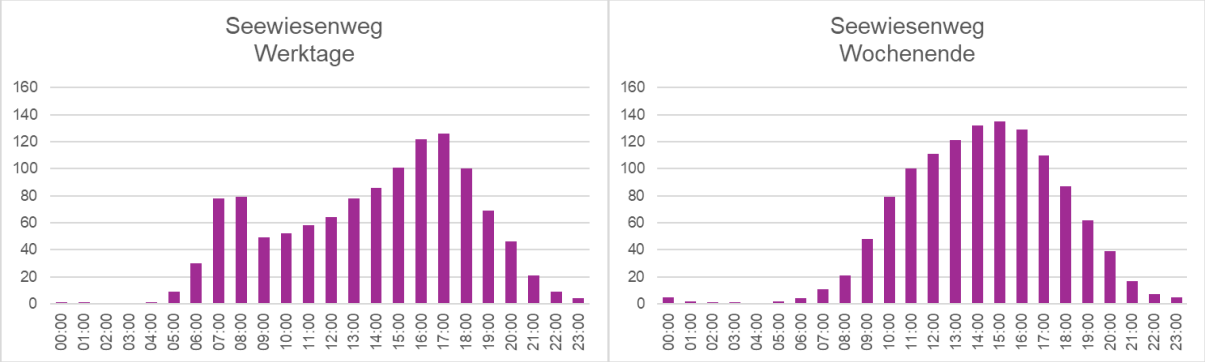
Hier zeigt sich eine deutlich ausgeprägte Morgenspitze, das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf etwas geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 69%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 14. Mai, mit insgesamt 2.322 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufsverkehr**.

Humboldtstraße



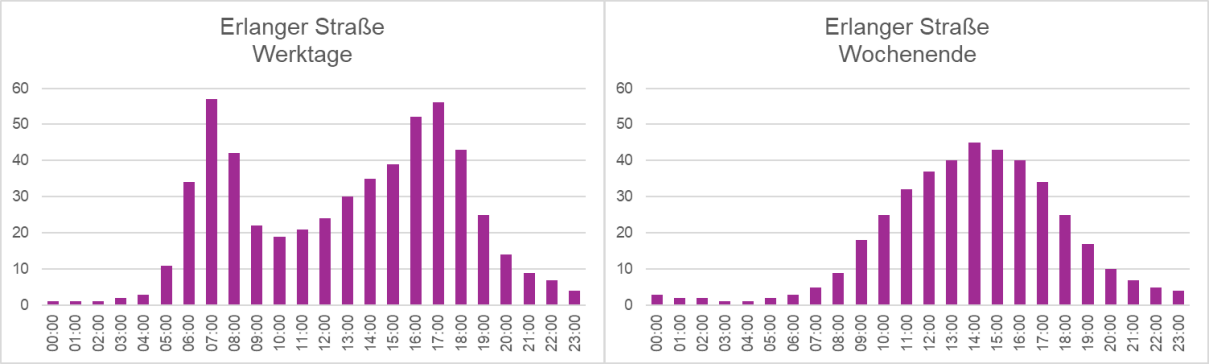
Hier zeigt sich keine ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf etwas geringerem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 69%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 30. April, mit insgesamt 2.054 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Berufs-** aber auch **Alltagsverkehr**.

Seewiesenweg



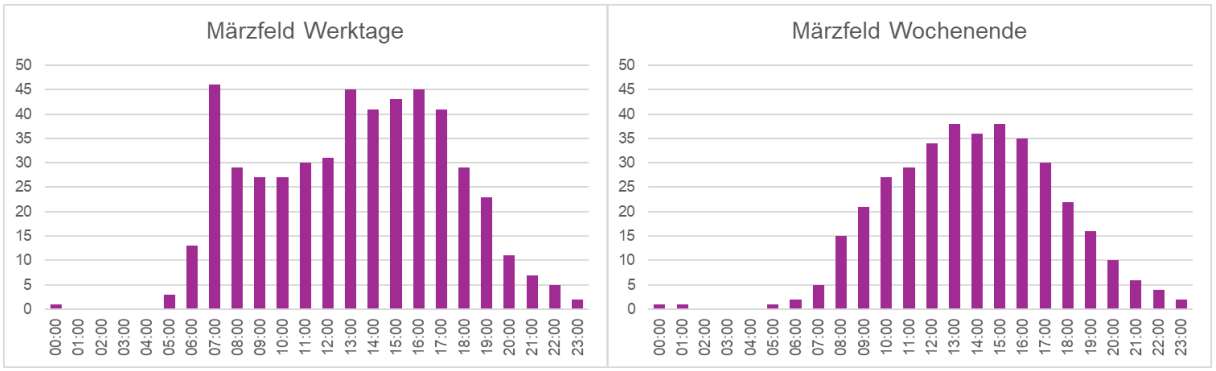
Hier zeigt sich keine ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf höherem Niveau als an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist geringer als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 104%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Sonntag, den 29. Juni, mit insgesamt 3.021 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Freizeitverkehr**

