

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg	Regierungspräsidium Stuttgart
Straße: A 6 Heilbronn-Nürnberg	BAB-km 673+500 bis 684+200
<p style="text-align: center;">A 6</p> <p style="text-align: center;">Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Kupferzell – Ilshofen/Wolpertshausen (PA A6-4)</p>	
PROJIS-Nr.: 08 01 9920 40	

# FESTSTELLUNGSENTWURF

- Teil C -  
 Unterlage 22.2  
 Verkehrsgutachten, BS Ingenieure 2009

**Stadt Heilbronn  
Regierungspräsidium Stuttgart  
Verkehrsuntersuchung BAB A 6  
sechsstreifiger Ausbau zwischen AK Weinsberg  
und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern 4529**



**BS INGENIEURE**

Straßen- und Verkehrsplanung  
Bauüberwachung  
Schallimmissionsschutz  
Messstelle nach § 26 BImSchG

Auftraggeber: Stadt Heilbronn  
Amt für Straßenwesen/Entsorgungsbetriebe  
Cäcilienstraße 49  
74072 Heilbronn

Projektleitung: Wolfgang Schröder

Bearbeitung: Thomas Glock  
Heike Merkle

Ludwigsburg, Juli 2009

**Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33  
info@bsingenieure.de  
www.bsingenieure.de**

# INHALT

1.	AUFGABENSTELLUNG	3
2.	VERKEHRSANALYSE	4
2.1	Verkehrserhebungen	4
2.2	Querschnittbelastungen	5
2.3	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr an Werktagen (ca. DTV <sub>w</sub> )	7
2.4	Autobahnausweichverkehr	10
2.5	Anteile des autobahnbezogenen Durchgangsverkehrs	12
3.	VERKEHRSPROGNOSE	14
3.1	Allgemeines	14
3.2	Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung im Planungsgebiet	15
3.3	Prognose 2025 – 1. und 2. Entwicklungsstufe	19
3.4	Zukünftige Motorisierungsentwicklung und Kfz-Nutzung	19
3.5	Bundesverkehrswegeplanung	20
3.6	Verkehrsaufkommensentwicklung	21
4.	VERKEHRSPLANUNG	22
4.1	Umlegungsmodell	22
4.2	PLANFALL 0	22
4.3	PLANFALL 0 Plus	25
4.4	PLANFALL Ausbau	28
4.5	PLANFALL Ausbau Plus	31
5.	VERKEHRSKENNWERTE FÜR SCHALLTECHNISCHE BERECHNUNGEN	34
5.1	Allgemeines	34
5.2	Verkehrskennwerte	35
	LITERATUR	39
	PLANVERZEICHNIS	40
	PLÄNE	4529-01 – 4529-19
	ANHANG	A 1 – A 4

## 1. AUFGABENSTELLUNG

Die Bundesautobahn A 6 (Passau – Nürnberg – Heilbronn – Mannheim - Saarbrücken) ist neben der Bundesautobahn A 8 die wichtigste Ost-West-Verbindung im Süden von Deutschland. Die BAB A 6 verbindet über die regionalen Verkehrsbeziehungen zwischen Baden-Württemberg und Bayern hinausgehend Westeuropa mit dem osteuropäischen Raum.

Aufgrund der seit 20 Jahren veränderten politischen und wirtschaftlichen Strukturen in Deutschland und Europa hat die BAB A 6 erheblich an Verkehrsbedeutung gewonnen. Entsprechend dieser Verkehrsbedeutung weist die BAB A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und dem Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim in zwischen hohe Verkehrsbelastungen mit einem insbesondere sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen auf.

Aufgrund dieser Verkehrssituation, die auch vermehrt zu Verkehrsunfällen führt, soll die BAB A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und dem Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim durchgängig sechsstreifig ausgebaut werden. Das Regierungspräsidium Stuttgart führt dabei die Planungsmaßnahmen und das Planrechtsverfahren für die Abschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern durch.

Aufgabe der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist es, aufbauend auf umfassenden Verkehrsanalysen, eine Verkehrsaufkommensprognose für den Prognosehorizont 2025 zu erarbeiten, Verkehrsbelastungswerte (Prognose 2025) für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr > 3,5 t für die Abschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern zu ermitteln und die Verkehrskennwerte ( $DTV_{\text{alle Tage}}$ ,  $a_N$ ,  $p_T$ ,  $p_N$ ) für schalltechnische Untersuchungen zu bestimmen.

Bei der Verkehrsanalyse wird dabei die Verkehrssituation für alle Abschnitte der BAB A 6 zwischen den Autobahnkreuzen Weinsberg und Feuchtwangen/Crailsheim erfasst. Für die Aussagen zu den zukünftigen Verkehrsbelastungen (Prognosehorizont 2025) ist es im Hinblick auf das Planrechtsverfahren ausreichend, die Abschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern zu betrachten.

Auf der Grundlage unseres Arbeitsprogramms und Kostenangebots vom 27. September 2007 wurden wir von der Stadt Heilbronn und vom Regierungspräsidium Stuttgart mit Schreiben vom 28. November 2007 mit der Durchführung der Untersuchung beauftragt.

Die Untersuchungsergebnisse werden mit diesem Bericht vorgelegt.

## 2. VERKEHRSANALYSE

### 2.1

#### Verkehrserhebungen

PLÄNE  
01 – 03

Um für die vorliegende Untersuchung von einer aktuellen Datenbasis ausgehen zu können, wurden für den Abschnitt der Bundesautobahn (BAB) A 6 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Weinsberg und dem Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt. Die einzelnen Zählstellen sind auf den Plänen 01 bis 03 gekennzeichnet.

Bei den **Knotenpunktzählungen** wurde an allen Anschlussstellen (AS) der BAB A 6 im oben genannten Abschnitt die Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz (Rampenfußpunkte) gezählt, so dass Verkehrsbelastungen für den autobahnbezogenen Verkehr und für die Bundes- bzw. Landesstraßen ermittelt werden konnten. Folgende Anschlussstellen wurden dabei erfasst:

- AS Bretzfeld
- AS Öhringen
- AS Neuenstein
- AS Kupferzell
- AS Schwäbisch Hall
- AS Ilshofen/Wolpertshausen
- AS Kirchberg an der Jagst
- AS Crailsheim
- AS Schnelldorf

Zusätzlich wurden an den beiden Autobahnkreuzen Weinsberg (Verknüpfung A 6/ A 81) und Feuchtwangen/Crailsheim (Verknüpfung A 6/A 7) alle Fahrbeziehungen gezählt. Dabei ist anzumerken, dass am Erhebungstag für das AK Weinsberg (16. April 2008) keine Sperrungen oder Umleitungen von Fahrbeziehungen aufgrund von Umbaumaßnahmen am AK Weinsberg bestanden und somit eine durch die Bautätigkeiten weitgehend unbeeinflusste Verkehrssituation erfasst wurde.

Die Erhebungen an den Autobahnkreuzen waren erforderlich, weil die BAB A 6 im zu untersuchenden Abschnitt meist höher liegt als das umliegende Gelände und somit Zählungen an den Autobahnquerschnitten zwischen den Anschlussstellen nicht möglich sind. Durch die Zählungen an den beiden Autobahnkreuzen und an allen dazwischen liegenden Anschlussstellen können die Belastungswerte der einzelnen Abschnitte der BAB A 6 errechnet werden.

Weiterhin wurden für die Querschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld (Zeitbereich 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr) und zwischen der AS Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim (Zeitbereich 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr) **Querschnittzählungen** durchgeführt.

Bei allen Erhebungen an den genannten Knotenpunkt- und Querschnittszählstellen wurde in 15-Minuten-Intervallen nach folgenden Fahrzeugarten unterschieden:

- Moped/Krad
- Personenkraftwagen inkl. Pkw mit Anhänger
- Lieferfahrzeuge bis 3,5 t
- Busse und Lastkraftwagen > 3,5 t
- Lastzüge und Sonderfahrzeuge

Die Erhebungen wurden an Normalwerktagen (Dienstag bis Donnerstag) jeweils im Zeitbereich von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr vorgenommen mit Ausnahme der Dauerzählung der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld (00.00 bis 24.00 Uhr).

Zur Ermittlung der Verkehrsbeziehungen an den Anschlussstellen der BAB A 6 wurden **Verkehrsbefragungen** auf den Straßen des nachgeordneten Straßennetzes durchgeführt. Somit wurde hier sowohl der von der Autobahn ausfahrende bzw. der auf die Autobahn einfahrende Verkehr als auch der Verkehr im Zuge der nachgeordneten Straßen erfasst.

Die Verkehrsbefragungen wurden an den folgenden Straßen jeweils nördlich und südlich der Anschlussstellen (Ausnahme: AS Schwäbisch Hall nur südlich) und für beide Fahrtrichtungen im Zeitbereich 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr vorgenommen.

- L 1089 (AS Bretzfeld)
- L 1088 (AS Öhringen)
- L 1051 (AS Neuenstein)
- B 19 (AS Kupferzell)
- B 14 (AS Schwäbisch Hall)
- L 1037 (AS Ilshofen/Wolpertshausen)
- L 1040 (AS Kirchberg an der Jagst)
- B 290 (AS Crailsheim)
- St 2222 (AS Schnelldorf in Bayern)

Die gesamten Verkehrserhebungen wurden am 16. April 2008 sowie in der Zeit vom 22. bis 24. April 2008 durchgeführt.

## 2.2 Querschnittbelastungen

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen im Zeitbereich 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr sind auf den Plänen 04 bis 06 dargestellt. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die an den Querschnitten der BAB A 6 und der nachgeordneten Straßen an den Anschlussstellen ermittelten Verkehrsbelastungen. Auch die Verkehrsbelastungen der an die Autobahnkreuze angrenzenden Abschnitte der Bundesautobahnen A 7 und A 81 sind angegeben.

PLÄNE  
04 – 06

Abschnitt der BAB A 6 bzw. an die Autobahnkreuze angrenzende Autobahnabschnitte sowie Bundes- und Landesstraßen	Analyse 2008 Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr		
	Gesamtverk. [Kfz/4 h]	Schwerverkehr/4 h	
		absolut	%
Autobahnabschnitte			
BAB A 81 südlich AK Weinsberg	25.556	3.408	13,3
BAB A 81 nördlich AK Weinsberg	9.524	1.413	14,8
BAB A 6 westlich AK Weinsberg	16.437	5.980	36,4
zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	15.528	4.400	28,3
zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen	15.304	4.437	29,0
zwischen der AS Öhringen und der AS Neuenstein	15.350	4.557	29,7
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	14.672	4.470	30,5
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	11.957	4.136	34,6
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	12.598	4.242	33,7
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg an der Jagst	12.304	4.170	33,9
zwischen der AS Kirchberg an der Jagst und der AS Crailsheim	11.743	4.083	34,8
zwischen der AS Crailsheim und der AS Schnelldorf	12.368	4.322	34,9
zwischen der AS Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim	12.463	4.342	34,8
BAB A 7 südlich AK Feuchtwangen/Crailsheim	9.267	2.406	26,0
BAB A 6 östlich AK Feuchtwangen/Crailsheim	12.344	4.195	34,0
BAB A 7 nördlich AK Feuchtwangen/Crailsheim	5.842	1.437	24,6
Abschnitte der Bundes- und Landesstraßen			
L 1089 nördlich AS Bretzfeld	2.292	192	8,4
L 1089 südlich AS Bretzfeld	2.060	83	4,0
L 1088 nördlich AS Öhringen	3.641	437	12,0
L 1088 südlich AS Öhringen	4.347	265	6,1
L 1051 nördlich AS Neuenstein	893	57	6,4
L 1051 südlich AS Neuenstein	1.375	140	10,2
B 19 nördlich AS Kupferzell	4.645	651	14,0
B 19 südlich AS Kupferzell	4.598	585	12,7
B 14 südlich AS Schwäbisch Hall	825	122	14,8
L 1037 nördlich AS Ilshofen/Wolpertshausen	723	53	7,3
L 1037 südlich AS Ilshofen/Wolpertshausen	1.251	129	10,3
L 1040 nördlich AS Kirchberg an der Jagst	1.507	130	8,6
L 1040 südlich Kirchberg an der Jagst	1.948	347	17,8
B 290 nördlich AS Crailsheim	3.424	236	6,9
B 290 südlich AS Crailsheim	4.877	593	12,2
St 2222 nördlich AS Schnelldorf (Bayern)	394	36	9,1
St 2222 südlich AS Schnelldorf (Bayern)	737	84	11,4

Die Querschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der AS Kupferzell weisen im Zeitbereich 15.00 Uhr bis 19. 00 Uhr Belastungswerte von 14.672 Kfz/4 h bis 15.528 Kfz/4 h auf. Östlich der AS Kupferzell bis zum AK Feuchtwangen/Crailsheim sind die Belastungen im Gesamtverkehr mit Werten zwischen 11.743 Kfz/4 h und 12.598 Kfz/4 h um ungefähr 2.900 Kfz/4 h niedriger. Dies zeigt, dass der Verkehr aus den Bereichen um die Städte Schwäbisch Hall und Künzelsau, die über die B 19 und die AS Kupferzell an die BAB A 6 angeschlossen sind, stärker aus/in Richtung Westen orientiert ist.

Im Schwerverkehr > 3,5 t kann festgestellt werden, dass die BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim im Zeitbereich 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr durchgängig von mehr als 4.000 Kfz/4 h befahren wird. Die höchste Schwerverkehrsbelastung mit 4.557 Kfz/4 h wird im Abschnitt zwischen der AS Öhringen und der AS Neuenstein ermittelt. Im Bereich östlich der AS Kupferzell weist der Abschnitt zwischen der AS Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim mit 4.342 Kfz/4 h die stärkste Schwerverkehrsbelastung im nachmittäglichen Zeitbereich auf.

Diese hohen Schwerverkehrsbelastungen setzen sich auf der BAB A 6 östlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim fort (4.195 Kfz/4 h). Die BAB A 6 westlich des AK Weinsberg ist im Zeitbereich 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr mit 5.980 Kfz/4 h im Schwerverkehr > 3,5 t belastet. Dies ist gleichzeitig der höchste Belastungswert im Schwerverkehr > 3,5 t im betrachteten Untersuchungsgebiet.

Im untergeordneten Straßennetz sind die Verkehrsbelastungen der B 290 südlich der AS Crailsheim mit 4.877 Kfz/4 h sowie der B 19 nördlich und südlich der AS Kupferzell mit 4.645 Kfz/4 h bzw. 4.598 Kfz/4 h hervorzuheben. Auch die L 1088 südlich der AS Öhringen weist einen Belastungswert von mehr als 4.300 Kfz/4 h auf. Auf der B 290 und der B 19 werden auch die höchsten Belastungen im Schwerverkehr > 3,5 t festgestellt.

## 2.3

### Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (ca. DTV<sub>w</sub>)

PLÄNE  
07 – 09

Auf den Plänen 07 bis 09 sind die Verkehrsbelastungen für den Durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen (ca. DTV<sub>w</sub>) wiedergegeben. Die Klammerwerte bezeichnen den Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t am Gesamtverkehr des jeweiligen Querschnitts.

Für die Ermittlung des DTV<sub>w</sub> wurde auf die Daten der automatischen Dauerzählstelle des Landes Baden-Württemberg [1] auf der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld sowie auf die Daten aus den automatischen Dauerzählstellen der Bayerischen Straßenbauverwaltung für das AK Feuchtwangen/Crailsheim [2] zurück gegriffen. Dabei bestehen für alle am AK Feuchtwangen/Crailsheim zusammen treffenden Autobahnen (BAB A 7-Nord und -Süd, BAB A 6-West und -Ost) Messstellen.

ANHANG  
A 1 – A 4

Auf den Anhangseiten A 1 bis A 4 sind die Tagesganglinien für die automatischen Zählstellen östlich des AK Weinsberg und westlich des AK Feuchtwangen für den Erhebungstag Dienstag, den 22. April 2008 wiedergegeben. Dargestellt sind die



Verkehrsbelastungen für beide Fahrtrichtungen und den Gesamtquerschnitt, jeweils mit besonderer Kennzeichnung des Schwerverkehrs > 3,5 t.

Für die Dauerzählstelle östlich des AK Weinsberg lagen nach Richtungen und Fahrzeugarten differenziert die Stundenwerte aller Tage des Jahres 2007 und der Monate Januar bis April 2008 vor. Die uns vorliegenden Auswertungen der Dauerzählstellen am AK Feuchtwangen/Crailsheim umfassen die nach Fahrtrichtungen getrennten Angaben zum Gesamtverkehr und Schwerverkehr > 3,5 t für alle Tage des Jahres 2007, die Stundenwerte aller Tage der Monate Januar bis Mai 2008 und Angaben zu den durchschnittlichen Verkehrsbelastungen der Jahre 2001 bis 2007, teilweise auch für die Jahre 1985 bis 1996.

