



Herausgeber: Stadt Nürnberg
Baureferat, Verkehrsplanungsamt

Herstellung: Werkstatt für Behinderte der Stadt Nürnberg gGmbH

Erscheinungstermin: Dezember 2008

Titelbild: Hafen Nürnberg-Roth GmbH

Vorwort

Seit 1967 wird jährlich Mitte Juli der Verkehr auf Nürnbergs Straßen gezählt. Im Rahmen der diesjährigen Querschnittszählung waren fast 200 Schülerinnen und Schüler im Einsatz, um an etwa 80 Zählstellen die Fahrzeugmengen zu erfassen.

Neben zahlreichen automatischen Zählungen, die bei Bedarf unterm Jahr durchgeführt werden, stellen die differenziert und manuell erhobenen Daten eine unentbehrliche Grundlage für die Arbeit der Stadt- und Verkehrsplanung dar. Sie werden z.B. für Lärmberechnungen oder für die Dimensionierung von Straßenausbauten benötigt. Sie fließen aber auch bei der Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und bei der Frage der Erschließung von neuen Baugebieten ein.



Neben den Standardzählstellen auf den Pegnitzbrücken und an der Stadtgrenze werden jedes Jahr wechselnde Schwerpunktthemen in das Zählprogramm aufgenommen. Im Juli 2008 war dieser Schwerpunkt die Untersuchung des Verkehrs rund um den Hafen.

Die Ergebnisse der Zählung bestätigen den Trend der letzten Jahre: Konstante Verkehrsmengen an den Einfallstraßen und eine Abnahme der Fahrzeugmenge im innerstädtischen Verkehr auf den Pegnitzbrücken. Die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die in das Hafengebiet ein- bzw. aus dem Hafengebiet ausfährt, hat gegenüber der letzten Zählung im Juli 2003 um etwa 15 Prozent zugenommen. Angesichts der enormen Zunahme des Güterumschlags im Hafen in den vergangenen fünf Jahren um mehr als 40 Prozent überrascht diese Verkehrsentwicklung nicht. Erfreulicherweise fließt der überwiegende Teil des hafenbedingten Verkehrs auf kurzem Weg über das übergeordnete Straßennetz an und ab und taucht somit nicht in den angrenzenden Wohngebieten auf. Zu diesem Ergebnis kommt die Auswertung der detaillierten Knotenstromzählungen im Hafenumfeld.

Der Radverkehr liegt im innerstädtischen Verkehr trotz Regen und niedriger Temperaturen an den Zähltagen auf einem relativ hohen Niveau. Vor allem im Binnenverkehr der Stadt hat das Rad als Fortbewegungsmittel einen hohen Stellenwert erreicht. Deshalb freue ich mich ganz besonders, dass wir nahezu eine Vervierfachung des Etats für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2014 erreichen konnten. Das Radwegebauprogramm für die nächsten Jahre wurde dem Stadtrat bereits vorgestellt.

Zum Schluss möchte ich den Schülerinnen und Schülern herzlich danken, die mit viel Engagement und zuverlässiger Unterstützung zu einem reibungslosen Ablauf der Zählung beigetragen haben. Ohne ihren Einsatz wäre die Durchführung dieser umfangreichen und detaillierten Zählungen nicht möglich.

Nürnberg, Dezember 2008



Wolfgang Baumann
Berufsmäßiger Stadtrat
Bau- und Planungsreferent der Stadt Nürnberg

1. Allgemeines

Die Ergebnisse der jährlichen Querschnittszählung sind unentbehrliche Grundlage für die Stadt- und Verkehrsplanung. Sie wird seit 1967 durchgeführt und bietet damit die Möglichkeit, verkehrliche Entwicklungen im Stadtgebiet nachzuvollziehen.

Die Querschnittszählung 2008 fand am Dienstag, den 22. Juli und Mittwoch, den 23. Juli statt. An insgesamt 80 über das gesamte Stadtgebiet verteilten Zählstellen waren 197 Schülerinnen und Schüler eingesetzt, um die Fahrzeugmengen im Zeitraum zwischen 6.00 und 22.00 Uhr in Halbstundenintervallen und nach Fahrzeugarten getrennt zu erfassen (vgl. Abbildung 8 im Anhang). Diese detaillierten, zeitgleichen Erhebungen können nur manuell gewonnen werden. Ein Dank gilt den eingesetzten Schülerinnen und Schülern und den acht Nürnberger Gymnasien für ihre Unterstützung bei der Durchführung der Zählung.

Während der ersten drei Zählintervalle herrschte kühles, regnerisches Wetter vor. Erst am Mittwoch Nachmittag wurde es sonnig und etwas wärmer.

Neben den Verkehrsmengen an den Standardquerschnitten der Pegnitzbrücken und des Außenkordons, die wichtige Indikatoren für die Beurteilung der Entwicklung des Gesamtverkehrs in der Stadt liefern, wurden in diesem Jahr die Fahrzeugströme rund um das Hafengebiet ermittelt. Diese umfassende Erhebung im Hafen wurde zuletzt im Rahmen der Querschnittszählung 2003 durchgeführt. Darüber hinaus wurde wie in den Vorjahren die Entwicklung der Schwerverkehrsanteile am Außenkordon genauer untersucht.

Die Ergebnisse der Zählung, über die in diesem Bericht nur ein zusammenfassender Überblick gegeben werden kann, liegen im Verkehrsplanungsamt in detaillierter Form vor und können dort eingesehen werden.

2. Änderungen im Verkehrsnetz

Folgende Baustellen haben zum Teil zu erheblichen und weiträumigen Verkehrsverlagerungen geführt:

- In der Erlenstegenstraße wurde der Abschnitt zwischen der Eichendorffstraße und dem Thumenberger Weg umgebaut. Nur der stadtauswärtige Verkehr wurde über die Erlenstegenstraße abgewickelt. Der Verkehr Richtung Innenstadt wurde über die Strecke Eichendorffstraße, Oedenberger Straße, Thumenberger Weg umgeleitet.
- Der letzte Abschnitt der Sanierung der Theodor-Heuss-Brücke brachte eine Reduzierung auf eine Spur pro Fahrtrichtung mit sich.
- Der U-Bahnbau führte zu Einschränkungen am Friedrich-Ebert-Platz. Sowohl die Archivstraße als auch der Kirchenweg sind derzeit nicht an den Friedrich-Ebert-Platz angeschlossen.
- Auf der A 6 wurden vorbereitende Maßnahmen für den Ausbau im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg-Süd und der Anschlussstelle Roth getroffen. Diese Arbeiten führten zeitweise zu erheblichen Behinderungen und Verkehrsverlagerungen ins städtische Straßennetz.

- Ebenfalls außerhalb des Stadtgebietes war die Penzendorfer Straße (St 2239), die Neues und Kleinschwarzenlohe verbindet, wegen Bauarbeiten gesperrt. Obwohl die ausgeschilderte Umleitungsstrecke über die parallele Route südlich der Staatsstraße 2239 verlief, hatte die Straßenunterbrechung Auswirkungen auf den Südwesten Nürnbergs.

Verschiedene weitere kleine Baustellen im Stadtgebiet hatten keine nennenswerten Auswirkungen auf erfasste Querschnitte.

Die Rennmühlbrücke musste wegen Schäden mit einer Gewichtsbeschränkung beschildert werden. Die Brücke können bis zu ihrer Sanierung nur noch Fahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t passieren. Dadurch hat sich ein Teil des Schwerverkehrs auf alternative Routen verlagert.

3. Entwicklung des Verkehrs

3.1. Außenkordon

Alle wichtigen Straßen, die über die Stadtgrenze hinausführen, werden als Außenkordon zusammengefasst. Die an diesen Straßen gelegenen Querschnitte spiegeln den Verkehrsaustausch Nürnbergs mit den angrenzenden Städten und dem Umland wider (Quell- und Zielverkehr). In dieser Zahlengruppe ist auch der Durchgangsverkehr enthalten, der z.B. auf der Südwesttangente an der Stadtgrenze zu Fürth auf Nürnberger Stadtgebiet fährt und an der Zählstelle der Südwesttangente (A 73) an der Anschlussstelle Zollhaus das Stadtgebiet wieder verlässt.

Am Außenkordon ist die Kraftfahrzeugmenge gegenüber dem Vorjahr gleichgeblieben. Mit insgesamt 561.612 Kfz/16h wurde nur eine geringfügige Abweichung von + 272 Kfz/16h (0,05 %) registriert. Damit liegt die Verkehrsmenge an den Einfallstraßen im Juli 2008 nach wie vor um bis zu 2 % unter den Höchstwerten aus den Jahren 2001 bis 2005 (vgl. Abbildung 1).

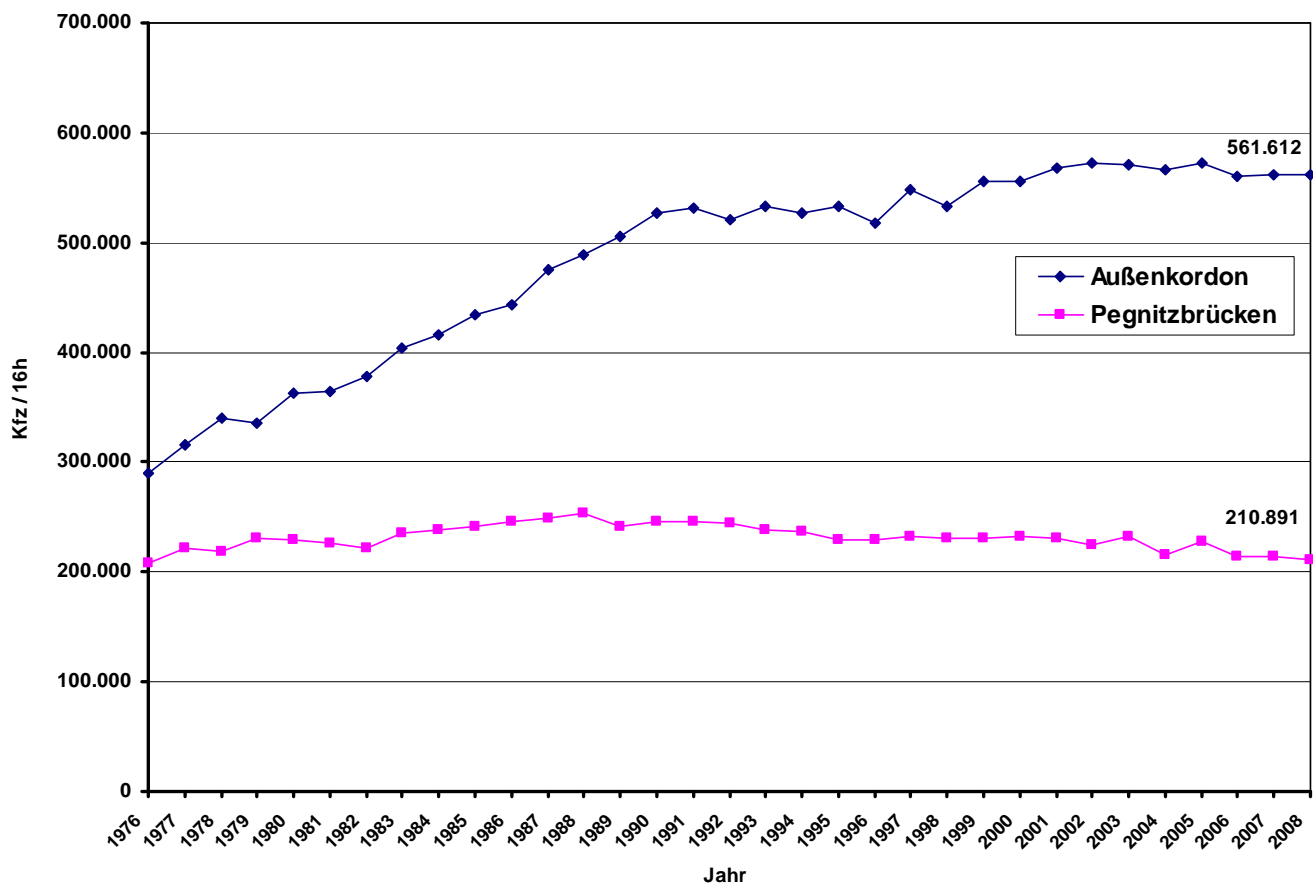
An den folgenden Zählstellen des Außenkordons haben sich deutliche Veränderungen gegenüber den Werten der Vorjahre ergeben:

- In der Erlenstegenstraße ist die Fahrzeugmenge im Vergleich zum Vorjahr zwar wieder um fast 1.000 Kfz/16h angestiegen. Sie liegt mit 17.667 Kfz/16h aber immer noch um 2.000 Kfz/16h unter dem Wert aus dem Jahr 2006, also vor Beginn der Umbauarbeiten. Gleichzeitig ist die Anzahl der Fahrzeuge in der parallelen Laufamholzstraße nach einem stärkeren Anstieg im Vorjahr wieder um 729 Kfz/16h auf 21.640 Kfz/16h zurückgegangen. Damit wurden hier nur noch unwesentlich mehr Fahrzeuge registriert als im Juli 2006. Der Großteil des aus der Erlenstegenstraße verdrängten Verkehrs nutzte die vorgegebene Umleitungsstrecke über die Eichendorffstraße / Oedenbergre Straße / Thumenberger Weg bzw. parallele Wege im Nordosten, ein Teil hat sich aber auch weiträumig alternative Routen gesucht.
- Auf der Südwesttangente ist in Höhe der Anschlussstelle Zollhaus ein Rückgang um 4.841 Kfz/16h zu verzeichnen. Die Verkehrsabnahme ist v.a. auf die vorbereitenden Maßnahmen zum Ausbau der A 6 östlich des Autobahnkreuzes Nürnberg-Süd zurückzuführen.
- Im Zusammenhang mit den Verkehrsbehinderungen auf der A 6 ist auch der Anstieg der Fahrzeugmenge in der Mühlhofer Hauptstraße um fast 800 Kfz/16h auf 16.203 Kfz/16h zu sehen. Die Anzahl der Lastwagen und Latzüge ist hier um 237 Kfz/16h angestiegen

und kann zum Teil auch mit der Gewichtsbeschränkung auf der Rennmühlbrücke erklärt werden (vgl. Kapitel 5).

- Die Verkehrszunahmen in der Hirschenholzstraße (+ 209 Kfz/16h), in der Kornburger Hauptstraße (+ 2.003 Kfz/16h) und in der Rennmühlstraße (+ 2.715 Kfz/16h) sind in erster Linie mit der baustellenbedingten Unterbrechung der Penzendorfer Straße zwischen Neuses und Kleinschwarzenlohe zu erklären, zum Teil aber auch mit der Verkehrssituation auf der A 6.
- Nach Abschluss der Sanierung der Jansenbrücke ist der Verkehr auf dem Frankenschnellweg wieder auf sein Niveau aus dem Jahr 2006 angestiegen. In Höhe des Leiblsteigs wurde mit 53.311 Kfz/16h eine Zunahme um 8.349 Kfz/16h gegenüber dem Vorjahr festgestellt. Parallel ist die Anzahl der Kraftfahrzeuge in der Fürther Straße wieder von 30.578 Kfz/16h auf 24.330 Kfz/16h zurückgegangen.

Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs



Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass auch im Juli 2008 der Trend der gleichbleibenden Verkehrsmenge am Außenkordon anhält. Trotz des Bevölkerungszuwachses in Nürnberg auf 503.370 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand Juli 2008) und der Zunahme an Arbeitsplätzen in Nürnberg und in der Region, ist die Kraftfahrzeugmenge im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr konstant geblieben. Mehrere Ursachen sind dafür verantwortlich, dass die Verkehrsentwicklung an den Einfallstraßen weiter konstant geblieben ist. So lag z.B. der Benzinpreis im Juli nach wie vor auf einem relativ hohen Niveau, was viele dazu veranlasst hat, Alternativen zur Fahrt mit dem Pkw zu suchen oder Fahrgemeinschaften

ten zu bilden. Daneben trägt das leistungsfähige öffentliche Schienenverkehrsnetz mit zur derzeitigen stagnierenden Kraftfahrzeugentwicklung am Außenkordon bei.

Die Abbildung 9 im Anhang zeigt den Tagesverlauf am Außenkordon in Halbstundenwerten mit den Spitzen des Berufsverkehrs morgens stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts. In der Tabelle 6 im Anhang ist die Verkehrsentwicklung an den einzelnen Zählstellen des Außenkordons aufgelistet.

3.2. Vergleich ÖPNV-Fahrgastzahlen mit Kfz-Fahrten am Außenkordon

Ein direkter Vergleich zwischen den Pendlern, die mit dem Kraftfahrzeug die Stadtgrenze überfahren, und den Pendlern im ÖPNV ist leider nach wie vor nicht möglich. Von der Deutschen Bahn AG werden nach wie vor keine Daten zu Fahrgastzahlen in ihren Fernverkehrszügen zur Verfügung gestellt.

2008 wurden umfangreichen Zählungen und Fahrgastbefragungen in den Bussen und Bahnen im gesamten Verbundgebiet durchgeführt. Nach der Auswertung der Erhebung werden aktuelle Ergebnisse über die Anzahl der Fahrgäste in öffentlichen Nahverkehrsmitteln an der Stadtgrenze vorliegen, die dann im Bericht zur Querschnittszählung 2009 den Kraftfahrzeugmengen gegenübergestellt werden können.

3.3. Pegnitzbrücken

Die Entwicklung der Verkehrsmenge auf allen Pegnitzbrücken ist repräsentativ für die Entwicklung des Nürnberger Binnenverkehrs. Auf den Pegnitzbrücken hat die Verkehrsmenge gegenüber dem Vorjahr um 2.705 Kfz/16h auf 210.891 Kfz/16h abgenommen (vgl. Abbildung 1 und Tabelle 7 im Anhang). Die Kraftfahrzeugmenge auf den Pegnitzbrücken liegt damit seit drei Jahren auf einem Niveau, das zuletzt Ende der 70er Jahre erreicht wurde.

Auffallende Veränderungen gegenüber der Vorjahreszählung waren nur an drei Pegnitzbrücken festzustellen:

- Nach einem Rückgang der Verkehrsmenge auf der Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke im Vorjahr, der auf Behinderungen durch einen Unfall im Kreuzungsbereich der Ostendstrasse mit dem Ring zurückzuführen war, ist die Anzahl der Kraftfahrzeuge hier wieder auf 33.639 Kfz/16h angestiegen.
- Eine Abnahme um 2.064 Kfz/16h auf insgesamt 8.263 Kfz/16h auf der Ludwig-Erhard-Brücke hängt mit den Bauarbeiten in der Erlenstegenstraße zusammen. An der Einmündung des Thumenberger Weges in die Erlenstegenstraße waren nicht alle Fahrbeziehungen möglich.
- Die eingeschränkten Abbiegemöglichkeiten auf der Jansenbrücke hatten im Vorjahr u.a. zu Verkehrsverlagerungen auf die Wahlerbrücke geführt. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an der Jansenbrücke ist auf der Wahlerbrücke wieder ein Rückgang um 1.641 Kfz/16h auf 14.800 Kfz/16h zu verzeichnen.
- Auf der Theodor-Heuss-Brücke stand dem Verkehr wie im Vorjahr baustellenbedingt nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung. Deshalb liegt die Verkehrsmenge hier nach wie vor mit 30.708 Kfz/16h auf einem relativ niedrigen Niveau im Vergleich zu den Jahren ohne Brückensanierung.

In Abbildung 10 im Anhang ist der Tagesverlauf des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken dargestellt. Typisch sind hier die fehlenden hohen, richtungsbezogenen Spitzen des Berufsverkehrs am Morgen und am Nachmittag. Die Täler werden vom Wirtschafts-, Einkaufs- und Freizeitverkehr aufgefüllt. Insgesamt ergibt sich dadurch eine Sättigung des innerstädtischen Verkehrsnetzes durch die weitgehend gleichbleibende Verkehrsbelastung zwischen 7:00 und 19:00 Uhr. Um dieser zeitlichen Verteilung des innerstädtischen Verkehrs gerecht zu werden, wird voraussichtlich 2009 nach Inbetriebnahme des neuen Verkehrsrechners die Wochenautomatik für die Lichtsignalsteuerung angepasst.

4. Zusammensetzung des Verkehrs

Die Zusammensetzung des Verkehrs nach Fahrzeugarten ist seit Jahren weitgehend konstant (vgl. Tabelle 1 und 2). Lediglich bei den Zweirädern, insbesondere beim Radverkehr, kommt es witterungsbedingt zu größeren Schwankungen.

Am Außenkordon ist im Vergleich zu den Pegnitzbrücken der Radverkehrsanteil relativ gering. Allerdings sind weder in der Zählstellengruppe Außenkordon noch in der Gruppe der Pegnitzbrücken alle Querungen enthalten, die dem Radverkehr zur Verfügung stehen.

Tabelle 1: Zählstellengruppe Pegnitzbrücken (Fz/16h)

	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
2008	15.860	5.007	198.808	4.518	950	1.608
	7,0 %	2,2 %	87,7 %	2,0 %	0,4 %	0,7 %
2007	16.787	6.650	198.980	5.399	885	1.682
	7,3 %	2,9 %	86,4 %	2,3 %	0,4 %	0,7 %
2006	20.852	8.831	198.214	4.903	861	1.636
	8,9 %	3,7 %	84,2 %	2,1 %	0,4 %	0,7 %
2005	14.466	4.879	214.232	5.255	954	1.696
	6,0 %	2,0 %	88,7 %	2,2 %	0,4 %	0,7 %
2004	17.258	6.400	202.626	4.780	822	1.626
	7,4 %	2,7 %	86,8 %	2,0 %	0,4 %	0,7 %

Aufgrund des unbeständigen und kühlen Wetters während der beiden Zähltage ist sowohl auf den Pegnitzbrücken als auch am Außenkordon die Zahl der Zweiräder gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Mit 15.860 Rädern/16h auf den Pegnitzbrücken und 5.880 Rädern/16h am Außenkordon werden aber immer noch höhere Werte registriert als in den Jahren vor 2002. Dass gleichzeitig auf den Pegnitzbrücken die Anzahl der Pkw seit drei Jahren auf einem relativ niedrigen Niveau liegt, weist darauf hin, dass im innerstädtischen Verkehr verstärkt Alternativen zur eigenen Pkw-Nutzung gesucht werden. Ein Grund für diese Entwicklung ist in erster Linie in den hohen Treibstoffkosten zu sehen (vgl. Kapitel 3.1.).

Auf die Radverkehrsentwicklung wird im Kapitel 7 näher eingegangen.

Tabelle 2: Zählstellengruppe Außenkordon (Fz/16h)

	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
2008	5.880	7.909	516.197	17.972	17.066	2.468
	1,0 %	1,4 %	91,0 %	3,2 %	3,0 %	0,4 %
2007	7.368	11.123	511.293	20.043	16.160	2.721
	1,3 %	2,0 %	89,9 %	3,5 %	2,8 %	0,5 %
2006	9.177	14.706	507.696	19.680	16.072	2.805
	1,6 %	2,6 %	89,0 %	3,5 %	2,8 %	0,5 %
2005	5.755	8.039	525.835	20.079	16.156	2.434
	1,0 %	1,4 %	90,9 %	3,5 %	2,8 %	0,4 %
2004	7.794	11.558	516.095	20.731	14.829	2.467
	1,4 %	2,0 %	90,0 %	3,6 %	2,6 %	0,4 %

5. Entwicklung des Schwerverkehrs

Seit der Einführung der Mautpflicht für schwere Lastkraftwagen über 12 t auf den Bundesautobahnen zum 01.01.2005 wird die Entwicklung des Schwerverkehrs am Außenkordon vertiefend untersucht. Denn entscheidend für die Beurteilung der Frage nach den Auswirkungen der Lkw-Mautpflicht ist die Entwicklung des Schwerverkehrs an der Stadtgrenze.

Für diese Untersuchung werden zum Schwerverkehr die Kategorien „Lkw“ und „Lz“ gerechnet, da auch unter den Lkw mautpflichtige Fahrzeuge über 12 t enthalten sind, aber auch Zuordnungsungenauigkeiten durch das Zählpersonal nicht gänzlich ausgeschlossen werden können. Zur Kategorie der Lkw zählen bei den städtischen manuellen Verkehrserhebungen Fahrzeuge ab einer Größe von ca. 2,8 t (maßgeblich ist die Zwillingsbereifung auf der Hinterachse). Die Busse werden in diesem Fall im Gegensatz zu den Lärmberechnungen nicht zum Schwerverkehr gerechnet.

Insgesamt überquerten 35.038 Lastkraftwagen und Lastzüge in 16 Stunden die Stadtgrenze. Damit ist die Schwerverkehrsmenge am Außenkordon gegenüber dem Vorjahr um 1.165 Kfz/16h (- 3,2 %) zurückgegangen und stellt den niedrigsten Wert seit 10 Jahren dar. Bezogen auf den gesamten Kraftfahrzeugverkehr beträgt der Schwerverkehrsanteil 6,2 %. Im Vergleich zum Pkw-Verkehr liegt er damit auf einem relativ niedrigen Niveau.

Die Tabelle 3 veranschaulicht, dass die im Juli 2008 erfasste Schwerverkehrsmenge einen unterdurchschnittlichen Wert im Vergleich zu den Zählergebnissen der letzten 10 Jahre darstellt.

Mehr als die Hälfte der Schwerverkehrsmenge am Außenkordon, nämlich 54 %, wird an den zwei Zählstellen der Südwesttangente und der des Frankenschnellwegs registriert. Auf die übrigen 26 Zählstellen des Außenkordons entfallen lediglich 46 % der gesamten Schwerverkehrsmenge an der Stadtgrenze.

Tabelle 3: Entwicklung des Schwerverkehrs am Außenkordon

Jahr	Lkw+Lz/16h
Juli 2008	35.038
Juli 2007	36.203
Juli 2006	35.752
Juli 2005	36.235
Juli 2004	35.560
Juli 2003	36.181
Juli 2002	37.570
Juli 2001	37.990
Juli 2000	37.290
Juli 1999	38.390
Juli 1998	35.508
Juli 1997	37.979

An den meisten Zählstellen liegen die Veränderungen im Rahmen des Tagesschwankungsbereichs. Ausnahmen bilden die Südwesttangente in Höhe der Anschlussstelle Zollhaus und der Frankenschnellweg sowie einzelne Einfallstraßen im Süden.

So ist aufgrund der bereits beschriebenen Gewichtsbeschränkung der Rennmühlbrücke für Fahrzeuge bis zu einem tatsächlichen Gesamtgewicht von 12 t der Schwerverkehr an der Zählstelle in der Rennmühlstraße um 103 Lkw+Lz/16h (- 24 %) auf 324 Kfz/16h zurückgegangen.

Im Gegenzug hat in der Mühlhofer Hauptstraße nicht nur der Pkw-Verkehr, sondern auch die Anzahl der Lastkraftwagen und Lastzüge um 237 Kfz/16h auf 849 Lkw+Lz/16h zugenommen. Die Ursache für den deutlichen Anstieg ist aber nicht nur in der Gewichtsbeschränkung der Rennmühlbrücke zu sehen, sondern auch in den Verkehrsbehinderungen auf der A 6.

Die Zunahme des Schwerverkehrs in der Mühlhofer Hauptstraße setzt sich auf dem Straßenzug Reichelsdorfer Hauptstraße / Eibacher Hauptstraße / Weißenburger Straße fort. So wurden an der Zählstelle in der Eibacher Hauptstraße südlich der Pappenheimer Straße insgesamt 17.328 Kfz/16h mit einem Anteil von 858 Lkw+Lz/16h ermittelt. Zwar wurden Ende der 90er Jahre mehrfach ähnlich hohe Schwerverkehrsanteile in der Eibacher Hauptstraße registriert (1996: 862 Lkw+Lz/16h, 1997: 862 Lkw+Lz/16h, 1999: 825 Lkw+Lz/16h). Seit Juli 2000 lag die Anzahl der Lastkraftwagen und Lastzüge aber nicht mehr über 785 Kfz/16h. Gegenüber der Zählung vom Juli 2007 bedeutet der diesjährige Wert einen Anstieg um 22 %. Daraus zu schlussfolgern, es würde sich dabei ausschließlich um Schwerverkehr vom und zum Hafen handeln, ist aber zu kurz gegriffen.

Am Knoten Eibacher Hauptstraße / Hafenstraße im Zentrum von Eibach wurde eine detaillierte Stromzählung durchgeführt, bei der alle Fahrbeziehungen einzeln erfasst wurden (vgl. Abbildungen 13, 14 im Anhang). Die Auswertung zeigt, dass mit 43 % fast die Hälfte des Schwerverkehrs, der südlich der Hafenstraße registriert wurde, in Richtung Norden zur Weißenburger Straße weiterfährt bzw. aus Richtung Norden kommt. Die Aufsplittung nach den einzelnen Abbiegeströmen zeigt außerdem, dass von den Lastkraftwagen und Lastzügen, die in der Hafenstraße östlich der Eibacher Hauptstraße gezählt wurden, ebenfalls ca. 43 % Richtung Innenstadt orientiert sind. Der Schwerverkehr, der die Route durch Eibach nutzt, ist also keineswegs nur hafenbedingter Verkehr. Auch der Verkehr zu anderen innerstädtischen Gewerbegebieten wählt aufgrund der Verkehrsbehinderungen auf der A 6 und

der Gewichtsbeschränkung der Rennmühlbrücke alternative Zufahrtswege und taucht in der Eibacher Hauptstraße auf.

Im Fall der Südwesttangente hat in Höhe der Anschlussstelle Zollhaus sowohl die Gesamtverkehrs- (4.841 Kfz/16h) als auch der Schwerverkehrsanteil stärker abgenommen. Mit 10.524 Lkw+Lz/16h ist ein Rückgang um 11,5 % (- 1.371 Kfz/16h) zu verzeichnen. Auch diese Entwicklung ist auf die baustellenbedingten Behinderungen auf der A 6 zurückzuführen. Nachdem die Ausbaumaßnahmen mehrere Jahre andauern werden, ist damit zu rechnen, dass auch die Verkehrsverlagerungen länger anhalten werden. Die rechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung bieten der Stadt leider keine Möglichkeiten, mit verkehrsbeschränkenden Maßnahmen den Schwerverkehr vom städtischen Hauptverkehrsstraßennetz zu verdrängen, zumal es sich dabei um den Ziel- und Quellverkehr der Stadt selbst handelt.

