

Verkehrszählung 2012



Herausgeber: Stadt Nürnberg
Baureferat, Verkehrsplanungsamt

Herstellung: Werkstatt für Behinderte der Stadt Nürnberg, gGmbH

Erscheinungstermin: Dezember 2012

Titelbild: Hugo Walser

Vorwort

Denjenigen, die unseren Ergebnisbericht der Verkehrszählung aus früheren Jahren kennen, wird aufgefallen sein, dass wir den Namen geändert haben. Aus der „Querschnittszählung“ wurden die Ergebnisse der manuellen Verkehrszählung. Wir haben uns dazu entschlossen, weil wir davon überzeugt sind und dies durch Nachfragen immer wieder bestätigt bekommen, dass mit dem technisch geprägten Begriff der „Querschnittszählung“ viele Adressaten des Berichtes nicht viel anfangen können. Schließlich interessieren sich nicht nur Ingenieure für unsere Zählergebnisse. Spätestens seit der Bericht im Internet zum Herunterladen bereitsteht, sind viele Bürgerinnen und Bürger auf die Broschüre und ihren Inhalt aufmerksam geworden.



Und noch eine Besonderheit gibt es: Der Bericht hat ein Jahr Pause gemacht. Im Juli 2011 musste die Zählung zum ersten Mal seit 1967 abgebrochen werden. Grund dafür war der Starkregen am Morgen des zweiten Zähltages, der zu Überschwemmungen im gesamten Stadtgebiet und damit zu ungewöhnlichen Verkehrsverhältnissen und Verkehrsverlagerungen geführt hat. Außerdem wollten wir den eingesetzten Schülerinnen und Schülern, die übrigens ausnahmslos und zuverlässig trotz der widrigen Wetterverhältnisse um 6:00 Uhr an den Zählstellen erschienen waren, den starken Dauerregen und die für die Jahreszeit zu kühlen Temperaturen nicht unnötig zumuten. Schließlich wären die Zähldaten aufgrund der überschwemmungsbedingten Verkehrsverlagerungen nicht mit Vorjahresergebnissen vergleichbar gewesen.

So stellen wir Ihnen heute einen Bericht vor, der die Ergebnisse der Zählung vom Juli 2012 denen von 2010 gegenüberstellt. Da wir aber über eine lange Zähltradition verfügen, spielt das eine fehlende Jahr in der Betrachtung der langjährigen Entwicklung des städtischen Verkehrs keine große Rolle. Natürlich mussten wir durch den Ausfall in 2011 verschiedene Zählstellen, die nicht im jährlichen Standardprogramm enthalten sind, erneut aufnehmen. Dadurch war der Umfang der diesjährigen Zählung ungewöhnlich groß.

Neben den Pegnitzbrücken und den Einfallstraßen wurde in diesem Jahr turnusgemäß nach fünf Jahren wieder die Verkehrsmenge an den Altstadtzufahrten erfasst. An allen drei Zählstellengruppen waren Rückgänge bei der Kraftfahrzeugmenge zu verzeichnen. An den Altstadttoren hat der Radverkehr gegenüber der letzten Zählung vom Juli 2007 erneut deutlich zugelegt, so dass inzwischen mehr als ein Viertel des Fahrzeugverkehrs in die Altstadt aus Radfahrerinnen und Radfahrern besteht. Auch die Fußgängerinnen und Fußgänger sind an den Altstadttoren stärker vertreten als noch 2007.

Den Schülerinnen und Schülern, die uns bei der diesjährigen Zählung unterstützt haben, gilt mein herzlicher Dank. An dieser Stelle möchte ich aber auch die Gelegenheit nutzen denjenigen zu danken, die im Vorjahr beteiligt waren und trotz der äußerst ungemütlichen Wetterverhältnisse bereit waren, die Zählung bis zum Ende mitzumachen.

Nürnberg, Dezember 2012



Wolfgang Baumann
Berufsmäßiger Stadtrat
Bau- und Planungsreferent der Stadt Nürnberg

1. Allgemeines

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

Die Verkehrszählung 2012 fand am Dienstag, den 24. Juli und Mittwoch, den 25. Juli statt. An insgesamt 100 über das gesamte Stadtgebiet verteilten Zählstellen waren 248 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 3 im Anhang). Diese detaillierten, zeitgleichen Erhebungen können nur manuell gewonnen werden. Den eingesetzten Schülerinnen und Schülern und den acht Nürnberger Gymnasien gilt ein herzlicher Dank für ihre Unterstützung bei der Durchführung der Zählung.

An den beiden Zähltagen war das Wetter sommerlich heiß und trocken.

Die Erfassung der Verkehrsmengen an den Standardquerschnitten der Pegnitzbrücken und des Außenkordons liefert wichtige Indikatoren für die Beurteilung der Entwicklung des Gesamtverkehrs in Nürnberg. Wie in den Vorjahren wurde auch die Entwicklung der Schwerverkehrsanteile am Außenkordon genauer untersucht. Den Schwerpunkt der diesjährigen Zählung bildete die Verkehrsentwicklung am Altstadtkordon, der zuletzt 2007 Bestandteil der Zählung war. Neben den Zufahrten für den Kraftfahrzeugverkehr wurden auch die Altstadttore erfasst, die nur für den Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Damit ist ein umfassendes Bild über den Kraftfahrzeug- und den Radverkehr am Altstadtkordon möglich.

Das Zählprogramm war in diesem Jahr umfangreicher, nachdem im Juli 2011 die Zählung wegen starkem Regen und Überschwemmungen im gesamten Stadtgebiet abgebrochen werden musste. An mehreren Zählstellen, die nicht im jährlichen Standardprogramm enthalten sind und die für 2011 vorgesehen waren, musste deshalb heuer erneut der Verkehr erfasst werden.

Seit mehreren Jahren besteht der Wunsch, an der Stadtgrenze einen aktualisierten Vergleich zwischen der Anzahl der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr und den Kraftfahrzeugmengen anzustellen. 2008 wurden umfangreiche Zählungen und Fahrgastbefragungen in den Bussen und Bahnen des gesamten Verbundgebietes durchgeführt. Die Auswertung der Erhebung ist nun abgeschlossen, so dass die aktualisierte Gegenüberstellung in diesem Bericht möglich ist.

Ein Kapitel beschreibt die Verkehrsentwicklung in einigen anderen Großstädten. Da scheinbar eine Diskrepanz besteht zwischen den Ergebnissen der Nürnberger Verkehrszählungen, wonach die Fahrzeugmenge sowohl im innerstädtischen Verkehr als auch an den Einfallstraßen seit Jahren weitgehend konstant ist, und der subjektiven Wahrnehmung vieler, die eine stetig zunehmende Verkehrsmenge zu registrieren glauben, sollte überprüft werden, ob die vom Verkehrsplanungsamt ermittelte, stagnierende Verkehrsmenge lediglich ein Nürnberger Phänomen darstellt.

Der vorliegende Bericht gibt einen zusammenfassenden Überblick über die wichtigsten Ergebnisse der Zählung. Die Daten für die einzelnen Zählstellen, wie z. B. die Tagesganglinien, 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:

- Die durch den U-Bahnbau bedingte Unterbrechung der Bielefelder Straße westlich des Nordwestrings hat sich auf die Zählstelle in der Marktäckerstraße ausgewirkt.
- Bauarbeiten in der Schwanstetter Straße haben den Verkehr auf der Route Kornburg / Worzeldorf bis zur Anschlussstelle Nürnberg Zollhaus beeinträchtigt.
- In der Altstadt war die Zufahrt zur Katharinengasse gesperrt. Hier konnte der Verkehr nur zum Altstadtring ausfahren. Dies führte zu Verkehrsverlagerungen auf das Marien-Tor.

Die Rennmühlbrücke ist nach wie vor wegen Schäden mit einer Gewichtsbeschränkung beschildert. Bis zu ihrer Sanierung können nur noch Fahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t die Brücke passieren.

3. Entwicklung des Verkehrs

3.1. Außenkordon

Alle wichtigen Straßen, die über die Stadtgrenze führen, 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.

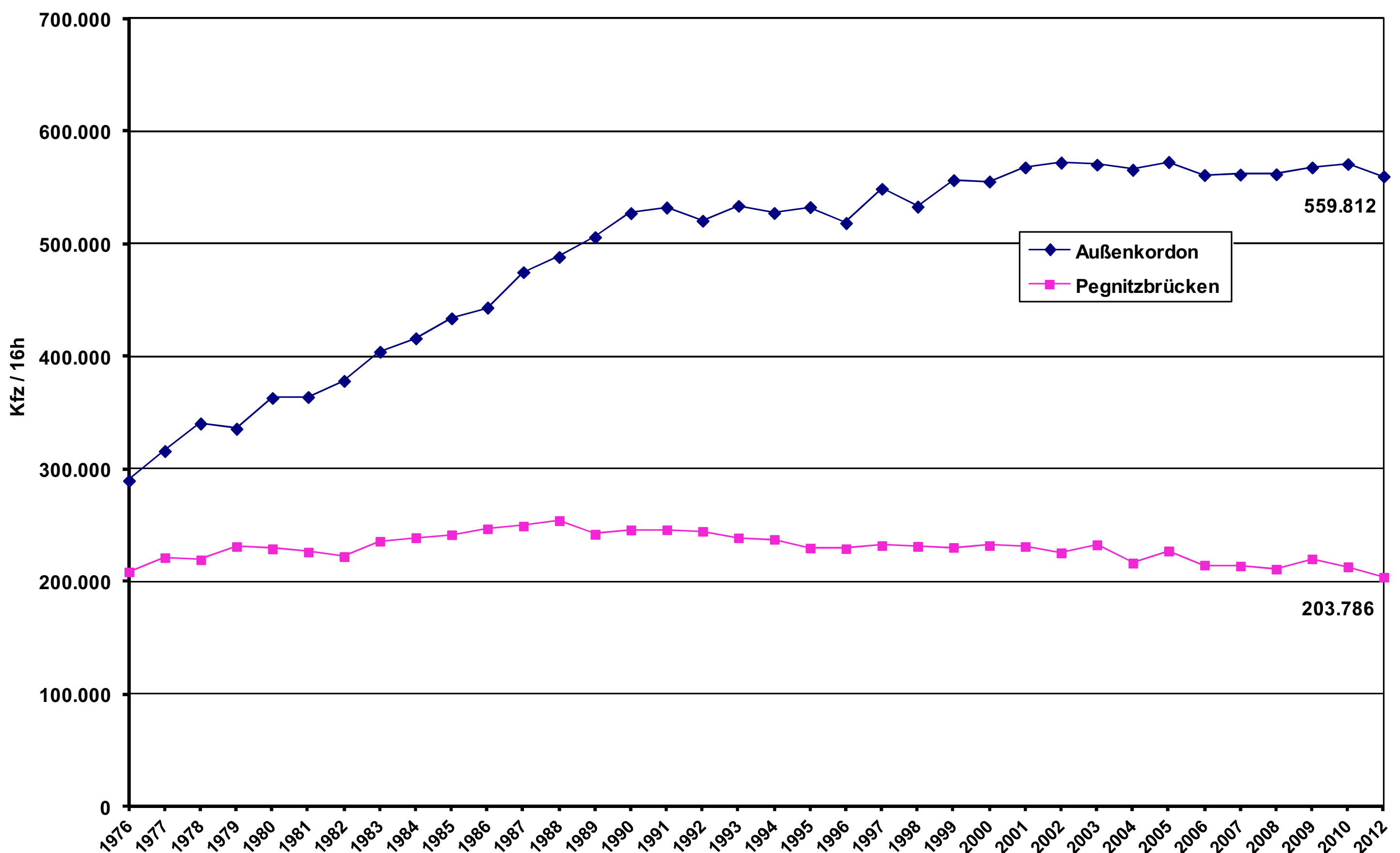
Der Verkehr an der Stadtgrenze hat gegenüber 2010 leicht abgenommen. Mit insgesamt 559.812 Kfz/16h liegt die Fahrzeugmenge um 10.866 Kfz/16h (- 1,9 %) unter dem zuletzt erhobenen Wert von 2010 und das erste Mal seit Juli 2000 wieder unter 560.000 Kfz/16h (vgl. Abbildung 1).

Deutlichere Veränderungen gegenüber den Werten der Vorjahre haben sich an den folgenden Zählstellen des Außenkordons ergeben:

- Aufgrund der Bauarbeiten nördlich von Worzeldorf und den damit verbundenen Behinderungen ist die Verkehrsmenge in der Kornburger Hauptstraße mit 8.028 Kfz/16h und die in der Hirschenholzstraße mit 6.841 Kfz/16h geringer als in den Vorjahren. Die Abnahme betrifft auch die Schwerverkehrsmengen an den beiden Querschnitten.
- Sowohl am Schloss Stein als auch in der Gebersdorfer Straße hat die Verkehrsmenge stärker abgenommen. Dies könnte mit den immer wieder auftretenden Rückstauungen in der Ortdurchfahrt von Stein zusammenhängen, die sich auch in den angrenzenden Straßen in Nürnberg bemerkbar machen.
- Im Knoblauchland wurde in der Marktäckerstraße mit 4.327 Kfz/16h eine ungewöhnlich niedrige Fahrzeugmenge ermittelt. Hier ist der Einfluss der Bielefelder Straße zu spüren, die wegen der U-Bahnbauarbeiten für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt ist.

- Bauarbeiten auf der A 3 in Fahrtrichtung Norden zwischen den Anschlussstellen Nürnberg Nord und Tennenlohe führten zeitweise zu Behinderungen und zu Verkehrsverlagerungen, wodurch der Verkehr an der Stadtgrenze in der Äußeren Bayreuther Straße um 2.687 Kfz/16h auf insgesamt 39.571 Kfz/16h zugenommen hat. Hier wurden noch nie so viele Fahrzeuge registriert.

Abbildung 1: Entwicklung des Verkehrs



Trotz des leichten Rückgangs der Fahrzeugmenge hält insgesamt der Trend der weitgehend gleichbleibenden Verkehrsmenge an der Stadtgrenze weiter an. Die leichten Schwankungen, die auftreten, könnten unter anderem im Zusammenhang mit der Benzinpreisentwicklung stehen: 2006 wurde erstmals ein stärkerer Rückgang an der Stadtgrenze festgestellt, also in dem Jahr, in dem Benzin zum ersten Mal spürbar teurer war. Solange das Preisniveau hoch blieb, also 2006 bis 2008, lag die Anzahl der Kraftfahrzeuge am Außenkordon bei ca. 561.000 Kfz/16h. Als 2009 und 2010 Benzin billiger angeboten wurde, ist der Verkehr wieder angestiegen. Im Sommer 2012 lagen die Benzinpreise dann auf einem relativ hohen Niveau im Vergleich zum Juli 2010 und zum Juli 2009 und die Verkehrsmenge ist wieder gesunken.

Tabelle 1: Benzinpreisentwicklung seit Juli 2005

Jahr	Durchschnittspreis für 1 Liter Super- benzin in Cent	Kfz/24h am Außenkordon
Juli 2012	165,6	559.812
Juli 2010	135,7	570.678
Juli 2009	127,8	567.651
Juli 2008	152,0	561.612
Juli 2007	137,1	561.340
Juli 2006	137,6	560.959
Juli 2005	125,7	572.543

Die Abbildung 4 im Anhang zeigt den Tagesverlauf am Außenkordon in Halbstundenwerten mit den Spitzen des Berufsverkehrs morgens stadteinwärts und am Nachmittag stadtauswärts. In der Tabelle 5 im Anhang ist die Verkehrsentwicklung an den einzelnen Zählstellen des Außenkordons aufgelistet.