Aus der Auswertung dieser Daten ergaben sich für die Querschnitte der BAB A 6 östlich des AK Weinsberg und westlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Hoch- und Umrechnungsfaktoren, mit denen es möglich ist, die bei den Verkehrserhebungen (16. April und 22. – 24. April 2008) im Zeitbereich 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr ermittelten Verkehrsbelastungswerte auf den Erhebungstag (00.00 Uhr bis 24.00 Uhr) hochzurechnen und anschließend über den Bezug des Tageswertes über den Monatswert zum Jahresdurchschnitt die Jahresmittelwerte aus den Erhebungsergebnissen zu bestimmen.

Bezeichnung	Querschnitt östlich AK Weinsberg	Querschnitt westlich AK Feuchtwangen/ Crailsheim
a <sub>4</sub> -Faktor für DTV <sub>w</sub> Gesamtverkehr (Kfz)	4,1027	3,9800
a <sub>4</sub> -Faktor für DTV <sub>w</sub> Schwerverkehr > 3,5 t	4,2653	4,0995
Umrechnung Gesamtverkehr (Kfz) von DTV <sub>w</sub> auf DTV <sub>alle Tage</sub>	0,982	1,009
Umrechnung Schwerverkehr > 3,5 t von DTV <sub>w</sub> auf DTV <sub>alle Tage</sub>	0,822	0,830

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, differieren die Hochrechnungsfaktoren (sogenannte a<sub>4</sub>-Faktoren) der beiden betrachteten Querschnitte. Für die Berechnung des DTV<sub>w</sub> an den weiteren Abschnitten der BAB A 6 wurden die a<sub>4</sub>-Faktoren entsprechend angepasst.

Für die Ermittlung der Hochrechnungsfaktoren für das nachgeordnete Straßennetz wurden zusätzlich Daten aus der Straßenverkehrszählung 2005 [3] herangezogen. Für die vorliegende Untersuchung ergeben sich für das nachgeordnete Straßennetz (Bundes- und Landesstraßen) an den Anschlussstellen der BAB A 6 a<sub>4</sub>-Faktoren, die für den Gesamtverkehr zwischen ca. 3,1 und 3,6 liegen und für den Schwerverkehr > 3,5 t eine Spanne zwischen ca. 3,5 und 5,5 abdecken.

Die Tabelle auf der nächsten Seite zeigt eine Übersicht der Belastungswerte im durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen (ca. DTV<sub>w</sub>) für die Abschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim, der Querschnitte des nachgeordneten Straßennetzes an den Anschlussstellen der BAB A 6 sowie für die an die Autobahnkreuze anschließenden Querschnitte der Bundesautobahnen A 6, A 7 und A 81. Aufgeführt sind jeweils der Gesamtverkehr und der Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t.

Abschnitt der BAB A 6 bzw. an die Autobahnkreuze angrenzende Autobahnabschnitte sowie Bundes- und Landesstraßen	Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTV <sub>W</sub> ) – Analyse 2008		
	Gesamtverk. [Kfz/24 h]	Schwerverkehr/24 h	
		absolut	%
Autobahnabschnitte			
BAB A 81 südlich AK Weinsberg	91.100	14.210	15,6
BAB A 81 nördlich AK Weinsberg	35.500	6.790	19,1
BAB A 6 westlich AK Weinsberg	97.100	23.290	24,0
zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	63.700	18.770	29,5
zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen	62.600	18.700	29,9
zwischen der AS Öhringen und der AS Neuenstein	61.850	18.860	30,5
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	59.250	18.490	31,2
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	48.700	17.160	35,2
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	50.650	17.540	34,6
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg an der Jagst	49.400	17.160	34,7
zwischen der AS Kirchberg an der Jagst und der AS Crailsheim	47.200	16.790	35,6
zwischen der AS Crailsheim und der AS Schnelldorf	49.300	17.730	36,0
zwischen der AS Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim	49.600	17.800	35,9
BAB A 6 östlich AK Feuchtwangen/Crailsheim	50.200	17.260	34,4
BAB A 7 südlich AK Feuchtwangen/Crailsheim	40.050	10.100	25,2
BAB A 7 nördlich AK Feuchtwangen/Crailsheim	25.850	6.200	24,0
Abschnitte der Bundes- und Landesstraßen			
L 1089 nördlich AS Bretzfeld	7.350	670	9,1
L 1089 südlich AS Bretzfeld	6.850	460	6,7
L 1088 nördlich AS Öhringen	12.050	1.600	13,3
L 1088 südlich AS Öhringen	15.600	1.240	7,9
L 1051 nördlich AS Neuenstein	3.150	240	7,6
L 1051 südlich AS Neuenstein	4.950	550	11,1
B 19 nördlich AS Kupferzell	16.350	2.490	15,2
B 19 südlich AS Kupferzell	15.800	2.280	14,4
B 14 südlich AS Schwäbisch Hall	2.550	540	21,2
L 1037 nördlich AS Ilshofen/Wolpertshausen	2.500	210	8,4
L 1037 südlich AS Ilshofen/Wolpertshausen	4.450	590	13,3
L 1040 nördlich AS Kirchberg an der Jagst	5.000	510	10,2
L 1040 südlich Kirchberg an der Jagst	6.600	1.400	21,2
B 290 nördlich AS Crailsheim	10.750	930	8,7
B 290 südlich AS Crailsheim	16.150	2.320	14,4
St 2222 nördlich AS Schnelldorf (Bayern)	1.300	140	10,8
St 2222 südlich AS Schnelldorf (Bayern)	2.500	330	13,2

Die westlichen Abschnitte der BAB A 6 vom AK Weinsberg bis zur AS Kupferzell weisen Belastungswerte im DTV<sub>w</sub> zwischen 59.250 Kfz/24 h und 63.7000 Kfz/24 h auf. Die Verkehrsnachfrage auf den Abschnitten zwischen der AS Kupferzell bis zum AK Feuchtwangen/Crailsheim ist mit Werten von 47.200 Kfz/24 h bis 50.650 Kfz/24 h niedriger. Sowohl im Gesamtverkehr als auch im Schwerverkehr > 3,5 t werden östlich des AK Weinsberg mit 63.700 Kfz/24 h bzw. 18.770 Kfz/24 h die höchsten Verkehrsstärken der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim festgestellt.

Im Schwerverkehr > 3,5 t sind auf den betrachteten Abschnitten der BAB A 6 sehr hohe Nachfragewerte zwischen 16.790 Kfz/24 h 18.770 Kfz/24 h zu verzeichnen. Die Anteile des Schwerverkehrs > 3,5 t am Gesamtverkehr betragen zwischen 29,5 % (Abschnitt östlich AK Weinsberg) und 36,0 % (Abschnitt östlich AS Crailsheim). Das heißt, dass nahezu jedes dritte Fahrzeug auf der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim dem Schwerverkehr > 3,5 t zuzurechnen ist. Dies unterstreicht die Bedeutung der BAB A 6 für den Schwerverkehr in Ost-West-Richtung (und umgekehrt).

Auf dem nachgeordneten Straßennetz an den Anschlussstellen wird die stärkste Verkehrsnachfrage sowohl im Gesamtverkehr als auch im Schwerverkehr > 3,5 t auf der B 19 nördlich und südlich der AS Kupferzell sowie auf der B 290 südlich der AS Crailsheim ermittelt. Auch die L 1088 südlich der AS Öhringen weist mit 15.600 Kfz/24 h eine hohe Belastung im DTV<sub>w</sub> auf.

Einen für Landesstraßen außergewöhnlich hohen Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t von 21,2 % wird für die L 1040 südlich der AS Kirchberg an der Jagst festgestellt. Dies ist auf den Autohof zurück zu führen, der südlich der Anschlussstelle angesiedelt ist und von den Berufskraftfahrern sehr gut angenommen wird.

Um die in den vergangenen 20 Jahren veränderte Verkehrsbedeutung der BAB A 6 aufzuzeigen, haben wir auf uns vorliegende ältere Unterlagen der Bayerischen Straßenbauverwaltung aus dem Jahr 1988 zurück gegriffen, aus denen hervorgeht, dass für die BAB A 6 westlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim im Jahr 1988 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 27.698 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 22,9 % (absolut: 6.333 Kfz/24 h) ermittelt wurde. Ein Vergleich mit den für die Analyse 2008 ermittelten Werten von 49.600 Kfz/24 h und 17.800 Kfz/24 h im Schwerverkehr zeigt, dass der Gesamtverkehr in 20 Jahren um ca. 79 % zugenommen hat, der Schwerverkehr sich im gleichen Zeitraum sogar nahezu verdreifacht hat (+ 181 %).

## **2.4**

### **Autobahnausweichverkehr**

Seit dem Jahr 2007 (andauernd bis Ende 2009) werden am Autobahnkreuz Weinsberg Ausbaumaßnahmen durchgeführt, die den Verkehrsablauf im AK Weinsberg verbessern sollen (z.B. durchgängig drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung für die BAB A 6 (von der A 6-West zur A 6-Ost und umgekehrt)). Die Baumaßnahmen verursa-

chen Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs am AK Weinsberg mit der Folge, dass sich lange und auch zeitlich lang andauernde Verkehrsstaus bilden, die bei einem Teil der Verkehrsteilnehmer zu Änderungen der Fahrtrouten und damit zu Verkehrsverlagerungen führen.

Bei der Auswertung der Herkunfts- und Zielangaben aus den Verkehrsbefragungen an der L 1089 nördlich der AS Bretzfeld und der L 1088 nördlich der AS Öhringen hat sich gezeigt, dass Verkehrsteilnehmer die BAB A 6 an den Anschlussstellen Öhringen und Bretzfeld verlassen und die L 1088 über Neuenstadt am Kocher in Richtung Bad Friedrichshall (Richtung Westen) sowie die L 1036 und die B 39 in Fahrtrichtung Heilbronn bzw. AS Weinsberg/Ellhofen der BAB A 81 (Richtung Westen und Süden) benutzen, um das AK Weinsberg bei einer entsprechenden Stausituation zu umfahren. Einige ausgewählte Beispiele aus den Verkehrsbefragungen (Zeitbereich 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr) sollen dies verdeutlichen:

- L 1088 nördlich AS Öhringen, Fahrtrichtung Neuenstadt a. K.
  - von Ingolstadt nach Neckarsulm (16 Nennungen bei Pkw)
  - von Nürnberg nach Stuttgart (7 Nennungen bei Pkw)
  - vom Allgäu nach Mannheim (1 Nennung bei Pkw)
  - von Österreich nach Köln (1 Nennung bei Pkw)
  - von Neukupfer nach Osnabrück (1 Nennung bei Lkw)
  - von Kupferzell nach Stuttgart (1 Nennung bei Lkw)
  - von Crailsheim nach Frankreich (1 Nennung bei Lkw)
- L 1089 nördlich AS Bretzfeld, Fahrtrichtung Eberstadt
  - von Neuenstein nach Heilbronn (9 Nennungen bei Pkw)
  - von Nürnberg nach Neckarsulm (4 Nennungen bei Pkw)
  - von Nürnberg nach Stuttgart (3 Nennungen bei Pkw)
  - von Crailsheim nach Holland (1 Nennung bei Lkw)
  - von Ulm nach Ludwigsburg (1 Nennung bei Lkw)
  - von Crailsheim nach Karlsruhe (1 Nennung bei Lkw)
  - von Polen nach Heilbronn (1 Nennung bei Lkw)

Weiterhin sind an der AS Öhringen Fahrten festzustellen, die aufgrund ihrer Herkunfts- bzw. Zielangaben unseres Erachtens die BAB A 6 in Fahrtrichtung Westen benutzen würden, aufgrund der jeweiligen, durch die Baumaßnahmen bedingten Verkehrssituation am AK Weinsberg aber Fahrtrouten über L 1088-Nord wählen.

Hochgerechnet auf den täglichen Verkehr ergeben sich an der AS Öhringen ca. 550 Kfz/24 h, die bei unbeeinträchtigtem Verkehrsfluss am AK Weinsberg auf der BAB A 6 bleiben bzw. diese wieder benutzen. An der AS Bretzfeld ermitteln sich ca. 450 Kfz/24 h, die die BAB A 6 von Osten kommend verlassen und über die L 1089-Nord weiterfahren.

Da die Baumaßnahmen über das ganze Jahr 2008 andauerten, wurden diese Ausweichfahrten bei der Berechnung des DTV<sub>w</sub> 2008 angesetzt. Wir weisen an dieser Stelle bereits darauf hin, dass der Autobahnausweichverkehr bei der Berechnung der Prognosefälle wieder auf die BAB A 6 „zurück geholt“ wurde.

## 2.5

### Anteile des autobahnbezogenen Durchgangsverkehrs

Aus den Verkehrserhebungen im Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr und den Umlegungsberechnungen für die Analyse konnte der Durchgangsverkehr für die BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim ermittelt werden. Als Durchgangsverkehr werden in dieser Untersuchung Fahrten verstanden, die die BAB A 6 zwischen den Autobahnkreuzen Weinsberg und Feuchtwangen/Crailsheim durchgängig befahren, ohne sie an einer der dazwischen liegenden Anschlussstellen zu verlassen.

In den folgenden Tabellen sind für die einzelnen Abschnitte der BAB A 6 die Anteile des Durchgangsverkehrs und des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs angegeben, differenziert in den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr > 3,5 t.

Abschnitt der BAB A 6 zwischen den Anschlussstellen	Gesamtverkehr – Analyse 2008		
	Querschnittbelastung Zeitbereich 15.00 – 19.00 Uhr [Kfz/4 h]	Anteil Durchgangs- verkehr [%]	Anteil Ziel- / Quell- und Binnenverkehr [%]
AK Weinsberg und AS Bretzfeld	15.528	43,5	56,5
AS Bretzfeld und AS Öhringen	15.304	44,2	55,8
AS Öhringen und AS Neuenstein	15.530	44,0	56,0
AS Neuenstein und AS Kupferzell	14.672	46,1	53,9
AS Kupferzell und AS Schwäbisch Hall	11.957	56,5	43,5
AS Schwäbisch Hall und AS Ilshofen/Wolpertshausen	12.598	53,7	46,3
AS Ilshofen/Wolpertshausen und AS Kirchberg an der Jagst	12.304	54,9	54,1
AS Kirchberg an der Jagst und AS Crailsheim	11.743	57,9	42,4
AS Crailsheim und AS Schnelldorf	12.368	54,7	45,3
AS Schnelldorf und AK Feuchtwangen/Crailsheim	12.463	54,2	45,8

Für die Abschnitte der BAB A 6 vom AK Weinsberg bis zur AS Kupferzell können im Zeitbereich 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr ca. 43 % bis 46 % der Fahrten dem Durchgangsverkehr zugeordnet werden. Östlich der AS Kupferzell bis zum AK Feuchtwangen steigt der Durchgangsverkehrsanteil je nach Abschnitt auf Werte zwischen ca. 54 % und knapp 58 % an, bedingt durch die etwas geringeren Gesamtverkehrsbelastungen dieser Abschnitte.

Abschnitt der BAB A 6 zwischen den Anschlussstellen	Schwerverkehr > 3,5 t – Analyse 2008		
	Querschnittbelastung Zeitbereich 15.00 – 19.00 Uhr [Kfz/4 h]	Anteil Durchgangs- verkehr [%]	Anteil Ziel- / Quell- und Binnenverkehr [%]
AK Weisberg und AS Bretzfeld	4.400	73,0	27,0
AS Bretzfeld und AS Öhringen	4.437	72,3	27,7
AS Öhringen und AS Neuenstein	4.557	70,4	29,6
AS Neuenstein und AS Kupferzell	4.470	71,8	28,2
AS Kupferzell und AS Schwäbisch Hall	4.136	77,6	22,4
AS Schwäbisch Hall und AS Ilshofen/Wolpertshausen	4.242	75,7	24,3
AS Ilshofen/Wolpertshausen und AS Kirchberg an der Jagst	4.170	77,0	23,0
AS Kirchberg an der Jagst und AS Crailsheim	4.083	78,6	21,4
AS Crailsheim und AS Schnelldorf	4.322	74,3	25,7
AS Schnelldorf und AK Feuchtwangen/Crailsheim	4.342	73,9	26,1

Beim Schwerverkehr > 3,5 t kann für die BAB A 6 durchgängig ein Durchgangsverkehrsanteil von über 70 % festgestellt werden, wobei die Durchgangsverkehrsanteile der Abschnitte der BAB A 6 östlich der AS Kupferzell wiederum höher sind.

