

**REGIERUNGSPRÄSIDIUM
KARLSRUHE**

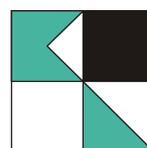
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

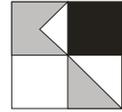
**B 35 / B 293 / B 294
Knotenpunktsausbau Gölshäuser Dreieck in Bretten**

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, 01. August 2019

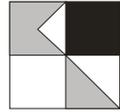
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





INHALTSVERZEICHNIS

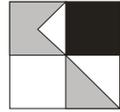
	Seite
1. Ausgangssituation	1
2. Verkehrsanalyse	2
3. Verkehrsprognose	3
4. Verkehrsverteilung mit Umbau Gölshausener Dreieck	4
5. Schwerverkehr	4
6. Grundlagen zur Lärmberechnung	5



ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Lage der Zählstellen am 28.05.2019
- 3 Belastung der Knotenpunkte am 28.05.2019 von 6 bis 10 Uhr [Fz/4h]
- 4 Belastung der Knotenpunkte am 28.05.2019 von 15 bis 19 Uhr [Fz/4h]
- 5 Werktägliches Gesamtverkehr aus Knotenpunktzählung am 28.05.2019 [Kfz/24h]
- 6 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr– Analyse-Nullfall [Kfz/24h]
- 7 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr– Prognose-Nullfall [Kfz/24h]
- 8 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall zu Analyse-Nullfall
- 9 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante -mit Knotenpunktumbau Gölshauer Dreieck
- 10 Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante -mit Knotenpunktumbau Gölshauer Dreieck zu Prognose-Nullfall
- 11 Belastungsplan – werktäglicher Schwerverkehr -Analyse-Nullfall [Sfz/24h]

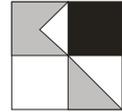


Anlage

- 12 Belastungsplan – werktäglicher Schwerverkehr -Prognose-Nullfall [Sfz/24h]

- 13 Belastungsplan – werktäglicher Schwerverkehr [Sfz/24h]
Variante -mit Knotenpunktsumbau Gölshauer Dreieck

- 14 Streckendaten



Entsprechend dem Auftrag des Regierungspräsidiums Karlsruhe auf Grundlage unseres Angebotes vom 25. April 2019 wird nachstehend der Abschlussbericht zur verkehrlichen Untersuchung B35 / B293 Knotenpunktsausbau Gölshauer Dreieck in Bretten vorgelegt.

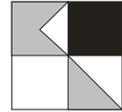
1. Ausgangssituation

Der Straßenbaulastträger beabsichtigt den, Knotenpunkt B 35 / B 293 Gölshauer Dreieck leistungsfähig umzubauen. Der Knotenpunkt ist insbesondere seit der Realisierung der B 293 - Umgehung Gölshausen mit den drei unmittelbar aneinandergereihten, hochbelasteten Knotenpunkten B 35 / Verbindung zur B 293, B 293 / Verbindung zur B 35 und B 293 / Heilbronner Straße / Eppinger Straße / Anne Frank-Straße ein Problempunkt für den Verkehrsablauf in hochbelasteten Spitzenzeiten und wird unter Berücksichtigung zukünftiger Verkehrszunahmen keine hinreichende Leistungsfähigkeit bei derzeitigem Knotenpunktsausbau aufweisen können.

Daher ist beabsichtigt, die Einmündung der B 293 in die B 35 weiter nach Westen zu verschwenken und darüber hinaus die B 293 in gerader Linienführung an die B 35 anzubinden. Die Querverbindung von der Heilbronner Straße / Eppinger Straße / Anne-Frank-Straße in die B 293 wird in die B 293 eingehängt. Neben dieser grundsätzlichen Verschiebung des Knotenpunktes sollen dem Verkehr zusätzlich im Bereich der Knotenpunkte mehr Fahrstreifen als derzeit zur Verfügung gestellt werden, sodass hier ein reibungsloser Verkehrsablauf ermöglicht wird.

Die Lage des Untersuchungsgebietes mit den Bestandsknotenpunkten ist in **Anlage 1** aufgetragen.

Bereits im Juni 2011 wurde im Auftrag des Regierungspräsidiums die Verkehrsuntersuchung zum Ausbau des Gölshauer Dreiecks erarbeitet. Zur Planfeststellung ist es nun erforderlich, die Verkehrsuntersuchung entsprechend auf das Zieljahr der Prognose 2035 fortzuschreiben. Hierfür werden die betroffenen Knotenpunkte erneut gezählt, um mit den aktuellen Verkehrsbelastungen das bestehende Verkehrsmodell des Analyse-Nullfalls neu zu kalibrieren. Hierauf aufbauend erfolgt eine Fortschreibung des vorliegenden Prognose-Nullfalls und die Entwicklung einer Variante mit neuer Anbindung von der B 35 an die B 293. Darüber hinaus werden die für eine weiterführende schalltechnische Untersuchung erforderlichen Eingangsdaten ermittelt.



2. Verkehrsanalyse

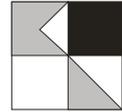
Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurden am Dienstag, den 28.05.2019, Verkehrszählungen an den folgenden drei Knotenpunkten durchgeführt:

- B 35 / Verbindung zur B293
- B 293 / Verbindung zur B 35
- Heilbronner Straße / Eppinger Straße / Anne-Frank-Straße / Verbindung zur B 293.

Die Lage der untersuchten Knotenpunkte ist in **Anlage 2** dargestellt. Die Verkehrszählung erfolgte über den Gesamttagzeitbereich von 6:00 bis 20:00 Uhr.

Aus den Strombelastungsplänen in den **Anlagen 3** und **4** wird ersichtlich, dass das Gesamtsystem der Verknüpfung B 35 / B 293 sowohl im vormittäglichen als auch im nachmittäglichen Zeitbereich sehr hoch belastet ist. Im nachmittäglichen Zeitbereich sind die drei untersuchten Knotenpunkte stärker belastet als im vormittäglichen Zeitbereich. Die Relationen B 35 West – B 293 Nord und B 35 West – B 35 Ost liegen daher in ähnlicher Größenordnung. Eine eindeutige Hauptverkehrsrichtung kann nicht festgestellt werden. Insgesamt ist der Knotenpunkt B 35 / B293 mit ca. 7.460 Kfz/4h im vormittäglichen und mit ca. 8.820 Kfz/24h im nachmittäglichen Zeitbereich belastet. Die Knotenpunktsbelastungen am Knotenpunkt B 293 / Verbindung zur B 35 können im vormittägliche Zeitbereich mit ca. 6.680 Kfz/4h und im nachmittäglichen Zeitbereich mit ca. 7.810 Kfz/4h angegeben werden. Der Knotenpunkt Heilbronner Straße / Eppinger Straße / Anne-Frank-Straße / Verbindung zur B 293 ist mit ca. 4.390 Kfz/4h am Vormittag bzw. ca. 5.420 Kfz/4h am Nachmittag deutlich geringer belastet.

Die bei den Verkehrszählungen erhobenen Verkehrsbelastungen wurden über allgemeine Hochrechnungsfaktoren und Daten aus vorliegenden Zählungen in Bretten auf Belastungen im werktäglichen Gesamtverkehr [DTV_w] hochgerechnet. Diese Belastungen sind in **Anlage 5** dargestellt. Es zeigt sich, dass die B 35 unmittelbar westlich der Verbindung mit der B 293 mit ca. 24.600 Kfz/24h im Querschnitt am stärksten belastet ist. Im weiteren Verlauf in Richtung Knittlingen nimmt die Querschnittsbelastung der B 35 ab und erreicht östlich des Knotenpunktes einen Wert von ca. 17.200 Kfz/24h. Die Verbindung von der B 35 zur B 293 ist mit ca. 18.200 Kfz/24h belastet. Die B 293 ist westlich der Verbindung zur B 35 mit ca. 21.500 Kfz/24h und im Bereich zwischen Verbindung zur B 35 und Heilbronner Straße / Eppinger Straße mit ca. 13.000 Kfz/24h belastet. Im Zuge der Heilbronner Straße liegt die Verkehrsbelastung bei ca. 14.500 Kfz/24h. Die Querschnittsbelastung der Eppinger Straße und der Anne-Frank-Straße sind mit ca. 5.100 Kfz/24h und



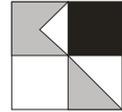
3.300 Kfz/24h deutlich untergeordnet. Der Schwerverkehrsanteil liegt im Zuge der B 35 und der B 293 in einem Bereich von ca. 11% bis 14%. Für die Heilbronner Straße, Eppinger Straße und Anne-Frank-Straße kann der Schwerverkehrsanteil in einem erwartungsgemäß niedrigen Bereich von ca. 1%-2% angegeben werden.