3.2. Pegnitzbrücken

Die Entwicklung der Verkehrsmenge auf allen Pegnitzbrücken ist repräsentativ für die Entwicklung des Nürnberger Binnenverkehrs. Im Juli 2012 querten insgesamt 203.786 Kfz/16h die Pegnitzbrücken. Gegenüber Juli 2010 bedeutet dies einen Rückgang um 9.145 Kfz/16h (- 4,3 %). Die Verkehrsmenge auf den Pegnitzbrücken hatte 1988 ihren Höchststand mit 253.988 Kfz/16h erreicht. In den Jahren danach ist die Fahrzeugmenge wieder gesunken mit leichtem jährlichen Auf und Ab. Heute liegt die Anzahl der Kraftfahrzeuge auf den Pegnitzbrücken so niedrig wie seit 35 Jahren nicht (vgl. Abbildung 1 und Tabelle 6 im Anhang).

Der relativ deutliche Rückgang der Verkehrsmenge auf allen Pegnitzbrücken kann nicht auf besondere Ereignisse, wie z.B. Bauarbeiten oder Umleitungsrouten zurückgeführt werden. Von etwas stärkeren Abnahmen sind die Wahlerbrücke, die Theodor-Heuss-Brücke, die Adenauerbrücke und die Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke betroffen, also vornehmlich Brücken mit hoher Grundbelastung. Die Spitalbrücke war zeitweise komplett gesperrt; da die Gesamtverkehrsmenge hier aber sehr gering ist, fällt die Abnahme um mehr als die Hälfte auf 510 Kfz/16h nicht ins Gewicht. Da die Zählung im Juli 2011 ausgefallen ist, ist nicht nachvollziehbar, ob sich der Rückgang der Fahrzeugmenge auf den Pegnitzbrücken bereits im Vorjahr abgezeichnet hat. Nachdem an der Stadtgrenze ein Zusammenhang zwischen der Verkehrsentwicklung und den Benzinpreisen vermutet wird, ist davon auszugehen, dass auch der relativ deutliche Rückgang auf den Pegnitzbrücken in diesem Jahr zumindest zum Teil auf die hohen Benzinpreisen zurückzuführen ist. Der relativ starke Rückgang auf den Pegnitzbrücken im Vergleich zum Außenkordon könnte sich damit erklären, dass die Verkehrsteilnehmer im innerstädtischen Verkehr eher Alternativen zur Autonutzung sehen. Dieser Zusammenhang scheint sich bei der Betrachtung der Radverkehrsentwicklung an den Altstadttoren zu bestätigen (Kapitel 8.2).

In Abbildung 5 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 innerstäd-

tischen Verkehrsnetzes durch die weitgehend gleichbleibende Verkehrsbelastung zwischen 7:00 und 19:00 Uhr.

4. Kraftfahrzeugbestand in Nürnberg

Im Juli 2012 waren insgesamt 292.126 Kraftfahrzeuge in Nürnberg zugelassen. Dies entspricht einer Zunahme von 20.735 Fahrzeugen bzw. um 7,6 % gegenüber Juli 2011 und von 24.697 Fahrzeugen bzw. 9,2 % gegenüber 2010. 245.739 Fahrzeuge sind als Personenkraftwagen registriert, 43.387 als Nutzfahrzeuge. Bei 513.360 in Nürnberg gemeldeten Personen kommt damit ein Kraftfahrzeug auf 2,1 Bewohner. In den Vorjahren lag der Motorisierungsgrad mit einem Kraftfahrzeug pro 1,9 Bewohner etwas höher.

5. Zusammensetzung des Verkehrs

Die Zusammensetzung des Verkehrs nach Fahrzeugarten ist seit Jahren weitgehend konstant (vgl. Tabelle 2 und 3). 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.

Für den im Vergleich zum Außenkordon deutlich höheren Radverkehrsanteil auf den Pegnitzbrücken gibt es in erster Linie folgende Erklärung: Die Fahrradfahrten, die auf den Pegnitzbrücken erfasst werden, repräsentieren eher die kürzeren Distanzen, die im innerstädtischen Verkehr zurückgelegt werden. Fahrradfahrten über die Stadtgrenze stehen tendenziell für längere Strecken. Natürlich tauchen auch auf den Pegnitzbrücken Radfahrer auf, die bereits längere Wege hinter sich haben und Fahrten über die Stadtgrenze können kurz nach dem Ortsschild enden. Insgesamt wird das Fahrrad aber eher als Fortbewegungsmittel für kürzere Strecken bis zu fünf Kilometer genutzt.

Tabelle 2: Zählstellengruppe Pegnitzbrücken (Fz/16h)

	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
2012	21.224	7.509	189.836	3.824	956	1.661
	9,4 %	3,3 %	84,4 %	1,7 %	0,4 %	0,7 %
2010	24.098	8.065	197.740	4.384	904	1.838
	10,2 %	3,4 %	83,4 %	1,8 %	0,4 %	0,8 %
2009	22.100	7.720	204.737	4.825	784	1.906
	9,1 %	3,2 %	84,6 %	2,0 %	0,3 %	0,9 %
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 %

Tabelle 3: Zählstellengruppe Außenkordon (Fz/16h)

	Rad	Krad	PKW	LKW	Lz	Bus
2012	10.342	13.752	511.507	16.795	15.132	2.626
	1,8 %	2,4 %	89,7 %	2,9 %	2,7 %	0,5 %
2010	9.859	14.867	519.661	18.521	15.001	2.628
	1,7 %	2,6 %	89,5 %	3,2 %	2,6 %	0,5 %
2009	9.555	13.854	519.695	17.809	13.732	2.561
	1,7 %	2,4 %	90,0 %	3,1 %	2,4 %	0,4 %
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 %

Im Juli 2012 liegt die Radverkehrsmenge auf den Pegnitzbrücken unter dem Höchstwert vom Juli 2010. Der deutliche Rückgang um 2.874 Räder/16h auf insgesamt 21.224 Räder/16h ist unter anderem auf die zeitweise Sperrung der Spitalbrücke zurückzuführen. Die Spitalbrücke hat für den Radverkehr eine besonders hohe Bedeutung. In den Vorjahren querten hier bis zu 3.400 Räder/16h die Pegnitz. Aufgrund der Bauarbeiten konnten bei der diesjährigen Zählung nur rd. 2.000 Räder/16h die Spitalbrücke nutzen. Am Außenkordon ist die Radverkehrsmenge dagegen um 483 Räder/16h auf 10.342 Räder/16h gestiegen. Damit bleibt der Radverkehrsanteil an der Stadtgrenze auf dem Niveau von 2009 und 2010. Der Anteil der Krafträder hat zwar wieder etwas abgenommen, er liegt aber sowohl auf den Pegnitzbrücken mit 7.509 Kfz/16h als auch am Außenkordon mit 13.752 Kfz/16h immer noch in Höhe der Werte von 2009. Ein Grund für die relativ hohen Anteile bei den Zweirädern ist das trockene Sommerwetter während der beiden Zähltag.

Auf die Radverkehrsentwicklung wird im Kapitel 8 näher eingegangen.

6. 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“ (Lastkraftwagen) und „Lz“ (Lastzug) gerechnet, da auch unter den Lkw mautpflichtige Fahrzeuge über 12 t enthalten sind, aber auch Zuordnungsungenauigkeiten durch das Zählpersonal nicht ganz 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.

Tabelle 3: Entwicklung des Schwerverkehrs am Außenkordon

Jahr	Lkw+Lz/16h
Juli 2012	31.927
Juli 2010	33.522
Juli 2009	31.541
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

Insgesamt überquerten 31.927 Lastkraftwagen und Lastzüge in 16 Stunden die Stadtgrenze. Dies bedeutet eine Abnahme der Schwerverkehrsmenge am Außenkordon gegenüber dem Vorjahr um 1.595 Kfz/16h (- 4,8 %). Sie liegt damit deutlich unter den Werten, die vor 2009 ermittelt wurden. Bezogen auf den gesamten Kraftfahrzeugverkehr beträgt der Schwerverkehrsanteil am Außenkordon 5,6 %. Er liegt damit im Vergleich zum Pkw-Verkehr auf einem relativ niedrigen Niveau. Im innerstädtischen Verkehr spielt der Schwerverkehr eine noch geringere Rolle. Hier beträgt der Anteil lediglich 2,3 % am Gesamtverkehr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zu den Lastkraftwagen auch die zwillingsbereiften Transporter gerechnet werden. Nach wie vor lassen sich keine Hinweise auf Mautausweichverkehr im Stadtgebiet feststellen.

Mehr als die Hälfte der Schwerverkehrsmenge am Außenkordon, nämlich 56,7 %, wird an den zwei Zählstellen der Südwesttangente und der des Frankenschnellwegs registriert, also an den Zählstellen, die auch einen Anteil Durchgangsverkehr enthalten. Auf die übrigen 26 Zählstellen des Außenkordons entfallen lediglich 43,3 % der gesamten Schwerverkehrsmenge an der Stadtgrenze.

6.1. Hirschenholzstraße

In der Hirschenholzstraße konnte am 06. März 2009 nach der erfolgten Zustimmung der betroffenen Nachbargemeinden die Gewichtsbeschränkung von „12 t tatsächliches Gesamtgewicht“ in „12 t zulässiges Gesamtgewicht“ geändert werden. Damit ist die Einhaltung der Regelung durch die Polizei kontrollierbar.

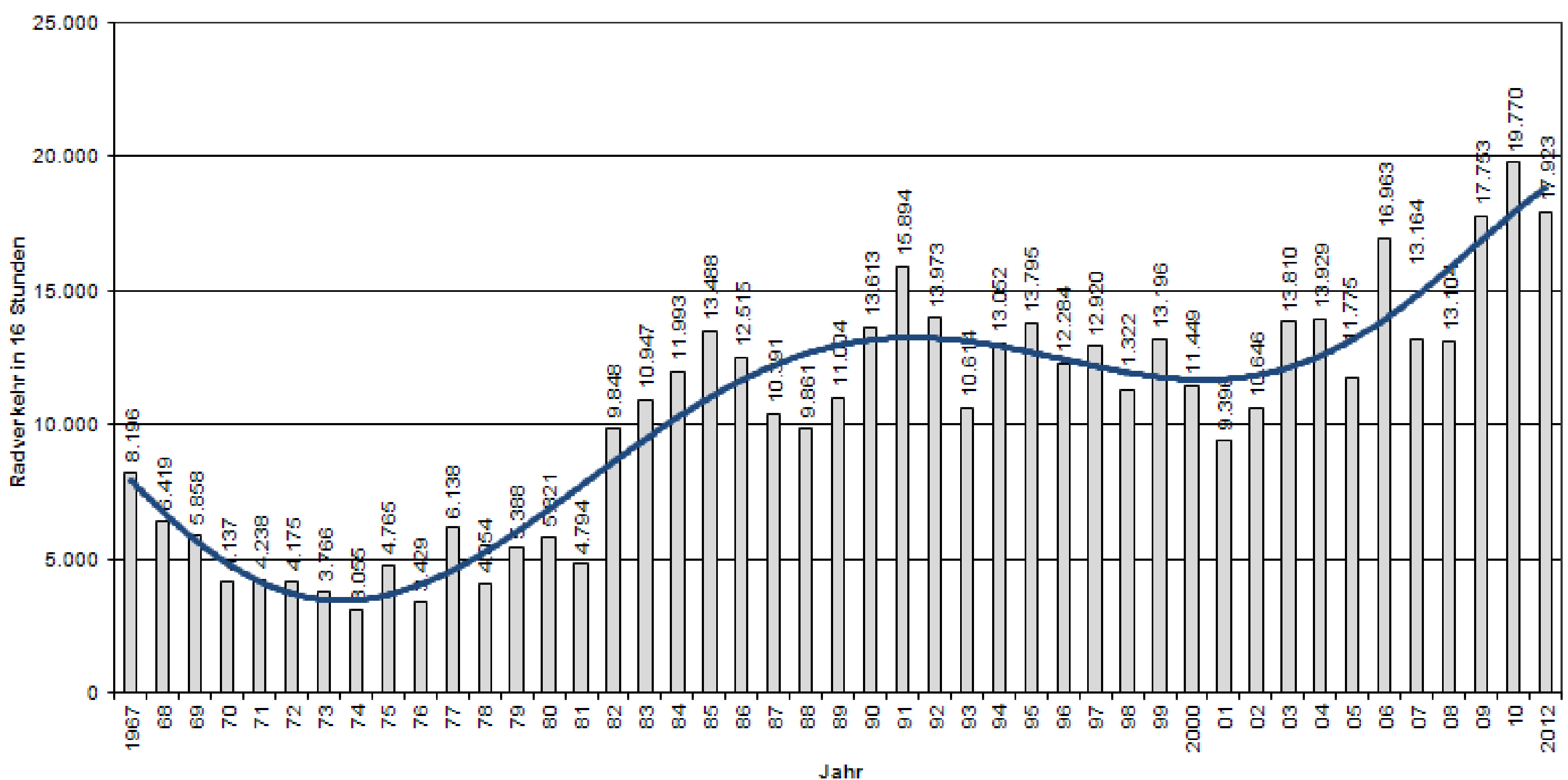
In der Hirschenholzstraße ist die Schwerverkehrsmenge nach dem Anstieg von 2010 wieder deutlich zurückgegangen. Im Juli 2010 wurden hier noch 317 Lkw+Lz/16h registriert, im Juli 2012 waren es nur noch 187 Lkw+Lz/16h. Sie liegt damit so niedrig wie seit sieben Jahren nicht mehr. Ob es sich bei den registrierten Lastkraftwagen und Lastzügen ausschließlich um Fahrzeuge handelt, deren zulässiges Gesamtgewicht unter 12 t liegt oder ob die geltende Regelung von einzelnen missachtet wird, kann anhand der Zählergebnisse nicht beurteilt werden.

7. Radverkehr

Der Radverkehr hat auf den Pegnitzbrücken um 12 % gegenüber der Zählung vom Juli 2010 abgenommen, am Außenkordon ist er leicht um 4,9 % angestiegen. Damit liegt er im längerfristigen Vergleich noch immer auf einem relativ hohen Niveau. Berücksichtigt man die durch Bauarbeiten bedingte Abnahme auf der Spitalbrücke um 1.400 Räder/16h und das Ausweichen auf die nächstgelegenen Brücken (Steg beim CineCittà, Heubücke), die nicht Teil des jährlichen Zählprogramms sind, kann man insgesamt von einer in etwa gleichbleibenden Radverkehrsmenge auf den Pegnitzbrücken und am Außenkordon seit 2009 sprechen.

Die Abbildung 2 zeigt die Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr seit 1967. In der Grafik nicht enthalten sind im Gegensatz zur Tabelle 2 die Maxbrücke (1.259 Räder/16h) und die Spitalbrücke (2.042 Räder/16h). Die Entwicklung an diesen beiden Brücken ist in der Tabelle 9 im Anhang enthalten. 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. Exemplarisch für den innerstädtischen Verkehr zeigt der Verlauf der Trendlinie, dass der Radverkehr in Nürnberg seit Anfang der 80er Jahre deutlich an Bedeutung gewonnen hat und das Niveau unabhängig von den jährlichen Schwankungen in den letzten Jahren weiter angestiegen ist. Klar erkennbar ist der Aufwärtstrend der längerfristigen Entwicklung, der zeigt, dass die vielfältigen und intensiven Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs fruchten.