### 3. VERKEHRSPROGNOSE

#### 3.1

##### Allgemeines

Aufgabe der Verkehrsprognose ist die Bestimmung des künftig in einem Planungsraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Die Aufkommenswerte werden anschließend auf der Basis der Struktur der Verkehrsbeziehungen nach bestimmten Zeit-Weg-Kapazitäts-Funktionen auf das Straßennetz verteilt („umgelegt“), um die voraussichtlichen künftigen Verkehrsbelastungen bei verschiedenen Planungsalternativen angeben zu können.

Das künftige Verkehrsaufkommen wird aus der zu erwartenden verkehrlich relevanten, ortsbezogenen Strukturentwicklung des Planungsraumes und weiterer, möglichst für diesen Raum differenzierten, allgemeiner Entwicklungstendenzen abgeleitet.

Im Wesentlichen sind folgende Parameter von Bedeutung:

- Anzahl der Einwohner und demografische Entwicklung
- Anzahl der Beschäftigten und anzunehmende gewerbliche/industrielle Entwicklung
- Lage und Größe von Handelseinrichtungen
- Räumliche Verteilung von zentralen Einrichtungen (Ämter, Krankenhäuser, Schulen)
- Entwicklung des Freizeitverhaltens und Freizeitstandorte
- Motorisierungsentwicklung (Kfz-Bestand und Fahrleistungen)
- Veränderungen der Verkehrsmittelbenutzung (Modal Split)
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene)

Entscheidende Bestimmungsgröße für diese Parameter sind die entsprechenden Daten aus der Flächennutzungsplanung und der Regionalplanung. Zusätzlich wird auf Informationen zur Bevölkerungsentwicklung und zur Motorisierungsentwicklung zurückgegriffen.

Derartige Prognosen sollten einen zukünftigen Zeitraum von ca. 10 - 15 Jahren umfassen. Für die vorliegende Untersuchung wird daher ein Planungshorizont 2025 gesetzt. Es ist offensichtlich, dass die Validität der Prognosen davon abhängig ist, in welchem Maße die angenommenen Entwicklungen in diesem Prognosezeitraum tatsächlich eintreffen bzw. realisiert werden. Bei hoher Übereinstimmung kann eine sehr gute Genauigkeit der resultierenden Verkehrsaufkommensprognosen erwartet werden. Sind innerhalb des Prognosezeitraums entscheidend veränderte Entwicklungen erkennbar, kann die Prognose überarbeitet werden, oder muss ggf. grundlegend neu aufgestellt werden.



### 3.2

#### Einwohner und Beschäftigtenentwicklung im Planungsgebiet

Die folgende Tabelle zeigt die Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2008 (Stand: jeweils 30. Juni) der Landkreise des Untersuchungsgebietes und des Landes Baden-Württemberg.

Stadt-/Landkreis/Gebiet	Einwohner 2000 (Stand: 30.06.)	Einwohner 2008 (Stand: 30.06.)	Veränderung 2008 / 2000 [%]
Stadt Heilbronn	119.290	121.989	+ 2,3
Landkreis Heilbronn	319.213	329.884	+ 3,3
Hohenlohekreis	107.309	109.988	+ 2,5
Landkreis Schwäbisch Hall	185.576	189.726	+ 2,2
Landkreis Ansbach (Bayern)	183.207	182.045	- 0,6
Baden-Württemberg	10.497.659	10.754.191	+ 2,4

Die Übersicht zeigt, dass die Bevölkerungszahlen der Landkreise entlang der BAB A 6 zwischen 2000 und 2008 mit Ausnahme des Landkreises Ansbach zugenommen haben. Dabei entsprechen die Bevölkerungszunahmen für die Stadt Heilbronn, den Hohenlohekreis und den Landkreis Schwäbisch Hall ungefähr dem Durchschnitt des Landes Baden-Württemberg. Die Bevölkerung des Landkreises Heilbronn ist mit 3,3 % etwas stärker gewachsen.

In der nächsten Tabelle werden die entsprechenden Entwicklungen der Beschäftigtenzahlen dargestellt.

Stadt-/Landkreis/Gebiet	Beschäftigte 2000 (Stand: 30.06.)	Beschäftigte 2007 (Stand: 30.06.)	Veränderung 2007 / 2000 [%]
Stadt Heilbronn	61.283	59.434	- 3,0
Landkreis Heilbronn	95.740	101.717	+ 6,2
Hohenlohekreis	41.683	43.680	+ 4,7
Landkreis Schwäbisch Hall	62.048	65.095	+ 4,9
Landkreis Ansbach (Bayern)	50.772	49.856	- 1,8
Baden-Württemberg	3.802.475	3.804.260	+ 0,05

Für den Hohenlohekreis und die Landkreise Heilbronn und Schwäbisch Hall sind Zunahmen der Beschäftigtenzahlen festzustellen, die auch deutlich über der Entwicklung des Landes Baden-Württemberg liegen. Die Zahlen des Landes Baden-Württemberg stagnieren, in der Stadt Heilbronn und im Landkreis Ansbach sind Rückgänge der Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen.

Wie stark sich die aktuelle Wirtschaftskrise auswirken wird, muss abgewartet werden. Generell wird man aber künftig mit einem Rückgang der Beschäftigtenzahlen



rechnen müssen, obwohl viele Firmen bemüht sind, über entsprechende Arbeitszeitregelungen (z. B. Kurzarbeit) ihre Mitarbeiter weiter zu beschäftigen.

Zur Erarbeitung der Verkehrsaufkommensprognose wurde eine aktuelle Erhebung der Strukturdaten und Entwicklungsabsichten der Kommunen des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet für die BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern umfasst im Wesentlichen den Stadt- und Landkreis Heilbronn, den Hohenlohekreis sowie die Landkreise Schwäbisch Hall und Ansbach (Bayern).

Für die Beurteilung der Bevölkerungsentwicklung wurde außerdem auf die regionalisierten Prognosen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg [4] zur demografischen Entwicklung des Landes Baden-Württemberg zurück gegriffen.

Im Einzelnen wurde so vorgegangen, dass positive Entwicklungen der Einwohnerzahlen in Verkehrsbezirken mit neuen Flächenausweisungen für Wohnbauflächen angesetzt wurden, während für bestehende Wohngebiete eher Einwohnerrückgänge angenommen wurden. Die Abgrenzung der Verkehrsbezirke im Untersuchungsgebiet erfolgte dabei in der Regel nach Gemeindegrenzen. Positive Arbeitsplatzentwicklungen wurden nur dort angesetzt, wo entsprechende Gebietsausweisungen Gewerbeansiedlungen erwarten lassen.

Die wichtigsten Flächenausweisungen (Wohnen und Gewerbe) der Kommunen in den oben genannten Landkreisen des Untersuchungsgebietes sind im Folgenden aufgelistet. Dabei wird für die genannten Kommunen jeweils die Summe der Wohn- und Gewerbebauflächen angegeben.

• **Stadt- und Landkreis Heilbronn**

Gemeinde/Stadt	Geplante Wohnbauflächen [ha]	Geplante Gewerbebauflächen [ha]
Neckarsulm	53,1	21,4
Obersulm	44,1	3,1
Heilbronn	7.813 Einw.	79,5
Eberstadt	8,7	2,4
Erlenbach	13,9	8,6
Lehensteinsfeld	3,5	4,5
Untereisesheim	14,0	0,2

Im Landkreis Heilbronn können aufgrund der günstigen Verkehrsanbindung und der geplanten Gebietsausweisungen vor allem die Städte Heilbronn und Neckarsulm mit Einwohnerzuwächsen rechnen. Dies wird auch dadurch begünstigt, dass in jüngster Vergangenheit das Wohnen in der Stadt wieder im Trend liegt (kurze Wege, gute Versorgungslage, gestiegene Kraftstoffkosten, etc.). Für die Gemeinde Obersulm kann ebenfalls ein Einwohnerzuwachs erwartet werden (Stichwort Stadtbahn Heilbronn).

Ein Ansteigen der Beschäftigtenzahlen bis zum Prognosehorizont 2025 ist im Wesentlichen in Heilbronn und Neckarsulm zu erwarten.

- **Hohenlohekreis**

Gemeinde/Stadt	Geplante Wohnbauflächen [ha]	geplante Gewerbebauflächen [ha]
Gewerbepark Hohenlohe	–	73,6
Künzelsau	64,2	43,3
Waldenburg	11,1	3,8
Weissbach	8,9	1,2
Schöntal	7,4	13,5
Pfedelbach	27,3	10,2
Öhringen	38,4	48,9
Kupferzell	8,8	9,6
Neuenstein	28,0	17,0
Bretzfeld	32,5	15,0
Niedernhall	11,0	29,5

Für die Einwohnerentwicklung im Hohenlohekreis stehen in vielen Kommunen entlang der BAB A 6 ausreichend Flächen zur Verfügung. Die Stadt Künzelsau weist insgesamt ca. 64 ha Wohnbauflächen aus. In der Stadt Öhringen ist besonders der „Limespark“ im Nordosten der Stadt zu nennen, der im Endausbau ca. 68 ha Wohn- und Mischgebiete umfassen wird. Für die Verkehrsaufkommensprognose der vorliegenden Untersuchung wurde bis zum Prognosehorizont 2025 dort die Realisierung von ca. 35 ha angesetzt (Auskunft der Stadt Öhringen).

Bei den Flächen für Gewerbeansiedlungen steht an der AS Kupferzell der Gewerbepark Hohenlohe mit ca. 73 ha zur Verfügung. Er ist vor allem für größere Firmen oder Logistikunternehmen geeignet. Weiterhin werden in Künzelsau noch ca. 43 ha und im Westen von Öhringen entlang der Westallee ca. 49 ha Gewerbebauflächen angeboten.

Entsprechend der Verkehrswirksamkeitsuntersuchung zum Neubau der BAB-Anschlussstelle „Öhringen-Ost“ [5] strebt die Stadt Öhringen zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens aus dem „Limespark“ und zur Verkehrsentslastung der Innenstadt die Realisierung einer zweiten Anschlussstelle an die BAB A 6 nordöstlich von Öhringen an.

Die Strukturdaten der Kommunen im Landkreis Schwäbisch Hall zeigt die Tabelle auf der nächsten Seite. Umfangreiche Wohnbauflächen werden in Schwäbisch Hall (ca. 107 ha), Crailsheim (ca. 29 ha) und Vellberg (ca. 30 ha) ausgewiesen.

Gewerbebauflächen werden von vielen Kommunen in Autobahnnähe angeboten. Schwäbisch Hall und Crailsheim weisen mit knapp 60 ha bzw. ca. 46 ha die größten Kontingente aus, aber auch in Blaufelden, Kirchberg an der Jagst, Rot am See und Ilshofen werden Gewerbeflächen zwischen ca. 26 ha und ca. 33 ha angeboten.

• **Landkreis Schwäbisch Hall**

Gemeinde/Stadt	Geplante Wohnbauflächen [ha]	Geplante Gewerbebauflächen [ha]
Crailsheim	29,9	59,6
Braunsbach	8,8	7,3
Schwäbisch Hall	107,5	46,5
Blaufelden	10,5	26,0
Kreßberg	8,2	4,3
Kirchberg an der Jagst	10,9	31,4
Vellberg	30,3	21,4
Rot am See	18,8	32,6
Langenburg	6,8	4,1
Wallhausen	12,5	8,2
Ilshofen	11,6	25,9
Wolpertshausen	12,5	15,0
Untermünkheim	30 Bauplätze	Erweiterung bestehender Betriebe
Gerabronn	150 Bauplätze	20,0

• **Landkreis Ansbach**

Gemeinde/Stadt	Geplante Wohnbauflächen [ha]	Geplante Gewerbebauflächen [ha]
Wörnitz	8,4	20,6
Wettringen	3,1	8,6
Diebach	5,7	1,2
Schillingsfürst	5,9	6,0
Feuchtwangen	25,7	29,5
Dombühl	2,5	12,0
Dinkelsbühl	71,7	52,0
Zweckverband Industrie-/Gewerbe-park InterFranken	–	77 (BA I) 163 (BA II/BA III) (Endausbau: 240)

Im Landkreis Ansbach ist bei den Gebietsausweisungen vor allem auf den Industrie- und Gewerbepark InterFranken hinzuweisen, der direkt nördlich des Autobahnkreuzes Feuchtwangen/Crailsheim geplant ist (nördlich BAB A 6 sowie westlich und östlich BAB A 7-Nord) und der insbesondere Logistikunternehmen und großflächige Industriebetriebe beheimaten soll. Für die vorliegende Untersuchung wurde bei der Verkehrsaufkommensprognose der erste Bauabschnitt mit 77 ha angesetzt.

Zur verkehrlichen Entwicklung des Industrie- und Gewerbeparks InterFranken wurden von der MODUS CONSULT ULM GmbH Verkehrsuntersuchungen [6] durchgeführt, in denen das Verkehrsaufkommen des GI/GE InterFranken und dessen Verteilung auf das umliegende Straßennetz ermittelt wurden.

### 3.3

#### **Prognose 2025 – 1. und 2. Entwicklungsstufe**

Die in Kapitel 3.2 genannten Flächenangaben sind aktuelle Angaben der Kommunen und entsprechen auch in Bezug auf ihre Realisierbarkeit bis zum Prognosehorizont 2025 der Einschätzung der Kommunen. Von diesen Zahlen wurde bei den Prognoseberechnungen für die Planungsfälle mit Ausbau der BAB A 6 ausgegangen.

Für die Planungsfälle 0 und 0 Plus **ohne** sechsstreifigen Ausbau der BAB A 6 wurde von den Gutachtern ein grundsätzlicher Abschlag der Ansätze der Kommunen vorgenommen (**Entwicklungsstufe 1**)

Für die Planungsfälle Ausbau und Ausbau Plus wurde dieser Abschlag nicht angesetzt, da die kommunale Entwicklung (vor allem die Entwicklung der Gewerbeansiedlungen) mit dem sechsstreifigen Ausbau in direktem Zusammenhang gesehen wird (**Entwicklungsstufe 2**).

### 3.4

#### **Motorisierungsentwicklung und Fahrleistung**

Zur Motorisierungs- und Fahrleistungsentwicklung wurde auf die neueste Shell-Prognose [7] zurück gegriffen, die bis 2030 noch Zunahmen der Fahrzeugzahlen, jedoch Rückgänge der einzelnen Fahrleistungen ansetzt.

Die Deutsche Shell AG [7] prognostiziert für das Jahr 2025 einen Motorisierungsgrad in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 718 und 760 Pkw/1.000 Einwohner in Abhängigkeit von den jeweils angesetzten Zukunftsparametern. Bei der Entwicklung der durchschnittlichen jährlichen Pkw-Fahrleistungen wird auf Basis von [7] in der vorliegenden Untersuchung von einem Rückgang um ca. 5,0 % ausgegangen.

Diese Entwicklungen wurden auf den Untersuchungsraum übertragen, wobei entsprechend heutigem Motorisierungsgrad Angleichungen an den bundesweit erwarteten

teten Wert vorgenommen wurden. Für Landkreise, die heute im Motorisierungsgrad über dem Bundesdurchschnitt liegen, wird eine geringere Zunahme (Sättigungsfunktion), für Landkreise die heute unter dem Durchschnitt liegen, eine stärkere Entwicklung angenommen.

Die folgende Übersicht zeigt für die Stadt- und Landkreise des Untersuchungsgebietes einen Vergleich über den erreichten Motorisierungsgrad in den Jahren 2000 und 2007.

Stadt-/Landkreis/Gebiet	Motorisierung 2000 (Stand: 01.07.) [Pkw/1.000 E]	Motorisierung 2007 <sup>1) 2)</sup> (Stand: 01.01.) [Pkw/1.000 E]	Veränderung 2007 / 2000 [%]
Stadt Heilbronn	550	554	+ 0,7
Landkreis Heilbronn	598	657	+ 9,7
Hohenlohekreis	627	688	+ 9,7
Landkreis Schwäbisch Hall	558	615	+10,2
Baden-Württemberg	546	592	+ 8,4

1) Ab dem Jahr 2007 wurde der Stichtag für den Kfz-Bestand auf den 01. Januar des jeweiligen Jahres festgesetzt.

2) Ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen. Diese Angaben sind mit den Jahren davor nicht vergleichbar, weshalb das Jahr 2007 gewählt wurde.