Die erhobenen Verkehrsbelastungen wurden in das Verkehrsmodell des Analyse-Nullfalls, das im Auftrag der Stadt Bretten erarbeitet wurde, eingearbeitet. Zudem erfolgte die Neukalibrierung des Modells auf die aktuellen Verkehrsbelastungen. Diese Verkehrsbelastungen des Verkehrsmodells im Analyse-Nullfalls 2019 sind in **Anlage 6** aufgetragen. Die Ergebnisse stimmen sehr gut mit den erhobenen Belastungen überein, sodass eine belastbare Grundlage zur Beurteilung der Maßnahme zur Verfügung steht.

3. Verkehrsprognose

Aufbauend auf den Berechnungen des Analyse-Nullfalls erfolgte eine Fortschreibung des vorliegenden Prognose-Nullfalls, der ebenfalls im Auftrag der Stadt Bretten erarbeitet wurde. Hierfür wurden sämtliche bis zum Zieljahr der Verkehrsprognose 2035 als realisiert zu unterstellenden neuen Flächennutzungen insbesondere unter Zugrundelegung des aktuellen Flächennutzungsplans der Stadt Bretten, im engeren Untersuchungsgebiet hinsichtlich ihrer zukünftigen Verkehrserzeugung bewertet und in das Raster der Verkehrsbeziehungen eingearbeitet. Beispielhaft können hierfür das Fibron-Areal und der Steinzeugpark genannt werden. Darüber hinaus erfolgte eine Fortschreibung der Motorisierungsentwicklung im Untersuchungsgebiet entsprechend aktuellen Veröffentlichungen, wie insbesondere der Shell-Prognose, des Bundesverkehrswegeplans und weiteren zur Verfügung stehenden statistischen Veröffentlichungen für das Zieljahr 2035.

Die Ergebnisse der Verkehrsverteilung für den Prognose-Nullfall des Jahres 2035 sind in **Anlage 7** dargestellt. Es zeigt sich, dass durch die Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet und insbesondere der zukünftigen Motorisierungsentwicklung Verkehrszunahmen in unterschiedlichen Größenordnungen eintreten werden. Der Vergleich der Verkehrsbelastung des Prognose-Nullfalls in werktäglichen Gesamtverkehr zu denen des Analyse-Nullfalls 2019 ist in **Anlage 8** aufgetragen. Hieraus wird ersichtlich, dass insbesondere im Bereich des Gölshauser Dreiecks aufgrund der regionalen und auch überregionalen Bedeutung der B 35 und der B 293 von weiteren erheblichen Verkehrszunahmen bis zum Zieljahr der Verkehrsprognose 2035 ausgegangen werden muss. Die B 293 wird zusätzliche Verkehrsbelastungen in einer Größenordnung von ca. 3.000 Kfz/24h



aufnehmen müssen. Die B 35 in Fahrtrichtung Knittlingen wird mit ca. 5.500 Kfz/24h zusätzlich belastet werden.

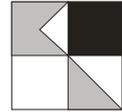
4. Verkehrsverteilung mit Umbau Gölshauer Dreieck

Entsprechend den übergebenen Planungsunterlagen wurde in einer Variante berechnet, wieweit der vorgesehene Ausbau des Gölshauer Dreiecks zu Belastungsänderungen im untersuchten Verkehrsnetz führen wird. Hierbei wurde davon ausgegangen, dass durch den Ausbau des Gölshauer Dreiecks sowohl eine Steigerung der Leistungsfähigkeit als auch eine Verbesserung der Verkehrsqualität des Knotenpunktes für den motorisierten Individualverkehr durch Beseitigung der bestehenden Mängel erreicht wird. Der Bau der erforderlichen Fahrstreifen im Bereich der lichtsignalgeregelten Knoten wurde unterstellt.

Die Ergebnisse der Verkehrsverteilung auf dieses Netz mit Umbau des Gölshauer Dreiecks mit Verlegung der B 293 westlich des bestehenden Knotenpunktes ist in **Anlage 9** und der Vergleich zum Prognose-Nullfall des Prognosezieljahrs 2035 in **Anlage 10** dargestellt. Es zeigt sich, dass bei nun deutlich verlängerter Fahrstrecke von der Eppinger Straße zur B 293 Verkehrsabnahmen von ca. 2.200 Kfz/24h vorliegen werden. Demgegenüber sind aufgrund der direkten Führung der B 293 zur B 35 Verkehrszunahmen aus nördlicher Fahrtrichtung festzustellen, die sich auf ca. 2.200 Kfz/24h belaufen. Die B 35 in westlicher Fahrtrichtung wird eine Verkehrsentslastung von ca. 400 Kfz/24h erfahren. In östlicher Fahrtrichtung Knittlingen sind Verkehrsabnahmen von ca. 1.400 Kfz/24h im Querschnitt festzustellen. Diese sind insbesondere auf den durch den Umbau des Gölshauer Dreiecks mit Verlegung der B 293 neu resultierenden – im Vergleich zum Bestand – längeren Fahrstrecken von der Heilbronner Straße zur B 35 zurückzuführen. Maßgebliche Verkehrsverlagerungen auf das innerörtliche Verkehrsnetz der Stadt Bretten sind durch den Umbau des Gölshauer Dreiecks nicht zu erwarten. Zusammenfassend ergibt sich aus dem vorgesehenen Umbau keine maßgebliche Belastungsveränderung im engeren Untersuchungsgebiet, jedoch eine deutlich verbesserte Verkehrsabwicklung und Leistungsfähigkeit am Knoten B 35 / B 293.

5. Schwerverkehr

Neben dem werktäglichen Gesamtverkehr wurden auch die Berechnungen für Schwerverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 t fortgeschrieben. Die Bearbeitung hierzu erfolgte analog zu denen des Gesamtverkehrs. Die Ergebnisse der Verkehrsverteilungen im Schwerverkehr im Bereich des Gölshauer Dreiecks sind in den **Anlagen 11 bis 13** aufgetragen. Durch den Umbau des Gölshauer Dreiecks mit Verlegung der B 293 in



westlicher Richtung werden erwartungsgemäß jedoch nur relativ moderate Veränderungen und Verkehrsverlagerungen im Bereich der Stadt Bretten auftreten.