Abbildung 2: Entwicklung des Radverkehrs auf den Pegnitzbrücken mit Kfz-Verkehr
(ohne Max- und Spitalbrücke)



Seit Juli 2002 werden die Kordonzählstellen des Radverkehrs im Pegnitztal miterfasst. An diesen beiden Zählstellen zeigt sich neben den für den Fußgänger- und Radverkehr bestehenden Altstadtzufahrten besonders die Bedeutung, die radverkehrsfreundliche Verbindungen abseits der vom Kraftfahrzeugverkehr mitbenutzten Routen haben. Am westlichen Kordon wurden 3.194 Radfahrerinnen und Radfahrer in 16 Stunden gezählt. Dies entspricht einer geringfügigen Zunahme um 159 Räder/16h gegenüber dem bisherigen Höchstwert vom Juli 2009. Am Johann-Soergel-Weg im östlichen Pegnitztal wurden mit 2.401 Rädern/16h zwar ebenfalls mehr Räder als im Juli 2009 ermittelt, allerdings wurde der bisherige

Höchstwert an dieser Zählstelle im Juli 2010 erreicht. Gegenüber diesem Wert hat die Radverkehrsmenge im Juli 2012 um 144 Räder/16h leicht abgenommen. An keinen anderen Zählstellen des Außenkordons werden so hohe Radverkehrsmengen ermittelt wie im Pegnitztal.

In der Königstraße wurde im August 2011 das Radfahren entgegen der Einbahnregelung zugelassen und ein Radstreifen markiert. Dieses neue Angebot, das eine wichtige Lücke zwischen dem Straßenzug Hallplatz / Theatergasse und dem Altstadttring schließt, aber auch die direkte Verlängerung der für die Radfahrer während der Lieferzeiten geöffneten Fußgängerzone Richtung Hauptbahnhof bildet, haben 792 Radfahrer im Zählzeitraum genutzt, um auf den Radweg entlang des Altstadttrings zu gelangen. Zum Vergleich: In der Gegenrichtung sind 993 Räder/16h und 3.531 Kfz/16h in die Königstraße eingefahren. 2007 wurden in der Königstraße 637 Räder/16h in Richtung Innenstadt und 450 Räder/16h in Richtung Altstadttring gezählt. Diese 450 Radfahrer waren verbotenerweise entgegen der Einbahnregelung oder auf dem Gehsteig gefahren. Damit leistet der neue Radstreifen auch einen wesentlichen Beitrag zu mehr Sicherheit sowohl für die Fußgänger als auch für die Radfahrer.

Ein weiteres Beispiel, das aufzeigt, dass der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur gut von den Radfahrerinnen und Radfahrern angenommen wird, ist die Mögeldorfer Hauptstraße. Hier wurde 2011 ein Radstreifen entgegen der Einbahnrichtung zur Flußstraße angelegt. Damit steht dem Radverkehr aus der Schmausenbuckstraße oder der westlichen Mögeldorfer Hauptstraße eine direkte Verbindung zur Flußstraße und ins Pegnitztal zur Verfügung ohne auf den Gehsteig ausweichen zu müssen. Auch dieser Radstreifen ist damit zugleich eine Maßnahme, die den Fußgängern zugute kommt und Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern vermeiden hilft. Insgesamt 409 Radfahrer/16h nutzten diese Route.

8. Altstadtkordon

8.1 Kfz-Verkehr am Altstadtkordon

Nach fünf Jahren wurde in diesem Jahr wieder die Verkehrsmenge an allen Altstadtzufahrten erfasst. Zuletzt wurde der Altstadtkordon im Juli 2007 vertieft untersucht.

Der Altstadtkordon besteht aus 14 Toren, die der Kraftfahrzeugverkehr nutzen kann. Insgesamt passierten 87.389 Kfz/16h diese Zufahrten in beiden Richtungen (vgl. Abbildung 6 im Anhang). Dies entspricht einer Abnahme gegenüber 2007 um 2.824 Kfz/16h (- 3,1 %). Damit hat die Anzahl der Kraftfahrzeuge an den Altstadttoren seit der Zählung von 1993, der ersten nach der Einführung des Schleifensystems in der Altstadt, kontinuierlich um insgesamt 18 % abgenommen. Parallel dazu ist seitdem die Anzahl der Besucher, die mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in die Altstadt kommen, angestiegen (vgl. Kapitel 8.2 und 8.3).

Die folgende Tabelle 4 zeigt die Verkehrsentwicklung an den einzelnen Altstadtzufahrten.

Die Veränderungen an den einzelnen Zufahrten zur Altstadt sind marginal. Erwähnenswert ist lediglich die Verlagerung des in die Altstadt einfahrenden Verkehrs von der Katharinengasse auf die benachbarte Zufahrt, das Marientor. Wegen Bauarbeiten konnte der Verkehr aus der Katharinengasse nur Richtung Altstadttring ausfahren, die Einfahrt vom Ring in die Katharinengasse war gesperrt. Daneben hat die Zufahrt nördlich des Rosa-Luxemburg-Platzes, über die eine Erschließung des Parkhauses unter der Insel Schütt erfolgt, um rd. 1.000 Kfz/16h zugenommen.

Tabelle 5: Verkehrsentwicklung am Altstadtkordon (Kfz/16h)

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

8.2 Radverkehr am Altstadtkordon

Zusätzlich zu den Altstadttoren des Kfz-Verkehrs gibt es noch weitere wichtige Altstadtzufahrten, die den Fußgängern und dem Radverkehr vorbehalten sind (vgl. Abbildung 7 im Anhang). Diese für die Fußgänger und den Radverkehr wichtigen Zugänge zur Altstadt wurden auch in den Jahren 1991, 1997, 2002 und 2007 miterfasst. Damit ist parallel zur Entwicklung des Kfz-Verkehrs die Entwicklung des Radverkehrs am Altstadtkordon während der letzten 20 Jahre nachvollziehbar.

Tabelle 6: Entwicklung des Radverkehrs am Altstadtkordon

Jahr	Räder/16h
2012	33.060
2007	25.909
2002	20.957
1997	21.609
1991	21.980

Während die Kraftfahrzeugmenge am Altstadtkordon seit der Zählung vom Juli 2007 um weitere 2.824 Kfz/16h gesunken ist, ist der Radverkehr erneut um 7.151 Räder/16h gestiegen. Dies entspricht einer Zunahme um 27,6 % gegenüber 2007. Die Anzahl der Räder an den Altstadttoren hat gegenüber 2007 also mehr zugenommen, als die Anzahl der Kraftfahrzeuge abgenommen hat. Selbst wenn man den durchschnittlichen Besetzungsgrad von

1,3 Personen pro Pkw berücksichtigt, ist die Zunahme der Radfahrer höher als die Abnahme derjenigen, die mit dem Kraftfahrzeug in die Altstadt fahren.

Betrachtet man den gesamten Fahrzeugverkehr am Altstadtkordon, also die aus Kraftfahrzeugen und Rädern bestehende Summe von 120.229 Fahrzeugen/16h, dann beträgt der Anteil des Radverkehrs mit 27,4 % mehr als ein Viertel der Fahrzeuge an den Altstadtzufahrten. 2007 lag dieser Anteil noch bei 22,3 %, im Juli 2002 und 1997 bei rd. 17 %. Nicht berücksichtigt sind dabei die Fußgänger und die Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Radfahrer sind also eine größer werdende Gruppe innerhalb derjenigen, die individuell mit Fahrzeugen in die Altstadt kommen.

Beim Vergleich der Radverkehrsentwicklung am Altstadtkordon mit der auf den Pegnitzbrücken und dem Außenkordon muss berücksichtigt werden, dass jeweils andere Jahre die Bezugsgröße bilden. Im Fall des Altstadtkordons, der nur alle fünf Jahre umfassend gezählt wird, wird die Radverkehrsmenge mit der aus den Jahren 1991, 1997, 2002 und 2007 verglichen. Bei den Pegnitzbrücken und der Stadtgrenze kann die jährliche Entwicklung bewertet werden. Zum Vergleich: 2007 lag die Anzahl der Radfahrerinnen und Radfahrer sowohl auf den Pegnitzbrücken als auch an der Stadtgrenze auf einem durchschnittlichen Niveau. Im Vergleich zu 2007 hat der Radverkehr in diesem Jahr auch auf den Pegnitzbrücken und am Außenkordon deutlich zugenommen.

8.3 Fußgänger am Altstadtkordon

Sowohl die Entwicklung der Fußgängerzählungen in der Innenstadt als auch die an einzelnen Altstadttoren sind ein Indiz dafür, dass die Zahl derjenigen, die innerhalb des Altstadt-rings ein Ziel haben, nach wie vor sehr hoch ist. So wurden z.B. in der Fußgängerzone an der Standardzählstelle in der Königstraße wieder 37.239 Fußgänger/16h ermittelt. Dieser hohe Wert, der eine Zunahme gegenüber 2010 um fast 10.000 FG/16h und gegenüber 2007 um 6.000 FG/16h bedeutet, zeigt, dass die Innenstadt eine ungebrochene Attraktivität besitzt. Die Innenstadtbesucher kommen offensichtlich vermehrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad in die Innenstadt. Einen Hinweis auf eine Zunahme der Fußgänger an den Altstadttoren geben die Zählergebnisse für diejenigen Altstadtzugänge, an denen die Fußgänger wieder miterfasst wurden (vgl. Tabelle 7). Sowohl am Sterntor als auch am Spittlertor, dem Jakobstor, dem Hübnerstor, dem Kartäusertor, dem Hallertürchen und dem Durchgang bei der Norishalle hat die Anzahl der registrierten Fußgänger gegenüber 2007 zum Teil deutlich zugenommen. Besonders hoch sind die Zuwächse an den drei letztgenannten Toren ausgefallen.

Tabelle 7: Fußgänger an ausgewählten Altstadttoren

Zählstelle	Juli 2007	Juli 2012	Differenz
Tiergärtnertor	4.481	4.481	- 39
Zugänge Maxtorgraben	520	2.199	+ 1.679
Hübnerstor	2.323	2.690	+ 367
Kasemattentor	902	-	- 902
Zugang Norishalle	2.970	4.470	+ 1.500
Sterntor	3.800	4.034	+ 234
Kartäusertor	5.345	6.394	+ 1.049
Jakobstor	733	1.103	+ 370
Hallertürchen	1.480	2.405	+ 925
Summe	22.554	27.737	+ 5.183

Selbst wenn man berücksichtigt, dass das Kasemattentor wegen Sanierungsarbeiten gesperrt war und es zu Verlagerungen auf die benachbarten Tore gekommen ist, sind die Zunahmen noch deutlich. Zum Teil sind dabei - wie bei früheren Zählungen an diesen Zählstellen auch - Fußgänger enthalten, die mit U-Bahn oder Straßenbahn bis zum Altstadttrand gefahren und von der Haltestelle aus zu Fuß in die Altstadt gekommen sind. Dies betrifft die Haltestellen der Straßenbahnlinien 4, 6 und 8 sowie die der U 2 und der U 3 am Altstadt-ring.

Einen weiteren Hinweis auf die nach wie vor hohe Attraktivität der Innenstadt liefern Untersuchungen wie z.B. die Haushaltsbefragungen der Stadt Nürnberg oder die Einzelhandelsuntersuchung der Gesellschaft für Konsumforschung, die der Altstadt nach wie vor eine große Anziehungskraft als Einzelhandelsstandort bescheinigen.

9. Einzelne ausgewählte Querschnitte im Stadtgebiet

Im folgenden wird auf einzelne ausgewählte Straßenquerschnitte eingegangen, die nicht zum Außenkordon oder zum Pegnitzschnitt zählen und deren Zählergebnisse von besonderem Interesse sind.

- In der Saarbrückener Straße hat sowohl die Gesamtverkehrsmenge als auch die Schwerverkehrsmenge gegenüber der letzten manuellen Zählung an diesem Querschnitt in 2006 leicht abgenommen. Die Gesamtverkehrsmenge ist von 9.149 Kfz/16h auf 8.585 Kfz/16h zurückgegangen, die Anzahl der Lastkraftwagen und Lastzüge ist von 418 Kfz/16h auf 298 Kfz/16h gesunken. Auch in der Straße Finkenbrunn hat der Schwerverkehr im Vergleich zur letzten Zählung an dieser Zählstelle im Juli 2001 von 1.421 Kfz/16h auf 1.212 Kfz/16h abgenommen. Hier ist allerdings die Gesamtverkehrsmenge mit 24.126 Kfz/16h konstant geblieben. Diese beiden Zählergebnisse sind ein erstes Indiz dafür, dass die Verlagerung des Containerbahnhofs von der Austräße in die Hamburger Straße im Hafen nicht zu einem Anstieg des hafenbedingten Schwerverkehrs in diesen Straßen geführt hat. Die Zählung 2013 mit dem Schwerpunktthema Hafen wird detailliertere Erkenntnisse über die Entwicklung des Hafenverkehrs bringen.
- In der Von-der-Tann-Straße, in der die Luftschadstoff- und Lärmbelastung regelmäßig die geltenden Grenzwerte überschreitet, ist zwar die Gesamtverkehrsmenge um 1.938 Kfz/16h auf 35.467 Kfz/16h angestiegen, aber die Lastwagen und Lastzüge sind von 2.324 Kfz/16h auf 1.843 Kfz/16h stark gesunken. Zum Teil könnte diese Reduzierung mit der Verlagerung des Containerbahnhofs zusammenhängen.
- In der Pillenreuther Straße ist die Fahrzeugmenge nördlich der Wölckernstraße von 18.248 Kfz/16h auf 15.169 Kfz/16h deutlich gesunken. Ob diese Entlastung auf die Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke in der Pillenreuther Straße zurückzuführen ist, muss die weitere Entwicklung zeigen.
- Sowohl in der Archivstraße als auch im Kirchenweg, also in den beiden Straßen, hat die Verkehrsmenge auch ein Jahr nach der Wiederöffnung nicht die früheren Werte erreicht. In der Archivstraße wurden in diesem Jahr 5.147 Kfz/16h statt der zuletzt 7.168 Kfz/16h gezählt, im Kirchenweg 5.049 Kfz/16h statt 7.273 Kfz/16h. Auch hier muss die Entwicklung der nächsten Jahre zeigen, ob diese Verkehrsreduzierung durch die Inbetriebnahme der U 3 bis zum Friedrich-Ebert-Platz erreicht wurde und dauerhaft ist.

10. Vergleich ÖPNV-Fahrgastzahlen mit Kraftfahrzeugfahrten am Außenkordon

Nachdem nun die Auswertungen der 2008 durchgeführten umfangreichen Zählungen und Fahrgastbefragungen in den Bussen und Bahnen im gesamten Gebiet des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) vorliegen, können erstmals seit 2007 wieder die Fahrgastzahlen in öffentlichen Nahverkehrsmitteln der Kraftfahrzeugmenge am Außenkordon gegenübergestellt werden. Allerdings stellt die Deutsche Bahn AG nach wie vor keine Daten zu Fahrgastzahlen in Fernverkehrszügen zur Verfügung, so dass nach wie vor kein direkter Vergleich zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr möglich ist.

Insgesamt ergeben die Erhebungen rd. 149.000 Fahrgäste in stadtgrenzüberschreitenden Buslinien, in der U 1 nach Fürth und in den S- und R-Bahnen. Bis 2007 wurde aufgrund der Fortschreibung der Erhebungen aus dem Jahr 2000 und Schätzungen des VGN von 133.000 Fahrgästen im ÖPNV ausgegangen. Bei der Bewertung des deutlichen Zuwachses ist zu berücksichtigen, dass seit 2007 das Verbundgebiet erweitert wurde. Auch der Ausbau des S-Bahnnetzes hat zu einer Zunahme der Fahrgäste geführt.