Der Motorisierungsgrad ist in der Stadt Heilbronn erwartungsgemäß am niedrigsten, was durch die relativ kurzen Wege und das gute Angebot im ÖPNV zu erklären ist. Die Motorisierung im Landkreis Heilbronn und im Hohenlohekreis hat von 2000 bis 2007 jeweils um 9,7 % zugenommen und liegt dabei über dem Landesdurchschnitt von 8,4 %. Die höchste Motorisierung ist mit 688 Pkw/1.000 Einwohnern im Hohenlohekreis zu verzeichnen und liegt damit schon sehr nahe an dem Wert von 718 Pkw/1.000 E, den die Deutsche Shell AG [7] im Szenario „Tradition“ (wirtschaftlich zögerliche Entwicklung in Deutschland) für das Jahr 2025 angibt

Für die in dieser Untersuchung zu erarbeitende Verkehrsaufkommensprognose 2025 wird für das gesamte Untersuchungsgebiet mit Ausnahme des Hohenlohekreises von einer weiteren Steigerung der Motorisierung um ca. 8 % ausgegangen. Die künftige Entwicklung im Hohenlohekreis, für den bereits heute eine sehr hohe Motorisierung festgestellt werden kann, wird mit ca. + 6,6 % angesetzt.

### 3.5 Bundesverkehrswegeplanung

Für die über das Planungsgebiet hinausgehenden Verkehrsbeziehungen auf der BAB A 6 (Durchgangsverkehr) wurde auf die Prognoseergebnisse der Bundesverkehrswegeplanung und dabei insbesondere auf den Forschungsbericht zur Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [8] zurück gegriffen.

### 3.6

#### Verkehrsaufkommensentwicklung

Aus den zuvor beschriebenen strukturellen Entwicklungen und den weiteren Prognoseparametern wie Motorisierung und Fahrleistung wird die Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet für den Personenverkehr (MIV) und den Schwerverkehr > 3,5 t ermittelt.

Im Vergleich zur Analyse 2008 ergeben sich für die 1. Entwicklungsstufe der Verkehrsaufkommensprognose 2025 (**ohne** Ausbau der BAB A 6) folgende Entwicklungsfaktoren:

Bezeichnung Verkehrsarten	Verkehrsentwicklung bis 2025		
	1. Entwicklungsstufe (ohne Ausbau BAB A 6)		
	Personenverkehr (MIV) [%]	Schwerverkehr > 3,5 t [%]	Gesamtverkehr [%]
Binnenverkehr	+11,5	+36,6	+13,3
Ziel-/Quellverkehr	+3,7	+30,3	+7,9
Durchgangsverkehr	+14,1	+37,1	+24,5
Gesamt	+8,4	+34,6	+13,3

Im Gesamtverkehr ist in der 1. Entwicklungsstufe der Verkehrsprognose 2025 eine Verkehrszunahme im Untersuchungsgebiet von ca. 13,3 % zu erwarten. Im gleichen Zeitraum wird der Schwerverkehr > 3,5 t um ca. 34,6 % anwachsen.

Im Durchgangsverkehr (Verkehr, der die BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern ohne Aufenthalt durchgängig befährt) ist ein Zuwachs von ca. 24,5 % zu erwarten.

Für die 2. Entwicklungsstufe der Verkehrsaufkommensprognose 2025 (**mit** Ausbau der BAB A 6) wurden folgende Entwicklungsfaktoren erarbeitet, ebenfalls wieder bezogen auf die Analyse 2008:

Bezeichnung Verkehrsarten	Verkehrsentwicklung bis 2025		
	2. Entwicklungsstufe (mit Ausbau BAB A 6)		
	Personenverkehr [%]	Schwerverkehr > 3,5 t [%]	Gesamtverkehr [%]
Binnenverkehr	+14,8	+42,4	+16,8
Ziel-/Quellverkehr	+4,8	+34,8	+9,5
Durchgangsverkehr	+14,1	+37,1	+24,5
Gesamt	+10,2	+37,0	+15,2

In der 2. Entwicklungsstufe der Verkehrsprognose 2025 wird der Gesamtverkehr um ca. 15,2 % zunehmen.

## 4. VERKEHRSPLANUNG

### 4.1

#### Umlegungsmodell

Modelle der Verkehrsumlegung werden angewandt, um die Verkehrsbelastungen für einen künftigen Netzzustand angeben zu können. Mit Hilfe eines Routensuchmodells erfolgt der Aufbau der Wege zwischen allen Herkünften und Zielen, auf die dann die Fahrtbeziehungen umgelegt werden. Unter Vorgabe von Streckengeschwindigkeiten und spezifischen Widerständen für Knotenpunkte, Lichtsignalanlagen, Abbiegebeziehungen etc. werden hierbei je Quell-Zielbeziehung sogenannte „effiziente Routen“ ermittelt.

Die Berechnungen erfolgen zur Eichung des Netzmodells zunächst auf der Basis der Analysebelastungen. In Abhängigkeit von vorgegebenen Streckenleistungsfähigkeiten wird die Routensuche und Umlegung so lange wiederholt, bis sich im betrachteten Verkehrsnetz ein Gleichgewichtszustand eingestellt hat. Die Eichung des Simulationsmodells hat als Zielvorgabe, dass die Abweichungen zu den Analysebelastungen weniger als 1 % betragen.

Den Umlegungsberechnungen liegen sogenannte „capacity-restraint“ Exponentialfunktionen zu Grunde. Das bedeutet, dass in Abhängigkeit vom Auslastungsgrad einer Strecke die angesetzte Ausgangsgeschwindigkeit reduziert wird. Die Streckenleistungsfähigkeit stellt keine Obergrenze der jeweils möglichen Verkehrsbelastung dar, die Reduktionswirkung steigt jedoch bei Erreichen der Kapazität deutlich an.

### 4.2

#### Planungsfall 0

Für den Planungsfall 0 wird das heute im Untersuchungsgebiet der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bestehende Straßennetz unverändert bis zum Prognosehorizont 2025 vorausgesetzt, ergänzt um die folgenden, bis zum Jahr 2025 als existent anzunehmenden Planungsmaßnahmen, die mit dem Regierungspräsidium Stuttgart abgestimmt wurden.

- Ortsumfahrung Gaisbach im Zuge der Bundesstraße B 19
- Westumfahrung Schwäbisch Hall
- Ortsumfahrung Neuenstein
- Westumfahrung Neufels zwischen der L 1044 im Norden und der L 1051 im Südwesten.

PLÄNE  
10 – 12

Werden die zukünftigen Verkehrsnachfragewerte (Prognosehorizont 2025, 1. Entwicklungsstufe) auf das zuvor beschriebene Straßennetz des Planungsfalles 0 verteilt („umgelegt“), ergibt sich der auf den Plänen 10 (Bereich West), 11 (Bereich



Mitte) und 12 (Bereich Ost) dargestellte Belastungszustand im Durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen (ca.  $DTV_w$ ). Für die BAB A 6 und das nachgeordnete Netz werden jeweils die Verkehrsbelastungen im Gesamtverkehr (querschnittsbezogen) und der jeweilige Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t in Prozent angegeben.

Der Planungsfall 0 wird als Bezugsfall für die weiteren, zu untersuchenden Planfälle herangezogen.

In der nachstehenden Tabelle sind die Verkehrsnachfragewerte des Planungsfalles 0 für die Abschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern von West nach Ost aufgeführt. Zusätzlich werden die Belastungen im Schwerverkehr > 3,5 t angegeben (Klammerwerte). Aus dem Vergleich mit den ebenfalls ausgewiesenen Verkehrsbelastungen der Analyse 2008 ist die zukünftige Verkehrsentwicklung auf der BAB A 6 ersichtlich.

Abschnitt der BAB A 6	$DTV_w$ [Kfz/24 h]		Veränderung [%]
	Analyse 2008	PF 0 Prognose 2025	
zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	63.700 (18.770)	75.100 (26.300)	+17,9 (+40,1)
zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen	62.600 (18.700)	73.250 (26.000)	+17,0 (+39,0)
zwischen der AS Öhringen und der AS Neuenstein	61.850 (18.860)	71.800 (25.980)	+16,1 (+37,8)
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	59.250 (18.490)	69.350 (25.550)	+17,0 (+38,2)
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	48.700 (17.160)	57.950 (23.800)	+19,0 (+38,7)
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	50.650 (17.540)	60.200 (24.300)	+18,9 (+38,5)
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg a. d. Jagst	49.400 (17.160)	58.950 (23.850)	+19,3 (+39,0)
zwischen der AS Kirchberg an der Jagst und der AS Crailsheim	47.200 (16.790)	56.800 (23.400)	+20,3 (+39,4)
zwischen der AS Crailsheim und der Landesgrenze BW/BY	49.300 (17.730)	58.850 (24.490)	+19,4 (+38,1)

Die Gesamtverkehrsbelastung der BAB A 6 wird bis 2025 je nach Abschnitt zwischen ca. 16 % und ca. 20 % zunehmen. Der Schwerverkehr > 3,5 t wird mit Werten zwischen knapp 38 % und 40 % stärker anwachsen. Die höchsten Belastungen sowohl im Gesamtverkehr als auch im Schwerverkehr > 3,5 t sind auf der BAB A 6 östlich des AK Weinsberg mit 75.100 Kfz/24 h bzw. 26.300 Kfz/24 h zu verzeichnen.



Der im Kapitel 2.4 beschriebene Autobahnausweichverkehr wurde im Planungsfall 0 wieder auf die BAB A 6 „zurück geholt“. Daraus resultiert auf dem Autobahnabschnitt zwischen der AS Öhringen und der AS Bretzfeld eine Mehrbelastung im Gesamtverkehr von 550 Kfz/24 h (Schwerverkehr > 3,5 t ca. 200 Kfz/24 h). Der Abschnitt der BAB A 6 zwischen der AS Bretzfeld und dem AK Weinsberg erfährt dadurch eine um 1.000 Kfz/24 h höhere Belastung (Schwerverkehr > 3,5 t ca. 340 Kfz/24 h).

Zur Beurteilung des an den Autobahnanschlussstellen auf die Autobahn einfahrenden Verkehrs bzw. des von der Autobahn abfahrenden Verkehrs wurde in der folgenden Tabelle die Verknüpfungsleistung (Summe der Verkehrsbelastungen auf den Autobahnrampen) aufgelistet und den entsprechenden Werten der Analyse 2008 gegenübergestellt.

Verknüpfungsleistung der AS	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24 h]		Veränderung [%]
	Analyse 2008	PF 0 Prognose 2025	
AS Bretzfeld	6.900 (930)	6.850 (980)	-0,7 (+5,4)
AS Öhringen	14.350 (1.880)	14.550 (2.060)	+1,4 (+9,6)
AS Neuenstein	4.900 (730)	5.450 (970)	+11,2 (+32,9)
AS Kupferzell	16.450 (3.010)	18.000 (3.930)	+9,4 (+30,6)
AS Schwäbisch Hall	2.550 (540)	2.950 (680)	+31,1 (+25,9)
AS Ilshofen/Wolpertshausen	4.750 (660)	5.250 (890)	+10,5 (+34,8)
AS Kirchberg an der Jagst	5.600 (1.750)	6.750 (2.250)	+20,5 (+28,6)
AS Crailsheim	12.200 (2.960)	13.650 (3.750)	+11,9 (+26,7)

Die am stärksten belasteten Anschlussstellen werden auch zukünftig die AS Kupferzell (18.000 Kfz/24 h), die AS Öhringen (14.550 Kfz/24 h) und die AS Crailsheim (13.650 Kfz/24 h) sein, wobei die geringe Zunahme an der AS Öhringen und auch die Abnahme an der AS Bretzfeld mit dem in der Analyse 2008 noch vorhandenen Autobahnausweichverkehr (ca. 550 Kfz/24 h bzw. ca. 450 Kfz/24 h) zu erklären sind. Betrachtet man die AS Öhringen-West in der Analyse ohne Autobahnausweichverkehr, würde sich eine Verknüpfungsleistung von 13.800 Kfz/24 h ergeben. Im Vergleich zum Planungsfall 0 (Prognose 2025) ermittelt sich dann eine Zunahme der Verknüpfungsleistung von 5,4 %.

Durch eine qualitative Bewertung der Verkehrssituation im Bereich der Stadt Schwäbisch Hall kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Westumfahrung Schwäbisch Hall keinen wesentlichen verändernden Einfluss auf die Entwicklung des auf die Autobahnanschlussstellen Kupferzell und Schwäbisch Hall bezogenen Verkehrs hat.

Die gleiche Beurteilung gilt für die Westumfahrung Neufels zwischen der L 1044-Nord und der L 1051-Südwest. Diese Umfahrung wird bei gleichzeitiger Existenz der Umfahrung Gaisbach im Zuge der B 19 keinen zusätzlichen Verkehr aus dem Raum Künzelsau zur AS Neuenstein bringen. Hingegen ist davon auszugehen, dass aufgrund der Umfahrung Gaisbach ein kleiner Teil des Verkehrs (ca. 50 Kfz/24 h) von der AS Neuenstein zur AS Kupferzell verlagert wird.

#### **4.3 Planungsfall 0 Plus**

Im Planungsfall 0 Plus wird zusätzlich zu den im Planungsfall 0 als existent angenommen Planungsmaßnahmen im Nordosten der Stadt Öhringen eine neue Anschlussstelle (AS Öhringen-Ost) an die BAB A 6 vorausgesetzt. Dabei wird die Römerallee nach Norden bis zur K 2352 verlängert. Die nach Westen gerichteten Rampen der AS Öhringen-Ost (halbes symmetrisches Kleeblatt) werden an die K 2352 bzw. an die Römerallee angeschlossen.

PLÄNE  
13 – 14

PLAN 12

Werden die zukünftigen Verkehrsnachfragewerte auf das Netz des Planungsfall 0 Plus verteilt, ergeben sich die auf den Plänen 13 und 14 für die Bereiche West und Mitte der BAB A 6 dargestellten Verkehrsbelastungen (ca.  $DTV_w$  in Kfz/24 h). Der jeweilige Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t am Gesamtverkehr ist in Prozent angegeben (Klammerwerte). Für den Bereich Ost können die Belastungswerte dem Plan 12 entnommen werden, da sich bei den Umlegungsberechnungen für die Abschnitte der BAB A 6 östlich der AS Kupferzell keine Belastungsveränderungen gegenüber Planungsfall 0 ergeben haben.

Ein Vergleich der Verkehrsnachfragewerte der Planungsfälle 0 Plus und 0 soll die wichtigsten verkehrlichen Wirkungen der neuen Anschlussstelle Öhringen-Ost aufzeigen. In der Tabelle auf der nächsten Seite sind die Belastungswerte beider Planungsfälle für die Abschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern jeweils für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr > 3,5 t (Klammerwerte) einander gegenübergestellt.

Abschnitt der BAB A 6	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24 h] - Prognose 2025		Veränderung [%]
	PF 0	PF 0 Plus	
zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	75.100 (26.300)	75.100 (26.300)	±0,0
zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen-West	73.250 (26.000)	73.400 (26.010)	+0,2 (±0,0)
zwischen der AS Öhringen-West West und der AS Öhringen-Ost	–	70.750 (25.430)	–
zwischen der AS Öhringen-Ost und der AS Neuenstein	71.800 (25.980)	73.700 (26.060)	+2,6 (+0,3)
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	69.350 (25.550)	70.250 (25.600)	+1,3 (+0,2)
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	57.950 (23.800)	57.950 (23.800)	±0,0
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	60.200 (24.300)	60.200 (24.300)	±0,0
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg a. d. J.	58.950 (23.850)	58.950 (23.850)	±0,0
zwischen der AS Kirchberg a. d. Jagst und der AS Crailsheim	56.800 (23.400)	56.800 (23.400)	±0,0
zwischen der AS Crailsheim und der Landesgrenze BW/BY	58.850 (24.490)	58.850 (24.490)	±0,0

Die Abschnitte der BAB A 6 weisen nun zwischen dem AK Weinsberg und der AS Kupferzell durchgängig Belastungswerte über 70.000 Kfz/24 h auf. Östlich der AS Kupferzell sind keine Veränderungen gegenüber Planungsfall 0 als Folge der neuen AS Öhringen-Ost festzustellen.

PLÄNE  
12 – 14

Die Pläne 12 bis 14 zeigen, dass der Schwerverkehrsanteil auf allen Abschnitten der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern  $\geq 35\%$  beträgt, das heißt, dass zukünftig mehr als ein Drittel aller Fahrzeuge dem Schwerverkehr  $> 3,5\text{ t}$  zuzurechnen ist.