Erlanger Straße



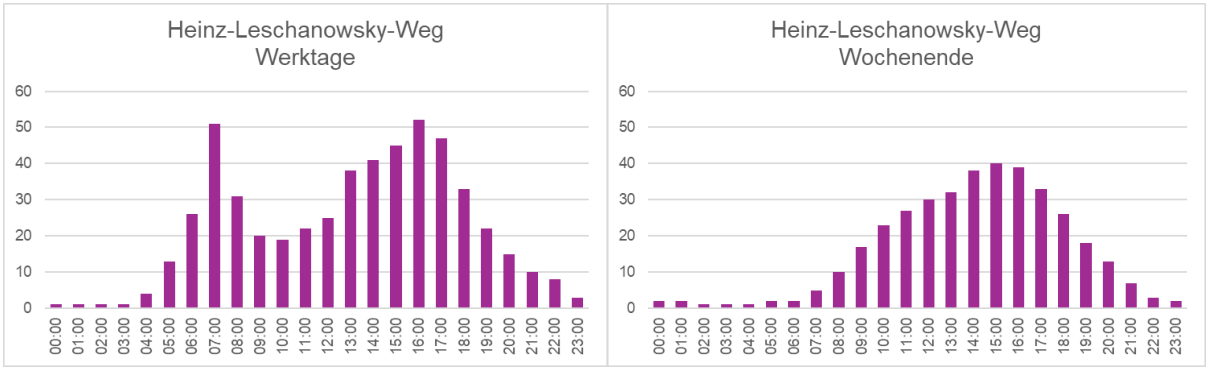
Hier zeigt sich eine deutlich ausgeprägte Morgenspitze mit Peak um 7 Uhr. Das Spitzenaufkommen am Wochenende ist auf ähnlichem Niveau wie an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 74%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 14. Mai, mit insgesamt 1.161 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Schüler- und Berufsverkehr** sowie den **Freizeitverkehr**.

Märzfeld



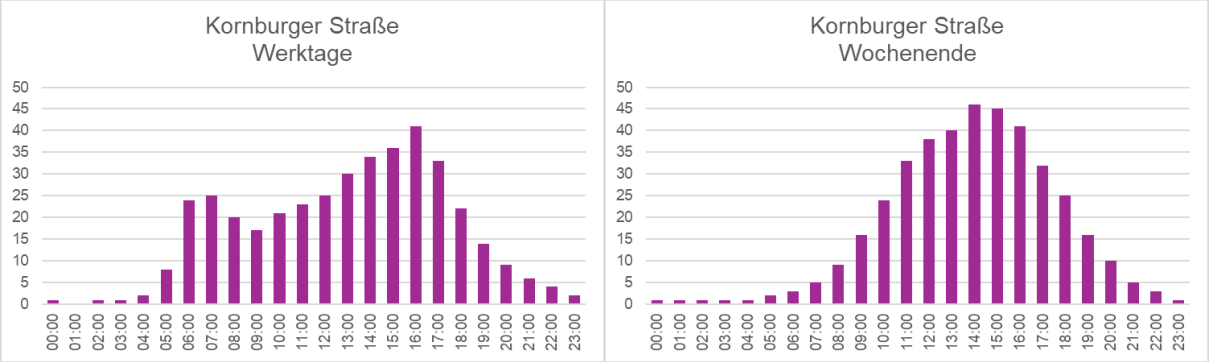
Hier zeigt sich eine ausgeprägte Morgenspitze um 7 Uhr. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf ähnlichem Niveau wie an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 75%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 30. April, mit insgesamt 966 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Schüler-** und **Freizeitverkehr**.

Heinz-Leschanowsky-Weg



Hier zeigt sich eine ausgeprägte Morgenspitze um 7 Uhr. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt auf etwas geringerem Niveau wie an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist höher als am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 71%). Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Mittwoch, den 23. Juli, mit insgesamt 1.068 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Schüler-** und auch den **Freizeitverkehr**.