Den 149.000 Fahrgästen pro Tag im ÖPNV stehen die 559.812 Kraftfahrzeuge in 16 Stunden bzw. etwa 600.000 Kraftfahrzeugen pro Tag am Außenkordon gegenüber. Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass bei den ÖPNV-Daten die Pendler- und Besuchergruppe fehlt, die in Fernverkehrszügen nach Nürnberg reist, dass in den Kfz-Fahrten der Wirtschaftsverkehr (Lkw und Lz) enthalten ist und dass auch die Mitfahrer in Pkw unberücksichtigt bleiben.

11. Verkehrsentwicklung in anderen deutschen Großstädten

In Nürnberg nimmt seit vielen Jahren weder die Verkehrsmenge an der Stadtgrenze noch im innerstädtischen Verkehr auf den Pegnitzbrücken zu. Dieses Ergebnis verwundert, da viele Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt den gegenteiligen Eindruck haben und vermehrt ihre Klagen über zunehmende Verkehrsbelastungen an die Verwaltung richten. Auch verschiedene Prognosen, wie z.B. die Bundesverkehrsprognose 2025, gehen von einer stetig steigenden Verkehrsbelastung aus. Um die Plausibilität der eigenen Ergebnisse zu überprüfen, wurde recherchiert, wie sich der Verkehr in anderen Großstädten entwickelt hat. In der Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetags, in der das Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg vertreten ist, wurde das Thema „Verkehrsentwicklung in Städten“ diskutiert und die Vertreter der anderen Großstädte wurden gebeten, Ergebnisse ihrer Zählungen für einen Abgleich beizusteuern. Die Auswertung der zur Verfügung gestellten Berichte zeigt, dass auch in anderen Großstädten der Verkehr nicht weiter zunimmt. Folgende Großstädte, die regelmäßig Zählungen durchführen und die Verkehrsentwicklung beobachten, haben Ergebnisse ihrer Verkehrserhebungen für den Vergleich zur Verfügung gestellt:

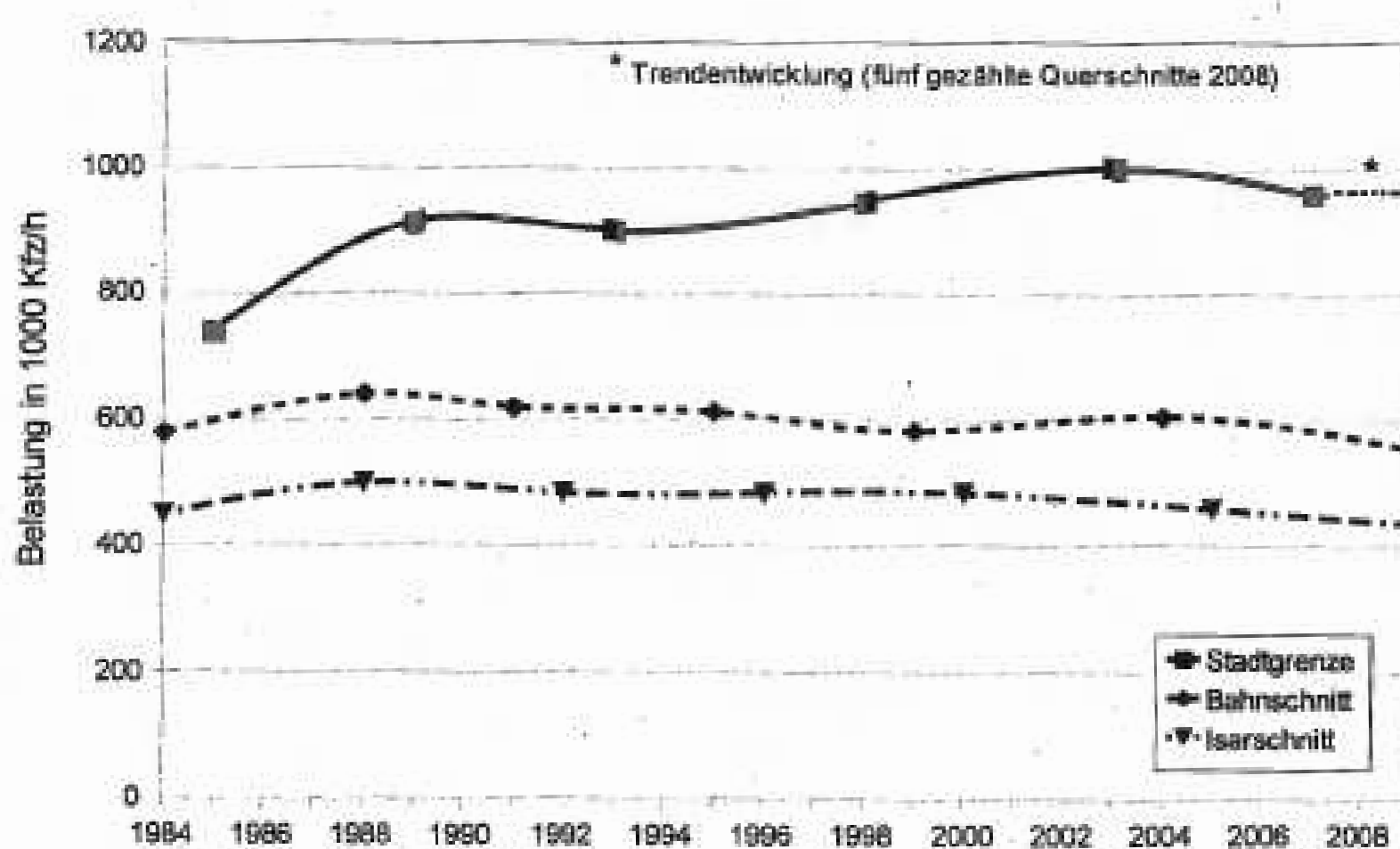
München (1,4 Mio Einwohner)

Aus München liegt ein Bericht vom Januar 2011 vor. Darin wird erläutert, dass sich der Verkehr an der Stadtgrenze bei der Zählung 2007 aufgrund der Inbetriebnahme eines Abschnitts des Autobahnringes A 99 West reduziert hat und der Mittlere Ring West dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet wurde. Seitdem stagniert der über die Stadtgrenze einströmende Verkehr, der Verkehr am Mittleren Ring hat seit 2005 um ca. 10 % und der Verkehr über den Altstadttring um etwa 15 % abgenommen. Auch am sogenannten Isarschnitt, der Summe aller für den Kfz-Verkehr befahrbaren Isarbrücken, wird seit 2005 eine Ver-

kehrsabnahme registriert. Der sogenannte Bahnschnitt repräsentiert in München die wichtigsten Nord-Süd-Querungen. Hier hat die Verkehrsmenge seit 2000 um ca. 7 % abgenommen. Die Verlagerung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf die Autobahnen hat zu einer Abnahme des früher starken Schwerverkehrsanteils am Mittleren Ring um ca. 15 % geführt. Als verantwortliche Faktoren für die Verkehrsreduzierung in der Innenstadt werden das Parkraummanagement innerhalb des Mittleren Rings und die verstärkte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs im Innenstadtbereich genannt. Welchen Einfluss die Einführung der Umweltzone auf die Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs hat, konnte zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht genannt werden.

Aufgrund vielfältiger Angebotsverbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr konnten zwischen 2005 und 2008, dem Jahr der letzten umfassenden ÖPNV-Erhebung in München, die Fahrgastzahlen sowohl bei den S-Bahnen, den U-Bahnen, den Tramlinien als auch den Bussen gesteigert werden. Auch der Radverkehr hat in München seit 2000 deutlich zugenommen. Dies wird im Bericht u.a. auf den Grundsatzbeschluss des Stadtrates zur Förderung des Radverkehrs und die konsequente Umsetzung des Beschlusses zurückgeführt.

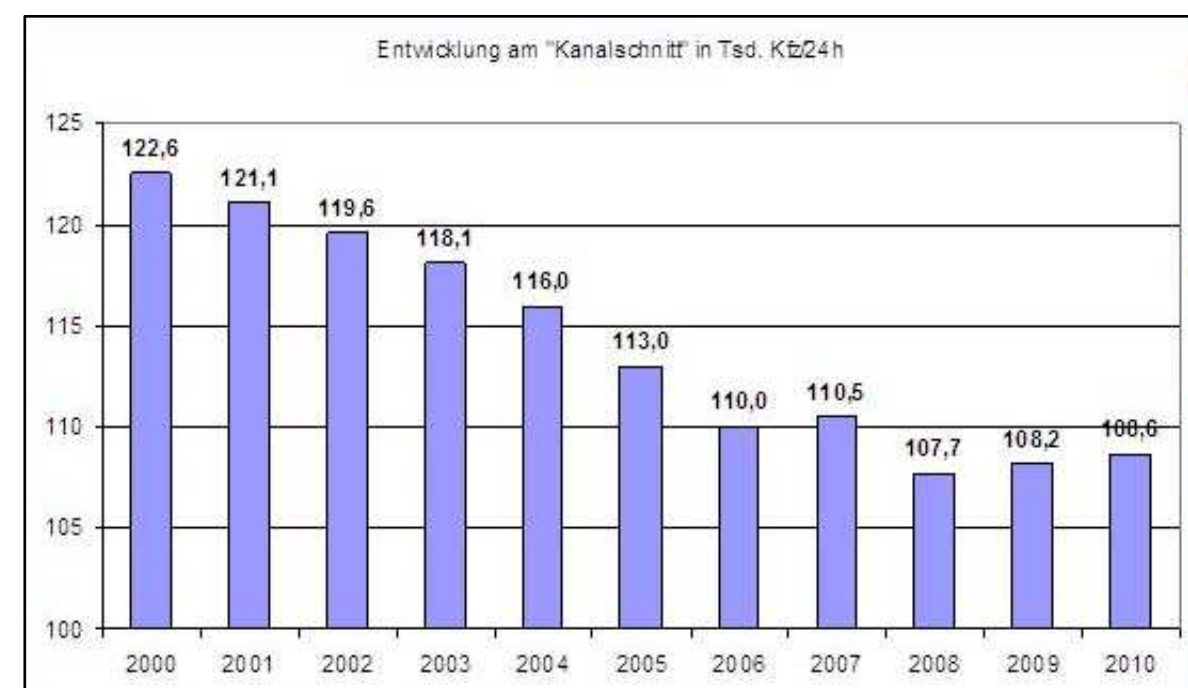
Die Verkehrsentwicklung in München zeigt etwa den gleichen Verlauf wie in Nürnberg: An der Stadtgrenze hat der Verkehr bis etwa zur Jahrtausendwende kontinuierlich zugenommen, um danach auf einem hohen Niveau zu bleiben. Erst die letzten Jahre ist eine leichte Abnahme des Verkehrs festzustellen. Im innerstädtischen Verkehr hat die Fahrzeugmenge bereits mit Beginn der 90er Jahre nicht mehr zugenommen und Abnahmen sind seit dem Jahr 2000 zu verzeichnen.



Quelle: Stadt München

Gelsenkirchen (260.000 Einwohner)

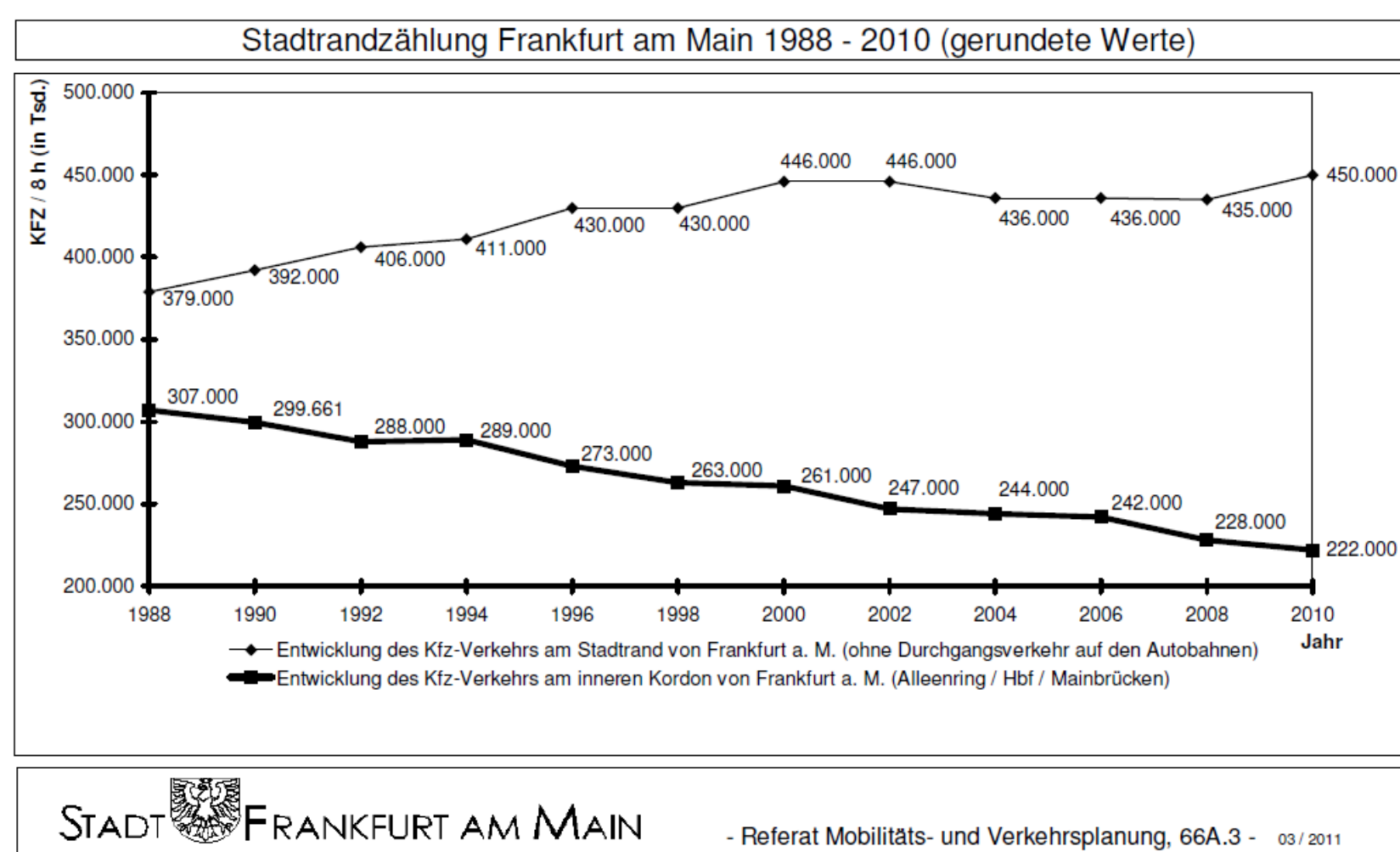
Die Stadt Gelsenkirchen erhebt ebenfalls jährlich den Verkehr an ihrer Stadtgrenze und an einem sogenannten Kanalschnitt zur Beurteilung des innerstädtischen Verkehrs. Die vorliegende Auswertung der Zählung aus dem Jahr 2010 stellt eine Stagnation der Verkehrsmenge an beiden Zählstellengruppen gegenüber 2009 fest. Im Vergleich zum Jahr 2000 hat der Verkehr an der Stadtgrenze um ca. 10 % abgenommen. Über die Entwicklung des Radverkehrs enthält der Bericht keine Aussage.