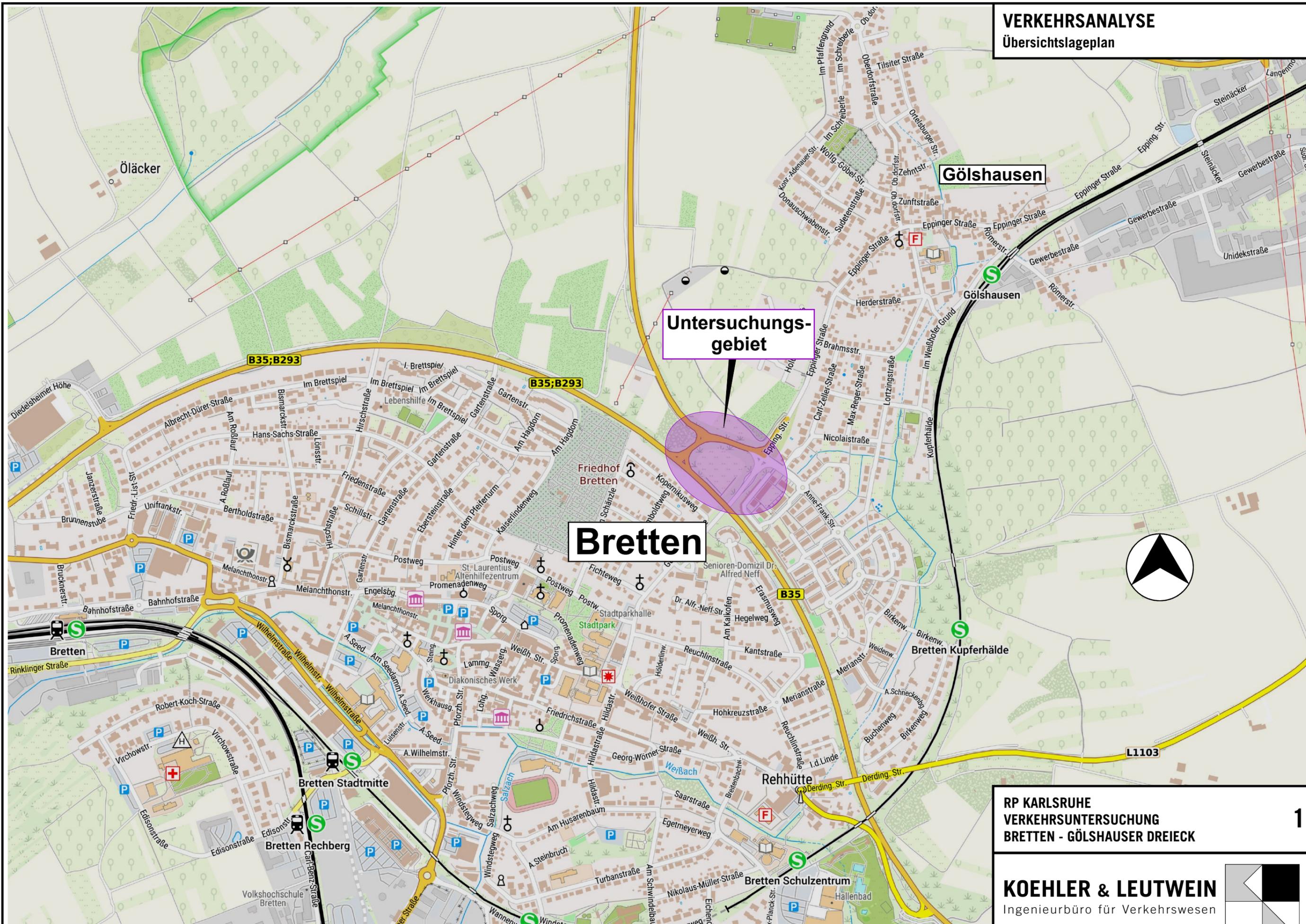
6. Grundlagen zur Lärmberechnung

Als Grundlage für die schalltechnische Bewertung wurden die werktäglichen Verkehrsbelastungen auf den durchschnittlich täglichen Verkehr eines Jahres [DTV] umgerechnet und für die Querschnitte die maßgebenden Stundenbelastungen Tag (6:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) getrennt nach Gesamtschwerkehr und prozentualem Schwerverkehr > 3,5 t und > 2,8 t angegeben.

Da die Verkehrszählung 2019 nur im Zeitbereich von 6:00 bis 20:00 Uhr durchgeführt wurde, wurden die für die Grundlagenberechnungen erforderlichen Faktoren zur Verkehrsverteilung Tag / Nacht aus den Dauerzählstellen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg abgeleitet. Die Eingangsdaten zu der im Weiteren anzufertigenden schalltechnischen Untersuchung sind tabellarisch in **Anlage 14** aufgetragen.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Dateiname: RK_Bretten_Gölshauser Dreieck_VU_2019-07-30t
Datum: 02. August 2019