Am Frankenschnellweg hat die Schwerverkehrsmenge dagegen wieder um 1.099 Kfz/16h auf 4.363 Lkw+Lz/16h (+ 33,7 %) deutlich zugenommen. Hier hatten im Vorjahr die Sanierungsarbeiten an der Jansenbrücke und die damit verbundene Einschränkung der Abbiegemöglichkeiten auf den Frankenschnellweg auch zu einem erheblichen Rückgang des Schwerverkehrs geführt. Gleichzeitig hat der Schwerverkehr an der Stadtgrenze in der Fürther Straße nach der baustellenbedingten Zunahme im Vorjahr wieder um 60 % auf 1.331 Lkw+Lz/16h abgenommen.

Nach wie vor lassen sich keine Hinweise auf Mautausweichverkehr im Stadtgebiet feststellen. Verkehrsverlagerungen im Nürnberger Süden sind lediglich auf die baustellenbedingten Behinderungen auf der A 6, die zeitlich befristete Unterbrechung der Verbindungsstraße zwischen Neuses und Kleinschwarzenlohe und auf die Gewichtsbeschränkung der Rennmühlbrücke zurückzuführen.

5.1. Südwesttangente

Von besonderem Interesse im Zusammenhang mit der Frage nach Mautausweichverkehr ist die Entwicklung des Schwerverkehrs auf der Südwesttangente an der Stadtgrenze zu Fürth. Bei der ersten Erhebung nach Einführung der Mautpflicht im Juli 2005 war dies die einzige Zählstelle, für die nicht ausgeschlossen werden konnte, dass die Mauteinführung zu einer leichten Zunahme des Schwerverkehrs um 700 Kfz/16h zur Folge hatte. Bereits im Juli 2006 ist die Anzahl der Lastkraftwagen und Lastzüge hier wieder deutlich zurückgegangen (- 7,0 %). Im Rahmen der diesjährigen Zählung wurden mit 4.026 Lkw+Lz/16h so viele Kraftfahrzeuge ermittelt, wie bei der letzten Zählung vor der Mauteinführung im Juli 2004.

Im Oktober 2006 wurden auf der B 8 in Neustadt/Aisch in Fahrtrichtung Würzburg und bei Enzlar in Fahrtrichtung Nürnberg Durchfahrtsverbote für Lkw über 12 t für ein Jahr zur Probe beschildert. Die Befristung wurde bis zum 31.12.2008 verlängert. Aufgrund der positiven Erfahrungen hat die Regierung von Mittelfranken einer dauerhaften Beschilderung des Durchfahrtsverbotes zugestimmt. In Anbetracht der dargestellten Entwicklung des Schwerverkehrs auf der Südwesttangente ist diese Entscheidung auch aus Sicht der Stadt Nürnberg zu begrüßen.

5.2. Hirschenholzstraße

In der Hirschenholzstraße hat auch in diesem Jahr die Verkehrsmenge weiter zugenommen. Insgesamt passierten hier 7.066 Kfz/16h die Stadtgrenze. Dies bedeutet einen Anstieg um 277 Kfz/16h. Die Zunahme betrifft vor allem den Schwerverkehr, der von 258

Kfz/16h auf 300 Kfz/16h angestiegen ist. Auch diese Entwicklung hängt wohl mit der Gewichtsbeschränkung der Rennmühlbrücke und mit den Baumaßnahmen auf der Staatsstraße 2239 zusammen.

Beim zweiten Treffen des Runden Tisches zum Thema „Schwerverkehr im Süden Nürnbergs“ im Oktober 2007 haben die Vertreter der Nachbargemeinden der Forderung der Stadt Nürnberg nicht zugestimmt, die bestehende Beschilderung an der Hirschenholzstraße zu ändern. Derzeit ist das Befahren der Hirschenholzstraße für Fahrzeuge mit mehr als 12 t tatsächliches Gesamtgewicht nicht zulässig. Um die Überwachung der Gewichtsbeschränkung zu ermöglichen, wurde angeregt, das Zusatzschild „zulässiges Gesamtgewicht“ zu ergänzen. Eine endgültige Entscheidung wurde von der Durchführung einer Erhebung des durchfahrenden Schwerverkehrsanteils in der Hirschenholzstraße abhängig gemacht.

Die vereinbarte Kennzeichenerfassung wurde am 13.02.2008 als Stichprobenerhebung während der Spitzen des Berufsverkehrs durchgeführt. Zum Durchgangsverkehr wurden diejenigen Fahrzeuge gerechnet, die die Hirschenholzstraße ohne Stopp von der Neuseser Straße zur Penzendorfer Straße und umgekehrt durchfuhren. Kraftfahrzeuge, die ein Ziel oder den Ausgangspunkt ihrer Fahrt in Neuses hatten, wurden nicht zum Durchgangsverkehr gezählt.

Die Auswertung der Erhebung hat ergeben, dass bei einer Änderung der beschilderten Gewichtsbeschränkung von „12 t tatsächliches Gesamtgewicht“ in „12 t zulässiges Gesamtgewicht“ in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag insgesamt acht Fahrzeuge betroffen wären, die die Route über die Hirschenholzstraße nicht mehr nutzen dürften. Hochgerechnet auf den ganzen Tag würde sich die Anzahl auf etwa 50 betroffene Fahrzeuge erhöhen (bezogen auf die Fahrzeugmenge vom Juli 2007 ohne Unterbrechung der Penzendorfer Straße). Zum Vergleich: Im Rahmen der Querschnittszählung vom Juli 2007 wurde eine Zunahme des Schwerverkehrs um 53 Kfz/16h gegenüber dem Vorjahr ermittelt, im Juli 2008 betrug die Zunahme beim Schwerverkehr 42 Kfz/16h.

Im November 2008 fand das dritte Treffen des Runden Tisches statt. Die Stadt Nürnberg hat in dieser Sitzung die Untersuchungsergebnisse erläutert und ihre Forderung nach einer Ergänzung der bestehenden Beschilderung erneut zur Diskussion gestellt. Grundsätzlich bestand auf Verwaltungsebene Einverständnis mit dem Vorschlag, die nicht kontrollierbare Beschilderung um den Zusatz „zulässiges Gesamtgewicht“ zu ergänzen. Eine endgültige Entscheidung muss noch mit den Nachbargemeinden abgestimmt werden.

6. Hafen

Turnusgemäß nach fünf Jahren wurden heuer wieder die Fahrzeugmengen an den Zu- und Abfahrten des Hafengebietes erfasst. Daneben wurden Zählungen an der Hafenstraße, an den Zu- und Abfahrten der Anschlussstelle Königshof, am Knoten Wiener Straße / Vorjurastraße / Frankenschnellweg sowie am Knoten Wiener Straße / Marthweg durchgeführt. Bei den Erhebungen wurden jeweils die einzelnen Abbiegeströme an den Kreuzungen ermittelt. Damit sind Aussagen darüber möglich, wie sich der Verkehr innerhalb des Hafengebietes und im unmittelbaren Umfeld verteilt.

Die Tabelle 4 zeigt die Verkehrsmengen an den Zu- und Abfahrten zum Gewerbegebiet Hafen und die Entwicklung an den einzelnen Querschnitten.

Insgesamt sind 27.698 Kfz/16h in das Hafengebiet ein- und aus dem Hafen ausgefahren. Dies entspricht einer Zunahme um 15 % (+ 3.610 Kfz/16h) gegenüber der Zählung vom Juli 2003. Die Fahrzeugmenge liegt aber immer noch unter dem Wert aus dem Jahr 1999.

Tabelle 4: Verkehrsentwicklung an den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet (Kfz/16h)

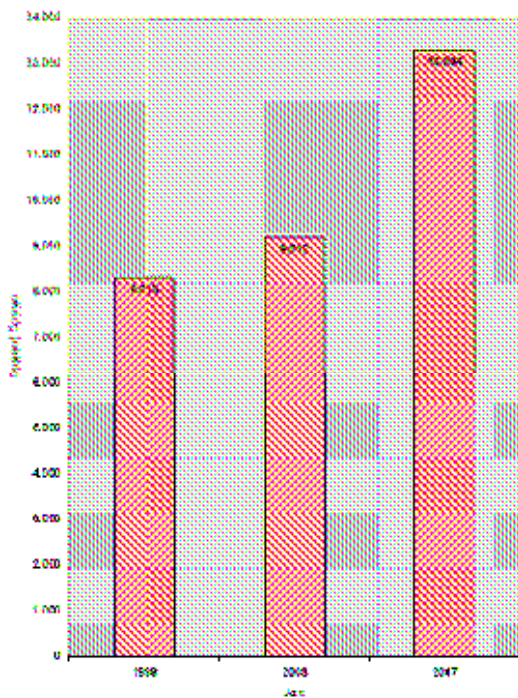
	QZ 1999	QZ 2003	QZ 2008
Hamburger Straße Nord	14.571	12.132	10.683
Bremer Straße	1.909	2.296	2.712
Rotterdammer Straße	2.651	2.658	2.923
Zwischensumme Nordzufahrten	19.131	17.086	16.318
Hamburger Straße Süd	4.948	4.329	5.740
Preßburger Straße	gesperrt	1.062	2.858
Linzer Straße	5.727	1.611	2.782
Zwischensumme Südzufahrten	10.675	7.002	11.380
Gesamtsumme	29.806	24.088	27.698

Mit einem Anstieg um 28 % (+ 2.658 Kfz/16h) hat der Schwerverkehr, also alle Kraftfahrzeuge mit mehr als 2,8 t, überdurchschnittlich zugenommen. 1999 waren 33,6 % der erfassten Fahrzeuge den Lastkraftwagen und Lastzügen zuzuordnen, 2003 waren es 39,6 % und 2008 44,1 %.

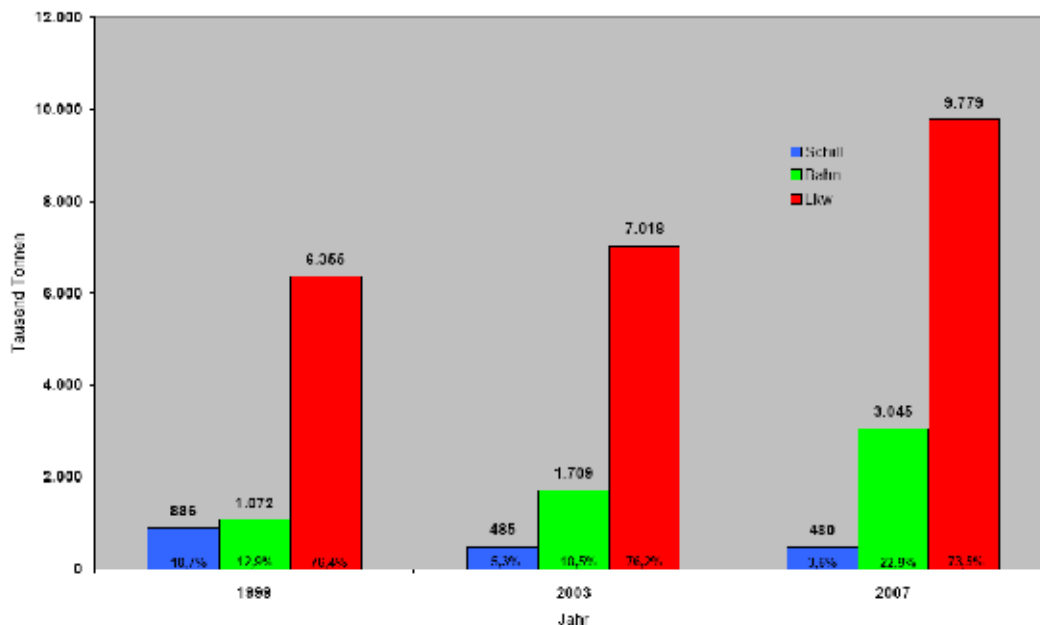
Knapp 60 % des Hafenverkehrs fährt über die nördlichen Zufahrten zum Hafengebiet, nämlich die Hamburger Straße, die Bremer Straße und die Rotterdammer Straße an und ab. Aufgrund der Bauarbeiten in der nördlichen Hamburger Straße hat sich ein Teil des Verkehrs auf die Südzufahrt der Hamburger Straße verlagert. Der Anstieg der Verkehrsmenge in der Bremer Straße ist auf die Verbindungsspanne zwischen der Hamburger Straße und der Bremer Straße, der Koper Straße, zurückzuführen, die 2006 als Vorerschließung fertiggestellt wurde.

Nachdem 2003 der Verkehr v.a. an den südlichen Zufahrten überproportional abgenommen hatte, ist die Fahrzeugmenge hier wieder besonders deutlich angestiegen. Gründe hierfür sind zum einen die Arbeiten zum vierspurigen Ausbau der Hamburger Straße in ihrem nördlichen Abschnitt. Sie haben zu einer Verlagerung von Verkehr an die südliche Zufahrt der Hamburger Straße geführt. Zum anderen hat die starke gewerbliche Entwicklung im südöstlichen Hafengebiet die überdurchschnittlichen Verkehrszunahmen in der Pressburger Straße und der Linzer Straße verursacht. Trotz der Unterbrechung der Frankfurter Straße, die im Zusammenhang mit dem Bau der Trimodalen Umschlaganlage notwendig wurde, ist in der Pressburger Straße ein Zuwachs von knapp 170 %, in der Linzer Straße von 73 % zu verzeichnen.

Zur Bewertung der Ergebnisse lohnt die Betrachtung der Entwicklung des Güteraufkommens der Betriebe im Hafen und die Verteilung des Güterumschlags auf die einzelnen Verkehrsträger.

Abbildung 3: Gesamtgüteraufkommen im Hafengebiet

Datenquelle: Hafen Nürnberg-Roth GmbH

Abbildung 4: Verteilung des Güteraufkommens auf Verkehrsträger

Datenquelle: Hafen Nürnberg-Roth GmbH

Seit 1999 ist das gesamte Güteraufkommen im Hafen um 60 % gestiegen. Damals lag der Anteil des Lkw-Umschlags bei 76,5 %, der der Bahn bei 12,9 %. Der Anteil des Umschlags mit der Bahn konnte bis 2007 auf 22,9 % gesteigert werden, der Anteil des Lkw-Umschlags liegt zwischenzeitlich bei 73,5 %. Zwar wird mit Abstand der größte Anteil des Güterauf-

kommens mit Lkw umgeschlagen, allerdings ist der Zuwachs beim Bahnumschlag überproportional gestiegen. Das absolute Güteraufkommen mit der Bahn hat zwischen 1999 und 2007 um 184 % zugenommen, der Lkw-Umschlag um ca. 54 %.

Trotz der starken wirtschaftlichen Entwicklung im Hafengebiet liegt die Fahrzeugmenge im Juli 2008 weiter unter dem Wert von 1999 und nur 15 % über dem von 2003. Dies hat folgende Ursachen:

- Nach wie vor gibt es den Trend, verstärkt Fahrzeuge mit größeren Ladekapazitäten einzusetzen. Einen Hinweis auf die Bedeutung dieses Trends zeigt die Gegenüberstellung der erfassten Lastkraftwagen und Lastzüge. 1999 wurden noch 20,5 % der Fahrzeuge der Kategorie der Lastwagen und 13,1 % der Kategorie der Lastzüge zugeordnet. 2003 zählten 21,8 % der Fahrzeuge zu den Lastwagen und 17,8 % zu den Lastzügen. Im Juli 2008 waren 21,9 % der Fahrzeuge zu den Lastwagen zu rechnen und 22,2 % zu den Lastzügen. Innerhalb des Schwerverkehrs hat sich das Verhältnis von etwa 60 % Lkw zu 40 % Lz verschoben in Richtung 50 % Lkw zu 50 % Lz.