Quelle: Stadt Gelsenkirchen

Frankfurt am Main (690.000 Einwohner)

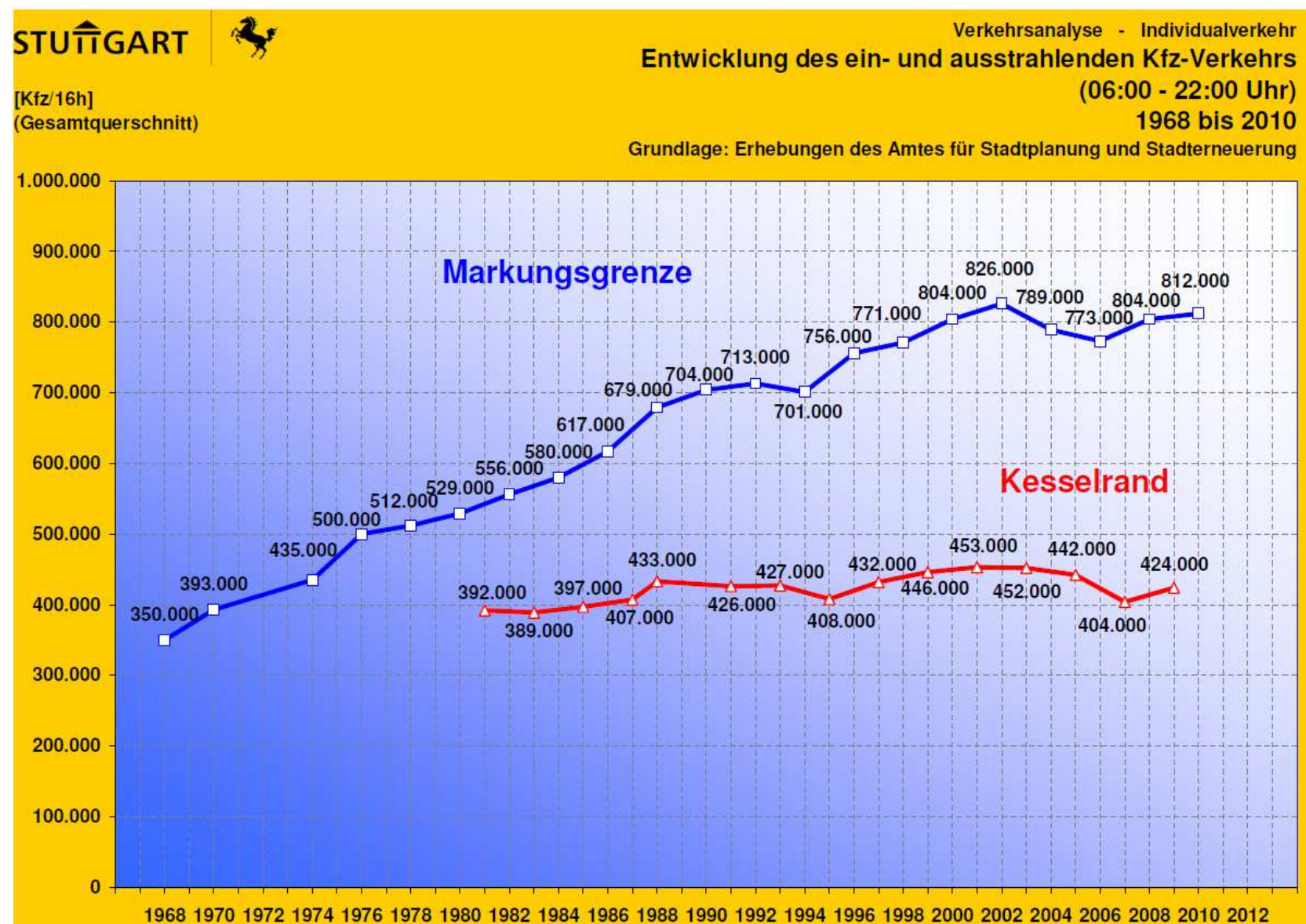
In Frankfurt wird regelmäßig der Verkehr an der Stadtgrenze und an einem inneren Kordon erfasst. Nachdem der Verkehr am Stadtrand von Frankfurt bis zum Jahr 2000 stetig zugenommen hat, ist er seit dem Jahr 2000 weitgehend konstant. Am inneren Kordon hat der Verkehr seit 1988 kontinuierlich abgenommen. Der Rückgang zwischen 1988 und 2010 beträgt insgesamt 28 %. Der Radverkehr wird an ausgewählten Zählstellen des inneren Kordons beobachtet. Hier hat sich die Anzahl der Räder zwischen 2004 und 2006 mehr als verdoppelt und bleibt seitdem auf dem höheren Niveau.



Quelle: Stadt Frankfurt

Stuttgart (610.000 Einwohner)

In Stuttgart ist der Verkehr an der Stadtgrenze bis 2002 kontinuierlich angestiegen, um dann bis 2006 zu sinken. Zwischen 2006 und 2010 hat die Verkehrsmenge allerdings wieder fast bis auf den höchsten Wert von 2002 zugenommen. Am sogenannten Kesselrand, der den innerstädtischen Verkehr abbildet, ist die Fahrzeugmenge seit 1988 gleichbleibend bei jährlich leichten Schwankungen. Über die Entwicklung des Radverkehrs wurden keine Angaben gemacht



Quelle: Stadt Stuttgart

Berlin (3,5 Mio Einwohner)

Berlin führt umfangreiche Verkehrserhebungen durch. Es liegen aber keine Auswertungen zur Entwicklung des Verkehrs vor. Lediglich für den Bereich Radverkehr existiert ein ausführlicher Bericht. Dieser beschreibt, dass der Radverkehr an ausgewählten, festen Zählpunkten in Berlin seit den 70er Jahren kontinuierlich angestiegen ist. Die Zunahme zwischen 2001 und 2009 beträgt 32 %, seit 1983 ist der Radverkehr um insgesamt 137 % gestiegen. Im gesamtstädtischen Verkehr ist der Radverkehrsanteil zwischen 1992 und 2008 von 7,0 % auf 13,0 % gewachsen, die Autonutzung dagegen gesunken.

Zürich (392.000 Einwohner)

Die Verkehrserhebung an der Stadtgrenze von Zürich zeigt eine gleichbleibende Fahrzeugmenge von rd. 600.000 Kfz/24h in den letzten zehn Jahren. Im innerstädtischen Verkehr, bei dem die Brückenquerungen über die Sihl als Indikator betrachtet werden, ist der Radverkehr zwischen 1999 und 2009 um das 2,7-fache gestiegen. Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr nahmen stetig zu, nachdem auch das Liniennetz kontinuierlich ausgebaut wurde. 2009 lag die Anzahl der Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln bei 315 Mio. Personen, was einer Steigerung gegenüber 2005 um 7 % entspricht.

12. Fazit

Die Veränderungen der Kraftfahrzeugmenge am Außenkordon waren in den letzten 15 Jahren jeweils so gering, dass insgesamt von einer konstanten Situation an der Stadtgrenze mit jährlichen kleinen Schwankungen gesprochen werden kann, die unter anderem mit der Benzinpreisentwicklung zusammenhängen können. So liegt die Kraftfahrzeugmenge in diesem Jahr mit 559.812 Kfz/16h nur 2,2 % unter dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2005 und nur 2,0 % über dem Wert von vor 15 Jahren (Juli 1997).

Auf den Pegnitzbrücken ist die Verkehrsmenge um 4,3 % auf 203.786 Kfz/16h gesunken. Dies ist der niedrigste Wert seit 35 Jahren. Hier dürfte die eher deutliche Abnahme der Kraftfahrzeugmenge mit den relativ hohen Benzinpreisen, aber auch mit der allgemeinen

Zunahme bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in der Innenstadt zusammenhängen.

Die Anzahl der Lastwagen und Lastzüge ist sowohl im innerstädtischen Verkehr als auch an der Stadtgrenze zurückgegangen. Auf den Pegnitzbrücken wurden insgesamt 4.780 Lkw+Lz/16h (- 508 Kfz/16h) registriert, am Außenkordon 31.927 Lkw+Lz/16h (- 1.595 Kfz/16h).

Der Radverkehr hat an der Stadtgrenze gegenüber 2010 um 483 Räder/16h auf 10.342 Räder/16h zugenommen, auf den Pegnitzbrücken ist er um 2.874 Räder/16h (- 12 %) auf 21.224 Räder/16h zurückgegangen. Der stärkere Rückgang bei den Pegnitzbrücken erklärt sich u.a. mit der zeitweisen baustellenbedingten Sperrung der Spitalbrücke, die eine sehr wichtige Verbindung für den Radverkehr darstellt.

Am Altstadt-kordon ist die Kraftfahrzeugmenge um 2.824 Kfz/16h auf 87.389 Kfz/16h gesunken, die Anzahl der Radfahrerinnen und Radfahrer dagegen um 7.151 Räder/16h auf insgesamt 33.060 Räder/16h angestiegen. Der Anteil des Radverkehrs am Altstadt-kordon beträgt damit mehr als ein Viertel der gesamten Fahrzeugmenge an den Altstadttoren. Der Trend der verstärkten Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes im innerstädtischen Verkehr ist auch bei der Entwicklung der Fußgänger an den Altstadttoren und der Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu beobachten.

Der Vergleich mit Verkehrsentwicklungen in anderen Großstädten zeigt, dass nicht nur in Nürnberg sowohl der innerstädtische Verkehr als auch der an der Stadtgrenze seit mehreren Jahren nicht mehr zunimmt. In allen untersuchten Großstädten gibt es Programme zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs. Die Verkehrsprognose, die das Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben hat, geht zwar von einer Steigerung des motorisierten Personenverkehrs zwischen 2004 und 2025 um 7,1 % aus, bezieht sich dabei aber auf die gesamte Verkehrsleistung in Deutschland, nicht nur auf den städtischen Verkehr. Da die Bundesverkehrsprognose ein überproportionales Wachstum beim Fernverkehr (in erster Linie auf den Bundesautobahnen) und steigende Fahrtweiten voraussagt, also Aspekte, die den Stadtverkehr nicht nennenswert beeinflussen, ist damit keine Aussage über die Verkehrsentwicklung in den Städten oder den ländlichen Regionen getroffen. Die Straßenverkehrszählung 2010 für den überörtlichen Verkehr in Bayern, deren Ergebnisse von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern veröffentlicht wurden, zeigt allerdings eine Abnahme des Verkehrs auch auf den bayerischen Autobahnen, Bundesstraßen, Staatsstraßen und Kreisstraßen seit 2005, statt einer Zunahme. Die in Großstädten zu beobachtende stagnierende Verkehrsentwicklung steht also nicht im Widerspruch zur Bundesverkehrsprognose und wird durch Ergebnisse der bayerischen Straßenverkehrszählung gestützt.

Um die Attraktivität des Radfahrens in der Altstadt zu erhalten bzw. weiter zu stärken und um dem hohen Anteil des Radverkehrs an den Altstadttoren Rechnung zu tragen, sollte die Radverkehrsinfrastruktur in der Altstadt weiter ausgebaut werden. Da innerhalb der Altstadt flächendeckend die Tempo 30-Regelung gilt, sind hier Radwege nicht erforderlich. Stattdessen hat hier die Öffnung der Einbahnstraßen für das Radfahren in Gegenrichtung hohe Priorität. Darüber hinaus kommt eine besondere Bedeutung ausreichenden und sicheren Radabstellanlagen, insbesondere an den Rändern der Fußgängerzone und an öffentlichen Einrichtungen, zu.

Obwohl die Verkehrsmenge an den Einfallstraßen und im innerstädtischen Verkehr seit mehreren Jahren konstant ist bzw. leicht sinkt, sind enorme Anstrengungen notwendig, um die negativen Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zu reduzieren. Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung erarbeitete Lärmkartierung, die die Straßenzüge mit verkehrsbedingten Lärmgrenzwertüberschreitungen darstellt, macht deutlich, dass sich die Verkehrsmenge

in der Stadt auf einem zu hohen Niveau eingependelt hat. An mehreren Hauptverkehrsstraßen überschreiten die Werte die gesundheitsgefährdenden Lärmpegel. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird diese Belastungssituation dargestellt und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung werden entwickelt.

Vielfältige Maßnahmen sind notwendig, um die Lärmbelastung in der Stadt deutlich zu reduzieren. Die vom Stadtrat einstimmig beschlossene Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ oder ein gezieltes Parkraummanagement sind effektive Instrumente zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl. Auch mit dem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellwegs soll durch Verkehrsverlagerung und Bündelung des Verkehrs auf dem Frankenschnellweg eine Reduzierung der Fahrzeugmenge auf parallelen innerstädtischen Routen und damit eine Verbesserung für die angrenzende Wohnbebauung erreicht werden. Aus Sicht einer Verkehrsplanung, die die gesamte Stadtentwicklung im Blick hat, kommt neben der Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs auch dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs eine herausragende Bedeutung zu. Der von einem unabhängigen Gutachter erarbeitete Nahverkehrsentwicklungsplan zeigt mehrere verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Maßnahmen sowohl im innerstädtischen als auch im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr auf, mit denen der Schienenverkehr in Nürnberg weiterentwickelt werden sollte. Die Realisierung der im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen - wie zum Beispiel die Schaffung einer attraktiven Ost-West-Schienenachse in der Altstadt als Netzergänzung oder die Stadtbahnen nach Kornburg und Erlangen – sind wichtige Maßnahmen, um das hohe Niveau der Verkehrsbelastung in der Stadt zu senken.