Untersuchungs-
gebiet

Bretten

Gölshausen

Gölshausen

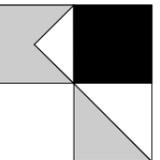
Bretten Kupferhölde

Rehhütte

Bretten Stadtmitte

Bretten Rechberg

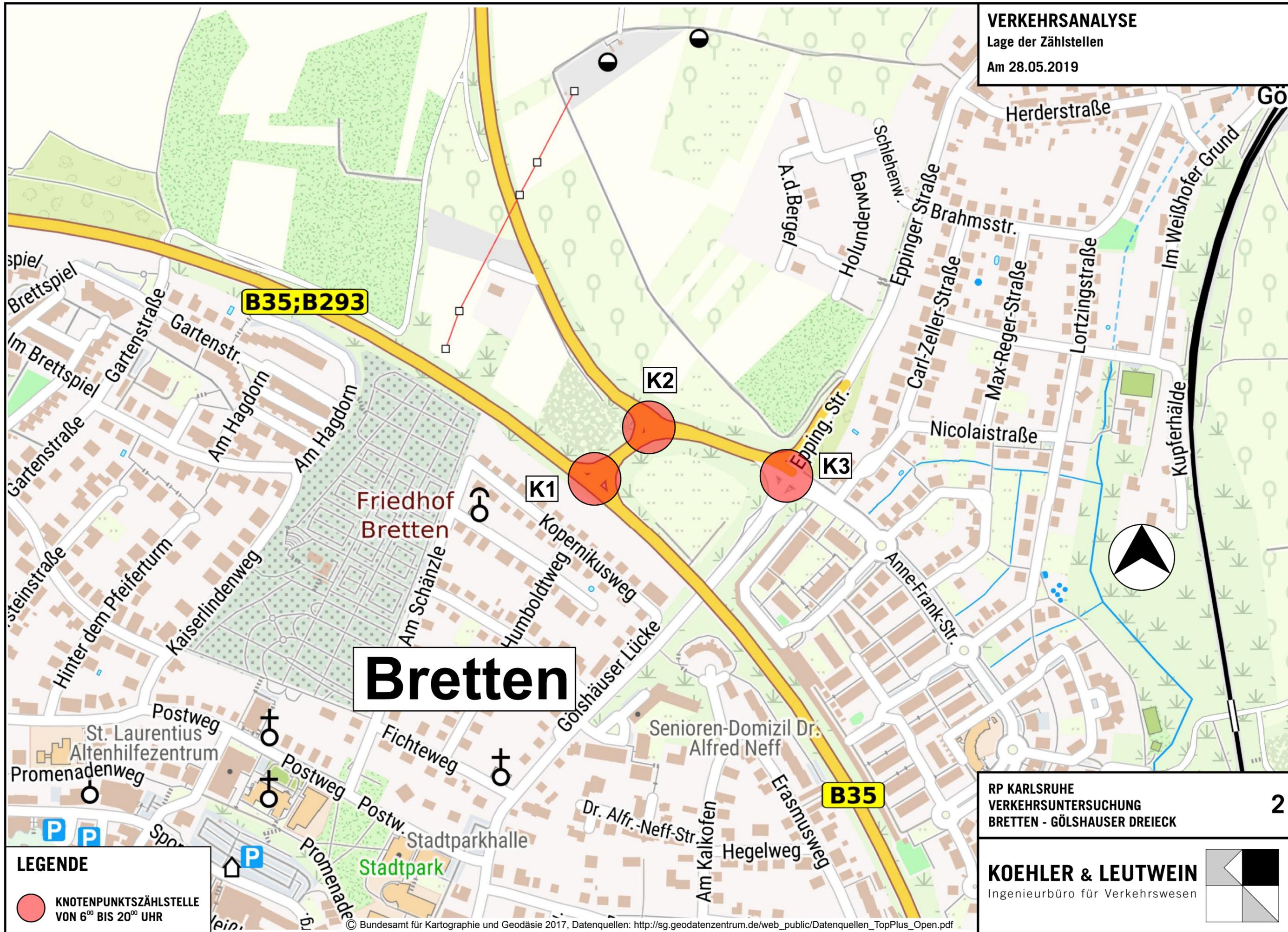
Bretten Schulzentrum



VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Am 28.05.2019



Bretten

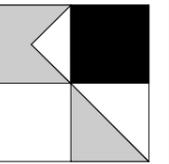
LEGENDE

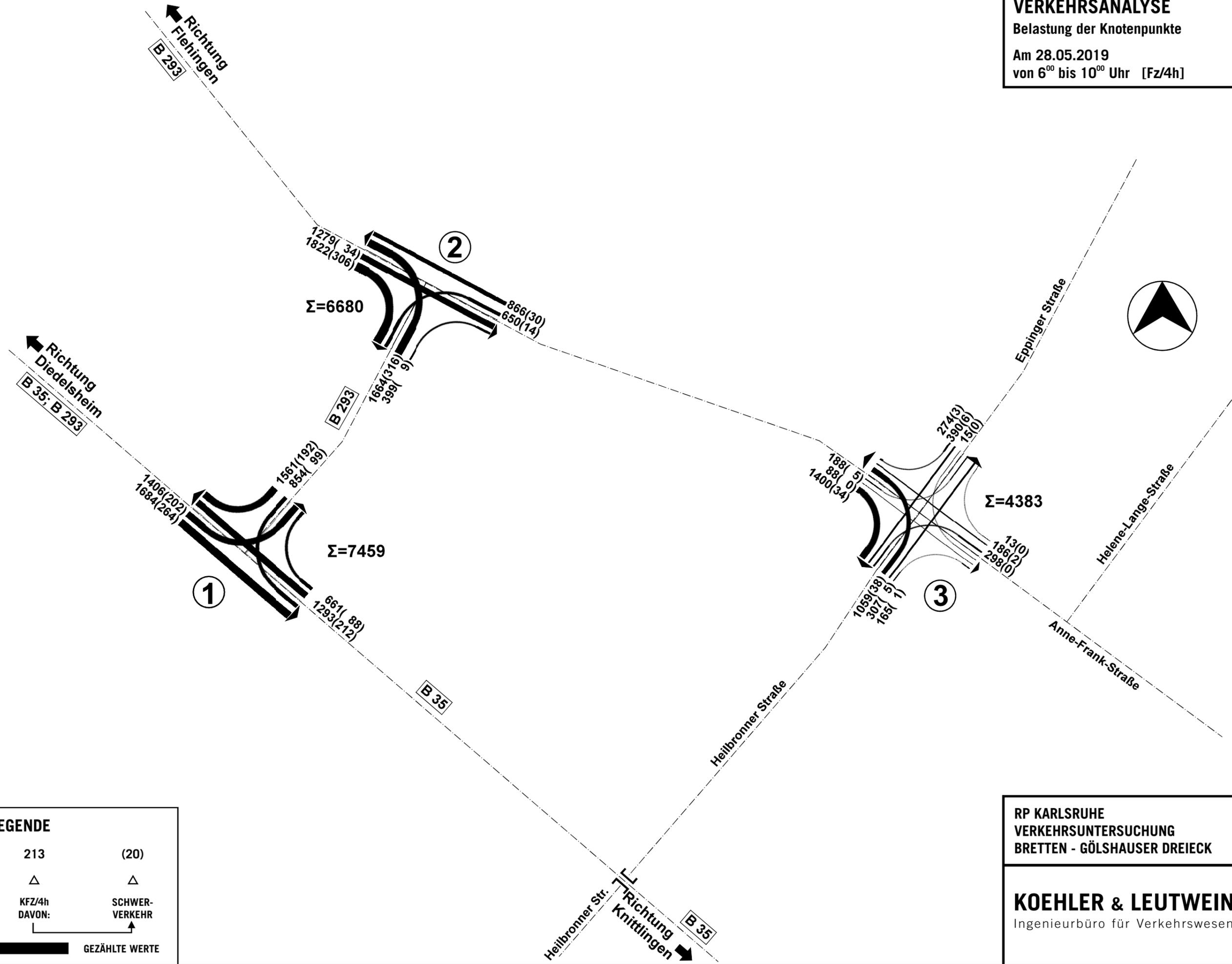
 KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6⁰⁰ BIS 20⁰⁰ UHR

RP KARLSRUHE
VERKEHRUNTERSUCHUNG
BRETEN - GÖLSHAUSER DREIECK

2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





LEGENDE

213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	
GEZÄHLTE WERTE	

RP KARLSRUHE
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG
 BRETTEN - GÖLSHAUSER DREIECK

3

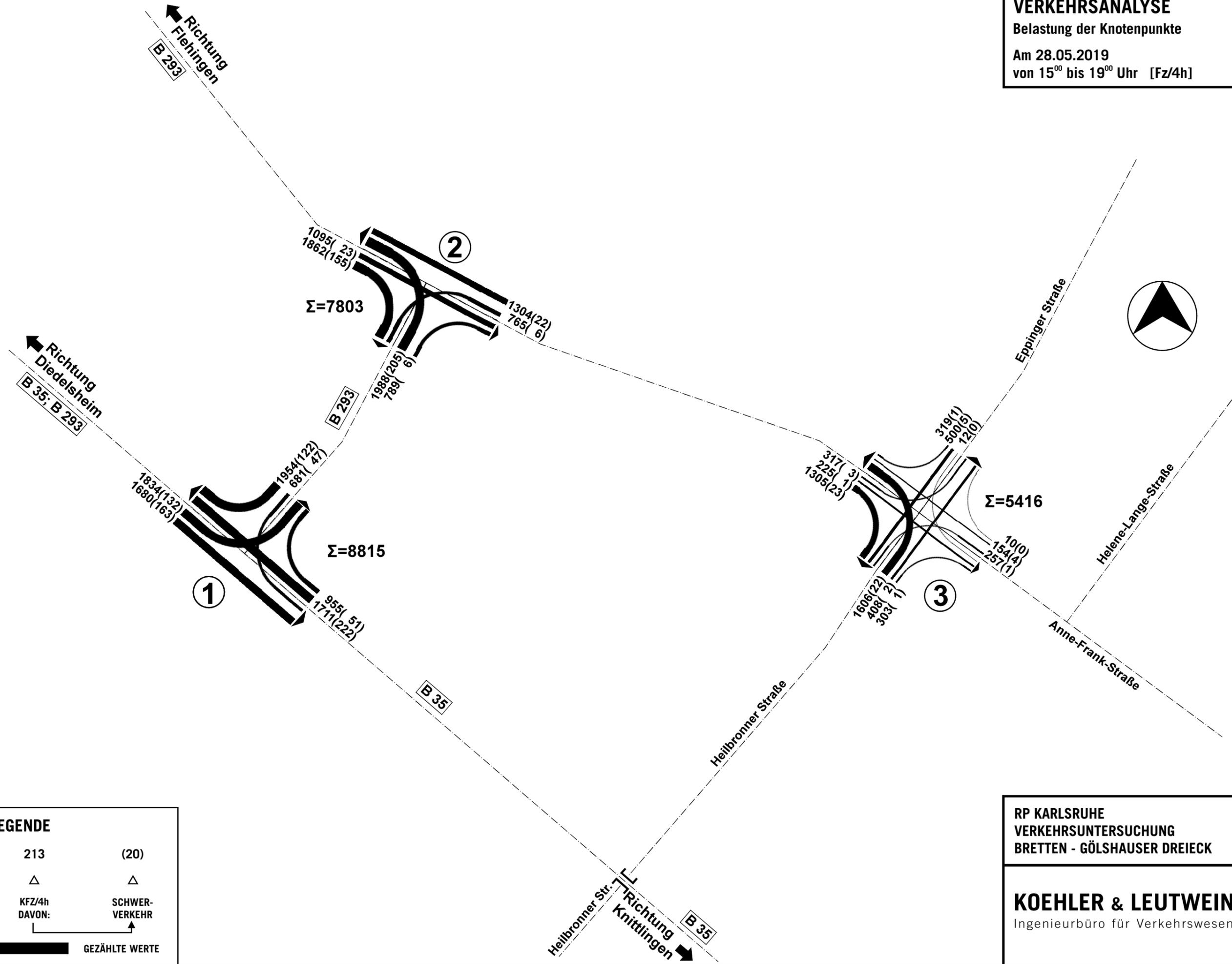
KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 28.05.2019

von 15⁰⁰ bis 19⁰⁰ Uhr [Fz/4h]



LEGENDE

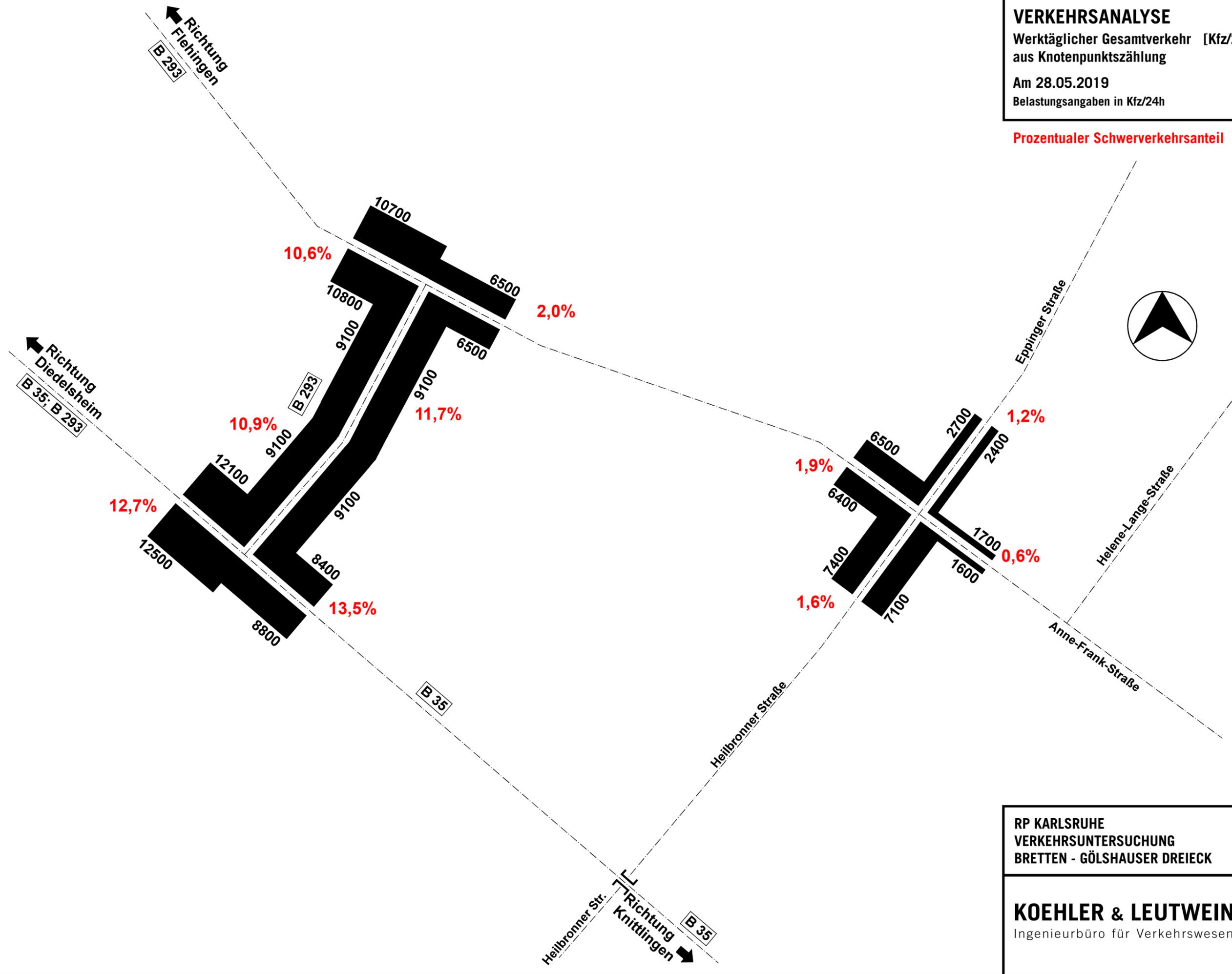
213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	
█	↑
GEZÄHLTE WERTE	