Auch wenn die Zuordnung zu den Fahrzeugkategorien durch die Schülerinnen und Schüler ein gewisses Fehlerpotential birgt, so wird doch die Tendenz hin zu einer Zunahme der größeren Fahrzeuge erkennbar.

- Aus Gründen der Kostenersparnis suchen die Betriebe vermehrt die logistische Zusammenarbeit innerhalb derselben Branche. So werden z.B. freie Ladekapazitäten besser genutzt, was dazu führt, dass weniger Fahrzeuge, diese aber voll ausgelastet, zum Einsatz kommen. Unter dem Stichwort „Logistik“ ist ein Forschungs- und Wirtschaftsbereich damit beschäftigt, für Firmen Einsparmöglichkeiten zu suchen bzw. zu entwickeln und Möglichkeiten der effizienteren Ressourcenauserschöpfung aufzuzeigen. Die Anwendung der Vorschläge macht sich im Hafengebiet, wo sich z.B. Speditionsbetriebe konzentrieren, bemerkbar.
- Durch die Fertigstellung des ersten Moduls der trimodalen Umschlaganlage an der Hamburger Straße hat der Anteil des Bahnverkehrs am Güterumschlag im Hafen zugenommen. Zwar zieht die Umschlaganlage neuen Verkehr in das Hafengebiet, gleichzeitig haben sich aber auch Fahrten von Betrieben aus dem Hafengebiet zum Containerbahnhof in die Austraße und umgekehrt erübrigt. Dieser Effekt der entfallenden Querverkehre wird sich verstärken, wenn das zweite Modul der Deutschen Bahn AG realisiert sein wird und der Containerbahnhof in Gostenhof aufgegeben ist. Die Verkehrszunahme, die durch die größere Attraktivität der Umschlaganlage zu erwarten ist, wird zu einem Teil durch die wegfallenden Querverkehre ausgeglichen.
- Die Ansiedlung des Zollamtes im Hafengebiet hat ebenfalls dazu geführt, dass Fahrten von Betrieben aus dem Hafengebiet zum Zollamt in die Innenstadt überflüssig geworden sind. Auch hier wird die Verkehrszunahme, die durch die Ansiedlung der neuen Einrichtung verursacht ist, durch den Entfall der Querverkehre teilweise kompensiert.

Anhand der detaillierten Stromzählungen an den Zufahrten zum Hafengebiet und an Kreuzungen im Hafenumfeld kann gut nachvollzogen werden, in welche Richtungen der Verkehr aus dem Hafen abfährt bzw. wie er anfährt. Von besonderer Bedeutung ist dabei vor allem die Verteilung des Schwerverkehrs.

Abbildung 5: Verteilung des Verkehrs am Knoten Wiener Straße / Vorjurastraße / Frankenschnellweg

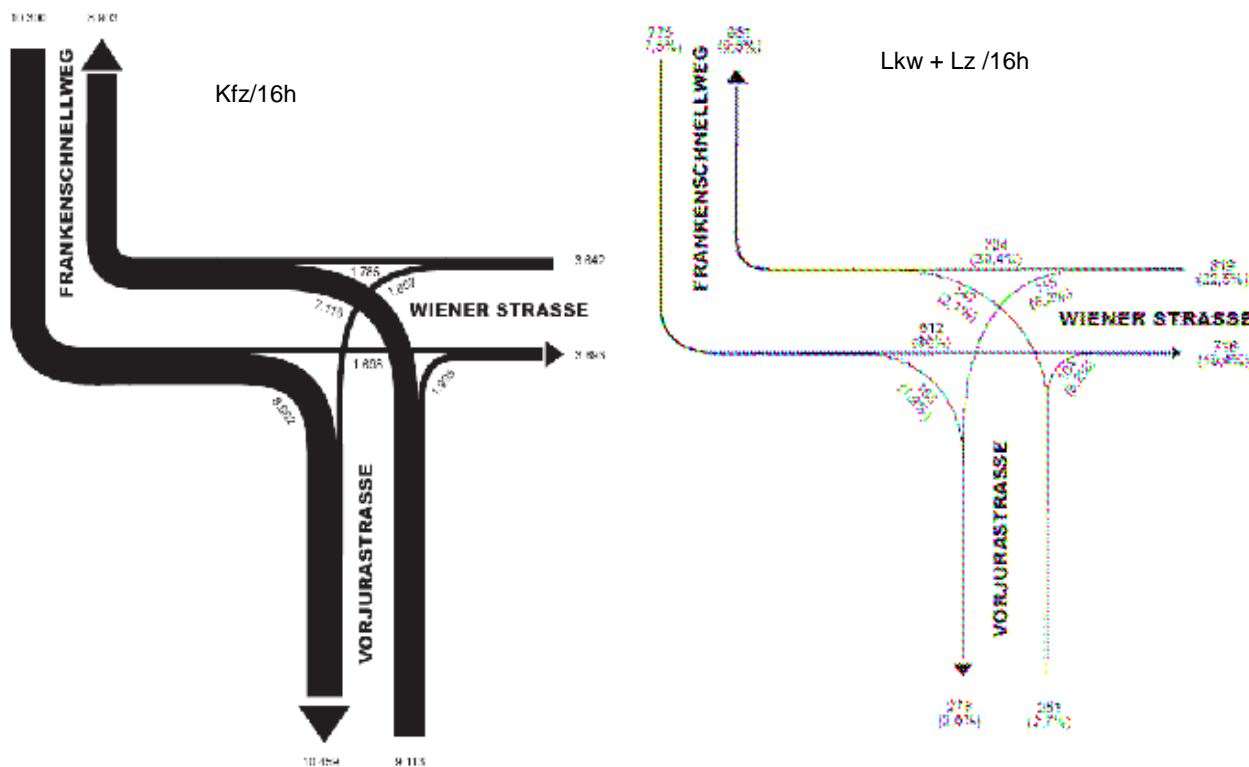
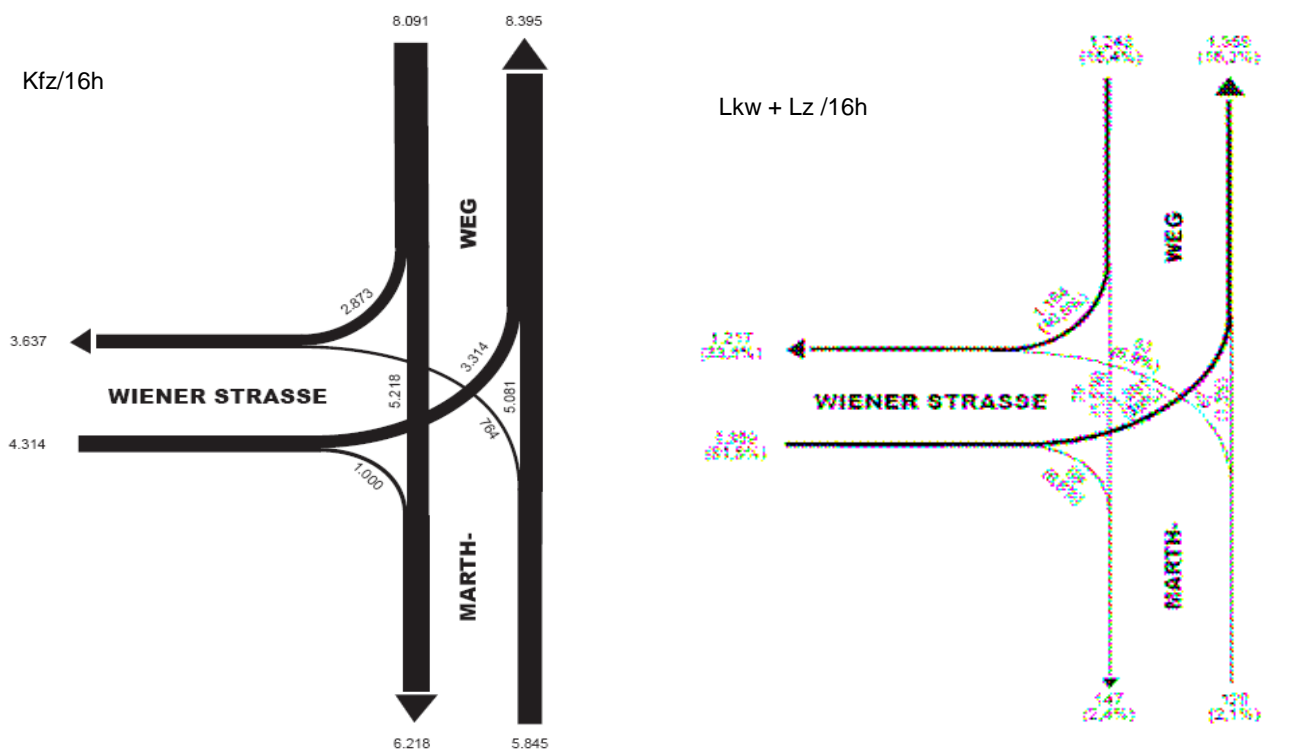


Abbildung 6: Verteilung des Schwerververkehrs (Lkw + LZ/16h) am Knoten Wiener Straße / Marthweg



Die grafische Darstellung der Fahrbeziehungen der Lastkraftwagen und Lastzüge an den beiden Knoten Wiener Straße / Vorjurastraße/ Frankenschnellweg und Wiener Straße / Marthweg zeigt deutlich, dass der Hauptanteil des Schwerverkehrs zum Frankenschnellweg und zur Anschlussstelle Königshof der A 73 an- und abfährt. Nur ein geringer Anteil ist in Richtung Süden orientiert. So hat sich sowohl die Gesamtverkehrsmenge als auch der Schwerverkehrsanteil im Marthweg südlich der Wiener Straße gegenüber den Zählungen von 2001 und 2005 leicht verringert (vgl. Tabelle 5). Die Werte für den Querschnitt der Vorjurastraße südlich der Wiener Straße sind zwar etwas höher als 2003, sie liegen aber innerhalb der Schwankungsbreite, die an dieser Stelle üblich ist. Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass an den Zählstellen der Wiener Straße auch der Schwerlastverkehr enthalten ist, der nicht den Hafen als Ausgangspunkt oder Ziel der Fahrt hat, aber trotzdem die Wiener Straße nutzt.

Das Ergebnis, dass der hafenbedingte Schwerverkehr hauptsächlich über das überregionale Straßennetz an- und abfährt, wird durch die Zählergebnisse an der Anschlussstelle Königshof gestützt. 91 % des Schwerverkehrs, der im Marthweg nördlich der Wiener Straße ermittelt wurde, kommt von der Südwesttangente und 98 % des Schwerverkehrs, der aus Richtung Süden vom Marthweg kommt, fährt an der Anschlussstelle auf die A 73 auf. Der Großteil dieser Ströme fährt auf die A 73 in Richtung Süden bzw. kommt von der A 73 aus Richtung Süden.

Tabelle 5: Verkehrsbelastungen im Hafenumfeld

	Frühere QZ Kfz/16h	QZ 2001 / 2003 Kfz/16h	QZ 2008 Kfz/16h
Hafenstraße östl. Eibacher Hptstr.	14.832 (1997)	15.525 (2003)	15.049
Hafenstraße östl. Lechstr.	20.396 (1998) 20.956 (1999) 21.235 (2000)	18.939 (2003)	16.334
Wiener Straße östl. Vorjurastr.	4.311 (1988)	5.678 (2003)	7.335
Frankenschnellweg nördl. Wiener Str.	16.484 (1988)	17.025 (2003)	19.203
Vorjurastraße südl. Wiener Str.	17.451 (1988)	18.337 (2003)	19.572
Marthweg nördl. Wiener Str.	15.319 (1995)	16.257 (2001)	16.486
Marthweg südl. Wiener Str.		12.435 (2001) 13.162 (2005)	12.063
Wiener Straße westl. Marthweg	5.882 (1999)	7.482 (2001)	7.951

Es ist davon auszugehen, dass nach dem vierspurigen Ausbau der nördlichen Hamburger Straße die nördliche Zu- und Abfahrt der Hamburger Straße wieder an Bedeutung gewinnen wird. Allerdings wird mit dem zweiten Modul der Umschlaganlage, das laut Zeitplan der DB AG Ende 2009 in Betrieb gehen soll, und mit weiteren Gewerbeansiedlungen im Hafengebiet der Verkehr insgesamt sowohl an den Nord- als auch an den Südzufahrten weiter zunehmen. Um die zu erwartende Verkehrsmenge an den Knoten Wiener Straße / Frankenschnellweg / Vorjurastraße und Wiener Straße / Marthweg auch dann noch reibungslos abwickeln zu können, sollten die vom Verkehrsausschuss im Oktober 2007 beschlossenen

Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der beiden Kreuzungen zeitnah realisiert werden.

Das Verkehrsplanungsamt sieht vor, nach Fertigstellung des vierspurigen Ausbaus der Hamburger Straße und nach Abschluss der Brückensanierungen in der Wiener Straße und in der Linzer Straße Radarzählungen an den Hafenzufahrten vorzunehmen, an denen die technischen Voraussetzungen dafür gegeben sind. Damit könnten zumindest für einzelne Querschnitte im Hafen aktuelle Nachtanteile und Schwerverkehrsanteile während der Nachtstunden erhoben werden.