ANHANG

Abbildung 3: Zählstellenplan 2012

Abbildung 4: Summe Außenkordon (Tagesverlauf)

Abbildung 5: Summe Pegnitzbrücken (Tagesverlauf)

Abbildung 6: Verkehrsbelastung der Altstadttore 2012

Abbildung 7: Radverkehr am Altstadtkordon 2012

Tabelle 8: Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon von 2001 bis 2012

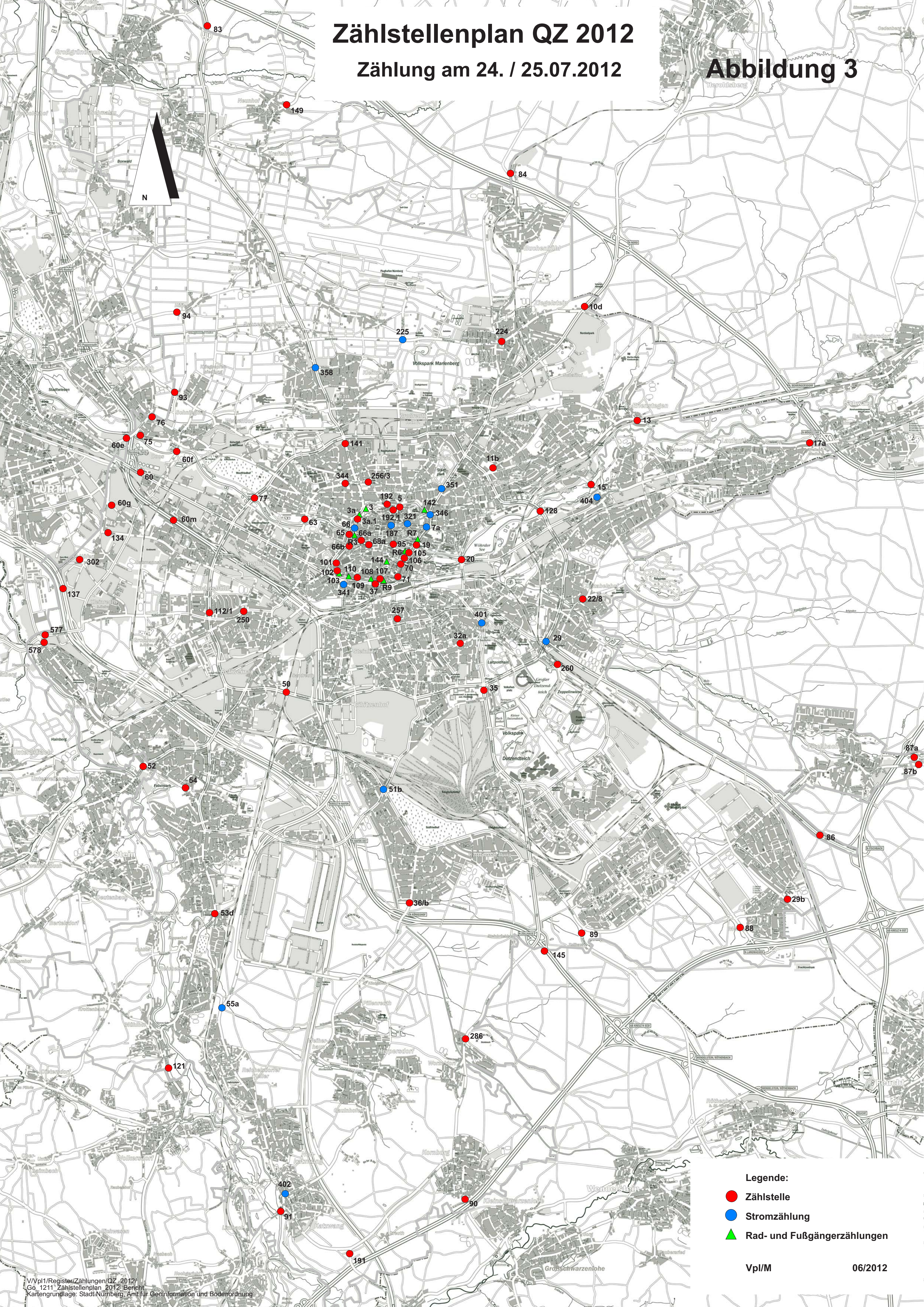
Tabelle 9: Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken von 2001 bis 2012

Tabelle 10: Entwicklung des Verkehrs von 2001 bis 2012 – Zählstellen 2012

Zählstellenplan QZ 2012

Zählung am 24. / 25.07.2012

Abbildung 3



Legende:

- Zählstelle
- Stromzählung
- ▲ Rad- und Fußgängerzählungen

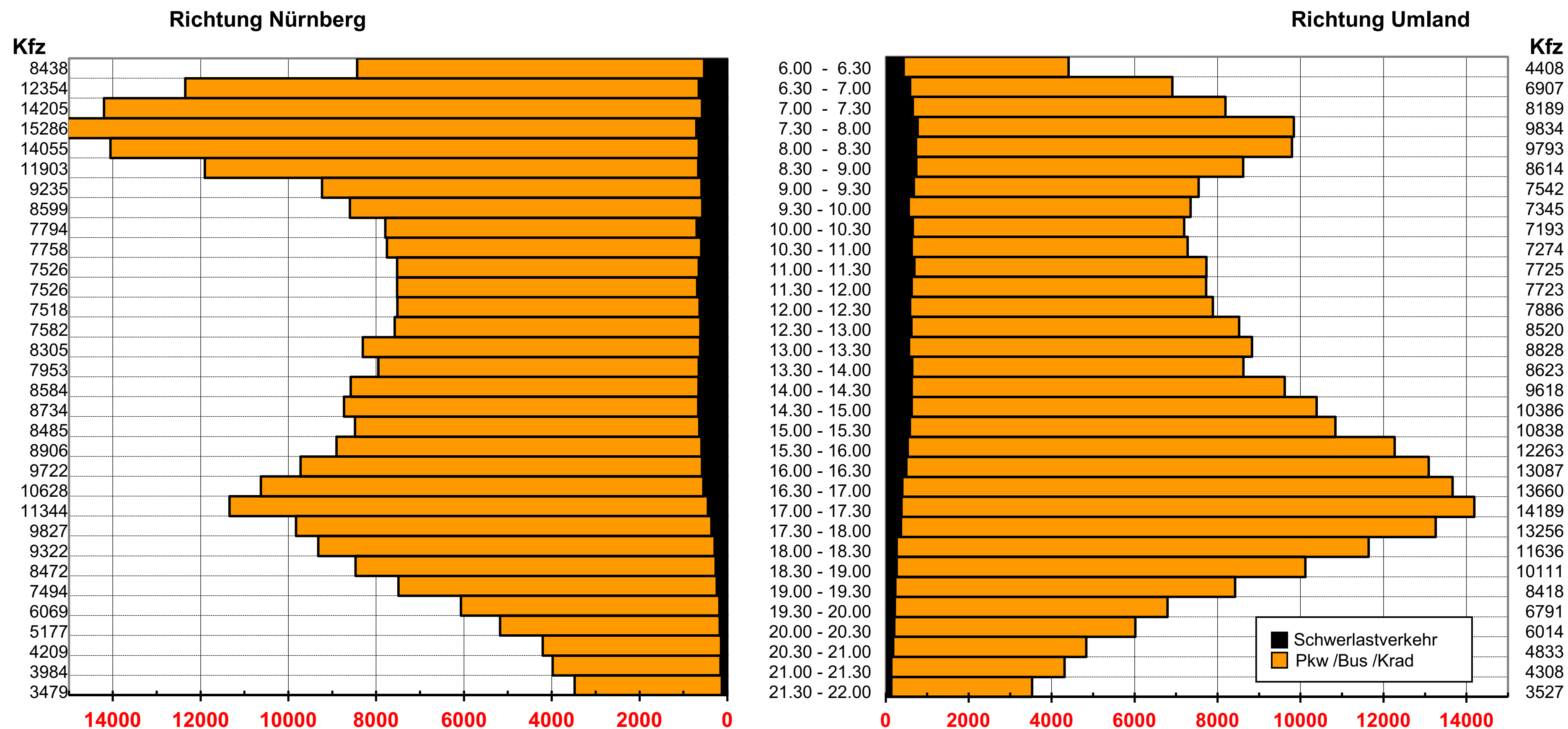
Vpl/M

06/2012

Stadt Nürnberg Verkehrsplanungsamt

Querschnittszählung vom 24.07.2012

Summe Außenkordon

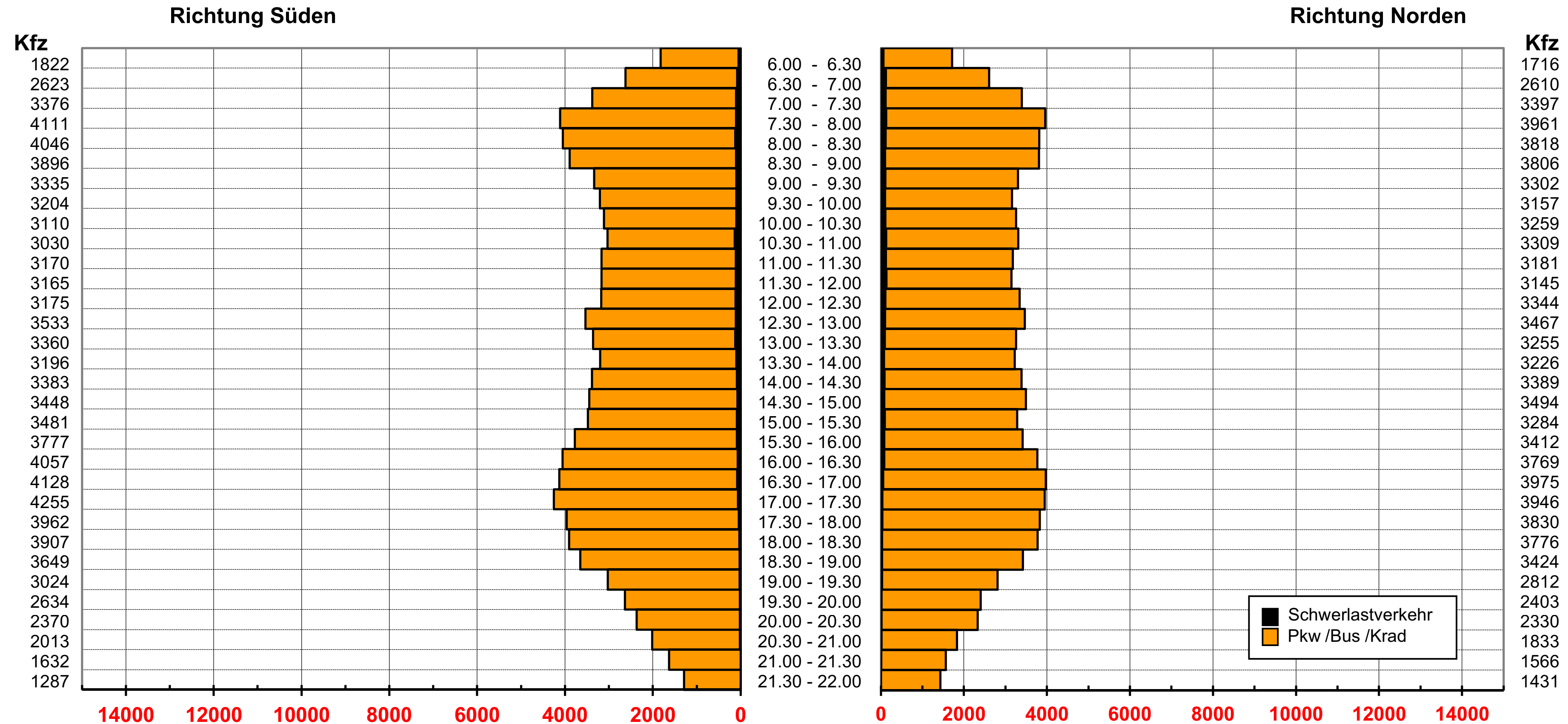


Stadt Nürnberg Verkehrsplanungsamt

Querschnittszählung vom 24.07.12

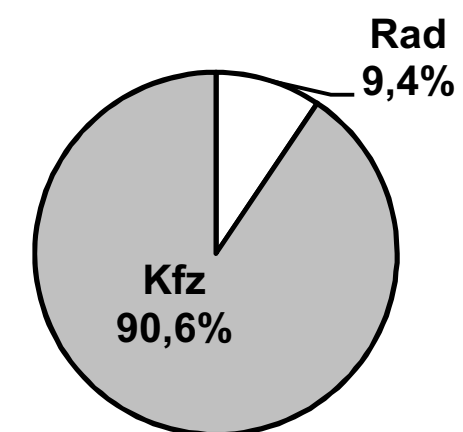
Summe Pegnitzbrücken

(Meßgröße für den Binnenverkehr)



Richtung Süden			
	Fahrzeuge / 16h		Kfz/16h
Rad:	9638	8,5%	-
Krad:	4021	3,6%	3,9%
Pkw:	95931	85,0%	93,0%
Bus:	848	0,8%	0,8%
Lkw:	1851	1,6%	1,8%
Lkz:	508	0,5%	0,5%
Gesamt:	112797	100,0%	103159

Querschnitt (beide Richtungen)			
	Fahrzeuge / 16h		Kfz/16h
Rad:	21224	9,4%	-
Krad:	7509	3,3%	3,7%
Pkw:	189836	84,4%	93,2%
Bus:	1661	0,7%	0,8%
Lkw:	3824	1,7%	1,9%
Lkz:	956	0,4%	0,5%
Gesamt:	225010	100,0%	203786



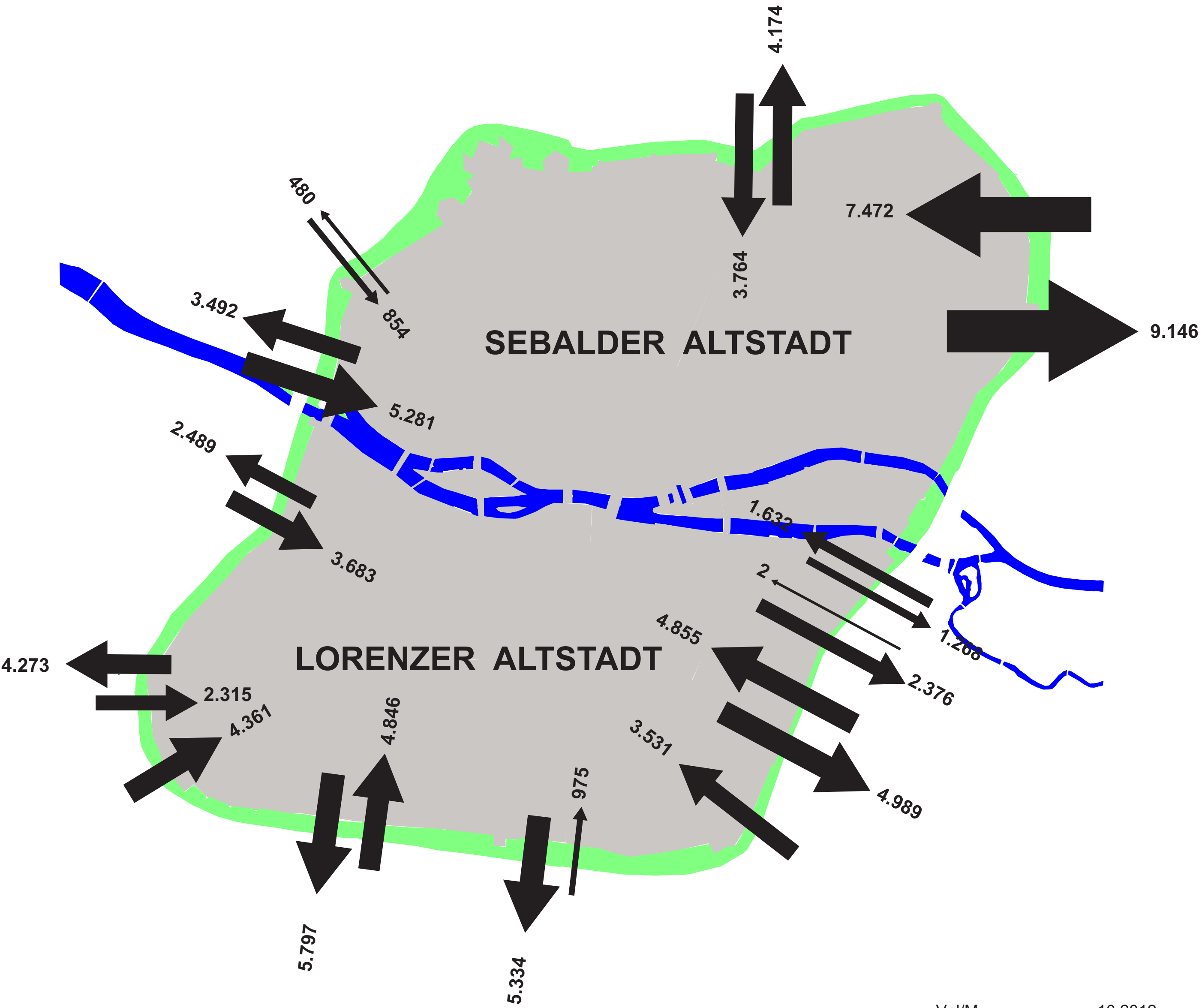
Richtung Norden			
	Fahrzeuge / 16h		Kfz/16h
Rad:	11586	10,3%	-
Krad:	3488	3,1%	3,5%
Pkw:	93905	83,7%	93,3%
Bus:	813	0,7%	0,8%
Lkw:	1973	1,8%	2,0%
Lkz:	448	0,4%	0,4%
Gesamt:	112213	100,0%	100627