RP KARLSRUHE
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BRETTEN - GÖLSHAUSER DREIECK 4

KOHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE
 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
 aus Knotenpunktzählung
 Am 28.05.2019
 Belastungsangaben in Kfz/24h

Prozentualer Schwerververkehrsanteil



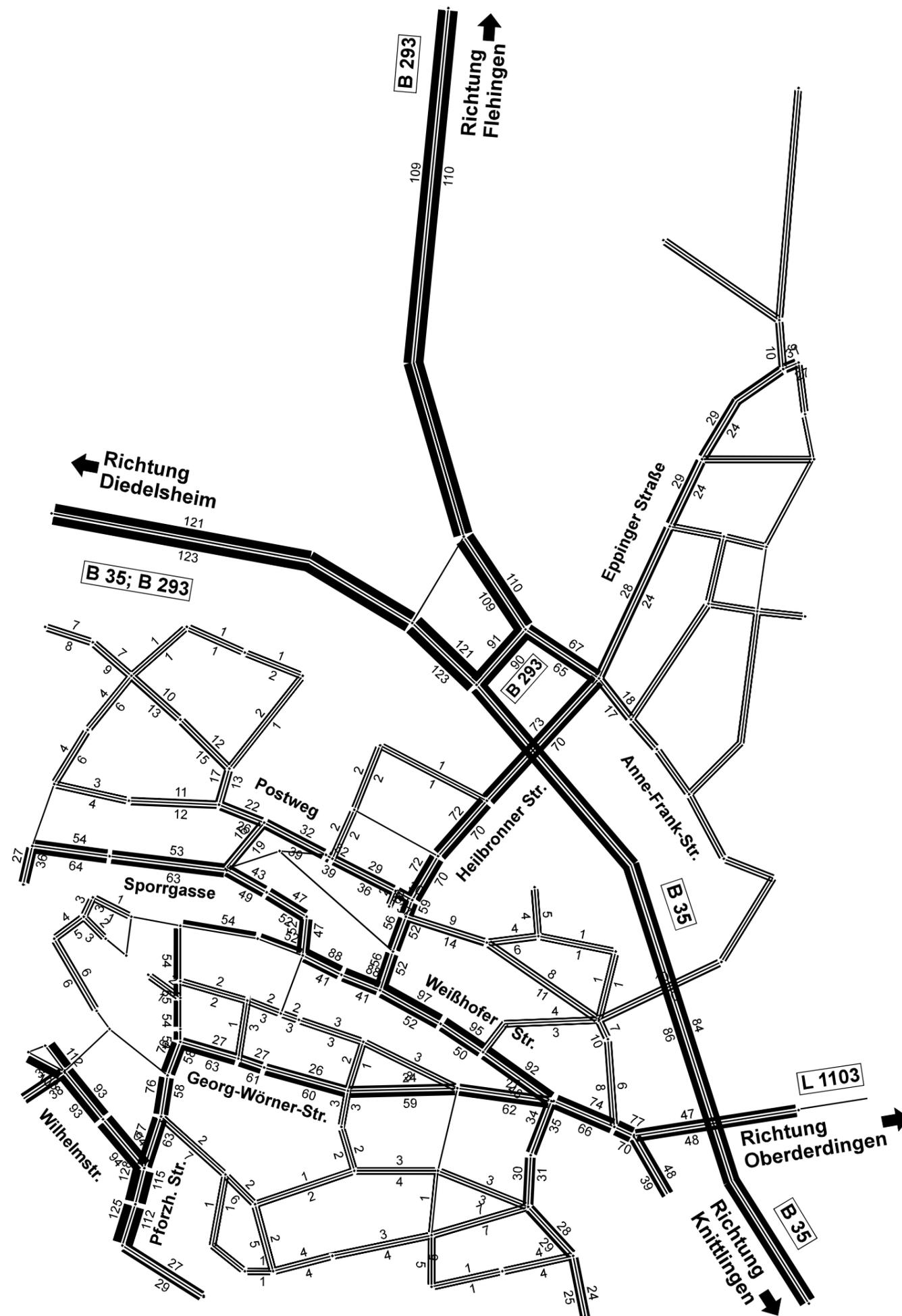
RP KARLSRUHE
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG
 BRETEN - GÖLSHAUSER DREIECK

5

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

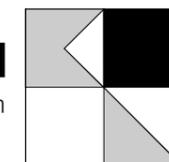
VERKEHRSANALYSE

Belastungsplan
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



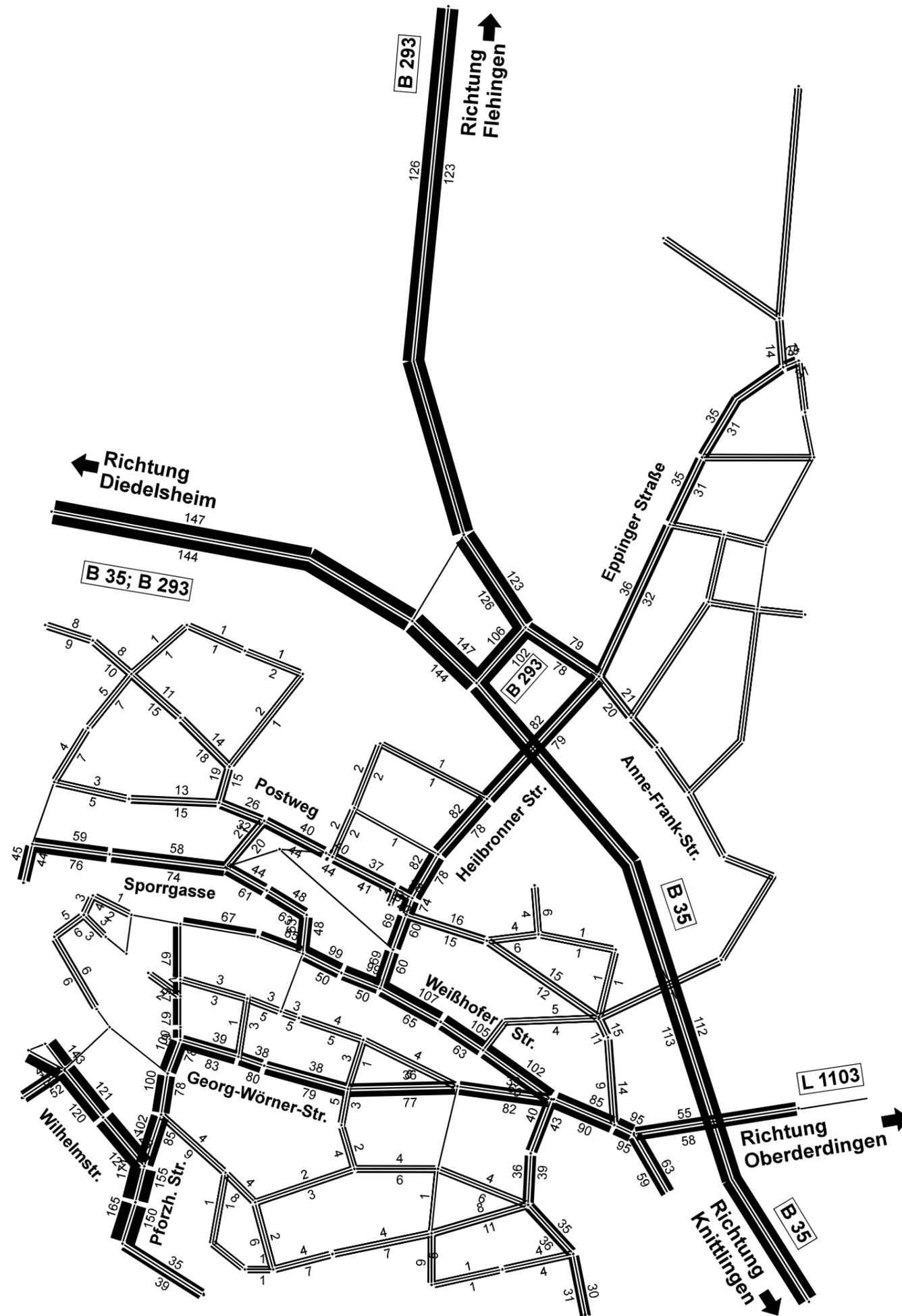
RP KARLSRUHE
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BRETEN - GÖLSHAUSER DREIECK