Zur Beurteilung der neuen AS Öhringen-Ost und der bestehen Anschlussstellen wurde in der folgenden Tabelle wiederum die Verknüpfungsleistung der Anschlussstellen (Summe der Verkehrsbelastungen auf den Autobahnrampen) zusammengestellt und ein Vergleich mit den entsprechenden Werten des Planungsfalles 0 gezogen.

Verknüpfungsleistung der AS	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24 h] - Prognose 2025		Veränderung [%]
	PF 0	PF 0 Plus	
AS Bretzfeld	6.850 (980)	7.000 (990)	+2,2 (+1,0)
AS Öhringen-West	14.550 (2.060)	10.550 (1.420)	-27,5 (-31,1)
AS Öhringen-Ost	–	7.950 (810)	–
AS Neuenstein	5.450 (970)	5.850 (980)	+7,3 (+1,0)
AS Kupferzell	18.000 (3.930)	18.900 (3.980)	+5,0 (+1,3)
AS Schwäbisch Hall	2.950 (680)	2.950 (680)	±0,0
AS Ilshofen/Wolpertshausen	5.250 (890)	5.250 (890)	±0,0
AS Kirchberg an der Jagst	6.750 (2.250)	6.750 (2.250)	±0,0
AS Crailsheim	13.650 (3.750)	13.650 (3.750)	±0,0

Für die neue AS Öhringen-Ost wird im Planungsfall 0 Plus eine Verknüpfungsleistung von 7.950 Kfz/24 h ermittelt, wobei 810 Kfz/24 h dem Schwerverkehr > 3,5 t zuzuordnen sind, was einem Anteil von 10,2 % entspricht.

Eine von der Stadt Öhringen im Jahre 2006 in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung der Planungsgruppe Städtebau zu den verkehrlichen Auswirkungen des geplanten „Limespark“ (68 ha Wohn- und Mischgebiete) und einer Anschlussstelle Öhringen-Ost an die BAB A 6 [5] ergab eine um 5.460 Kfz/24 h höhere Gesamtbelastung der AS Öhringen-Ost. Dieses Gutachten [5] stellt eine Abschätzung der Verkehrsbelastung der AS Öhringen-Ost nach oben dar. Das hier vorliegende Gutachten nimmt eine eher vorsichtige Abschätzung des Verkehrsaufkommens an der AS Öhringen-Ost vor, besonders im Hinblick auf die derzeit verhaltenen Wirtschaftsverhältnisse.

Aufgrund der neuen Anschlussstelle Öhringen-Ost ergeben sich sowohl für die BAB A 6 zwischen der AS Öhringen-West und der AS Kupferzell als auch für das untergeordnete Straßennetz Verkehrsverlagerungen.

- Die kleinräumigen Verlagerungen kommen aus dem Stadtgebiet Öhringen, sind westlich orientiert (Fahrtrichtung AK Weinsberg) und nutzen nun die Auffahrt AS Öhringen-Ost.
- Großräumige Verlagerungen ergeben sich von der Landesstraße L 1036 zwischen Öhringen und der B 19 nördlich der AS Kupferzell. Hier verlagern sich

Fahrten (Auffahrt AS Öhringen-Ost und Abfahrt AS Kupferzell und umgekehrt) durch die attraktive Fahrtroute über die Autobahn A 6.

- Weiterhin wechseln Fahrzeuge aus dem Raum nördlich der AS Neuenstein auf die Fahrtroute L 1051 – AS Neuenstein – BAB A 6 – AS Öhringen-Ost, die seither über die Kreisstraße K 2352 von/nach Öhringen gefahren sind.

Die kleinräumigen und großräumigen Verlagerungen liegen in der Größenordnung in etwa ähnlichen Dimensionen.

Ferner wurden auf der Landesstraße L 1088 nördlich der AS Öhringen-West 450 Kfz/24 h mit Herkunft bzw. Ziel im östlichen Stadtgebiet ermittelt, die bei Existenz der AS Öhringen-Ost an dieser auf die Bundesautobahn A 6 auffahren und sie an der AS Öhringen-West wieder verlassen (und umgekehrt) und somit nur den Abschnitt der BAB A 6 zwischen beiden Öhringer Anschlussstellen belasten.

Die Anschlussstelle Öhringen-West wird bei Existenz der AS Öhringen-Ost im Planungsfall 0 Plus um 4.000 Kfz/24 h entlastet. Der größte Anteil an der Entlastung der AS Öhringen-West kann dem Quell-/Zielverkehr aus dem Baugebiet „Limespark“ zugeschrieben werden, der im Planungsfall 0 Plus Fahrtrouten über die AS Öhringen-Ost wählt. Mit der AS Öhringen-Ost kann Fernverkehr aus dem „Limespark“ direkt auf die BAB A 6 geleitet werden. Dies führt zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Öhringen.

Beide Öhringer Anschlussstellen erbringen zusammen eine Verknüpfungsleistung von 18.500 Kfz/24 h, wobei auf die AS Öhringen-West 10.550 Kfz/24 h entfallen und auf die AS Öhringen-Ost 7.950 Kfz/24 h.

#### **4.4 Planungsfall Ausbau**

Im Planungsfall Ausbau wird zusätzlich zu den im Planungsfall 0 vorgesehenen Planungsmaßnahmen der durchgehend zweibahnige, sechsstreifige Ausbau der BAB A 6 mit Standstreifen zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern unterstellt. Die Anschlussstelle Öhringen-Ost ist **nicht** Bestandteil dieses Planungsfall.

Für das Verkehrsaufkommen wurde im Planungsfall Ausbau die 2. Entwicklungsstufe der Verkehrsprognose 2025 vorausgesetzt, die eine stärkere Strukturentwicklung aufgrund des Ausbaus der BAB A 6 vorsieht.

PLÄNE  
15 – 17

Die bei den Verkehrsumlegungsrechnungen ermittelten Belastungswerte des DTV<sub>w</sub> sind auf den Plänen 15 (Bereich West), 16 (Bereich Mitte) und 17 (Bereich Ost) dargestellt. Angegeben sind die Verkehrsbelastungen im Gesamtverkehr (Kfz/24 h) und der Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t in Prozent (Klammerwerte).

Die nachstehende Übersicht enthält eine Gegenüberstellung der Verkehrsnachfragewerte des Planungsfalles Ausbau zum Planungsfall 0. Die Klammerwerte in der Übersicht geben den Schwerverkehr > 3,5 t (absolut) am jeweiligen Querschnitt an.

Abschnitt der BAB A 6	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24 h] - Prognose 2025		Veränderung [%]
	PF 0	PF Ausbau	
zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	75.100 (26.300)	76.050 (26.650)	+1,3 (+1,3)
zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen	73.250 (26.000)	74.350 (26.360)	+1,5 (+1,4)
zwischen der AS Öhringen und der AS Neuenstein	71.800 (25.980)	72.900 (26.360)	+1,5 (+1,5)
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	69.350 (25.550)	70.050 (25.940)	+1,0 (+1,5)
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	57.950 (23.800)	58.500 (24.160)	+0,9 (+1,5)
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	60.200 (24.300)	60.900 (24.700)	+1,2 (+1,6)
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg a. d. J.	58.950 (23.850)	59.650 (24.240)	+1,2 (+1,6)
zwischen der AS Kirchberg a. d. Jagst und der AS Crailsheim	56.800 (23.400)	57.500 (23.800)	+1,2 (+1,7)
zwischen der AS Crailsheim und der Landesgrenze BW/BY	58.850 (24.490)	59.400 (24.860)	+0,9 (+1,5)

Im Planungsfall Ausbau nehmen die Verkehrsbelastungen in den westlichen Abschnitten der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der AS Kupferzell nochmals um ca. 1,0 % bis 1,5 % zu. Der Schwerverkehr wächst um ca. 1,3 % bis 1,5 %.

Östlich der AS Kupferzell bis zur Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern steigen die Belastungen im Gesamtverkehr zwischen 0,9 % und 1,2 %. Der Schwerverkehr steigt bei diesen Abschnitten der BAB A 6 mit 1,5 % bis 1,7 % etwas stärker an.

Die höchsten Verkehrsbelastungen sind für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr > 3,5 t nach wie vor im Abschnitt zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld festzustellen. Auch die abschnittsbezogenen Schwerverkehrsanteile auf der BAB A 6 werden weiterhin zu  $\geq 35$  % ausgewiesen (Pläne 15 bis 17).

Die Verknüpfungsleistung (Summe der Verkehrsbelastungen auf den Autobahnrampen) der Anschlussstellen im Gesamtverkehr und im Schwerverkehr > 3,5 t wird in der Tabelle auf der nächsten Seite gezeigt.

Verknüpfungsleistung der AS	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24 h] - Prognose 2025		Veränderung [%]
	PF 0	PF Ausbau	
AS Bretzfeld	6.850 (980)	7.200 (990)	+5,1 (+1,0)
AS Öhringen	14.550 (2.060)	15.050 (2.100)	+3,4 (+1,9)
AS Neuenstein	5.450 (970)	5.550 (1.020)	+1,8 (+5,2)
AS Kupferzell	18.000 (3.930)	18.250 (3.980)	+1,4 (+1,3)
AS Schwäbisch Hall	2.950 (680)	3.100 (720)	+5,1 (+5,9)
AS Ilshofen/Wolpertshausen	5.250 (890)	5.450 (920)	+3,8 (+3,4)
AS Kirchberg an der Jagst	6.750 (2.250)	6.950 (2.300)	+3,0 (+2,2)
AS Crailsheim	13.650 (3.750)	13.900 (3.820)	+1,8 (+1,9)

Insgesamt hat die Verknüpfungsleistung der Anschlussstellen nochmals zugenommen und bildet die mögliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet aufgrund einer leistungsfähig ausgebauten BAB A 6 ab. An der AS Kupferzell werden über die Autobahnrampen 18.250 Kfz/24 h mit einem auf die Anschlussstelle bezogenen Schwerverkehrsanteil von 21,8 % bewältigt

An der AS Öhringen ist eine weitere Zunahme der Verknüpfungsleistung von 3,4 % (absolut 600 Kfz/24 h) ausgewiesen, für die AS Crailsheim sind 1,8 % Zuwachs zu erwarten.

Die für die Planungsmaßnahmen (Westumfahrung Schwäbisch Hall, Westumfahrung Neufels) für den Planungsfall 0 im Kapitel 4.2 getroffenen Feststellungen gelten für den Planungsfall Ausbau wie auch den Planungsfall Ausbau Plus (Kapitel 4.5) in gleicher Weise.



## 4.5

### Planungsfall Ausbau Plus

Im Planungsfall Ausbau Plus wird zusätzlich zu den Planungsmaßnahmen des Planungsfalles Ausbau (sechsstreifige BAB A 6) die Anschlussstelle Öhringen-Ost mit Verknüpfung der Autobahnrampen mit der Kreisstraße K 2352 und der Römerallee vorausgesetzt.

Für das Verkehrsaufkommen wurde die 2. Entwicklungsstufe der Verkehrsprognose 2025 unterstellt.

PLÄNE  
18 – 19

PLAN 17

Werden die zukünftigen Verkehrsnachfragewerte auf das Netz des Planungsfalles Ausbau Plus verteilt, ergeben sich die auf den Plänen 18 und 19 für die Bereiche West und Mitte der BAB A 6 dargestellten Verkehrsbelastungen (ca.  $DTV_w$  in Kfz/24 h). Der jeweilige Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t am Gesamtverkehr ist in Prozent angegeben (Klammerwerte). Für den Bereich Ost können die Belastungswerte dem Plan 17 entnommen werden, da sich für die Abschnitte der BAB A 6 östlich der AS Kupferzell keine Belastungsveränderungen gegenüber dem Planungsfall Ausbau ergeben haben.

Ein Vergleich der Verkehrsnachfragewerte der Planungsfälle Ausbau Plus und 0 zeigt die Tabelle auf der nächsten Seite. Darin sind die Belastungswerte beider Planungsfälle für die Abschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern jeweils für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr > 3,5 t (Klammerwerte) einander gegenübergestellt.

Auch in diesem Planungsfall können für die Abschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der AS Kupferzell Belastungswerte von knapp 71.000 Kfz/24 h und ca. 76.000 Kfz/24 h festgestellt werden. Für den Schwerverkehr > 3.5 t ergeben sich Verkehrsbelastungen zwischen ca. 25.800 Kfz/24 und ca. 26.650 Kfz/24 h. Östlich der AS Kupferzell werden im Planungsfall Ausbau Plus keine Änderungen der Belastungen gegenüber dem Planungsfall Ausbau festgestellt.

Die BAB A 6 ist westlich der neuen Anschlussstelle Öhringen-Ost mit 73.700 Kfz/24 h belastet (Schwerverkehr 25.790 Kfz/24 h), östlich der Anschlussstelle sind es 74.700 Kfz/24 h (Schwerverkehr 26.450 Kfz/24 h).



Abschnitt der BAB A 6	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24 h] - Prognose 2025		Veränderung [%]
	PF 0	PF Ausbau Plus	
zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	75.100 (26.300)	76.050 (26.650)	+1,3 (+1,3)
zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen-West	73.250 (26.000)	74.400 (26.370)	+1,6 (+1,4)
zwischen der AS Öhringen-West und der AS Öhringen-Ost	–	73.700 (25.790)	–
zwischen der AS Öhringen-Ost und der AS Neuenstein	71.800 (25.980)	74.700 (26.450)	+4,0 (+1,8)
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	69.350 (25.550)	70.950 (25.990)	+2,3 (+1,7)
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	57.950 (23.800)	58.500 (24.160)	+0,9 (+1,5)
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	60.200 (24.300)	60.900 (24.700)	+1,2 (+1,6)
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg a. d. J.	58.950 (23.850)	59.650 (24.240)	+1,2 (+1,6)
zwischen der AS Kirchberg a. d. Jagst und der AS Crailsheim	56.800 (23.400)	57.500 (23.800)	+1,2 (+1,7)
zwischen der AS Crailsheim und der Landesgrenze BW/BY	58.850 (24.490)	59.400 (24.860)	+0,9 (+1,5)

Die Verknüpfungsleistung der Anschlussstellen im Gesamtverkehr und im Schwerverkehr > 3,5 t wird in der Tabelle auf der nächsten Seite gezeigt.

Für die AS Öhringen-Ost wird eine etwas geringere Verknüpfungsleistung ermittelt als im Planungsfall 0 Plus (Kapitel 4.3). Durch den Ausbau der BAB A 6 wird für einen Teil der Verkehrsteilnehmer aus dem Stadtgebiet Öhringen mit Herkunft/Ziel BAB A 6-Ost die Fahrtroute über die AS Öhringen-West wieder günstiger. Die AS Öhringen-West ist demzufolge ebenfalls etwas höher belastet als im Planungsfall 0 Plus.

Die Summe der Verknüpfungsleistung beider Anschlussstellen (AS Öhringen-West und AS Öhringen-Ost) bleibt in beiden Planungsfällen (PF 0 Plus und PF Ausbau Plus) mit 18.500 Kfz/24 h konstant.

Die bei Existenz der AS Öhringen-Ost im Planungsfall 0 Plus festgestellten Verkehrsverlagerungen (Kapitel 4.3) vom nachgeordneten Straßennetz zu BAB A 6 treten im Planungsfall Ausbau Plus in gleicher Weise auf.