Abbildung 5

Kraftfahrzeugverkehr an den Altstadttores Juli 2012

(Kfz/16h)

Summe der Ein- und Ausfahrten: 87.389 Kfz/16h



Radverkehr an den Altstadttoren Juli 2012

Summe der Ein- und Ausfahrten: 33.060 Fahrräder/16h

Anteil des Radverkehrs am Fahrzeugverkehr: 27,4 %

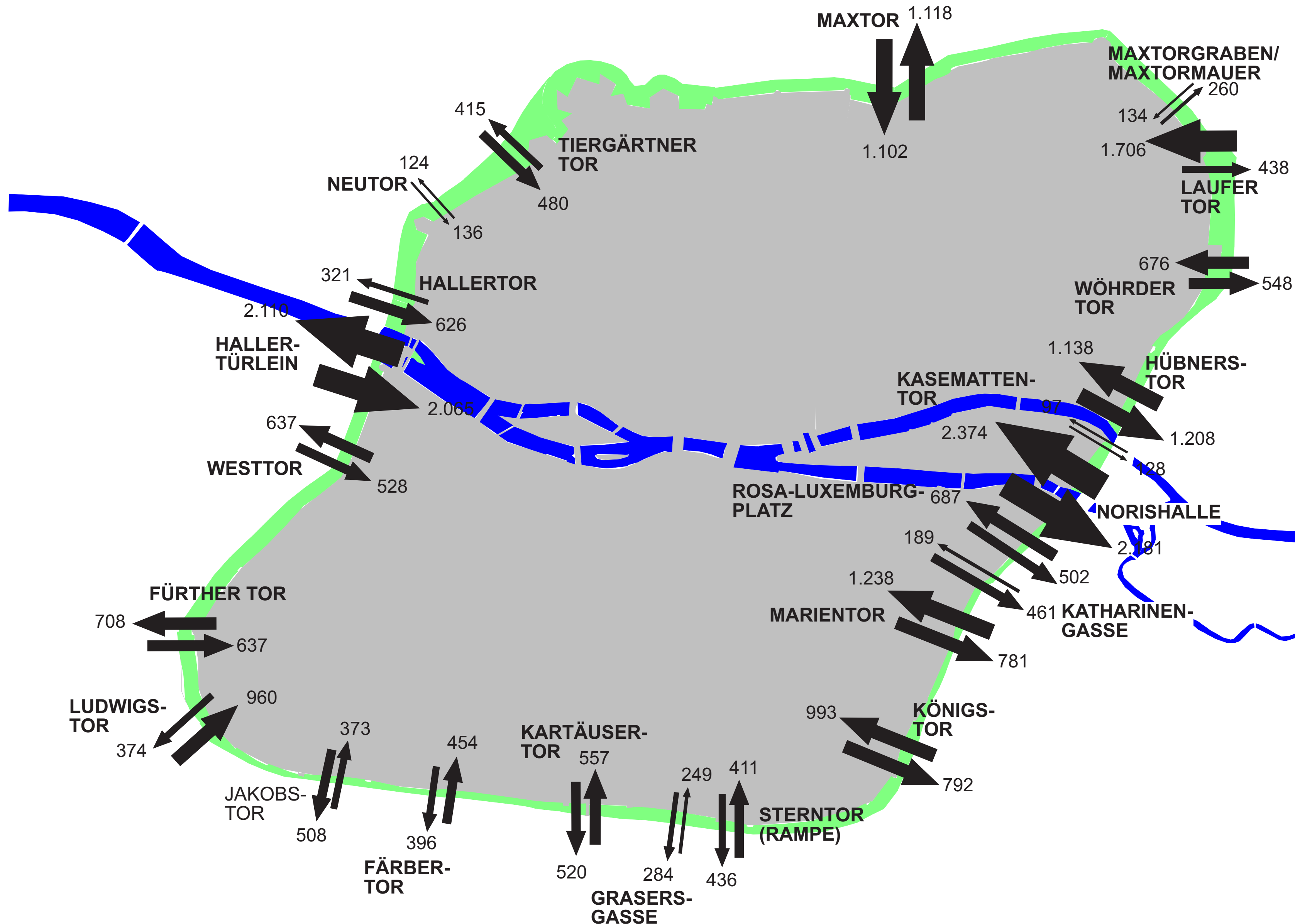


Tabelle 8: Entwicklung des Verkehrs am Außenkordon (Kfz/16 h)

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

	Zählstelle	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012
83	Erlanger Straße	29.562	31.726	30.172	29.485	30.503	29.101	30.237	31.172	30.402	29.895	29.973
149	Obere Dorfstraße (Neunhof)	6.659	6.632	6.401	6.197	5.061 ⁴⁾	5.881	6.336	5.959	6.303	6.498	6.249
84	Kalchreuther Straße	2.852	2.485	2.520	2.772	2.785	2.731	3.050	2.702	2.687	2.794	2.762
10d	Äußere Bayreuther Straße	35.824	35.358	36.441	36.927	36.654	35.837	35.668	35.864	36.703	36.884	39.571 ¹⁵⁾
13	Erlenstegenstraße	19.660	18.883	18.369	19.566	18.831	19.615	16.798 ⁹⁾	17.667 ⁹⁾	20.778 ¹⁴⁾	18.934	19.688
17a	Laufamholzstraße	22.927	23.589	22.284	22.429	21.100	20.116	22.369 ⁹⁾	21.640 ⁹⁾	19.807 ¹⁴⁾	20.592	21.045
87	Fischbach-Ost	5.010	4.867	4.936	4.804	4.799	4.920	4.629	4.968	5.246	5.348	5.043
86	Regensburger Straße	20.958	21.287	20.528	21.050	22.054	19.477	21.370	20.550	19.631	23.351	20.718
29b	Oelser Straße	7.815	7.673	7.816	7.408	7.624	8.016	7.692	6.872	6.784	7.462	6.932
88	Gleiwitzer Straße	12.667	13.555	12.958	12.906	13.058	12.829	12.611	12.066	12.197	12.981	12.910
89	Am Zollhaus	7.647	10.078	10.002	9.880	10.675 ⁵⁾	10.203	9.770	9.153	10.215	10.107	8.028
145	Südwesttangente A 73	88.318	84.739	85.446	85.946	81.395 ⁶⁾	83.550	86.301	81.460 ¹²⁾	81.600 ¹²⁾	89.193	88.461
90	Kornburger Hauptstraße	11.371	13.155 ¹⁾	10.439	10.124	10.877	9.978	9.754	11.757 ¹³⁾	10.075	9.313	8.028
191	Hirschenholzstraße	6.034	¹⁾	5.407	5.639	6.793 ⁵⁾	6.580	6.857	7.066 ¹³⁾	8.202 ¹²⁾	8.187	6.841
91	Rennmühlstraße	12.613	13.621 ¹⁾	12.434	12.383	11.854	12.609	13.591	16.306 ¹³⁾	15.884	12.775	11.687
121	Mühlhofer Hauptstraße	14.875	15.797 ¹⁾	15.666	15.434	14.699	14.080	15.425	16.203 ¹²⁾	16.655 ¹²⁾	15.313	15.217
52	Nürnberger Straße (Stein)	34.981	34.748	33.445	32.598	32.524	31.467	26.802 ¹⁰⁾	30.402	29.702	31.551	28.800 ¹⁶⁾
57/8	Gebersdorfer Straße	11.658	11.444	11.292	11.218	12.114 ⁷⁾	11.218	10.915	10.787	10.034	11.374	8.320 ¹⁶⁾
57/7	Rothenburger Straße	34.979	32.759	33.332	33.527	34.394	33.133	33.266	33.157	31.796	32.183	32.107
137	SWT Stadtgrenze Fürth	43.301	52.083	52.121	52.713	53.049	56.755	54.496	52.880	57.892	53.248	53.275
134	Leyher Straße	11.642	12.338	10.855	10.791	12.166	10.362	11.050	11.894	10.829	10.145	10.507
60g	Karl-Martell-Straße	2.955	3.152	3.405	3.134	2.914	2.810	2.806	2.884	2.804	2.472	2.676

	Zählstelle	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012
60m	Frankenschnellweg (Leiblsteg)	56.738	51.927	53.413	52.946	58.017 ⁸⁾	53.432	44.962 ¹¹⁾	53.311	54.428	54.561	54.414
60	Fürther Straße	24.980	26.080	26.809	23.555 ²⁾	24.713	24.749	30.578 ¹¹⁾	24.330	23.990	22.984	24.349
75	Schnieglinger Straße	820	820 **	1.191	1.191 **	1.161	1.006	1.022	999	897	1.129	1.165
76	Brettergartenstraße	18.902	20.126	19.090	18.670	19.942	17.917	19.792	18.414	19.122	18.059	18.495
93	Marktackerstraße	7.355	6.842	6.475	6.456	5.798	5.854	5.521	5.033	5.640	5.805	4.327 ¹⁷⁾
94	Höfleser Hauptstraße	4.928	5.130	4.885	3.680 ³⁾	4.826	4.571	4.741	4.060	4.415	4.620	4.223
302	Virnsberger Straße	9.750	11.110	12.102	12.251	12.163	12.162	12.931	12.056	12.933	12.920	14.001
	Summe	567.781	572.004	570.234	565.680	572.543	560.959	561.340	561.612	567.651	570.678	559.812
		101,4 %	102,2 %	101,9 %	101,1 %	102,3 %	100,2 %	100,3 %	100,3 %	101,4%	101,9%	100,0 %
											100,0 %	98,1 %

- ** 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
- 14) Baumaßnahme Ostendstraße westlich Ring
- 15) Baustellenbedingte Behinderungen auf der A 3
- 16) Stau Ortsdurchfahrt Stein
- 17) Unterbrechung Bielefelder Straße wegen U-Bahnbau

Tabelle 9: Entwicklung des Verkehrs auf den Pegnitzbrücken (Kfz/16 h)

(Ordnung der Zählstellen von Westen nach Osten)

	Zählstelle	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012
60e	Kurgartenbrücke	14.680	15.637	14.129	14.422	15.228	13.702	13.741	12.821	13.445	12.951	13.385
60f	Wahlerstraße (Muggenhof)	13.981	17.070 ¹⁾	15.316	15.954	15.296	15.678	16.441	14.800	16.301	14.403	13.408
77	Theodor-Heuss-Brücke	36.714	39.801 ¹⁾	36.406	30.887 ³⁾	36.371	33.265 ⁶⁾	30.656 ³⁾	30.708	31.400	33.945	30.070
63	Johannisbrücke	14.493	★	11.279	13.587	12.841	12.490	12.465	11.786	12.751	11.977	11.851
65	Hallertorbrücke	32.222	37.288 ¹⁾	32.914	30.464	34.163	31.079	31.929	32.148	30.909	30.997	30.569
66a	Maxbrücke	1.284	1.225	1.164	1.017	1.089	987	1.012	979	901	723	895
68a	Obere Karlsbrücke	788	874	874**	714	898	690	683	677	731	625	612
95	Spitalbrücke	1.547	1.547**	2.415 ²⁾	1.310	1.897	1.385	1.331	1.288	1.308	1.270	510 ¹⁰⁾
19	Steubenbrücke	40.060	37.417	41.671	38.182	31.266 ⁴⁾	34.013	36.731	36.551	37.474	34.589	34.871
20	Adenauerbrücke	31.216	31.096	32.376	27.840	34.346 ⁵⁾	27.384	27.306	27.231	29.246 ⁹⁾	27.716	25.835
128	Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke	34.079	32.851	34.046	32.243	33.272	32.828	30.974 ⁷⁾	33.639	34.850 ⁹⁾	33.466	32.284
15	Ludwig-Erhard-Brücke	9.962	10.566	9.931	9.634	10.349	10.944	10.327	8.263 ⁸⁾	10.656	10.269	9.496
	Summe	231.026	225.372	232.521	216.254	227.016	214.445	213.596	210.891	219.972	212.931	203.786
		113,4%	110,6%	114,1%	106,1%	111,4%	105,2%	104,8%	103,5 %	107,9%	104,5%	100,0 %
											100,0 %	95,7 %

- ★ 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 Erlenstegenstraße / Thumenberger Weg
- 9) Baumaßnahme Ostendstraße westlich Ring
- 10) Zeitweise wegen Sanierungsarbeiten gesperrt

Tabelle 10: ENTWICKLUNG DES VERKEHRS (Kfz/16 h)

	Zählstelle	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008	Juli 2009	Juli 2010	Juli 2012
3a	Neutor	--	1.531	--	--	--	--	1.300	--	--	--	1.334
5	Maxtor (Tetzelgasse)	--	10.250	--	--	--	--	8.595	--	--	--	7.938
7	Laufer Tor	--	7.584	--	--	--	--	6.810	--	--	--	7.472
7a	Wöhrder Tor	--	10.299	--	--	--	--	10.278	--	--	--	9.146
8	Bayreuther Straße 8	--	--	--	--	--	--	--	--	31.236	--	29.234
10d	Äußere Sulzbacher Straße (östl. Welsersstraße)	34.830	35.358	36.441	36.927	36.654	35.837	35.668	35.864	36.703	36.884	39.571
11b	Oedenberger Straße	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	8.923
12	Sulzbacher Straße 9	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	16.642
13	Erlenstegenstraße 104 (B 14 Stadtgrenze)	19.660	18.883	18.369	19.566	18.831	19.615	16.798 ⁴⁾	17.667 ⁴⁾	20.778 ⁶⁾	18.934	19.688
15	Ludwig-Erhard-Brücke (Flußstraße)	9.962	10.566	9.931	9.634	10.349	10.944	10.327	8.263 ⁵⁾	10.656	10.269	9.496
17a	Laufamholzstraße 401 (westl. AS Mögeldorf)	22.927	23.589 ¹⁾	22.284	22.429	21.100	20.116	22.369 ⁴⁾	21.640 ⁴⁾	19.807 ⁶⁾	20.592	21.045
19	Steubenbrücke	40.060	37.417	41.671	38.182	31.266 ²⁾	34.013	36.731	36.551	37.474	34.589	34.871
20	Adenauerbrücke (Wöhrder Talübergang)	31.216	31.096	32.376	27.840	34.346 ³⁾	27.384	27.306	27.231	29.246 ⁶⁾	27.716	25.835
22/8	Zerzabelshofer Hauptstraße	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	10.397

1) wegen Bauarbeiten an Schienen reduzierter S-Bahn-Takt

2) Gleißbühlstraße gesperrt

3) Umleitungsrouten für gesperrte Gleißbühlstraße

4) Umbau Erlenstegenstraße

5) Abbiegebeziehungen Erlenstegenstraße eingeschränkt

6) Baumaßnahme Ostendstraße

	Zählstelle	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008	Juli 2009	Juli 2010	Juli 2012
29	Regensburger Straße (östl. Ben-Gurion-Ring)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	32.840
29/7	Ben-Gurion-Ring (nördl. Regensburger Straße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	34.576
29/8	Regensburger Straße (westl. Ben-Gurion-Ring)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	18.952
29/9	Jitzhak-Rabin (südl. Regensburger Straße)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	29.294
29b	Oelser Straße	7.815	7.673	7.816	7.408	7.624	8.016	7.692	6.872	6.784	7.462	6.932
35	Münchener Straße (südl. Frankenstraße)	45.964	47.174	--	--	47.342	44.059	43.808	--	45.453	--	44.303
36b	Saarbrückener Straße 106 (nördl. Autobahn)	--	--	--	--	--	9.149	--	--	--	--	8.585
37	Frauentorgraben (Opernhaus)	50.038	50.330	48.689	40.884 ¹⁾	46.206 ²⁾	44.067	48.896	46.050	46.632	47.198	41.136
50	Nopitschstraße (Bahnhof Sandreuth)	27.427	25.417	24.769	27.125	--	25.321	28.058	25.679	26.782	--	27.094
51b	Julius-Loßmann-Straße (nördl. Finkenbrunn)	25.166	--	--	--	--	--	--	--	--	--	23.408
51b/1	Julius Loßmann-Straße (östl. Finkenbrunn)	20.104	--	--	--	--	--	--	--	--	--	19.080
51b/2	Finkenbrunn (südl. Julius-Loßmann-Straße)	24.271	--	--	--	--	--	--	--	--	--	24.126
51b/3	Minervastraße (westl. Julius-Loßmann-Str.)	13.339	--	--	--	--	--	--	--	--	--	13.444
52	Nürnberger Straße (Schloß Stein)	34.981	34.748	33.445	32.598	32.524	31.467	26.802 ³⁾	30.402	29.702	31.551	28.800