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



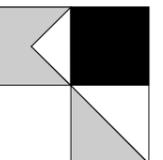
VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



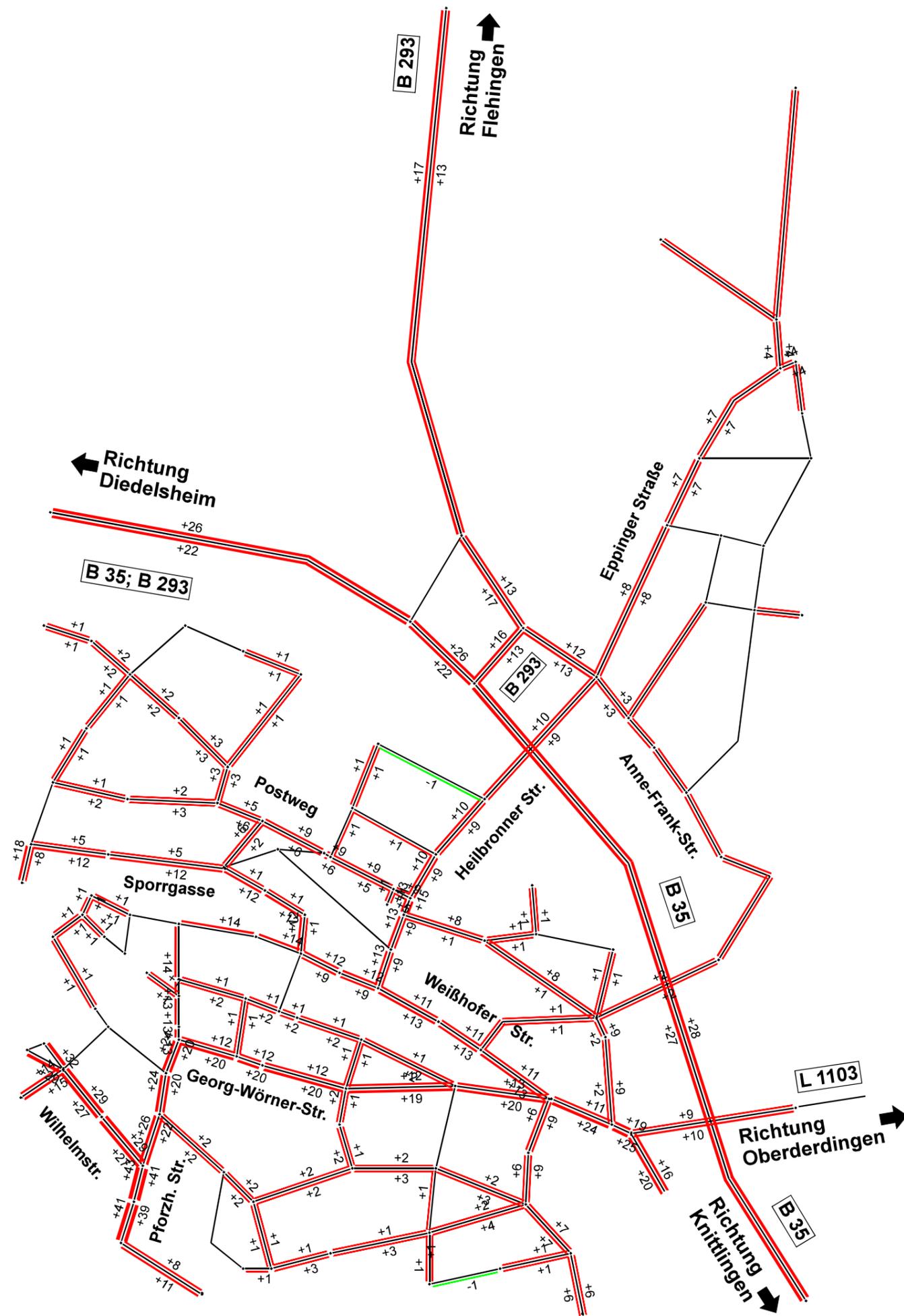
RP KARLSRUHE
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BRETEN - GÖLSHAUSER DREIECK

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



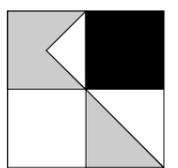
VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



RP KARLSRUHE
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BRETEN - GÖLSHAUSER DREIECK

KOHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

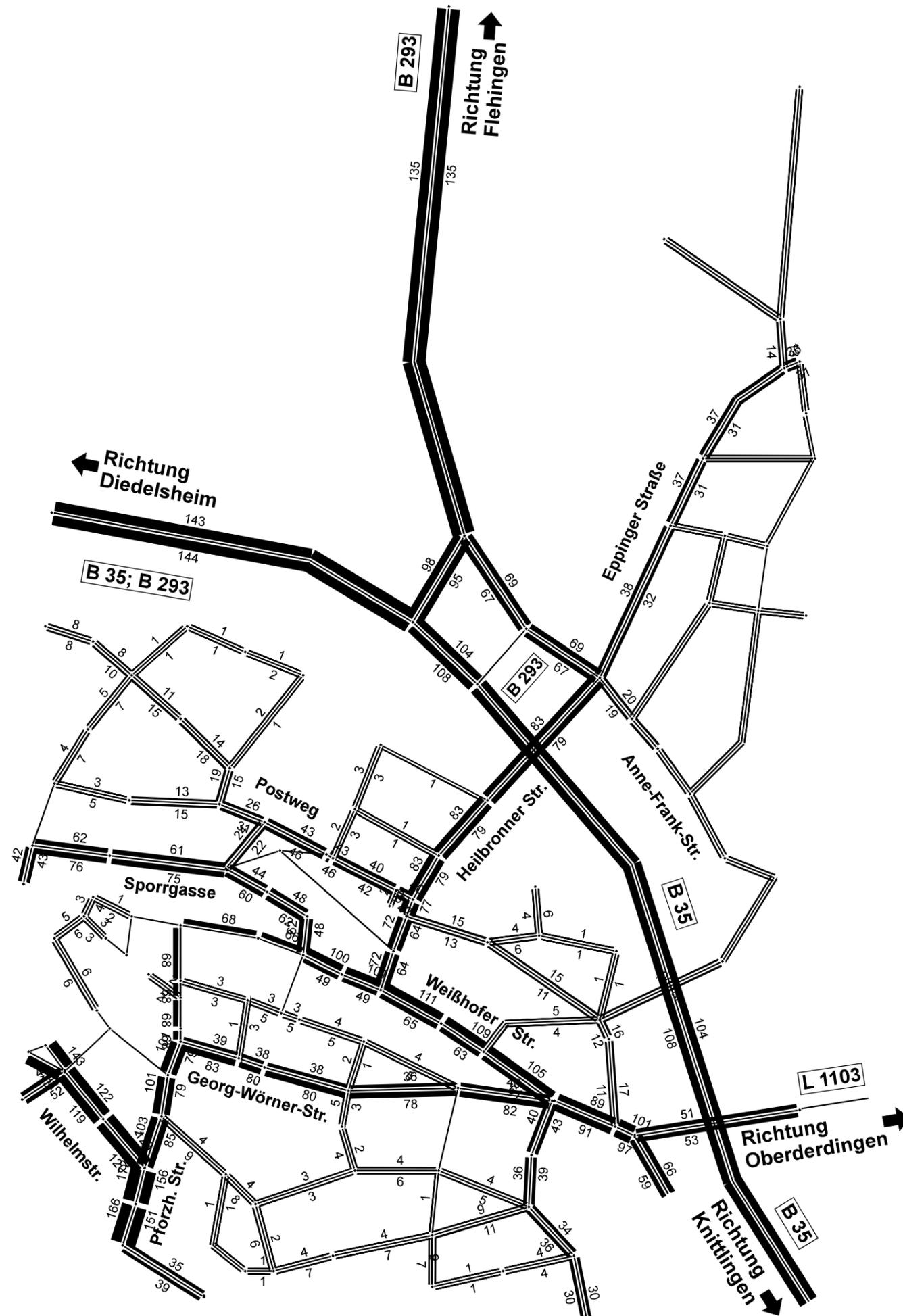


VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

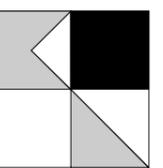
Variante
- mit Knotenpunktsumbau Gölshäuser Dreieck