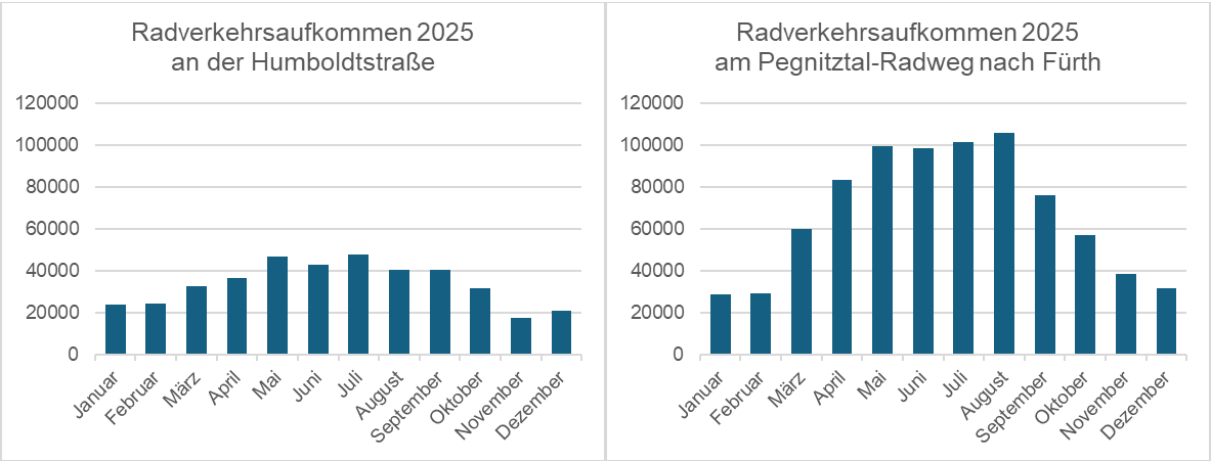
Kornburger Straße



Hier zeigt sich keine ausgeprägte Morgenspitze, das Hauptaufkommen an Werktagen wird am Nachmittag verzeichnet. Das Spitzenaufkommen am Wochenende liegt über dem Niveau von dem an Werktagen. Die durchschnittliche Tagessumme am Werktag ist identisch mit der am Wochenende (durchschn. Tagessumme Wochenende / durchschn. Tagessumme Werktag = 100%) Der Tagesspitzenwert im Jahr 2025 wurde am Donnerstag, den 01. Mai, mit insgesamt 1.699 Radfahrenden gemessen. Die Wegeverbindung hat besondere Bedeutung für den **Freizeitverkehr**.

Monatliches Radverkehrsaufkommen an den Stationen Humboldtstraße und Pegnitztal-Radweg nach Fürth

Beispielhaft soll das monatliche Radverkehrsaufkommen an den Stationen Humboldtstraße und Pegnitztal-Radweg nach Fürth im Jahr 2025 dargestellt werden. An diesen beiden Stationen haben die Zählgeräte zuletzt zuverlässig funktioniert.



Eine Betrachtung der monatlichen Zahlen im Jahresverlauf zeigt, dass es an beiden Stationen auch in den Wintermonaten ein relevantes Radverkehrsaufkommen gibt. Dabei sind die Radverkehrszahlen im Winter im Verhältnis zu den Zahlen im Sommer in der Humboldtstraße deutlich höher als am Pegnitztal-Radweg nach Fürth. Die Humboldtstraße spielt also ganzjährig eine große Rolle für den Radverkehr.

Dies könnte zum einen daran liegen, dass dem Freizeitverkehr am Pegnitztal-Radweg nach Fürth eine höhere Bedeutung zukommt als an der Humboldtstraße und dieser sicherlich im Sommer stärker zum Tragen kommt als im Winter. Zum anderen hat die Humboldtstraße eine wichtige Verbindungsfunktion im innerstädtischen Verkehr (kürzere Wege) wohingegen die Zählstelle am Pegnitztal-Radweg nach Fürth eher die stadtgrenzüberschreitenden

Fahrten (lange Wege) dokumentiert. Die Zählergebnisse der Querschnittszählung 2025 des Verkehrsplanungsamtes der Stadt Nürnberg hat bestätigt, dass schlechtere Wetterverhältnisse bei kürzeren Fahrten eher in Kauf genommen werden als bei längeren Fahrten[5].

Zur sogenannten „Wetter-Elastizität" des Radverkehrs gibt es eine aktuelle Studie vom Institut für Verkehrswirtschaft der Universität Münster, die zu dem Ergebnis kommt, dass neben anderen Faktoren auch der Infrastrukturstandard für die Radverkehrsnutzung eine Rolle spielt. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass bei guter Infrastruktur die Radverkehrsnutzung weniger zurückgeht als bei schlecht ausgebauter Infrastruktur[6].

Ausblick

Sobald alle Standorte der automatischen Dauerzählstellen für den Radverkehr über einen längeren Zeitraum zuverlässig funktionieren, sind weitere Auswertungen für alle Zählstellen möglich. Damit wird die Entwicklung des Radverkehrs in Nürnberg noch detaillierter und an für den Radverkehr relevanten Stellen nachvollziehbar.

Die Ergebnisse werden dann ebenfalls in die Planung der Radverkehrsinfrastruktur einfließen.

[5] QZ-Bericht 2025, Verkehrsplanungsamt Stadt Nürnberg, S. 13.
[6] https://www.radfahren.de/verkehrspolitik/studie-zum-ausbau-der-fahrrad-infrastruktur/