1) Steinbühler Tunnel gesperrt 2) Gleißbühlstraße gesperrt, dadurch zeitweise Stau bis in die Fürther Straße 3) Bauarbeiten Ortsdurchfahrt Stein

	Zählstelle	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008	Juli 2009	Juli 2010	Juli 2012
53d	Eibacher Hauptstraße 146	18.258	18.323	17.478	--	17.547	--	18.492	17.328	19.154	18.417	18.366
54	Rednitzstraße 39	--	--	--	--	--	10.518	--	--	--	--	9.784
55a	Weltenburger Straße (Eisenbahnbrücke)	8.807	8.214	8.466	--	8.367	8.670	8.897	8.428	8.897	8.513	8.703
55a/4	Vorjurastraße (südl. Weltenburger Straße)	16.064	14.263	16.036	--	15.991	16.882	15.578	16.093	16.650	16.378	15.613
55a/5	Vorjurastraße (nördl. Weltenburger Str.)	18.879	17.415	18.982	--	18.670	19.512	18.579	18.879	19.939	18.981	18.326
57/7	Rothenburger Straße (östl. Gebersdorfer Str.)	34.979	32.759	33.332	33.527	34.394	33.133	33.266	33.157	31.796	32.183	32.107
57/8	Gebersdorfer Straße (südl. Rothenburger Str.)	11.658	11.444	11.292	11.218	12.114 ⁶⁾	11.218	10.915	10.787	10.034	11.374	8.320
60	Fürther Straße 356 (B 8 östl. FSW)	24.980	26.080	26.809	23.555 ⁵⁾	24.713 ²⁾	24.749	30.578	24.330	23.990	22.984	24.349
60e	Kurgartenbrücke	14.680	15.637	14.129	14.422	15.228	13.702	13.741	12.821	13.445	12.951	13.385
60f	Wahlerstraße (Pegnitzbrücke Muggenhof)	13.981	17.070 ¹⁾	15.316	15.954	15.296	15.678	16.441	14.800	16.301	14.403	13.408
60g	Karl-Martell-Straße 33	2.955	3.152	3.405	3.134	2.914	2.810	2.806	2.884	2.804	2.472	2.676
60m	Frankenschnellweg (Leiblsteg)	56.738	51.927	53.413	52.946	58.017 ³⁾	53.432	44.962 ⁴⁾	53.311	54.428	54.561	54.414
63	Johannisbrücke	14.493	-- ¹⁾	11.279	13.587	12.841	12.490	12.465	11.786	12.751	11.977	11.851
65	Hallertorbrücke	32.222	37.288 ¹⁾	32.914	30.464 ²⁾	34.163	31.079	31.929	32.148	30.909	30.997	30.569
66	Hallertor	--	9.398	--	--	--	--	8.786	--	--	--	8.773

1) Brückenstraße gesperrt 2) Steinbühler Tunnel gesperrt 3) Gleißbühlstraße gesperrt, dadurch zeitweise Stau bis in die Fürther Straße
4) Sanierung Jansenbrücke 5) Bauarbeiten an der Brücke über den Frankenschnellweg 6) Bauarbeiten Schweinauer Hauptstraße/SWT

	Zählstelle	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008	Juli 2009	Juli 2010	Juli 2012
66a	Maxbrücke	1.284	1.225	1.164	1.017	1.089	987	1.012	979	901	723	895
66b	Westtor	--	7.187	--	--	--	--	6.677	--	--	--	6.172
68a	Obere Karlsbrücke	788	874	--	714	898	690	683	677	731	625	612
70	Marientor	--	12.919	--	--	--	--	9.044	--	--	--	9.844 ²⁾
71	Königstor	4.696	3.965	--	--	--	--	3.629	--	--	--	3.531
75	Schnieglinger Straße 333 (östl. Herderstraße)	820	820*	1.191	1.191*	1.191*	1.006	1.022	999	897	1.129	1.165
76	Brettergartenstraße (Hans-Böckler-Str. 94)	18.902	20.126	19.090	18.670	19.942	17.917	19.792	18.414	19.122	18.059	18.495
77	Theodor-Heuss-Brücke (Maximilianstr.)	36.714	39.801 ¹⁾	36.406	30.887 ³⁾	36.371	33.265	30.656 ³⁾	30.708	31.400	33.945	30.070
83	Erlanger Straße (B 4 südl. AS Tennenlohe)	29.562	31.726	30.172	29.485	30.503	29.101	30.237	31.172	30.402	29.895	29.973
84	Kalchreuther Straße (Eisenbahnbrücke)	2.852	2.485	2.520	2.772	2.785	2.731	3.050	2.702	2.687	2.794	2.762
86	Regensburger Straße (B 4 westl. AS Fischbach)	20.958	21.287	20.528	21.050	22.054	19.477	21.370	20.550	19.631	23.351	20.718
87	Fischbach-Ost	5.010	4.867	4.936	4.804	4.499	4.920	4.629	4.968	5.246	5.348	5.043
87a	Brunner Straße	1.992	2.027	2.088	2.048	1.961	2.194	2.043	1.906	2.176	2.088	2.304
87b	Straße nach Birnthon (KrN5/LAU 13)	3.018	2.840	2.848	2.756	2.838	2.726	2.586	3.062	3.070	3.260	2.739

1) Brückenstraße gesperrt 2) Einfahrt Katharinengasse baustellenbedingt gesperrt
3) wegen Brückensanierung Reduzierung auf eine Fahrspur pro Richtung * Vorjahreswert

	Zählstelle	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008	Juli 2009	Juli 2010	Juli 2012
88	Gleiwitzer Straße (nördl. AS Langwasser)	12.667	13.555	12.958	12.906	13.058	12.829	12.611	12.066	12.197	12.981	12.910
89	Am Zollhaus (südl. Liegnitzer Str.)	7.647	10.078	10.002	9.880	10.675	10.203	9.770	9.153	10.215	10.107	8.028
90	Kornburger Hauptstraße (Autobahnbrücke)	11.371	13.155 ¹⁾	10.439	10.124	10.877	9.978	9.754	11.757	10.075	9.313	8.028 ⁵⁾
91	Rennmühlstraße (Rednitzbrücke Katzwang)	12.613	13.621 ¹⁾	12.434	12.383	11.854	12.609	13.591	16.306	15.884	12.775	11.687
93	Marktackerstraße (westl. Mühlweg)	7.355	6.842	6.475	6.456	5.798	5.854	5.521	5.033	5.640	5.805	4.327 ⁶⁾
94	Höfleser Hauptstraße (westl. Mühlweg)	4.928	5.130	4.885	3.680 ³⁾	4.826	4.571	4.741	4.060	4.415	4.749	4.223
95	Spitalbrücke - FG 95 -	1.547	1.547	2.415 ²⁾	1.310	1.897	1.385	1.331	1.288	1.308	1.270 ⁴⁾	510 ⁷⁾
101	Fürther Tor	--	6.627	--	--	--	--	7.051	--	--	--	6.588
102	Ludwigstor	--	5.629	--	--	--	--	4.937	--	--	--	4.361
105	Rosa-Luxemburg-Platz	--	3.133	--	--	--	--	1.957	--	--	--	2.900
106	Katharinengasse	--	1.095	--	--	--	--	2.731	--	--	--	2.378 ⁸⁾
107	Grasersgasse	--	7.891	--	--	--	--	6.751	--	--	--	6.309
108	Färbertor	--	13.698	--	--	--	--	11.667	--	--	--	10.643
112/1	Von-der-Tann-Straße (nördl. Rothenburger Str.)	--	--	--	--	--	34.491	--	--	33.529	--	35.467

1) Hirschenholzstraße gesperrt 2) Ausfahrt Marientor wegen Baumaßnahme Lorenzer Str. gesperrt
 3) Kraftshofer Hauptstraße nördlich Kraftshof gesperrt 4) Sperrung der Brücke für Kfz-Verkehr von 18:00 - 18.50 Uhr
 5) Bauarbeiten nördlich Worzeldorf 6) Bielefelder Straße wegen U-Bahnbau gesperrt 7) zeitweise wegen Bauarbeiten gesperrt
 8) wegen Bauarbeiten Einbahnstraße Richtung Altstadt

	Zählstelle	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008	Juli 2009	Juli 2010	Juli 2012
121	Mühlhofer Hauptstraße 46 (B 2 Stadtgrenze)	14.875	15.797 ¹⁾	15.666	15.434	14.699	14.080	15.425	16.203	16.655	15.313	15.209
128	Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke (Nordosttring)	34.079	32.851	34.046	32.243	33.272	32.828	30.974	33.639	34.850	33.466	32.284
134	Leyher Straße 146 (östl. Höfener Str.)	11.642	12.338	10.855	10.791	12.166	10.362	11.050	11.894	10.829	10.145	10.507
137	Südwesttangente (Stadtgrenze Fürth)	43.301	52.083	52.121	52.713	53.049	56.755	54.496	52.880	57.892	53.248	53.275
141	Bucher Straße 137 (südl. Nordring)	--	--	--	--	--	--	28.568	--	--	--	25.542
144	Königstraße 39 (FG 34)	◆ 266	◆ 243	◆ 292	◆	◆ 227	◆ 166	◆ 350	◆ 380	◆ 432	◆ 203	◆ 245
145	Südwesttangente (A 73 östl. Münchener Str.)	88.318	84.739	85.446	85.946	81.395 ²⁾	83.550	86.301	81.460 ³⁾	81.600 ³⁾	89.193	88.461
149	Obere Dorfstraße (Neunhof)	6.659	6.632	6.401	6.197	5.061 ⁴⁾	5.881	6.336	5.959	6.303	6.498	6.249
186	Schleswiger Straße (westl. Erlanger Str.)	--	--	--	--	--	8.079	--	--	--	--	5.785
187	Tetzelgasse (nördl. Theresienstr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.746
187/4	Theresienstraße (westl. Tetzelgasse)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	6.630
187/5	Theresienplatz (östl. Tetzelgasse)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	8.650
191	Hirschenholzstraße	6.034	-- ¹⁾	5.407	5.639	6.793 ⁵⁾	6.580	6.857	7.066	8.202	8.187	6.841

1) Hirschenholzstraße gesperrt 2) Stau Richtung Süden zwischen 14:00 und 18:00 Uhr
3) Bauarbeiten A6 zwischen AK Nürnberg-Süd und AS Roth 4) Kraftshofer Hauptstraße nördlich Kraftshof gesperrt
5) Bauarbeiten AK Nürnberg Süd (Overfly)

	Zählstelle	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008	Juli 2009	Juli 2010	Juli 2012
192	Vestnertorgraben (westl. Vestnertormauer)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	6.998
192.1	Vestnertormauer (westl. Vestnertorgraben)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	94
193	Maxtorgraben 45 (nördl. Laufer Tor)	--	--	--	--	--	--	7.224	--	--	--	7.100
224	Bierweg (östl. Ziegelsteinstr.)	--	--	16.071	--	--	--	16.497	--	--	--	14.224 ¹⁾
225	Flughafenstraße (nördl. Marienbergstr.)	--	--	12.493	--	--	--	13.583	--	--	11.717	12.035
225/1	Marienbergstraße (östl. Flughafenstr.)	--	--	21.027	--	--	--	21.286	--	--	20.897	21.359
225/2	Marienbergstraße (westl. Flughafenstr.)	--	--	22.130	--	--	--	23.199	--	--	19.822	20.812
250	Rothenburger Straße 210 (östl. Wallensteinstr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	17.398
256/3	Archivstraße (westl. Pilotystr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.147
257	Pillenreuther Straße 34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	15.169
260	Herzogstraße (südl. Hagedornstr.)	--	--	10.527	--	--	--	--	--	--	--	7.888
286	Spitzwegstraße (nördl. Finkenschlag)	--	--	--	--	--	--	--	18.670	--	--	15.046 ²⁾
302	Virnsberger Straße (östl. Höfener Spange)	9.750	11.110	12.102	12.251	12.163	12.162	12.931	12.056	12.933	12.920	14.001
321	Äußere Laufer Gasse (östl. Landauergasse)	6.869	--	--	--	--	--	--	--	--	--	6.777

1) Nachmittag unfallbedingter Stau

2) Baustelle nördlich Worzeldorf

	Zählstelle	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008	Juli 2009	Juli 2010	Juli 2012
321/1	Beckschlagergasse (östl. Innerer Laufer Platz)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	10.320
321/2	Innerer Laufer Platz (südl. Beckschlagergasse)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.150
321/3	Innerer Laufer Platz (östl. Laufer Schlagturm)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	11.357
321/4	Landauergasse (nördl. Innerer Laufer Platz)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	992
341	Steinbühler Straße (südl. Am Plärrer)	--	23.829	--	--	--	--	25.531	--	--	--	22.686
344	Kirchenweg 20	--	--	7.273	--	--	--	--	--	--	--	5.049
346	Rathenauplatz (südl. Sulzbacher Str.)	--	--	49.662	--	--	--	--	--	--	--	44.528
351	Pirckheimer Straße (westl. Bayreuther Str.)	--	--	--	12.526	16.494	--	--	--	--	--	14.179
351/1	Am Stadtpark (nördl. Pirckheimer Str.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.650
351/2	Äußere Bayreuther Straße (nördl. Pirckheimer Str.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	27.994
351/3	Bayreuther Straße (südl. Pirckheimer Str.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	29.665
358	Wilhelmshavener Straße (östl. Erlanger Str.)	--	--	--	9.068	--	--	--	--	--	--	7.603
358/1	Erlanger Straße (südl. Wilhelmshavener Str.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	36.350
358/3	Erlanger Straße (nördl. Wilhelmshavener Str.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	38.854

	Zählstelle	Juli 2001	Juli 2002	Juli 2003	Juli 2004	Juli 2005	Juli 2006	Juli 2007	Juli 2008	Juli 2009	Juli 2010	Juli 2012
401	Hainstraße (nördl. Scharrerstr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	12.718
401/1	Scharrerstraße (östl. Hainstr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.341
401/2	Hainstraße (südl. Scharrerstr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	17.299
402	Lindenplatz (nördl. Gaulnhöfer Str.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	12.609
402/1	Gaulnhöfer Straße (östl. Lindenplatz)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.301
402/2	Johannes-Brahms-Straße (südl. Gaulnhöfer Str.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	9.323
402/3	Rennmühlstraße (westl. Lindenplatz)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	8.859
404	Mögeldorf Hauptstraße (östl. Schmausenbuckstr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.819
404/1	Schmausenbuckstraße (südl. Mögeldorf Hauptstr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.569
404/2	Mögeldorf Hauptstraße (westl. Schmausenbuckstr.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.830