Verknüpfungsleistung der AS	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24 h] - Prognose 2025		Veränderung [%]
	PF 0	PF Ausbau Plus	
AS Bretzfeld	6.850 (980)	7.250 (1.000)	+5,8 (+2,0)
AS Öhringen-West	14.550 (2.060)	11.900 (1.420)	-18,2 (-31,1)
AS Öhringen-Ost	–	6.600 (840)	–
AS Neuenstein	5.450 (970)	5.850 (1.020)	+7,3 (+5,2)
AS Kupferzell	18.000 (3.930)	19.150 (4.030)	+6,4 (+2,5)
AS Schwäbisch Hall	2.950 (680)	3.100 (720)	+5,0 (+5,9)
AS Ilshofen/Wolpertshausen	5.250 (890)	5.450 (920)	+3,8 (+3,4)
AS Kirchberg an der Jagst	6.750 (2.250)	6.950 (2.300)	+3,0 (+2,2)
AS Crailsheim	13.650 (3.750)	13.900 (3.820)	+1,8 (+1,9)

## 5. VERKEHRSKENNWERTE FÜR SCHALLTECHNISCHE BERECHNUNGEN

### 5.1

#### Allgemeines

Für schalltechnische Berechnungen werden die Belastungswerte bezogen auf den Durchschnittlichen Täglichen Verkehr **alle Tage** (ca. DTV) zu Grunde gelegt. Unter Einbeziehung der uns vorliegenden Daten der automatischen Dauerzählstellen auf der BAB A 6 für die Querschnitte Schwabbach (zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld) und Feuchtwangen-West (zwischen der AS Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim) wurden für den Kraftfahrzeugverkehr und den Schwerverkehr Faktoren berechnet, mit denen die ermittelten Belastungswerte aus Kapitel 4 (VERKEHRSPLANUNG) vom Durchschnittlichen Täglichen Verkehr an Werktagen (ca. DTV<sub>W</sub>) auf den Durchschnittlichen Täglichen Verkehr alle Tage (ca. DTV) umgerechnet werden. Die ermittelten Umrechnungsfaktoren können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Umrechnungsfaktor DTV <sub>W</sub> ⇒ DTV <sub>alle Tage</sub>	Kfz-Verkehr	Pkw-Verkehr	Schwerverkehr > 3,5 t
BAB A 6 Schwabbach (Nr. 6822/1091)	0,982	1,052	0,822
BAB A 6 Feuchtwangen-West (Nr. 67279001)	1,009	1,105	0,830

Weiterhin war es erforderlich, die berechneten Schwerverkehrsanteile bezogen auf ein zulässiges Gesamtgewicht > 3,5 t entsprechend der RLS 90 [9] auf > 2,8 t umzurechnen. Dazu wurde ebenfalls auf die Daten der automatischen Dauerzählstellen zurückgegriffen.

Die wichtigsten Kenngrößen sind wie folgt definiert:

$$\begin{aligned}
 a_N: \quad \text{Nachtanteil (Gesamtverkehr)} &= \frac{\text{Kfz 22.00 - 06.00 Uhr}}{\text{Kfz 00.00 - 24.00 Uhr}} \\
 p_T: \quad \text{Schwerverkehrsanteil tags} &= \frac{\text{Lkw 06.00 - 22.00 Uhr}}{\text{Kfz 06.00 - 22.00 Uhr}} \\
 p_N: \quad \text{Schwerverkehrsanteil nachts} &= \frac{\text{Lkw 22.00 - 06.00 Uhr}}{\text{Kfz 22.00 - 06.00 Uhr}} \\
 p: \quad \text{Schwerverkehrsanteil 00 - 24 Uhr} &= \frac{\text{Lkw 00.00 - 24.00 Uhr}}{\text{Kfz 00.00 - 24.00 Uhr}}
 \end{aligned}$$

## 5.2

### Verkehrskennwerte

In der nachfolgenden Tabellen ist die Verkehrsbelastung für den Durchschnittlichen Täglichen Verkehr alle Tage (ca. **DTV**) in der Einheit [Kfz/24 h] für die Abschnitte der BAB A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern für alle Planungsfälle (PF 0, PF 0 Plus, PF Ausbau, PF Ausbau Plus) dargestellt. Der Schwerverkehr **> 2,8 t** zulässiges Gesamtgewicht (p) ist ebenfalls – wie die Kennwerte  $a_N$ ,  $p_T$  und  $p_N$  – prozentual ausgewiesen.

#### • PLANUNGSFALL 0 (1. Entwicklungsstufe Prognose 2025)

Abschnitt der BAB A 6	DTV <sub>alle Tage</sub> [Kfz/24 h]	$a_N$ [%]	$p_T$ [%]	$p_N$ [%]	P [%]
Zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	72.950	13,90	33,78	58,19	37,18
Zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen-West	71.300	13,95	34,22	58,69	37,63
zwischen der AS Öhringen-West und der AS Neuenstein	70.350	14,01	34,72	59,25	38,15
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	68.00	14,09	35,37	59,98	38,84
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	56.550	14,63	39,95	64,82	43,59
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	58.950	14,53	39,10	63,96	42,71
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg a. d. J.	57.800	14,54	39,16	64,01	42,77
zwischen der AS Kirchberg a. d. Jagst und der AS Crailsheim	55.750	14,63	39,93	64,81	43,57
zwischen der AS Crailsheim und der Landesgrenze BW/BY	58.000	14,66	40,27	65,14	43,91

• **PLANUNGSFALL 0 Plus (1. Entwicklungsstufe Prognose 2025)**

Abschnitt der BAB A 6	DTV <sub>alle Tage</sub> [Kfz/24 h]	a <sub>N</sub> [%]	p <sub>T</sub> [%]	p <sub>N</sub> [%]	P [%]
Zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	72.950	13,90	33,78	58,19	37,18
Zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen-West	71.450	13,94	34,15	58,62	37,56
zwischen der AS Öhringen-West und der AS Öhringen-Ost	69.150	13,99	34,55	59,06	37,98
zwischen der AS Öhringen-Ost und der AS Neuenstein	72.150	13,91	33,91	58,34	37,31
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	68.800	14,04	35,01	59,58	38,46
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	56.550	14,63	39,95	64,82	43,59
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	58.950	14,53	39,10	63,96	42,71
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg a. d. J.	57.800	14,54	39,16	64,01	42,77
zwischen der AS Kirchberg a. d. Jagst und der AS Crailsheim	55.750	14,63	39,93	64,81	43,57
zwischen der AS Crailsheim und der Landesgrenze BW/BY	58.000	14,66	40,27	65,14	43,91

• **PLANUNGSFALL Ausbau (2. Entwicklungsstufe Prognose 2025)**

Abschnitt der BAB A 6	DTV <sub>alle Tage</sub> [Kfz/24 h]	a <sub>N</sub> [%]	p <sub>T</sub> [%]	p <sub>N</sub> [%]	P [%]
zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	73.850	13,90	33,82	58,24	37,21
zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen-West	72.400	13,94	34,16	58,62	37,57
zwischen der AS Öhringen-West und der AS Neuenstein	71.400	14,00	34,70	59,24	38,14
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	68.650	14,11	35,58	60,21	39,05
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	57.100	14,65	40,17	56,05	43,82
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	59.600	14,55	39,82	64,18	42,94
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg a. d. J.	58.500	14,56	39,34	64,20	42,96
zwischen der AS Kirchberg a. d. Jagst und der AS Crailsheim	56.450	14,65	40,11	64,99	43,76
zwischen der AS Crailsheim und der Landesgrenze BW/BY	58.550	14,69	40,50	65,38	44,15

• **PLANUNGSFALL Ausbau Plus (2. Entwicklungsstufe Prognose 2025)**

Abschnitt der BAB A 6	DTV <sub>alle Tage</sub> [Kfz/24 h]	a <sub>N</sub> [%]	p <sub>T</sub> [%]	p <sub>N</sub> [%]	p [%]
zwischen dem AK Weinsberg und der AS Bretzfeld	73.850	13,90	33,82	58,24	37,21
zwischen der AS Bretzfeld und der AS Öhringen-West	72.450	13,94	34,15	58,61	37,56
zwischen der AS Öhringen-West und der AS Öhringen-Ost	72.250	13,86	33,48	57,85	36,86
zwischen der AS Öhringen-Ost und der AS Neuenstein	73.200	13,91	33,92	58,35	37,32
zwischen der AS Neuenstein und der AS Kupferzell	69.500	14,07	35,19	59,78	38,65
zwischen der AS Kupferzell und der AS Schwäbisch Hall	57.100	14,65	40,17	56,05	43,82
zwischen der AS Schwäbisch Hall und der AS Ilshofen/Wolpertshausen	59.600	14,55	39,82	64,18	42,94
zwischen der AS Ilshofen/Wolpertshausen und der AS Kirchberg a. d. J.	58.500	14,56	39,34	64,20	42,96
zwischen der AS Kirchberg a. d. Jagst und der AS Crailsheim	56.450	14,65	40,11	64,99	43,76
zwischen der AS Crailsheim und der Landesgrenze BW/BY	58.550	14,69	40,50	65,38	44,15

## LITERATUR

- [1] Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg  
Herausgeber: Regierungspräsidium Tübingen  
- Landesstelle für Straßentechnik  
Bearbeitung: Büro für angewandte Statistik, Aachen
- [2] Bayerische Straßenbauverwaltung  
Zentralstelle für Informationssysteme (ZIS)  
bei der Autobahndirektion Südbayern  
Autobahndirektion Nordbayern  
Dauerzählstellen am Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim
- [3] DTV-Verkehrsconsult GmbH  
Straßenverkehrszählungen 2005  
Hochrechnungsergebnisse  
Aachen, Oktober 2006
- [4] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg  
11. koordinierte Bevölkerungsvorausrechnung Baden-Württemberg  
Landesinformationssystem Baden-Württemberg (LIS)  
Statistikdatenbanken
- [5] PS Planungsgruppe Städtebau GmbH  
Große Kreisstadt Öhringen  
Neubau der BAB-Anschlussstelle „Öhringen-Ost“  
Verkehrswirksamkeits-Untersuchung  
Öhringen, April 2006
- [6] MODUS CONSULT ULM GmbH  
Verkehrsuntersuchung  
Industrie-/Gewerbepark InterFranken  
Ulm, 30. November 2005 und 12. Januar 2006
- [7] Deutsche Shell AG  
Flexibilität bestimmt die Motorisierung  
Shell Pkw-Szenarien bis 2030  
Hamburg 2004
- [8] ITP Intraplan Consult GmbH  
BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025  
Forschungsbericht FE-Nr. 96.0857/2005  
München/Freiburg, 14.11.2007
- [9] Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)  
Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau  
Ausgabe 1990

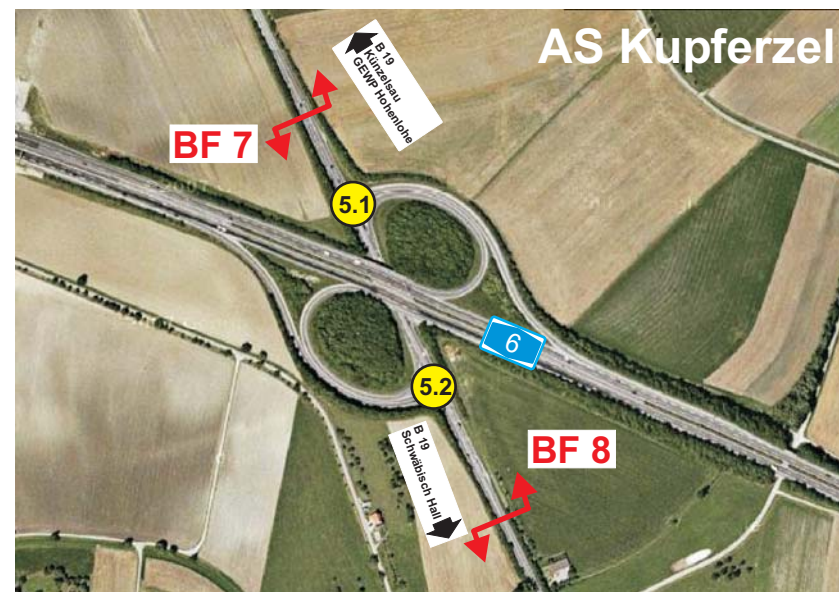
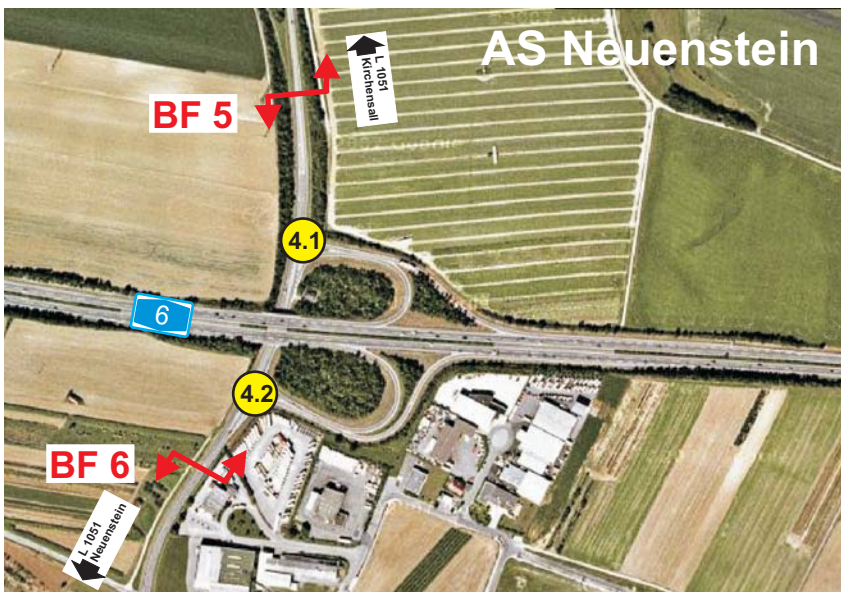
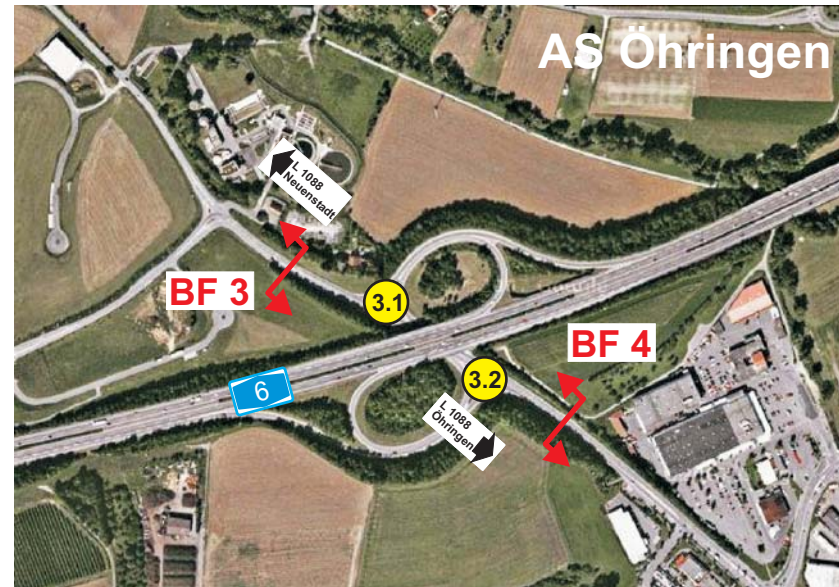
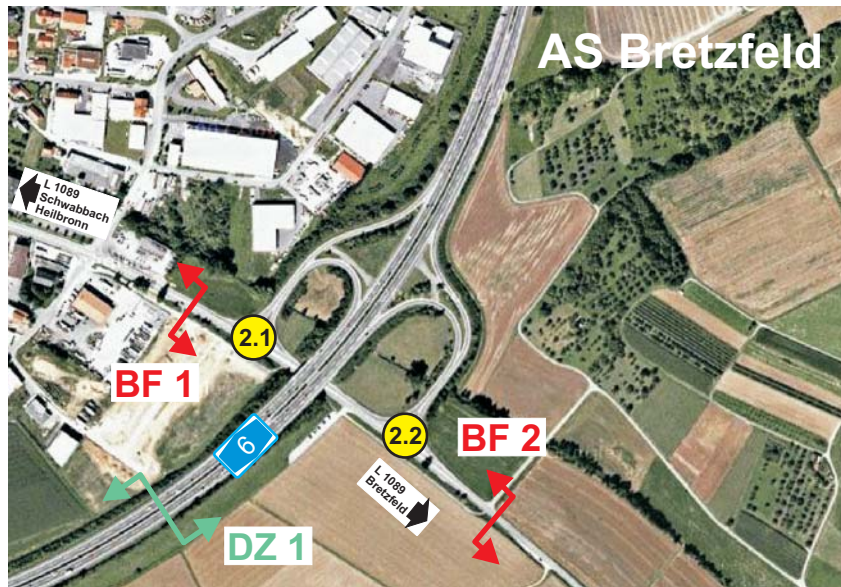