7. Radverkehr

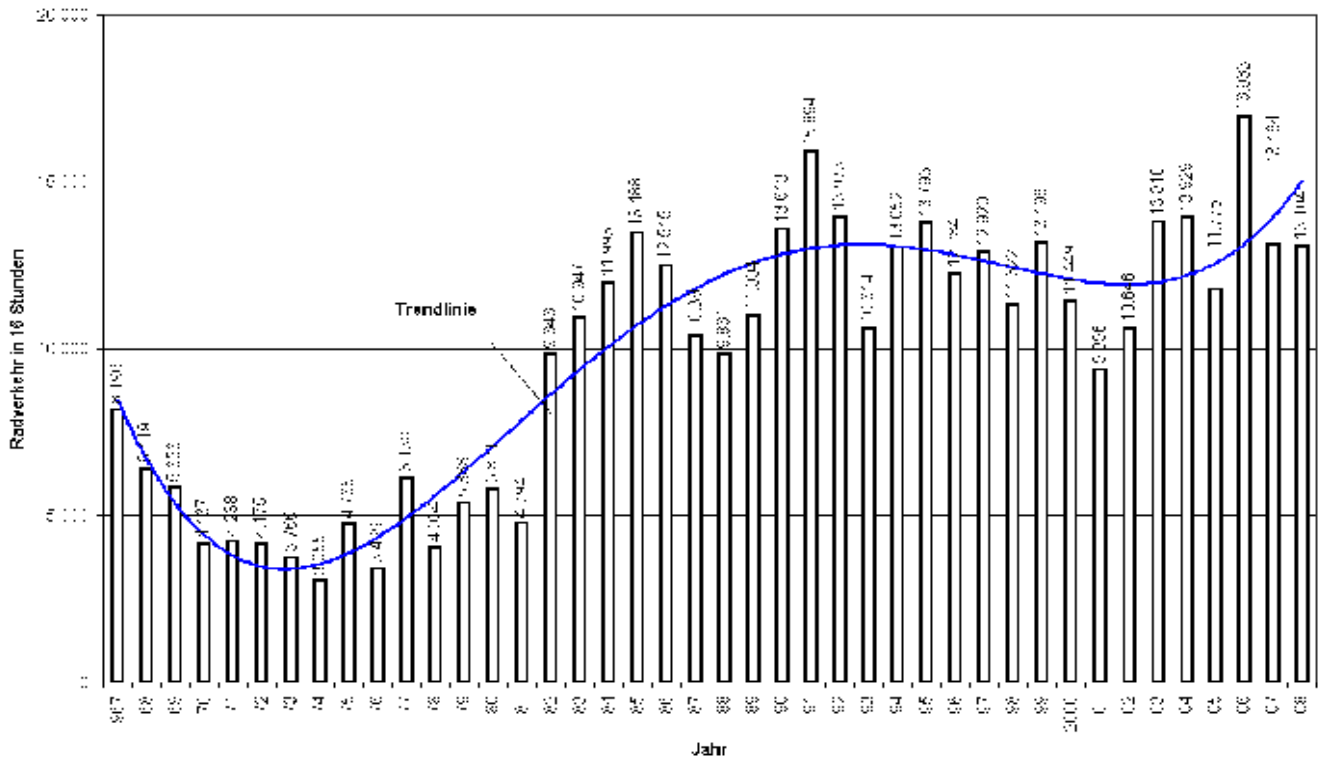
Sowohl auf den Pegnitzbrücken als auch am Außenkordon hat der Radverkehr gegenüber der Vorjahreszählung abgenommen. Am Außenkordon beträgt der Rückgang knapp 1.500 Räder/16h (- 20 %). Insgesamt wurden hier 5.880 Räder/16h gezählt. Auf den Pegnitzbrücken ist die Abnahme geringer ausgefallen. Hier wurden mit insgesamt 15.860 Rädern/16h nur 927 Räder/16h weniger (- 5,5 %) als im Juli 2007 ermittelt.

Die Ursache für diese Rückgänge ist in den eher schlechten Wetterverhältnissen zu sehen. An den beiden Zähltagen war es kalt und regnerisch. Insgesamt liegen die Radverkehrsmengen aber trotz der Abnahmen auf einem relativ hohen Niveau, das vor dem Jahr 2000 nur in Jahren mit besonders beständigem Sommerwetter erreicht wurde. Auffallend ist die Tatsache, dass die Rückgänge im innerstädtischen Verkehr wesentlich geringer ausfallen, als am Außenkordon. Dies zeigt, dass die Bereitschaft, kürzere Distanzen auch bei unbeständigem Wetter mit dem Rad zurückzulegen, deutlich größer ist.

Im Rahmen der Querschnittszählung, bei der weder der Fußgängerverkehr noch der öffentliche Personennahverkehr umfassend erhoben wird, liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr am Außenkordon bei 1,0 %, auf den Pegnitzbrücken bei 7,0 %. Bezieht man allerdings die Brücken mit ein, die nur dem Rad- und Fußgängerverkehr vorbehalten sind, dann erhöht sich dieser Anteil auf etwa 10 %, da mehr als 40 % der Radfahrerinnen und Radfahrer die ruhigeren und für den Radverkehr sicheren Quermöglichkeiten abseits der vom Kraftfahrzeugverkehr mitbenutzten Pegnitzbrücken bevorzugen. Laut der Ergebnisse der jährlichen Haushaltsbefragungen des Amtes für Stadtforschung und Statistik lag der Anteil des Radverkehrs am gesamten Nürnberger Binnenverkehr 2007 bei 11 % für Wege zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte, bei 21 % für Wege in der Freizeit und ebenfalls bei 11 % für Wege zum Einkaufen. 1997 waren es nur 8 %, 16 % und 9 %. Die Haushaltserhebungen fragen auch nach der Nutzung der Busse und Bahnen sowie nach Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Abbildung 7 zeigt die Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr seit 1967. In der Grafik nicht enthalten sind im Gegensatz zur Tabelle 1 die Maxbrücke (843 Räder/16h) und die Spitalbrücke (1.913 Räder/16h). Für diese beiden Brücken liegen keine kontinuierlichen Zählungen über die aufgezeigten Jahre vor, deshalb sind sie zur besseren Vergleichbarkeit in der grafischen Darstellung nicht enthalten.

Abbildung 7: Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr
(ohne Max- und Spitalbrücke)



Die Kordonzählstellen des Radverkehrs im Pegnitztal stellen anschauliche Beispiele dafür dar, dass die Schaffung radverkehrsfreundlicher Infrastruktur zu einer Zunahme des Radverkehrs führt. Am westlichen Kordon hat die Anzahl der Radfahrerinnen und Radfahrer erheblich zugenommen, seit mit dem Fuchslochsteg eine durchgehende Verbindung im westlichen Pegnitztal hergestellt wurde.

Im östlichen Pegnitztal wurde im Dezember 2007 der Johann-Soergel-Weg im Abschnitt zwischen der Flußstraße und der Gustav-Heinemann-Brücke asphaltiert und verbreitert. Vor der Sanierung bildeten sich in diesem letzten nicht asphaltierten Teilstück bei Regen viele Pfützen und matschige Flächen, die die Fahrt entlang der Pegnitz beschwerlich und unattraktiv machten. Diese schlechte Beschaffenheit des Weges führte im Vorjahr auch zu einer überdurchschnittlichen Abnahme des Radverkehrs während des verregneten Zählintervalls am Mittwoch morgen. Während im Juli 2008 an den meisten Zählstellen der Radverkehr wetterbedingte Abnahmen zu verzeichnen hat, hat die Anzahl der Radfahrerinnen und Radfahrer am Johann-Soergel-Weg um 3,7 % auf 1.194 Räder/16h zugenommen.

Das skizzierte Beispiel macht deutlich, dass als Bedingung für eine Zunahme des Radverkehrs nicht nur gute Wetterverhältnisse Voraussetzung sind. Mindestens ebenso wichtig ist es, das Radwegeangebot weiter auszubauen und die vorhandene Radinfrastruktur zu verbessern. Durch die Erhöhung des Radwegeetats können wichtige Radverkehrsanlagen ergänzt und hergestellt werden. Dies trägt dazu bei, das Rad als Fortbewegungsmittel im innerstädtischen Verkehr attraktiver zu machen und den Radverkehrsanteil zu erhöhen.

Ein zusätzlicher positiver Effekt des Ausbaus der Infrastruktur für den Radverkehr ist die Entschärfung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. An vielen Stellen im Stadtgebiet nutzen Radfahrer die Gehwege, weil sie sich auf der Straße unsicher fühlen oder weil gar kein Angebot für den Radverkehr vorhanden ist. Die Konkurrenz zwischen

Radfahrern und Fußgängern entfällt, wenn den Radfahrern geeignete Radwege oder Radstreifen angeboten werden, auf denen sie sich sicher im Straßenverkehr fühlen. Der Ausbau des Radwegenetzes ist deshalb auch im Sinne der Fußgänger.

9. Fazit

Am Außenkordon ist die Kraftfahrzeugmenge mit 561.612 Kfz/16h gegenüber dem Vorjahr fast gleichgeblieben. Auf den Pegnitzbrücken ist mit 210.891 Kfz/16h ein leichter Rückgang um 1,3 % zu verzeichnen. Damit bewegt sich die Verkehrsentwicklung seit 1999 auf einem gleichbleibenden Niveau mit jährlich leichten Schwankungen.

An den Zu- und Abfahrten zum Hafengebiet hat die Kraftfahrzeugmenge um 15 % gegenüber der Zählung vom Juli 2003 zugenommen. Überdurchschnittlich betroffen ist dabei der Schwerverkehrsanteil. Im gleichen Zeitraum ist der Gesamtgüterumschlag der Betriebe im Hafen um fast 45 % angestiegen. Die Trimodale Umschlaganlage, der Umzug des Zollamts in die Hamburger Straße, der Trend zu größeren Ladekapazitäten sowie der verstärkte Logistikeinsatz der Betriebe sind Faktoren, die dazu beitragen, dass der Hafenverkehr trotz der guten wirtschaftlichen Entwicklung unter dem Niveau von 1999 liegt. Stromzählungen im Umfeld des Hafens belegen, dass der Großteil des Verkehrs von und zum Hafen über den Frankenschnellweg und die A 73 an- und abfährt.

Der Radverkehr hat sowohl auf den Pegnitzbrücken als auch am Außenkordon aufgrund des schlechten Wetters gegenüber der Vorjahreszählung abgenommen. Insgesamt liegen die Radanteile im innerstädtischen Verkehr aber immer noch auf einem relativ hohen Niveau, das vor dem Jahr 2000 nur in Jahren mit besonders beständigem Sommerwetter erreicht wurde. Am Beispiel der Radverkehrsentwicklung am Johann-Soergel-Weg wird der unmittelbare Zusammenhang zwischen der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und der Zunahme der Radverkehrs deutlich.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Verkehrsbelastung an vielen Querschnitten in der Stadt trotz seit Jahren konstanter Werte dennoch auf sehr hohem Niveau liegt. Dies v.a. auf der Ringstraße und einem Teil der Einfallstraßen. In den letzten Jahren haben bei der städtischen Verkehrsplanung die Klagen von Bürgerinnen und Bürgern zugenommen, die sich über hohe Lärm- und Abgasbelastungen beschwerten. Der Wunsch nach einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs, und seiner negativen Begleiterscheinungen veranlasst immer mehr Menschen, verkehrsberuhigende und verkehrsreduzierende Maßnahmen im Stadtverkehr zu fordern.

Der Verkehr, der zur Aufrechterhaltung der Grunddaseinsfunktionen in der Stadt erforderlich ist, kann und soll nicht beschränkt werden. Es sind aber verstärkt Maßnahmen gefragt, die den nicht notwendigen Verkehr auf umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsmittel verlagern können. Nicht zuletzt sind enorme Anstrengungen bei der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erforderlich, um die gültigen EU-weiten und in Deutschland gesetzlich verankerten Grenzwerte für Lärm- und Luftbelastungen zu erfüllen. Dies kann in erster Linie nur mit einem leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei v.a. der Ausbau des S-Bahnnetzes, das in den nächsten Jahren um die Äste nach Ansbach, Forchheim und Hartmannshof ergänzt wird.

Ein weiterer Baustein ist die Förderung des Radverkehrs. Hierzu zählt neben einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, dem durch die Aufstockung des Etats um etwa das Vierfache bis zum Jahr 2014 Rechnung getragen wird.

ANHANG

Abbildung 8: Zählstellenplan 2008

Abbildung 9: Summe Außenkordon (Tagesverlauf)

Abbildung 10: Summe Pegnitzbrücken (Tagesverlauf)

Abbildung 11: Verkehrsbelastung Hafen - Einfahrten 2008

Abbildung 12: Verkehrsbelastung Hafen - Ausfahrten 2008

Abbildung 13: Stromzählung Eibacher Hauptstraße / Hafenstraße - Kfz/16h 2008

Abbildung 14: Stromzählung Eibacher Hauptstraße / Hafenstraße – Lkw+Lz/16h 2008

Tabelle 6: Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon von 1998 bis 2008

Tabelle 7: Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken von 1998 bis 2008

Tabelle 8: Entwicklung des Verkehrs von 1998 bis 2008 – Zählstellen 2008

Zählstellenplan QZ 2008

Zählung am 22. / 23.07.2008



Legende:

- Zählstelle
- Stromzählung
- ▲ Rad- und Fußgängerzählungen

Vp/M

10/2008

Querschnittszählung vom 22.07.2008
Summe Außenkordon

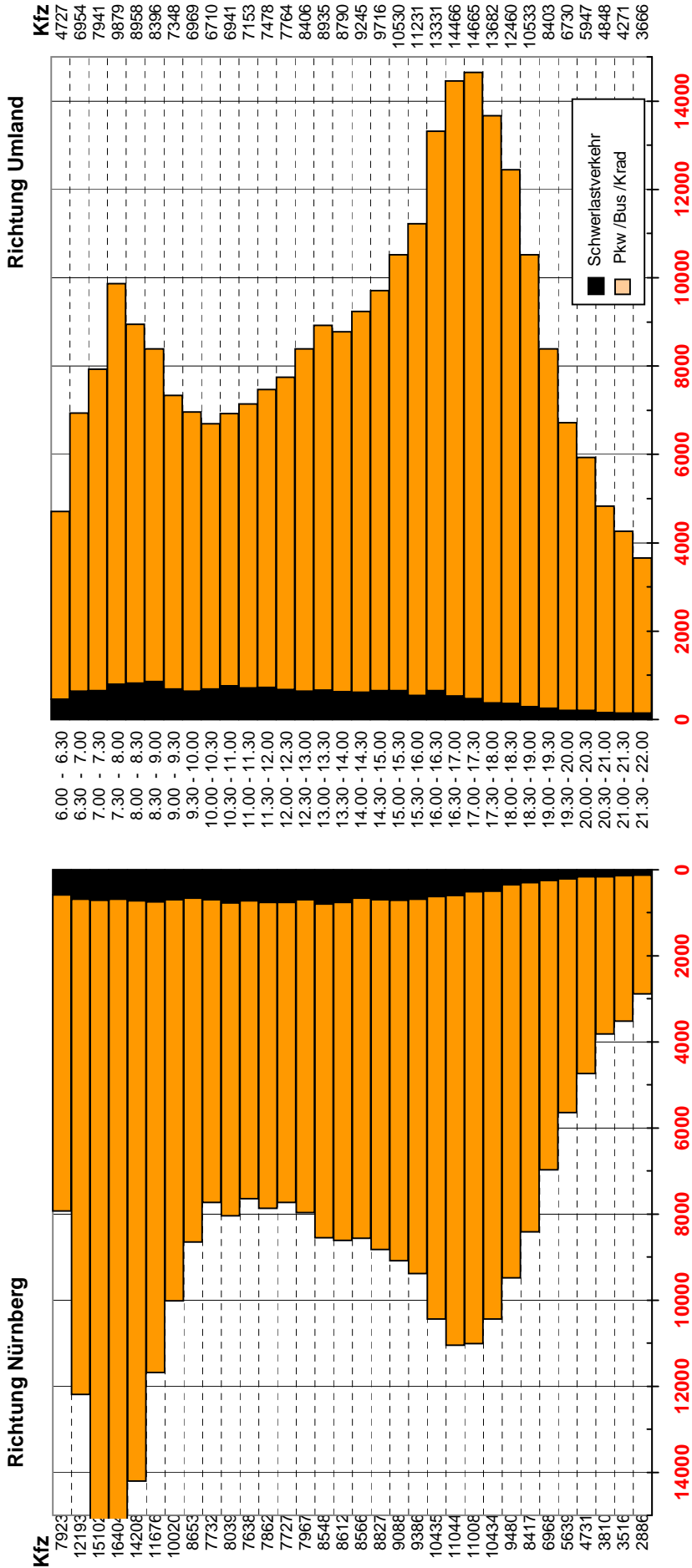
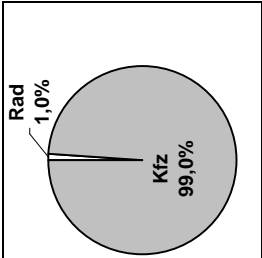