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



RP KARLSRUHE
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BRETEN - GÖLSHAUSER DREIECK

KOHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



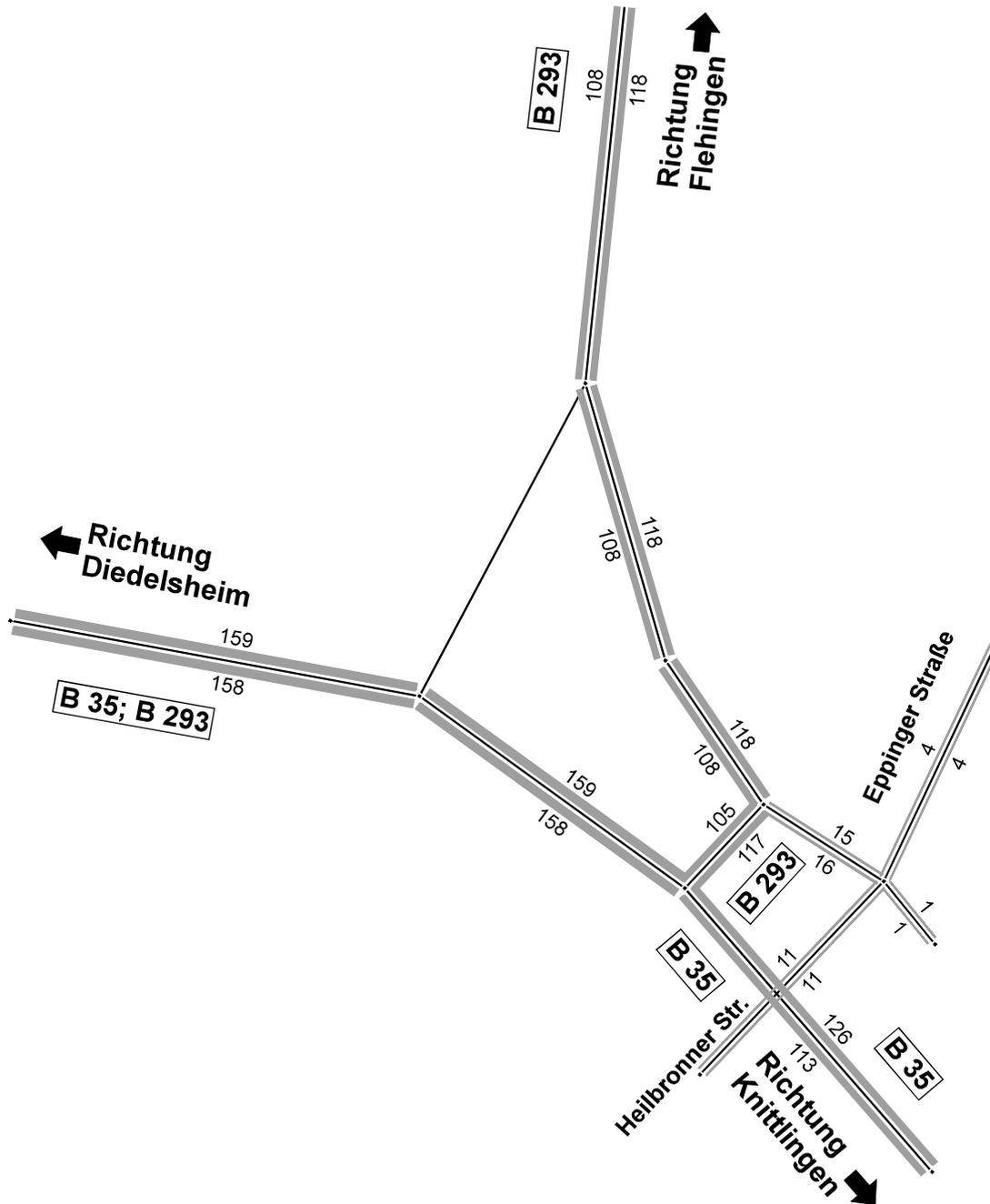
VERKEHRSANALYSE

Belastungsplan

Werktägliches Gesamtverkehr [Sfz/24h]

Analyse-Nullfall

Belastungsangaben in 10 Sfz/24h



S99N16B4
30.07.19

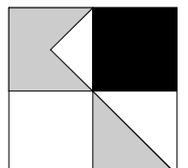
Stand 07/19



RP KARLSRUHE
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BRETEN - GÖLSHAUSER DREIECK

11

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

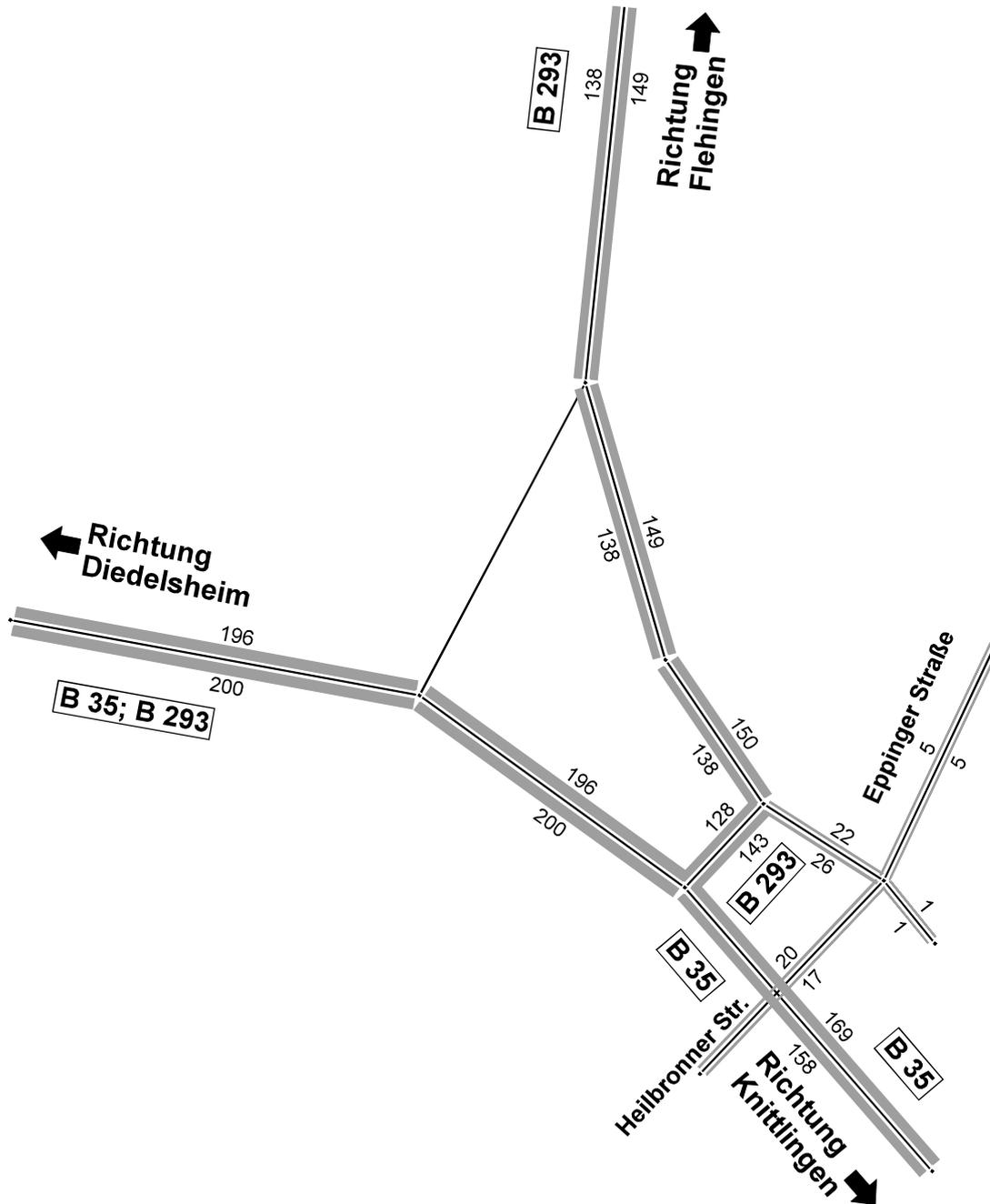


VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktägliches Gesamtverkehr [Sfz/24h]