## PLANVERZEICHNIS

PLAN 01	Zählstellenplan - Bereich West
PLAN 02	Zählstellenplan - Bereich Mitte
PLAN 03	Zählstellenplan - Bereich Ost
PLAN 04	Querschnitt- und Strombelastungsplan Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr [Kfz/4 h] Bereich West Analyse 2008
PLAN 05	Querschnitt- und Strombelastungsplan Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr [Kfz/4 h] Bereich Mitte Analyse 2008
PLAN 06	Querschnitt- und Strombelastungsplan Zeitbereich 15.00 bis 19.00 Uhr [Kfz/4 h] Bereich Ost Analyse 2008
PLAN 07	Belastungsplan ca. $DTV_w$ [Kfz/24 h] Bereich West Analyse 2008
PLAN 08	Belastungsplan ca. $DTV_w$ [Kfz/24 h] Bereich Mitte Analyse 2008
PLAN 09	Belastungsplan ca. $DTV_w$ [Kfz/24 h] Bereich Ost Analyse 2008
PLAN 10	Belastungsplan ca. $DTV_w$ [Kfz/24 h] – PLANFALL 0 Bereich West Prognose 2025
PLAN 11	Belastungsplan ca. $DTV_w$ [Kfz/24 h] – PLANFALL 0 Bereich Mitte Prognose 2025

PLAN 12	Belastungsplan ca. $DTV_W$ [Kfz/24 h] – PLANFALL 0 Bereich Ost Prognose 2025
PLAN 13	Belastungsplan ca. $DTV_W$ [Kfz/24 h] – PLANFALL 0 Plus mit AS Öhringen-Ost Bereich West Prognose 2025
PLAN 14	Belastungsplan ca. $DTV_W$ [Kfz/24 h] – PLANFALL 0 Plus mit AS Öhringen-Ost Bereich Mitte Prognose 2025
PLAN 15	Belastungsplan ca. $DTV_W$ [Kfz/24 h] – PLANFALL Ausbau Bereich West Prognose 2025
PLAN 16	Belastungsplan ca. $DTV_W$ [Kfz/24 h] – PLANFALL Ausbau Bereich Mitte Prognose 2025
PLAN 17	Belastungsplan ca. $DTV_W$ [Kfz/24 h] – PLANFALL Ausbau Bereich Ost Prognose 2025
PLAN 18	Belastungsplan ca. $DTV_W$ [Kfz/24 h] – PLANFALL Ausbau Plus mit AS Öhringen-Ost Bereich West Prognose 2025
PLAN 19	Belastungsplan ca. $DTV_W$ [Kfz/24 h] – PLANFALL Ausbau Plus mit AS Öhringen-Ost Bereich Mitte Prognose 2025

## PLÄNE



Regierungspräsidium  
Stuttgart  
Verkehrsuntersuchung  
zum 6-streifigen Ausbau  
der A 6 zwischen dem  
AK Weinsberg und der  
Landesgrenze BW/BY

### Zählstellenplan

**2.2** Knotenpunktzählstelle (Kfz/4h)  
Zeitbereich 15 - 19 Uhr

**BF 1**  
Befragungsstelle  
Zeitbereich 15 - 19 Uhr

**DZ 1**  
Dauerzählstelle  
Zeitbereich 00 - 24 Uhr



**BS INGENIEURE**

Plan 4529 - 01  
2008

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33

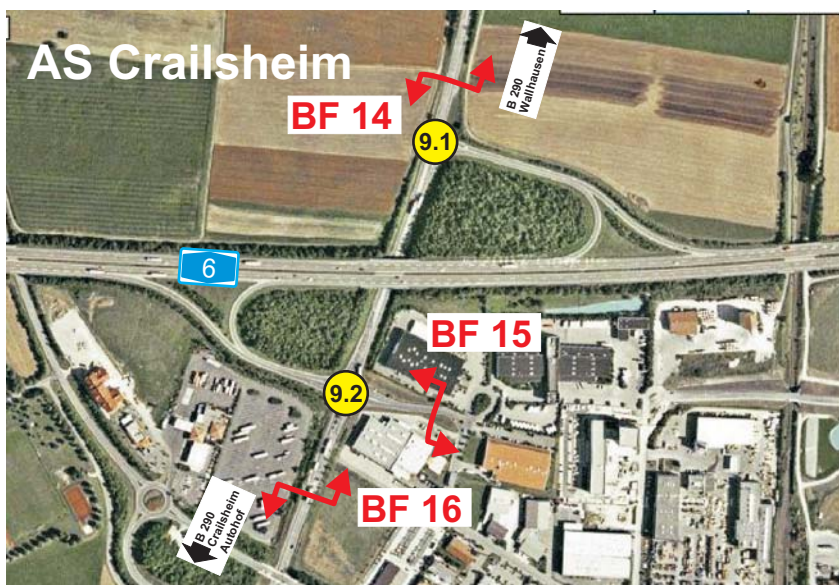
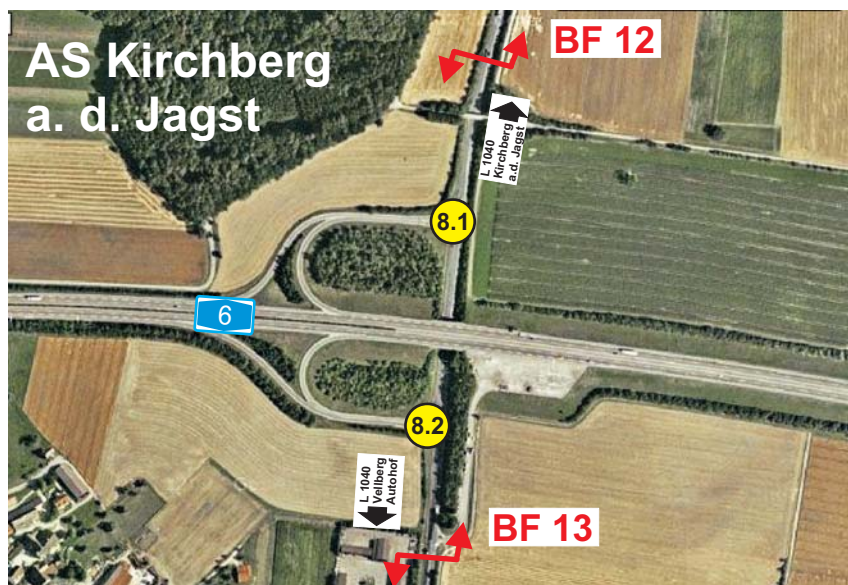




Regierungspräsidium  
Stuttgart  
Verkehrsuntersuchung  
zum 6-streifigen Ausbau  
der A 6 zwischen dem  
AK Weinsberg und der  
Landesgrenze BW/BY

Zählstellenplan

7.2 Knotenpunktzählstelle (Kfz/4h)  
Zeitraum 15 - 19 Uhr



BF 14  
Befragungsstelle  
Zeitraum 15 - 19 Uhr



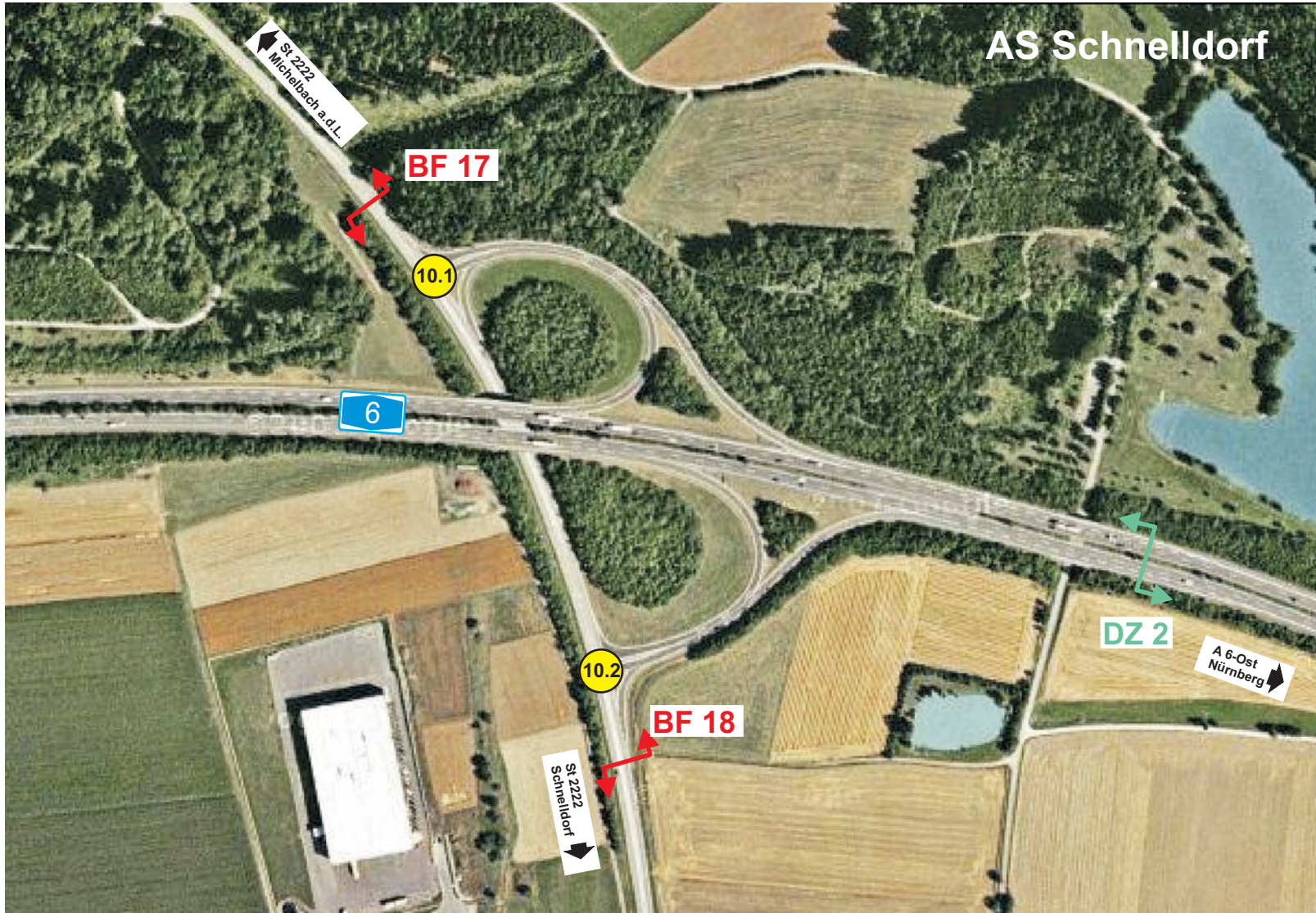
BS INGENIEURE

Plan 4529 - 02  
2008

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33



# AS Schnelldorf



Regierungspräsidium  
Stuttgart  
Verkehrsuntersuchung  
zum 6-streifigen Ausbau  
der A 6 zwischen dem  
AK Weinsberg und der  
Landesgrenze BW/BY

## Zählstellenplan

**10.1** Knotenpunktzählstelle (Kfz/4h)  
Zeitraum 15 - 19 Uhr

**BF 18**  
Befragungsstelle  
Zeitraum 15 - 19 Uhr

**DZ 2**  
Dauerzählstelle  
Zeitraum 00 - 24 Uhr



unmaßstäblich



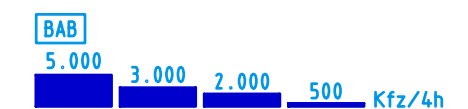
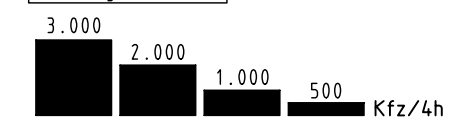
**BS INGENIEURE**

Plan 4529 - 03  
2008

Wettermarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33

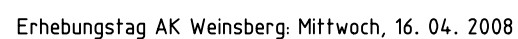
## Querschnitt - und Strombelastungsplan Kfz/4h (15-19 Uhr)

Grundlage: Eigene Verkehrserhebungen vom  
Mittwoch, 16. April 2008,  
Dienstag, 22. April 2008  
Mittwoch, 23. April 2008 und  
Donnerstag, 24. April 2008



BS INGENIEURE

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33





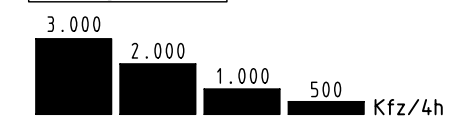
# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Analyse 2008

## Querschnitt - und Strombelastungsplan Kfz/4h (15-19 Uhr)

### Bereich Mitte

Grundlage: Eigene Verkehrserhebungen vom  
Mittwoch, 16. April 2008,  
Dienstag, 22. April 2008  
Mittwoch, 23. April 2008 und  
Donnerstag, 24. April 2008

#### Sonstige Straßen



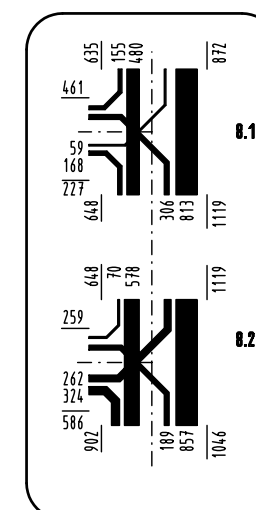
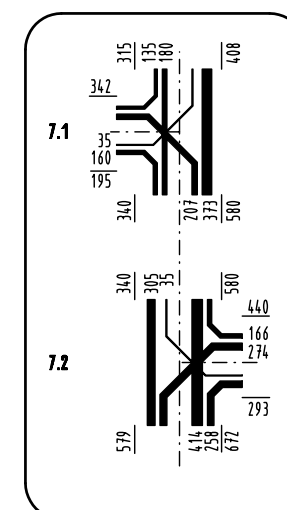
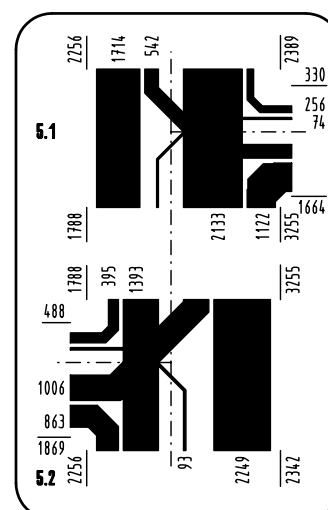
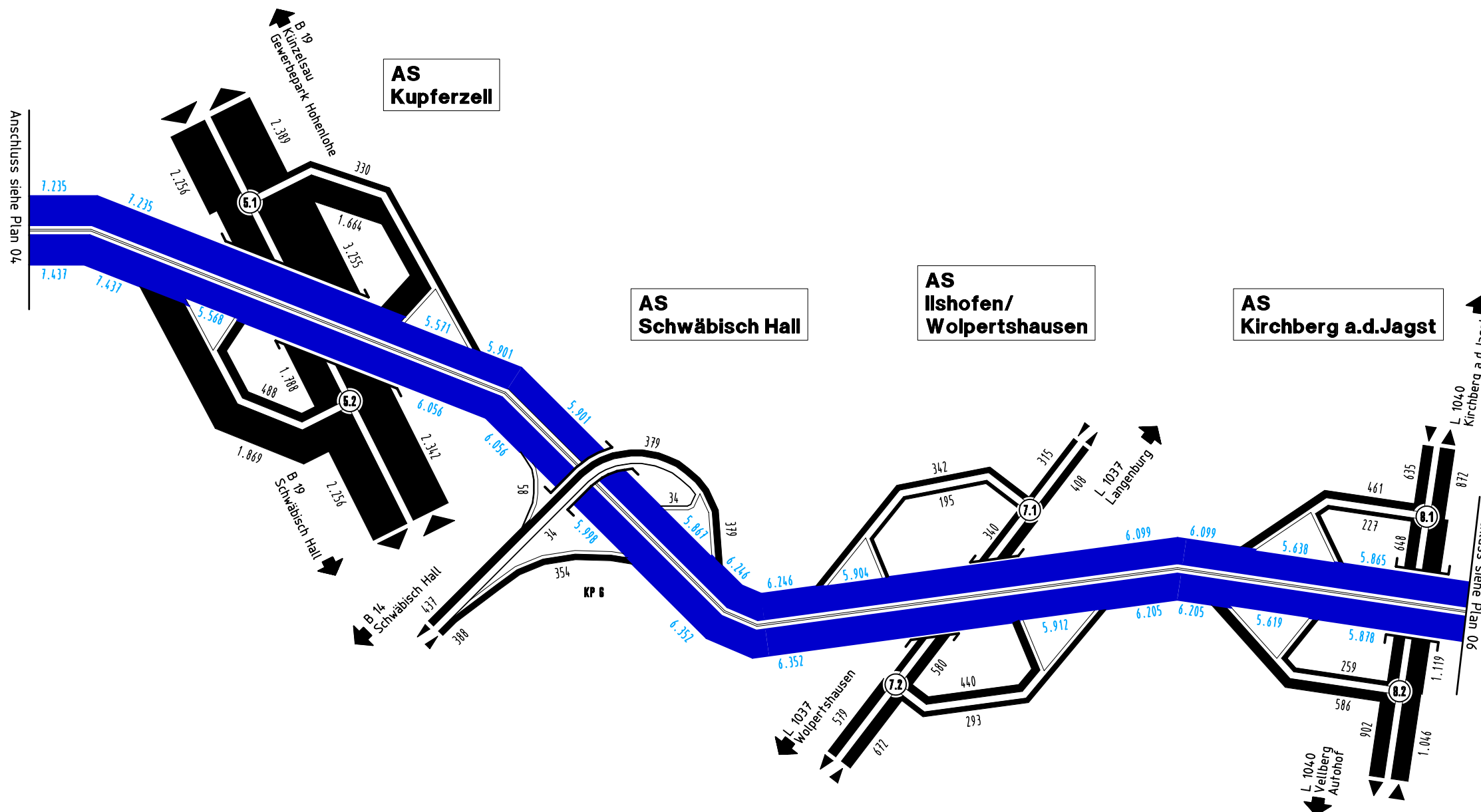
#### BAB