Abbildung 9

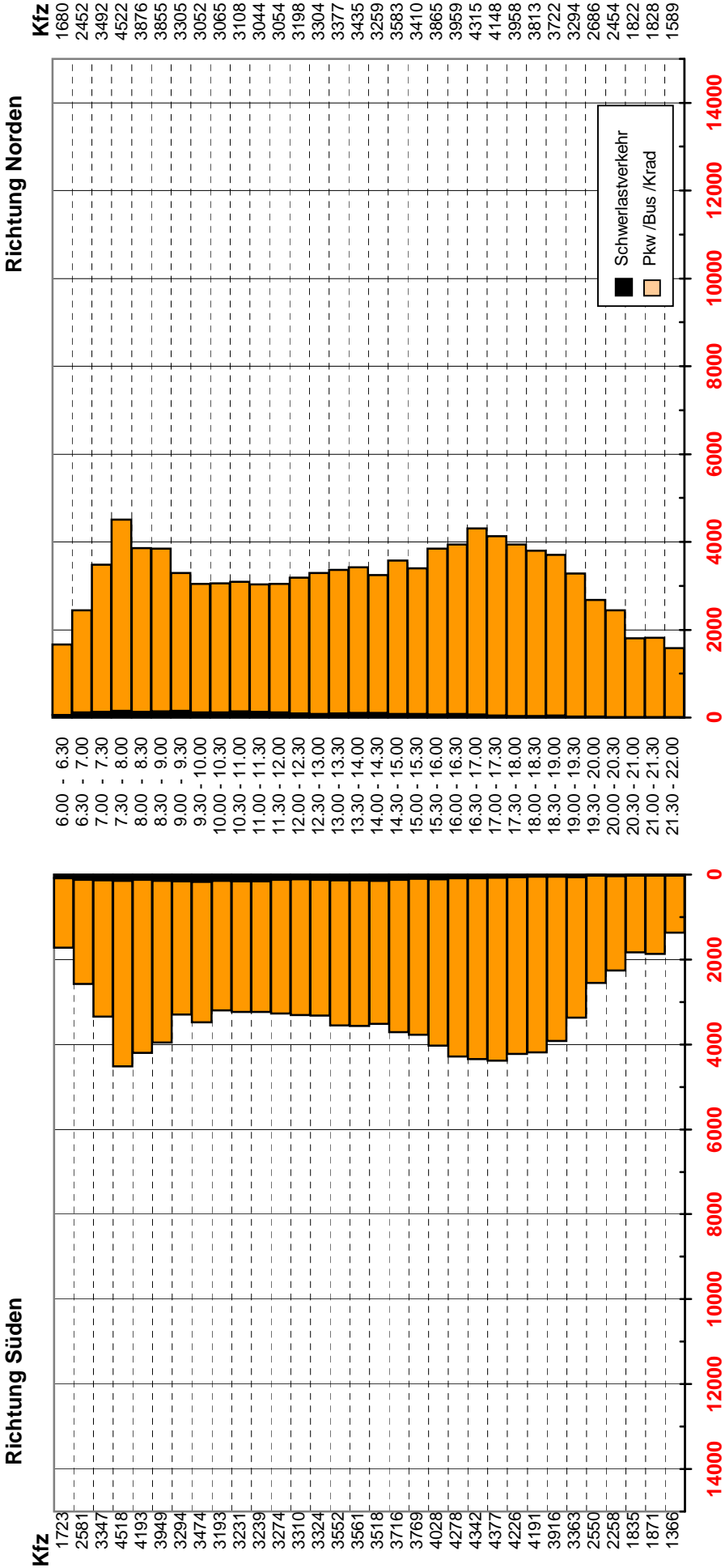
Richtung Umland	
	Fahrzeuge / 16h
Rad:	2782
Krad:	3881
Pkw:	254661
Bus:	1230
Lkw:	8744
Lkz:	8557
Gesamt:	279855



Querschnitt (beide Richtungen)	
	Fahrzeuge / 16h
Rad:	5880
Krad:	7909
Pkw:	516197
Bus:	2468
Lkw:	17972
Lkz:	17066
Gesamt:	567492

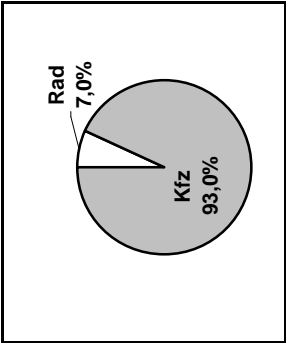
Richtung Nürnberg	
	Fahrzeuge / 16h
Rad:	3098
Krad:	4028
Pkw:	261536
Bus:	1238
Lkw:	9228
Lkz:	8509
Gesamt:	287637

Querschnittszählung vom 22.07.08
Summe Pegnitzbrücken
(Meßgröße für den Binnenverkehr)



Richtung Süden	
Fahrzeuge / 16h	
Rad:	7328
Krad:	2556
Pkw:	101150
Bus:	822
Lkw:	2360
Lkz:	479
Gesamt:	114695

Querschnitt (beide Richtungen)	
Fahrzeuge / 16h	
Rad:	15860
Krad:	5007
Pkw:	198808
Bus:	1608
Lkw:	4518
Lkz:	950
Gesamt:	226751

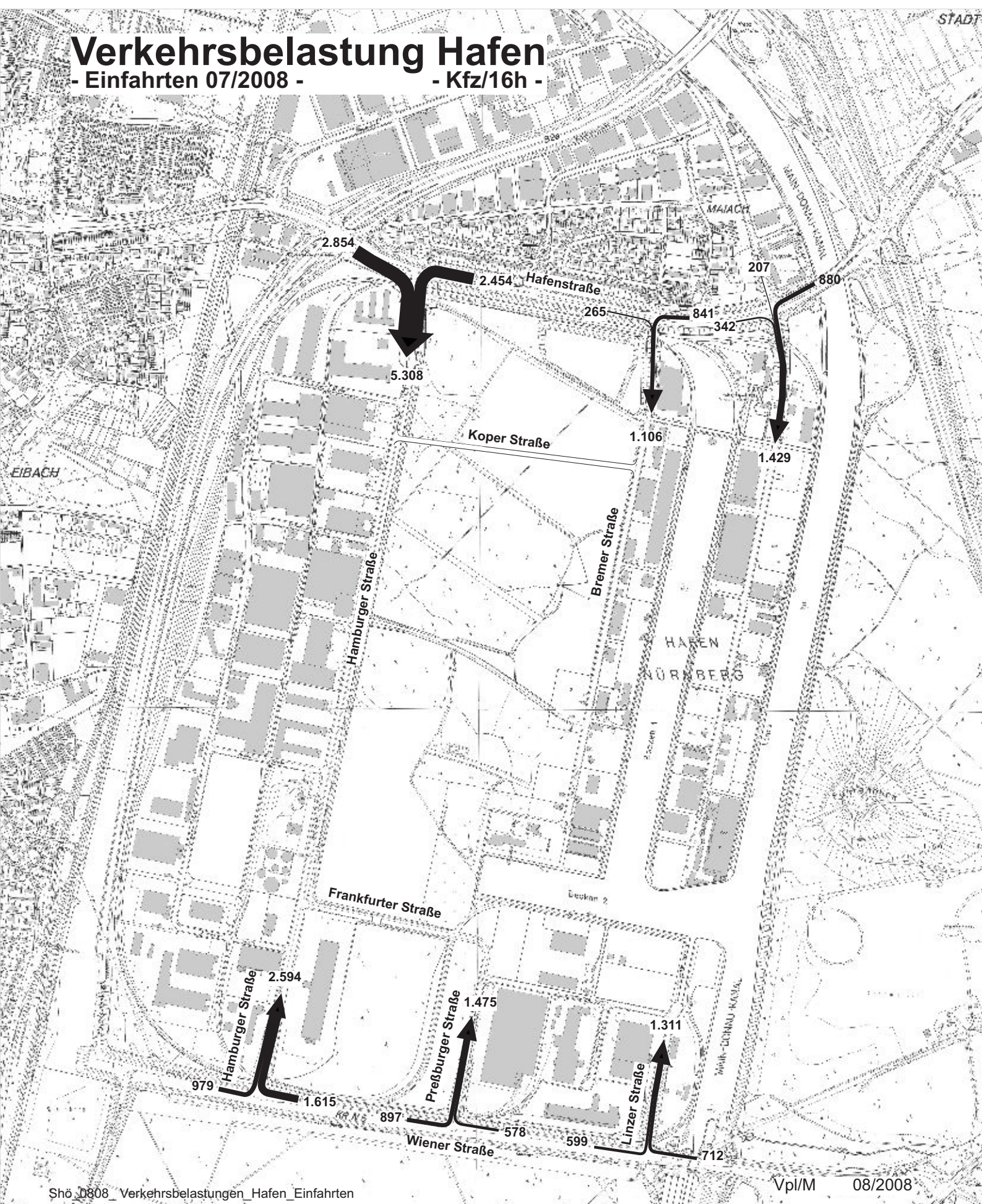


Richtung Norden	
Fahrzeuge / 16h	
Rad:	8532
Krad:	2451
Pkw:	97658
Bus:	786
Lkw:	2158
Lkz:	471
Gesamt:	112056