Prognose-Nullfall

Belastungsangaben in 10 Sfz/24h



Q99N16BE
31.07.19

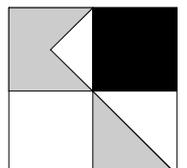
Stand 07/19



RP KARLSRUHE
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BRETEN - GÖLSHAUSER DREIECK

12

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

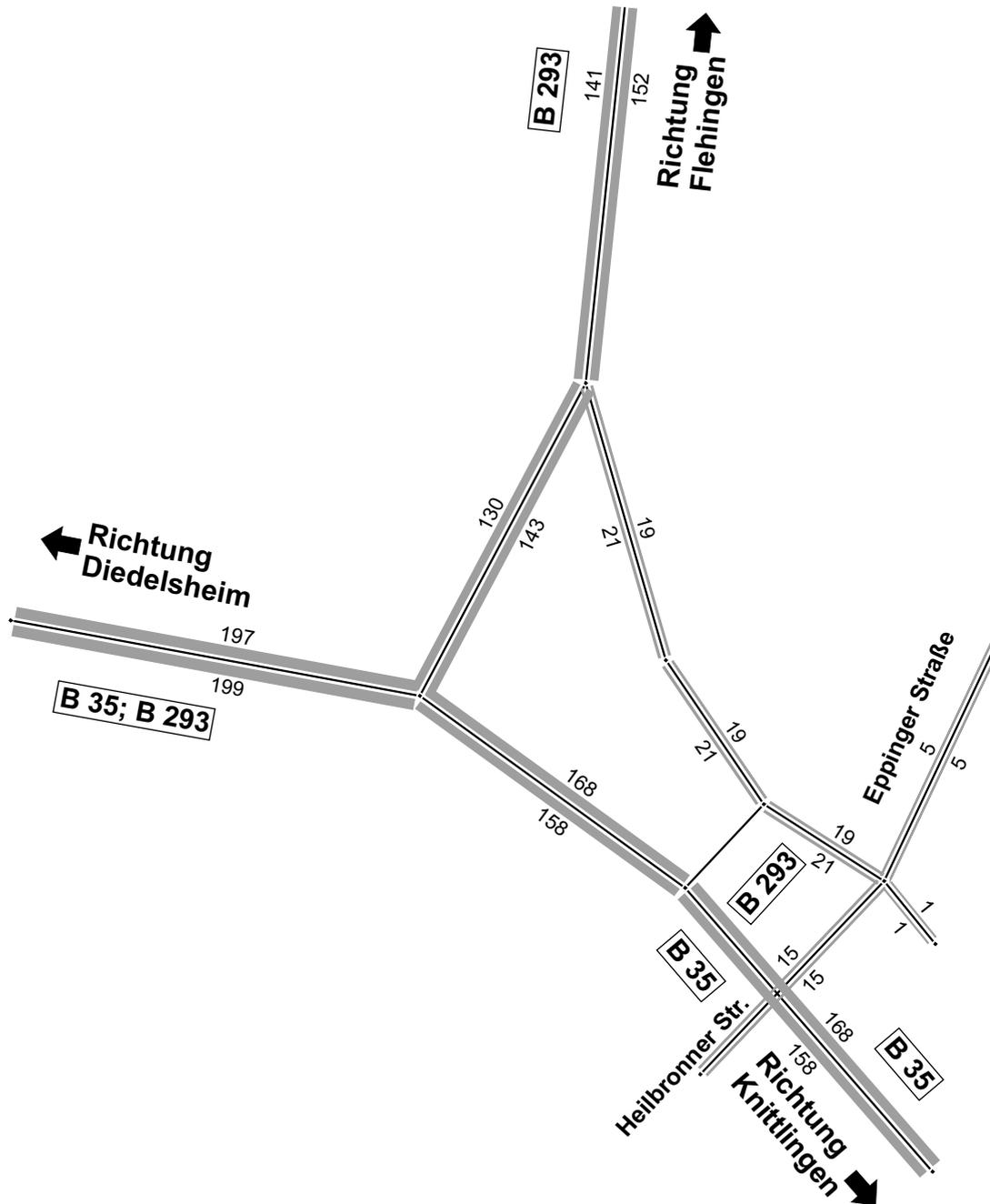
Belastungsplan

Werktägliches Gesamtverkehr [Sfz/24h]

Variante

- mit Knotenpunktsumbau Gölshäuser Dreieck

Belastungsangaben in 10 Sfz/24h



Q99P16BE
31.07.19

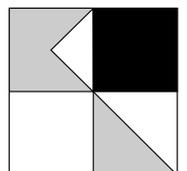
Stand 07/19



RP KARLSRUHE
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
BRETEN - GÖLSHAUSER DREIECK

13

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Analyse-Nullfall

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV	M (Tag)	p (Tag) > 3,5 t	p (Tag) > 2,8 t	M (Nacht)	p (Nacht) > 3,5 t	p (Nacht) > 2,8 t
1	B 35; B 293	Ri. Diedelsheim	20990	1202	9,99%	13,20%	257	14,15%	18,68%
2	B 35	Ri. Knittlingen	14620	837	6,29%	8,38%	179	8,96%	11,83%
3	B 293	Zwischenstück B 35 - B 293	15570	891	9,16%	12,14%	193	13,39%	23,52%
4	B 293	Ri. Flehingen	18840	1078	7,62%	10,08%	233	11,12%	19,55%
5	B 293/Anne-Frank-Straße		11360	651	1,85%	2,51%	139	2,61%	3,61%
6	Heilbronner Straße		12300	705	1,24%	1,70%	151	1,75%	2,41%
7	Anne-Frank-Straße		3010	173	0,65%	0,98%	37	1,02%	1,36%
8	Eppinger Straße		4480	257	1,29%	1,71%	55	1,83%	2,52%

Prognose-Nullfall

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV	M (Tag)	p (Tag) > 3,5 t	p (Tag) > 2,8 t	M (Nacht)	p (Nacht) > 3,5 t	p (Nacht) > 2,8 t
1	B 35; B 293	Nordwest	25030	1433	10,46%	13,83%	306	14,81%	19,59%
2	B 35	Südost	19350	1108	11,18%	14,81%	237	15,82%	20,95%
3	B 293	Zwischenstück B 35 - B 293	17890	1024	9,60%	12,69%	221	14,03%	24,60%
4	B 293	Nordwest	21420	1225	8,48%	11,24%	265	12,38%	21,82%
5	B 293/Anne-Frank-Straße		13510	774	2,39%	3,17%	165	3,41%	4,47%
6	Heilbronner Straße		13850	793	1,78%	2,40%	170	2,59%	3,40%
7	Anne-Frank-Straße		3530	203	0,56%	0,83%	44	0,87%	1,16%
8	Eppinger Straße		5850	335	1,14%	1,62%	72	1,75%	2,45%

Variante mit Knotenpunktsumbau Gölshausener Dreieck

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV	M (Tag)	p (Tag) > 3,5 t	p (Tag) > 2,8 t	M (Nacht)	p (Nacht) > 3,5 t	p (Nacht) > 2,8 t
1	B 35; B 293	Nordwest	24690	1414	10,61%	14,02%	302	15,01%	19,87%
2	B 35	Südost	18240	1045	11,81%	15,60%	223	16,73%	22,07%
3	B 293	Zwischenstück B 35 - B 293 neu	16600	950	10,40%	13,73%	206	15,17%	26,63%
4	B 293	Nordwest	23220	1328	7,98%	10,56%	287	11,68%	20,48%
5	B 293/Anne-Frank-Straße		11700	670	2,28%	3,00%	143	3,24%	4,29%
6	Heilbronner Straße		13940	799	1,43%	1,91%	171	2,06%	2,72%
7	Anne-Frank-Straße		3360	193	0,58%	0,88%	41	0,91%	1,22%
8	Eppinger Straße		6020	345	1,11%	1,58%	74	1,70%	2,38%