Abbildung 10

Verkehrsbelastung Hafen

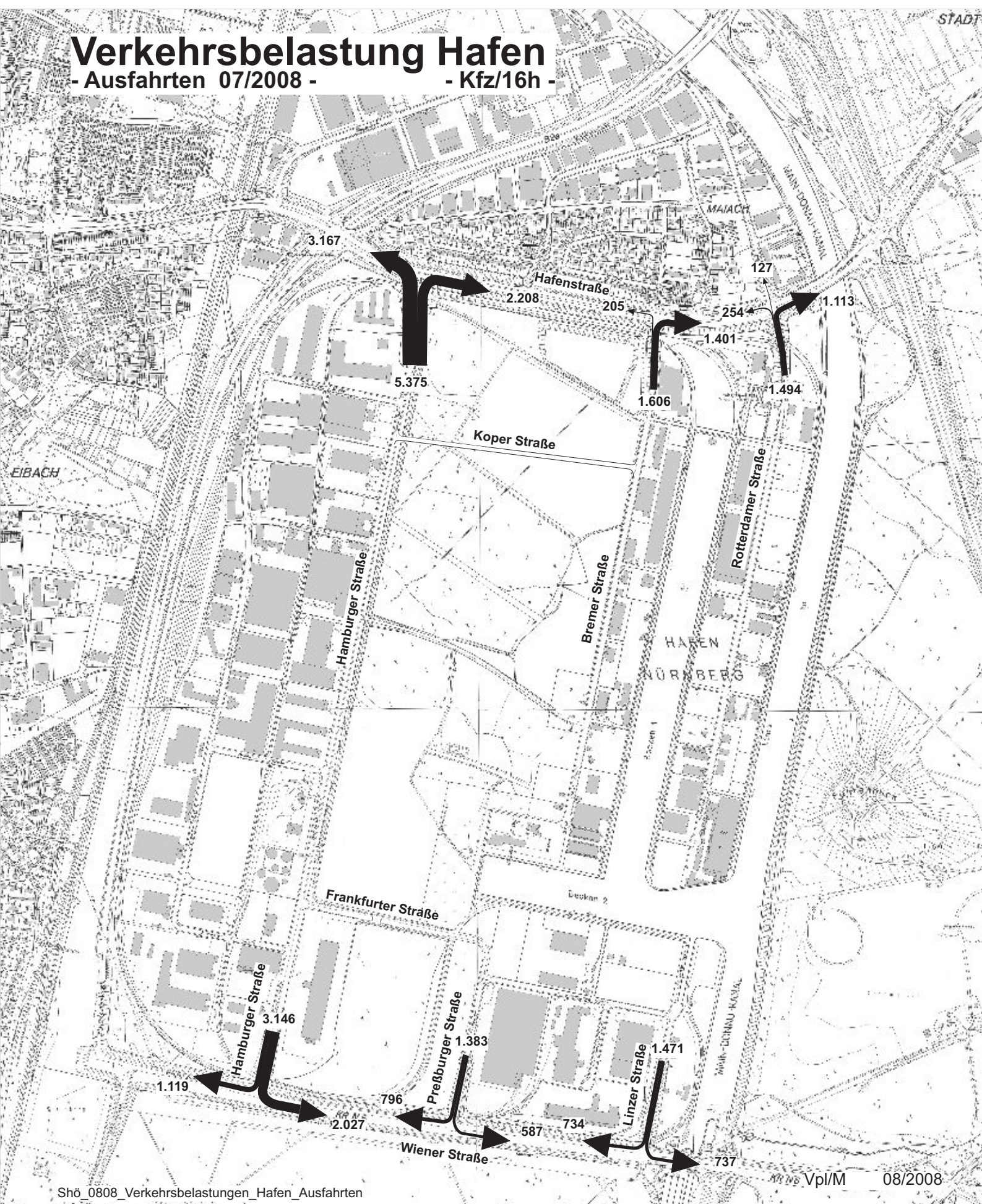
- Einfahrten 07/2008 - - Kfz/16h -



Verkehrsbelastung Hafen

- Ausfahrten 07/2008 -

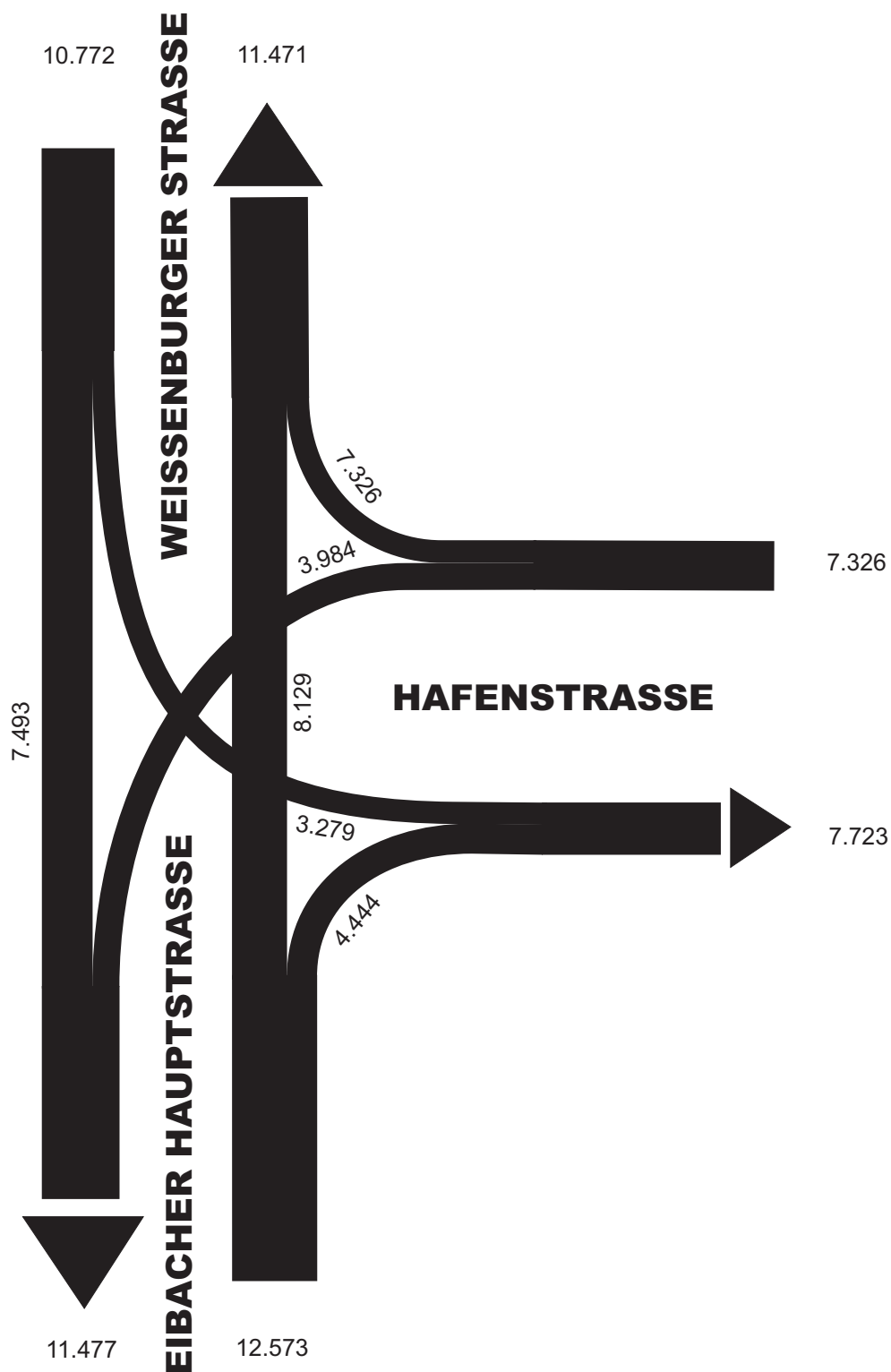
- Kfz/16h -



QUERSCHNITTSZÄHLUNG JULI 2008

KFZ/16

218



QUERSCHNITTSZÄHLUNG JULI 2008

LKW+LZ/16h

218

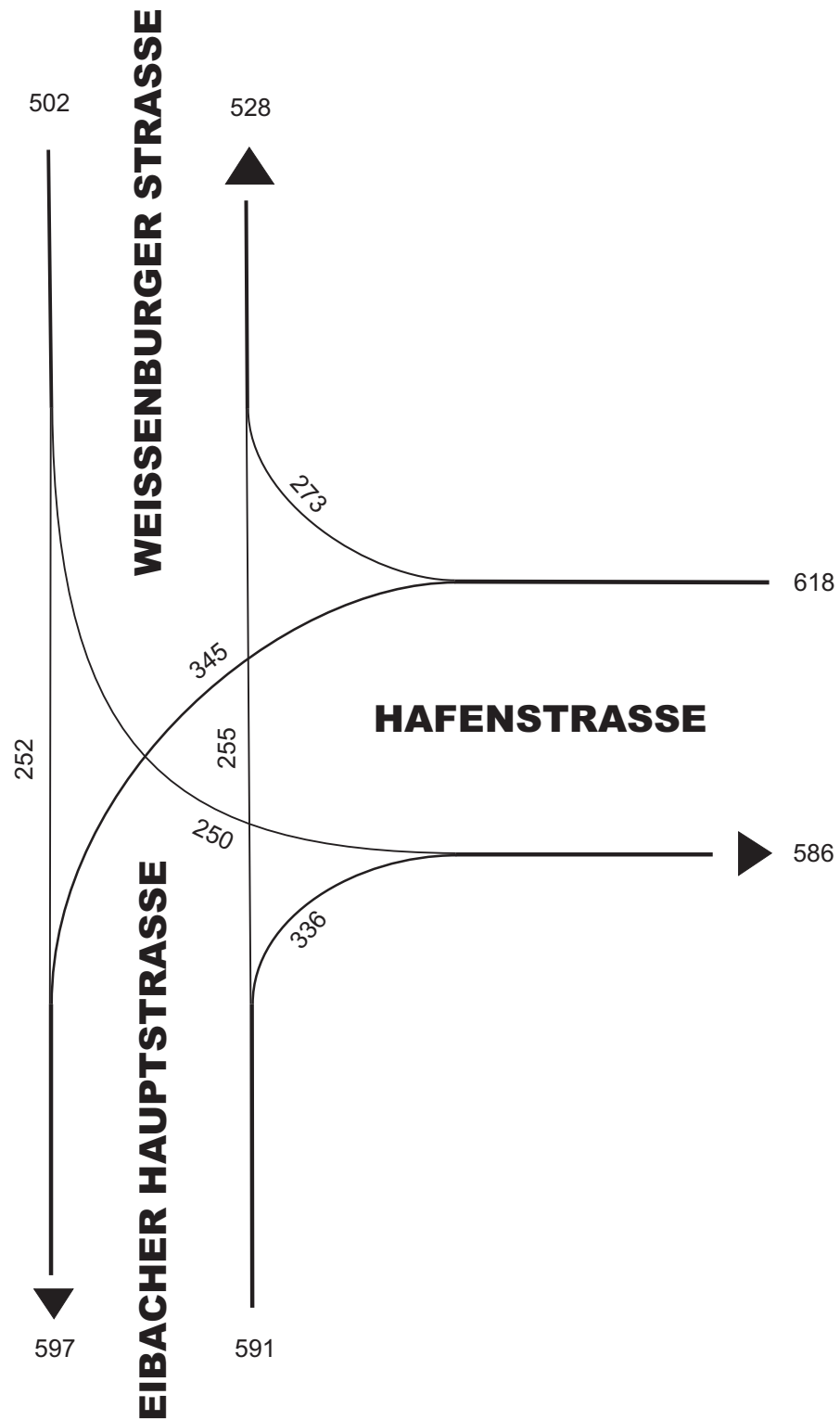


Tabelle 6: Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon (Kfz/16 h)

(Ordnung der Zählstellen von Norden über Osten und Süden nach Westen)

	Zählstelle	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
83	Erlanger Straße	28.964	30.062	30.898	29.562	31.726	30.172	29.485	30.503	29.101	30.237	31.172
149	Obere Dorfstraße (Neunhof)	6.860	6.322	6.343	6.659	6.632	6.401	6.197	5.061 ⁴⁾	5.881	6.336	5.959
84	Kalchreuther Straße	2.190	2.606	2.504	2.852	2.485	2.520	2.772	2.785	2.731	3.050	2.702
10d	Äußere Bayreuther Straße	30.679	35.026	35.701	35.824	35.358	36.441	36.927	36.654	35.837	35.668	35.864
13	Erlenstegenstraße	18.052	22.629	19.860	19.660	18.883	18.369	19.566	18.831	19.615	16.798 ⁹⁾	17.667 ⁹⁾
17a	Laufamholzstraße	23.395	22.264	22.067	22.927	23.589	22.284	22.429	21.100	20.116	22.369 ⁹⁾	21.640 ⁹⁾
87	Fischbach-Ost	4.188	4.501	4.137	5.010	4.867	4.936	4.804	4.799	4.920	4.629	4.968
86	Regensburger Straße	19.292	18.603	20.220	20.958	21.287	20.528	21.050	22.054	19.477	21.370	20.550
29b	Oelser Straße	6.574	8.061	8.688	7.815	7.673	7.816	7.408	7.624	8.016	7.692	6.872
88	Gleiwitzer Straße	11.460	12.150	12.890	12.667	13.555	12.958	12.906	13.058	12.829	12.611	12.066
89	Am Zollhaus	10.639	9.825	9.857	7.647	10.078	10.002	9.880	10.675 ⁵⁾	10.203	9.770	9.153
145	Südwesttangente A 73	74.737	83.884	77.140	88.318	84.739	85.446	85.946	81.395 ⁶⁾	83.550	86.301	81.460 ¹²⁾
90	Kornburger Hauptstraße	11.489	11.466	10.891	11.371	13.155 ¹⁾	10.439	10.124	10.877	9.978	9.754	11.757 ¹³⁾
191	Hirschenholzstraße	6.278	7.280	6.581	6.034	¹⁾	5.407	5.639	6.793 ⁵⁾	6.580	6.857	7.066 ¹³⁾
91	Rennmühlstraße	11.076	13.869	12.533	12.613	13.621 ¹⁾	12.434	12.383	11.854	12.609	13.591	16.306 ¹³⁾
121	Mühlhofer Hauptstraße	15.000	14.113	14.671	14.875	15.797 ¹⁾	15.666	15.434	14.699	14.080	15.425	16.203 ¹²⁾
52	Nürnbergers Straße (Stein)	33.516	33.000	34.494	34.981	34.748	33.445	32.598	32.524	31.467	26.802 ¹⁰⁾	30.402
578	Gebersdorfer Straße	10.364	11.131	10.829	11.658	11.444	11.292	11.218	12.114 ⁷⁾	11.218	10.915	10.787
577	Rothenburger Straße	31.114	31.070	32.892	34.979	32.759	33.332	33.527	34.394	33.133	33.266	33.157
137	SWT Stadtgrenze Fürth	51.717	50.756	46.054	43.301	52.083	52.121	52.713	53.049	56.755	54.496	52.880
134	Leyher Straße	11.640	11.816	11.892	11.642	12.338	10.855	10.791	12.166	10.362	11.050	11.894
60g	Karl-Martell-Straße	2.788	3.144	3.036	2.955	3.152	3.405	3.134	2.914	2.810	2.806	2.884

	Zählstelle	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
60m	Frankenschnellweg (Leibisteg)	50.218	54.580	55.255	56.738	51.927	53.413	52.946	58.017 ⁸⁾	53.432	44.962 ¹¹⁾	53.311
60	Fürther Straße	27.907	26.163	26.154	24.980	26.080	26.809	23.555 ²⁾	24.713	24.749	30.578 ¹¹⁾	24.330
75	Schnieglinger Straße	1.438	1.411	1.263	820	820 ^{**}	1.191	1.191 ^{**}	1.161	1.006	1.022	999
76	Brettergartenstraße	19.902	20.043	20.454	18.902	20.126	19.090	18.670	19.942	17.917	19.792	18.414
93	Marktackerstraße	6.685	6.281	6.782	7.355	6.842	6.475	6.456	5.798	5.854	5.521	5.033
94	Höfleser Hauptstraße	4.760	4.305	5.149	4.928	5.130	4.885	3.680 ³⁾	4.826	4.571	4.741	4.060
302	Virnsberger Straße			5.965	9.750	11.110	12.102	12.251	12.163	12.162	12.931	12.056
	Summe	532.922	556.361	555.200	567.781	572.004	570.234	565.680	572.543	560.959	561.340	561.612
		94,9%	99,1%	98,9%	101,1%	101,9%	101,5%	100,7%	102,0%	99,9%	100,0%	100,0%

**

Vorjahreswert

- 1) Hirschenholzstraße baustellenbedingt gesperrt
- 2) Sanierung der Brücke über den FSW
- 3) Am Wegfeld zwischen Seeweg und Wehrenreuthweg wegen Kanalbauarbeiten gesperrt
- 4) Kraftshofer Hauptstraße nördlich Kraftshof gesperrt
- 5) Bauarbeiten am Autobahnkreuz Nürnberg-Süd (Overfly)
- 6) Stau Richtung Süden zwischen 14:00 und 18:00 Uhr
- 7) Bauarbeiten Schweinauer Hauptstraße/SWT
- 8) Gleißbühlstraße gesperrt, dadurch zeitweise Staus bis in die Fürther Straße
- 9) Umbau Erlenstegenstraße
- 10) Bauarbeiten Ortsdurchfahrt Stein
- 11) Sanierung Jansenbrücke
- 12) Bauarbeiten A 6
- 13) Penzendorfer Straße gesperrt

Tabelle 7: Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken (Kfz/16 h)

(Ordnung der Zählstellen von Westen nach Osten)

	Zählstelle	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
60e	Kurgartenbrücke	16.545	14.866	15.755	14.680	15.637	14.129	14.422	15.228	13.702	13.741	12.821
60f	Wahlerstraße (Muggenhof)	15.444	13.324	14.255	13.981	17.070 ¹⁾	15.316	15.954	15.296	15.678	16.441	14.800
77	Theodor-Heuss-Brücke	36.092	34.602	34.384	36.714	39.801 ¹⁾	36.406	30.887 ³⁾	36.371	33.265 ⁶⁾	30.656 ³⁾	30.708
63	Johannisbrücke	14.879	14.517	14.230	14.493	★	11.279	13.587	12.841	12.490	12.465	11.786
65	Hallertorbrücke	30.851	34.210	33.825	32.222	37.288 ²⁾	32.914	30.464	34.163	31.079	31.929	32.148
66a	Maxbrücke	1.132	1.124	1.029	1.284	1.225	1.164	1.017	1.089	987	1.012	979
68a	Obere Karlsbrücke	692	799	799**	788	874	874**	714	898	690	683	677
95	Spitalbrücke	1.417	1.693	1.548	1.547	1.547**	2.415 ²⁾	1.310	1.897	1.385	1.331	1.288
19	Steubenbrücke	40.592	39.679	38.872	40.060	37.417	41.671	38.182	31.266 ⁴⁾	34.013	36.731	36.551
20	Adenauerbrücke	30.448	30.189	33.719	31.216	31.096	32.376	27.840	34.346 ⁵⁾	27.384	27.306	27.231
128	Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke	32.678	34.655	34.383	34.079	32.851	34.046	32.243	33.272	32.828	30.974 ⁷⁾	33.639
15	Ludwig-Erhard-Brücke	10.340	10.428	9.967	9.962	10.566	9.931	9.634	10.349	10.944	10.327	8.263 ⁸⁾
	Summe	231.110	230.086	231.829	231.026	225.372	232.521	216.254	227.016	214.445	213.596	210.891
		109,6%	109,1%	109,9%	109,5%	106,9%	110,3%	102,5%	107,7%	101,7%	101,3%	100,0 %
											100,0%	98,7 %

★ Straßensperrung bzw. Brückensperrung

** Vorjahreswert

1) Johannisbrücke gesperrt

2) Ausfahrt Lorenzer Straße gesperrt

3) Wegen Sanierungsarbeiten Reduzierung auf eine Fahrspur pro Richtung

4) Gleißbühlstraße gesperrt

5) Umleitungsrouten für gesperrte Gleißbühlstraße

6) Vorbereitung letzter Abschnitt Brückensanierung

7) Unfall im Kreuzungsbereich Ostendstraße/Cheruskerstraße am Nachmittag

8) eingeschränkte Abbiegebeziehungen Erlensteigenstraße / Thumenberger Weg

Tabelle 8: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (Kfz/16 h)

	Zählstelle	Juli 1998	Juli 1999	Juli 2000	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008
6	Pirckheimerstraße 78	14.622	16.022	15.915	16.137	15.570	--	14.369	14.079	--	14.348	14.335
9c	Marienbergstraße	21.887	--	22.344	21.817	20.790	22.047	--	22.170	--	22.725	21.730
10d	Äußere Bayreuther Straße (B 2 nördl. Bierweg)	30.679 ¹⁾	35.026	34.616	34.830	35.358	36.441	36.927	36.654	35.837	35.668	35.864
13	Erlenstegenstraße 104 (B 14 Stadtgrenze)	18.052	22.629 ²⁾	19.860	19.660	18.883	18.369	19.566	18.831	19.615	16.798 ⁸⁾	17.667 ⁸⁾
15	Ludwig-Erhard-Brücke (Flußstraße)	10.340	10.428 ²⁾	9.967	9.962	10.566	9.931	9.634	10.349	10.944	10.327	8.263 ⁹⁾
17a	Laufamholzstraße 401 (westl. AS Mögeldorf)	23.395	22.264 ²⁾	22.067	22.927	23.589 ³⁾	22.284	22.429	21.100	20.116	22.369 ⁸⁾	21.640 ⁸⁾
19	Steubenbrücke	40.592	39.679	38.872	40.060	37.417	41.671	38.182	31.266 ⁶⁾	34.013	36.731	36.551
20	Adenauerbrücke (Wöhrder Talübergang)	30.448	30.189	33.719	31.216	31.096	32.376	27.840	34.346 ⁷⁾	27.384	27.306	27.231
29b	Oelser Straße (Hallenbad Altenfurt)	6.574	8.061	8.688	7.815	7.673	7.816	7.408	7.624	8.016	7.692	6.872
37	Frauentorgaben (Opernhaus)	49.280	50.695	49.715	50.038	50.330	48.689	40.884 ⁵⁾	46.206 ⁶⁾	44.067	48.896	46.050
37/1	Lessingstraße (südl. Frauentorgaben)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7.450
37/2	Frauentorgaben (westl. Lessingstr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	46.776
38e	Wöckernstraße 6 (westl. Pillenreuther Str.)	20.896	19.600	21.931	--	16.683 ⁴⁾	20.946	--	--	18.920	17.919	18.948
50	Nopitschstraße (Bahnhof Sandreuth)	26.801	27.473	24.757	27.427	25.417	24.769	27.125	--	25.321	28.058	25.679

1) Umbau Äußere Bayreuther Straße 2) Umbau Mögeldorfer Plärrer 3) wegen Bauarbeiten an Schienen reduzierter S-Bahn-Takt

4) Bauarbeiten Gugel-/Landgrabenstraße 5) Steinbühler Tunnel gesperrt 6) Gleißbühlstraße gesperrt

7) Umleitungsrouten für gesperrte Gleißbühlstraße 8) Umbau Erlenstegenstraße 9) Abbiegebeziehungen Erlenstegenstraße eingeschränkt

	Zählstelle	Juli 1998	Juli 1999	Juli 2000	Juli 2001	Juli2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008
52	Nürnberg Straße (Schloß Stein)	33.516	33.000	34.494	34.981	34.748	33.445	32.598	32.524	31.467	26.802 ⁶⁾	30.402
52/1	Bahnhofstraße Stein (westl. Ansbacher Straße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	13.273
52/2	Ansbacher Straße (nördl. Rednitzstraße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	24.605
53	Weißerburger Straße (südl. Ansbacher Straße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	19.770
53d	Eibacher Hauptstraße 146	16.391 ¹⁾	18.731	18.590	18.258	18.323	17.478	--	17.547	--	18.492	17.328
54	Rednitzstraße (östl. Ansbacher Straße)											9.210
55a	Weltenburger Straße (Eisenbahnbrücke)	8.376	9.335	8.820	8.807	8.214	8.466	--	8.367	8.670	8.897	8.428
55a/4	Vorjurastraße (südl. Weltenburger Straße)	16.633	16.846	15.776	16.064	14.263	16.036	--	15.991	16.882	15.578	16.093
55a/5	Vorjurastraße (nördl. Weltenburger Str.)	18.277	19.079	18.506	18.879	17.415	18.982	--	18.670	19.512	18.579	18.879
57/7	Rothenburger Straße (östl. Gebersdorfer Str.)	31.114	31.070	32.892	34.979	32.759	33.332	33.527	34.394	33.133	33.266	33.157
57/8	Gebersdorfer Straße (südl. Rothenburger Str.)	10.364	11.131	10.829	11.658	11.444	11.292	11.218	12.114 ⁴⁾	11.218	10.915	10.787
60	Fürther Straße 356 (B 8 östl. FSW)	27.907	26.163	26.154	24.980	26.080	26.809	23.555 ³⁾	24.713 ⁵⁾	24.749	30.578	24.330
60e	Kurgartenbrücke	16.545	14.866	15.755	14.680	15.637	14.129	14.422	15.228	13.702	13.741	12.821
60f	Wahlerstraße (Pegnitzbrücke Muggenhof)	15.444	13.324	14.255	13.981	17.070 ²⁾	15.316	15.954	15.296	15.678	16.441	14.800
60g	Karl-Martell-Straße 33	2.788	3.144	3.036	2.955	3.152	3.405	3.134	2.914	2.810	2.806	2.884

1) Sanierung Thomas-Kolb-Brücke 2) Brückenstraße gesperrt 3) Bauarbeiten an der Brücke über den Frankenschnellweg

4) Bauarbeiten Schweinauer Hauptstraße/SWT 5) Gleißbühlstraße gesperrt, dadurch zeitweise Stau bis in die Fürther Straße

6) Bauarbeiten Ortsdurchfahrt Stein

	Zählstelle	Juli 1998	Juli 1999	Juli 2000	Juli 2001	Juli2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008
60m	Frankenschnellweg (Leibsteg)	50.218	54.580	55.255	56.738	51.927	53.413	52.946	58.017 ⁴⁾	53.432	44.962 ⁵⁾	53.311
63	Johannisbrücke	14.879	14.517	14.230	14.493	-- ¹⁾	11.279	13.587	12.841	12.490	12.465	11.786
65	Hallertorbrücke	30.851	34.210	33.825	32.222	37.288 ¹⁾	32.914	30.464 ²⁾	34.163	31.079	31.929	32.148
66a	Maxbrücke	1.132	1.124	1.029	1.284	1.225	1.164	1.017	1.089	987	1.012	979
68a	Obere Karlsbrücke	692	799	--	788	874	--	714	898	690	683	677
75	Schnieglinger Straße 333 (östl. Herderstraße)	1.438	1.411	1.263	820	820*	1.191	1.191*	1.191*	1.006	1.022	999
76	Brettergartenstraße (Hans-Böckler-Str. 94)	19.902	20.043	20.454	18.902	20.126	19.090	18.670	19.942	17.917	19.792	18.414
77	Theodor-Heuss-Brücke (Maximilianstr.)	36.092	34.602	34.384	36.714	39.801 ¹⁾	36.406	30.887 ³⁾	36.371	33.265	30.656 ³⁾	30.708
83	Erlanger Straße (B 4 südl. AS Tennenlohe)	28.964	30.062	30.898	29.562	31.726	30.172	29.485	30.503	29.101	30.237	31.172
84	Kalchreuther Straße (Eisenbahnbrücke)	2.190	2.606	2.504	2.852	2.485	2.520	2.772	2.785	2.731	3.050	2.702
86	Regensburger Straße (B 4 westl. AS Fischbach)	19.292	18.603	20.220	20.958	21.287	20.528	21.050	22.054	19.477	21.370	20.550
87	Fischbach-Ost	4.188	4.501	4.137	5.010	4.867	4.936	4.804	4.499	4.920	4.629	4.968
87a	Brunner Straße	1.836	1.992	1.763	1.992	2.027	2.088	2.048	1.961	2.194	2.043	1.906
87b	Straße nach Birnthon (KrN5/LAU 13)	2.352	2.509	2.374	3.018	2.840	2.848	2.756	2.838	2.726	2.586	3.062
88	Gleiwitzer Straße (nördl. AS Langwasser)	11.460	12.150	12.890	12.667	13.555	12.958	12.906	13.058	12.829	12.611	12.066

1) Brückenstraße gesperrt

2) Steinbühler Tunnel gesperrt

3)

wegen Brückensanierung Reduzierung auf eine Fahrspur pro Richtung

4) Gleißbühlstraße gesperrt, dadurch zeitweise Stau bis in die Fürther Straße

5) Sanierung Jansenbrücke

* Vorjahreswert

	Zählstelle	Juli 1998	Juli 1999	Juli 2000	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008
89	Am Zollhaus (südl. Liegnitzer Str.)	10.639	9.825	9.857	7.647	10.078	10.002	9.880	10.675	10.203	9.770	9.153
90	Kornburger Hauptstraße (Autobahnbrücke)	11.489	11.466	10.891	11.371	13.155 ¹⁾	10.439	10.124	10.877	9.978	9.754	11.757
91	Rennmühlstraße (Rednitzbrücke Katzwang)	11.076	13.869	12.533	12.613	13.621 ¹⁾	12.434	12.383	11.854	12.609	13.591	16.306
93	Marktackerstraße (westl. Mühlweg)	6.685	6.281	6.782	7.355	6.842	6.475	6.456	5.798	5.854	5.521	5.033
94	Höfleser Hauptstraße (westl. Mühlweg)	4.760	4.305	5.149	4.928	5.130	4.885	3.680 ³⁾	4.826	4.571	4.741	4.060
95	Spitalbrücke - FG 95 -	1.417	1.693	1.548	1.547	1.547	2.415 ²⁾	1.310	1.897	1.385	1.331	1.288
121	Mühlhofer Hauptstraße 46 (B 2 Stadtgrenze)	15.000	14.113	14.671	14.875	15.797 ¹⁾	15.666	15.434	14.699	14.080	15.425	16.203
128	Dr.-Gustav-Heinemann- Brücke (Nordstring)	32.678	34.655	34.383	34.079	32.851	34.046	32.243	33.272	32.828	30.974	33.639
134	Leyher Straße 146 (östl. Höfener Str.)	11.640	11.816	11.892	11.642	12.338	10.855	10.791	12.166	10.362	11.050	11.894
136	Wiener Straße (Schleuse)	--	5.882	--	7.482	--	--	--	8.383	--	--	7.951
136/1	Marthweg (südl. Wiener Straße)	--	--	--	--	--	--	--	13.162	--	--	12.063
137	Südwesttangente (Stadtgrenze Fürth)	51.717	50.756	46.054	43.301	52.083	52.121	52.713	53.049	56.755	54.496	52.880
144	Königstraße 39 (FG 34)	◆ 292	◆ 249	◆ 237	◆ 266	◆ 243	◆ 292	◆	◆ 227	◆ 166	◆ 350	◆ 380
145	Südwesttangente (A 73 östl. Münchener Str.)	74.737	83.884	77.140	88.318	84.739	85.446	85.946	81.395 ⁴⁾	83.550	86.301	81.460
149	Obere Dorfstraße (Neunhof)	6.860	6.322	6.343	6.659	6.632	6.401	6.197	5.061 ⁵⁾	5.881	6.336	5.959

◆ Fußgängerbereich

1) Hirschenholzstraße gesperrt

2) Ausfahrt Marienort wegen Baumaßnahme Lorenzer Str. gesperrt

3) Am Wegfeld zw. Seeweg u. Wehrenreuthweg wegen Kanalbauarbeiten gesperrt

4) Stau Richtung Süden zwischen 14:00 und 18:00 Uhr

5) Kraftshofer Hauptstraße nördlich Kraftshof gesperrt

	Zählstelle	Juli 1998	Juli 1999	Juli 2000	Juli 2001	Juli2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008
153	Würzburger Straße (Brücke FSW)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2.939
169	Beuthener Straße (Paketpostamt)	--	--	14.984	--	--	--	--	--	--	--	11.116
180	Frankenschnellweg (nördl. Wiener Straße)	--	--	--	--	--	17.025	--	--	--	--	19.203
180 7	Wiener Straße (östl. Vorjurastraße)	--	--	--	--	--	5.678	--	--	--	--	7.335
180 8	Vorjurastraße (südl. Wiener Straße)	--	--	--	--	--	18.337	--	--	--	--	19.572
183	Marthweg (südl. Mülldeponie)	--	--	--	16.257	--	--	--	16.919	--	--	16.486
191	Hirschenholzstraße	6.278	7.280	6.581	6.034	-- ¹⁾	5.407	5.639	6.793 ²⁾	6.580	6.857	7.066
195	Hafenstraße (östl. Lechstraße)	20.396	20.956	21.235	--	--	18.939	--	--	--	--	16.334
199	Bei der Gerasmühle 16											2.551
218	Hafenstraße (östl. Eibacher Hauptstraße)	--	--	--	--	--	15.525	--	--	--	--	15.049
218/7	Eibacher Hauptstraße (südl. Hafenstraße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	24.050
218/8	Eibacher Hauptstraße (nördl. Hafenstraße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	22.243
248	Humboldtstraße (westl. Ammanstraße)	--	--	--	--	5.248	--	--	--	--	--	2.705
281	Frankenstraße (zw. Volta- und Gugelstr.)											24.260
286	Spitzwegstraße 28	16.250	--	--	--	--	--	--	--	--	--	18.670
290	Rotterdammer Straße (südl. Hafenstraße)	--	2.651	--	--	--	2.658	--	--	--	--	2.923

1) Hirschenholzstraße gesperrt 2) Bauarbeiten AK Nürnberg-Süd (Overfly)

	Zählstelle	Juli 1998	Juli 1999	Juli 2000	Juli 2001	Juli2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008
291	Bremer Straße (südl. Hafenstr.)	--	1.909	--	--	--	2.296	--	--	--	--	2.712
292	Hamburger Straße - Nord (südl. Hafenstr.)	--	14.571	--	--	--	12.132	--	--	--	--	10.683 ²⁾
293	Hamburger Straße – Süd (nördl. Wiener Str.)	--	4.948	--	--	--	4.329	3.961	--	--	--	5.740 ²⁾
293/1	Wiener Straße (östlich Hamburger Str.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	8.879
293/2	Wiener Straße (westl. Hamburger Str.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	7.335
294	Preßburger Straße (nördl. Wiener Str.)	--	-- ¹⁾	--	--	--	1.062	1.122	--	--	--	2.858
295	Linzer Straße (nördl. Wiener Str.)	--	5.727	--	--	--	1.611	1.593	--	--	--	2.782
302	Virnsberger Straße (südöstl. Höfener Spange)	--	--	5.965	9.750	11.110	12.102	12.251	12.163	12.162	12.931	12.056
323	Kopernikusplatz 7	◆	◆	◆	◆ 98	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆163
348	AS Königshof – Ausfahrtsrampe Ost	--	--	--	--	--	4.010	--	--	--	--	3.928
348/1	AS Königshof – Einfahrtsrampe Ost	--	--	--	--	--	4.038	--	--	--	--	4.169
348/2	AS Königshof - Ausfahrtsrampe West	--	--	--	--	--	3.793	--	--	--	--	3.880
348/3	AS Königshof - Einfahrtsrampe West	--	--	--	--	--	4.305	--	--	--	--	4.339
387	Gugelstraße (nördl. Humboldtstraße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.224
387/1	Humboldtstraße (östl. Gugelstraße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2.475
387/2	Gugelstraße (südl. Humboldtstraße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	6.261

1) gesperrt 2) vierspuriger Ausbau nördl. Hamburger Straße

◆ Fußgängerbereich

	Zählstelle	Juli 1998	Juli 1999	Juli 2000	Juli 2001	Juli2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008
387/3	Humboldtstraße	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3.066
388	(westl. Gugelstraße) Gleißhammerstraße 12	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	421
389/1	Hauptmarkt	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	343
	(Brautkehre)											
389/2	Hauptmarkt	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	9
	(Engelsgasse)											
389/3	Hauptmarkt	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	96
	(Plobenhofstr.)											
390	Jakobsplatz	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	45
391	Grolandstraße	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.336
	(westl. Rollnerstr.9											