**BS INGENIEURE**

Plan 4529-05  
2008

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33





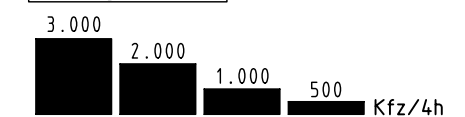
# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Analyse 2008

## Querschnitt - und Strombelastungsplan Kfz/4h (15-19 Uhr)

### Bereich Ost

Grundlage: Eigene Verkehrserhebungen vom  
Mittwoch, 16. April 2008,  
Dienstag, 22. April 2008  
Mittwoch, 23. April 2008 und  
Donnerstag, 24. April 2008

#### Sonstige Straßen



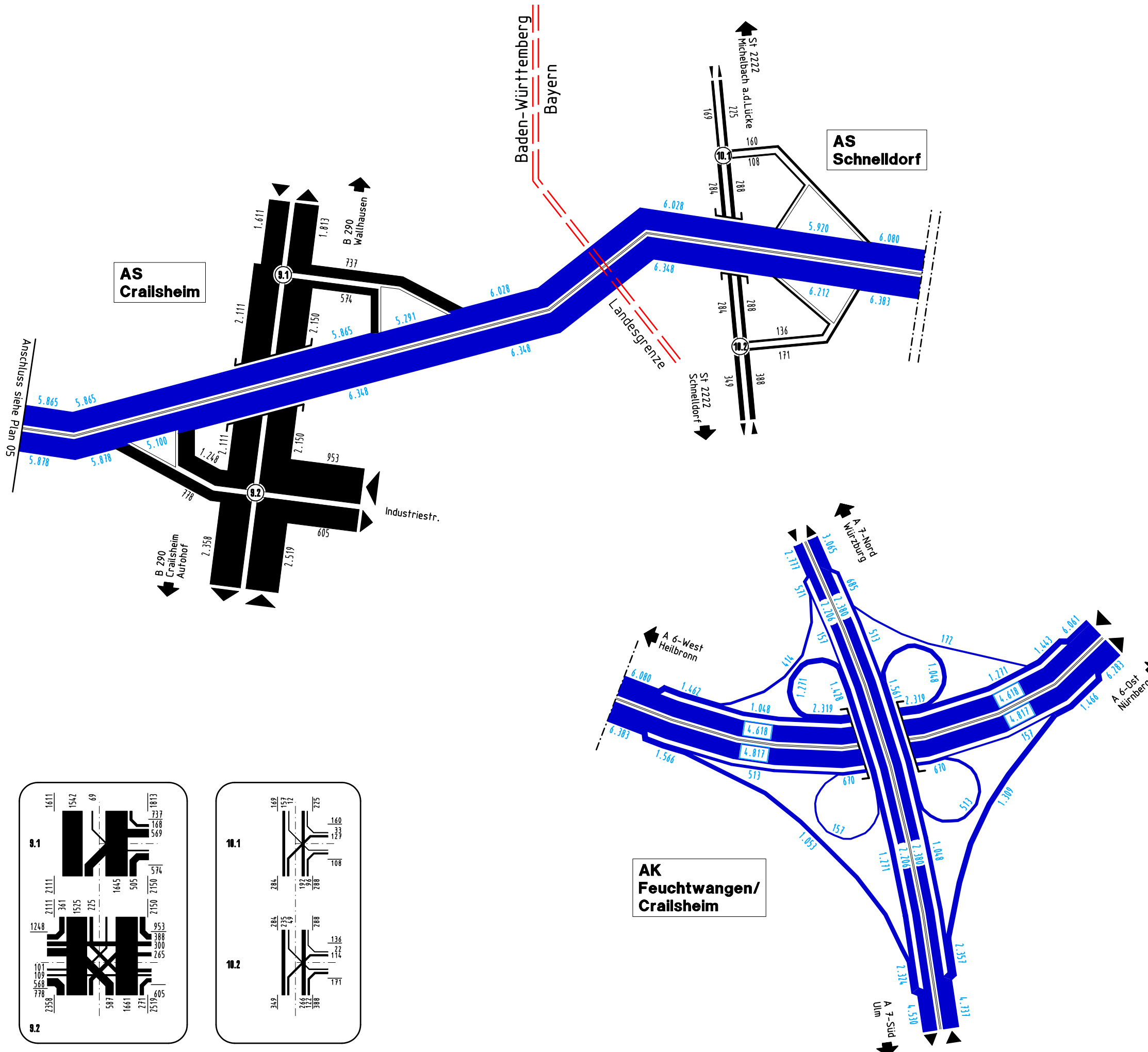
#### BAB



**BS INGENIEURE**

Plan 4529-06  
2008

Wettmarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0714.1.8696.0  
Fax 0714.1.8696.33



# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Analyse 2008

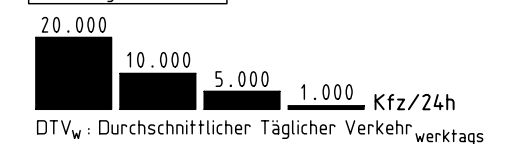
## Belastungsplan ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

### Bereich West

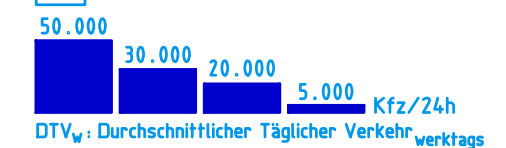
(9,1 %) — Anteil Schwerverkehr >3,  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
7.350 — Gesamtverkehr

Grundlage: Eigene Verkehrserhebungen vom  
Mittwoch, 16. April 2008,  
Dienstag, 22. April 2008  
Mittwoch, 23. April 2008 und  
Donnerstag, 24. April 2008

#### Sonstige Straßen



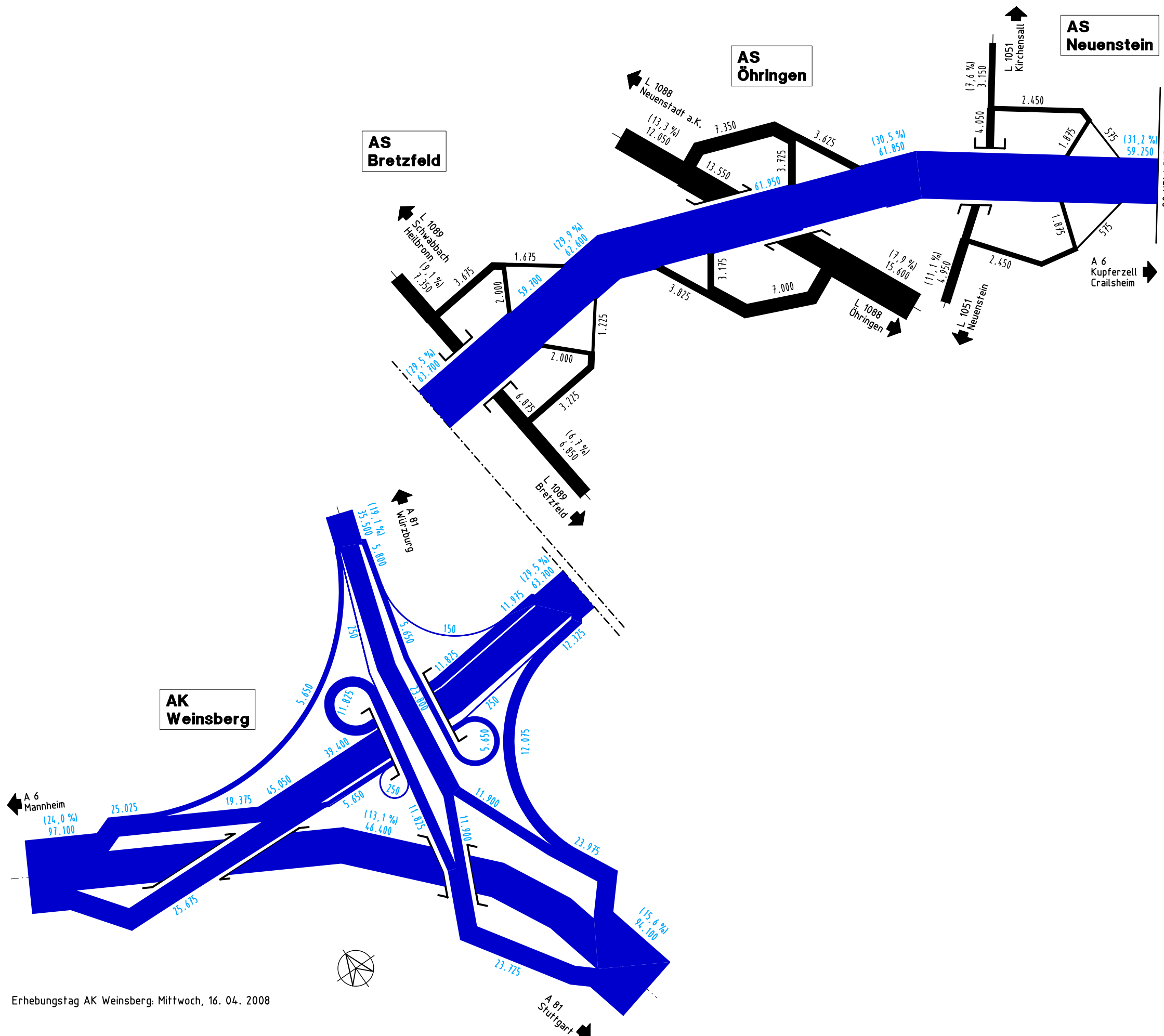
#### BAB



**BS INGENIEURE**

Plan 4529-07  
2008

Wettmarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1.8696.0  
Fax 0 714 1.8696.33



# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen der AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Analyse 2008

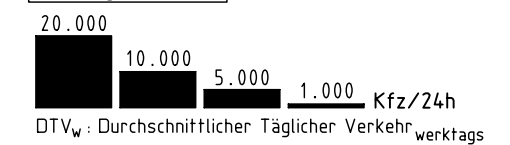
## Belastungsplan ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

### Bereich Mitte

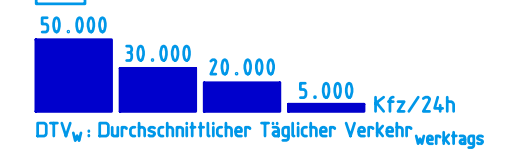
(15,2 %) — Anteil Schwerverkehr >3,5 t  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
16.350 — Gesamtverkehr

Grundlage: Eigene Verkehrserhebungen vom  
Mittwoch, 16. April 2008,  
Dienstag, 22. April 2008  
Mittwoch, 23. April 2008 und  
Donnerstag, 24. April 2008

#### Sonstige Straßen



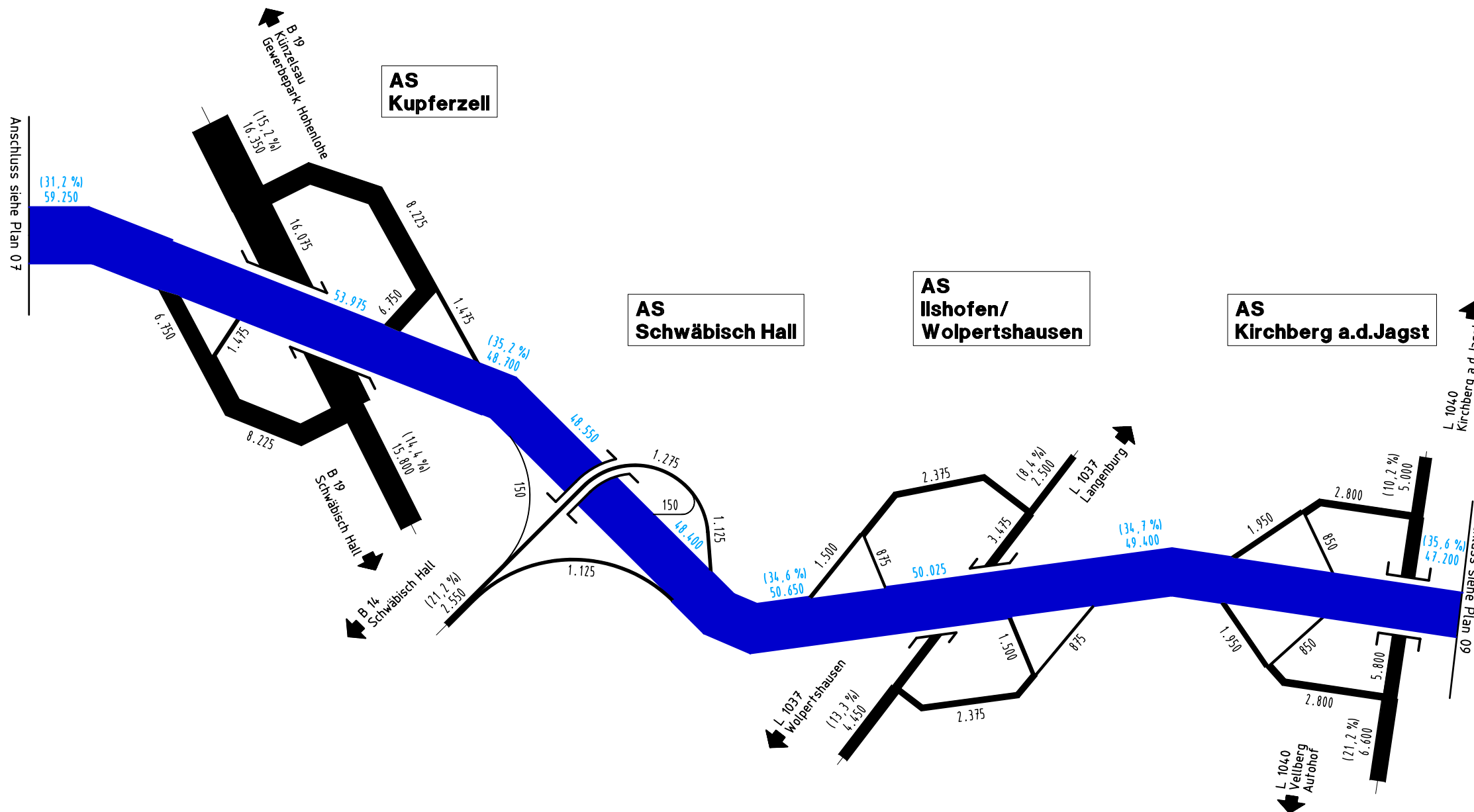
#### BAB



**BS INGENIEURE**

Plan 4529-08  
2008

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1.8696.0  
Fax 0 714 1.8696.33



# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Analyse 2008

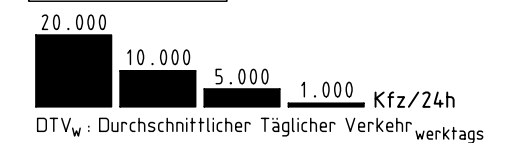
## Belastungsplan ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

### Bereich Ost

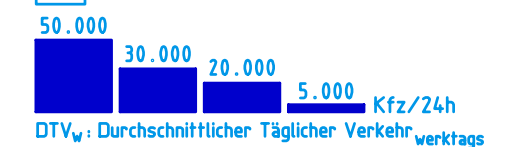
(8,7 %) — Anteil Schwerverkehr >3,5 t  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
10.750 — Gesamtverkehr

Grundlage: Eigene Verkehrserhebungen vom  
Mittwoch, 16. April 2008,  
Dienstag, 22. April 2008  
Mittwoch, 23. April 2008 und  
Donnerstag, 24. April 2008

#### Sonstige Straßen



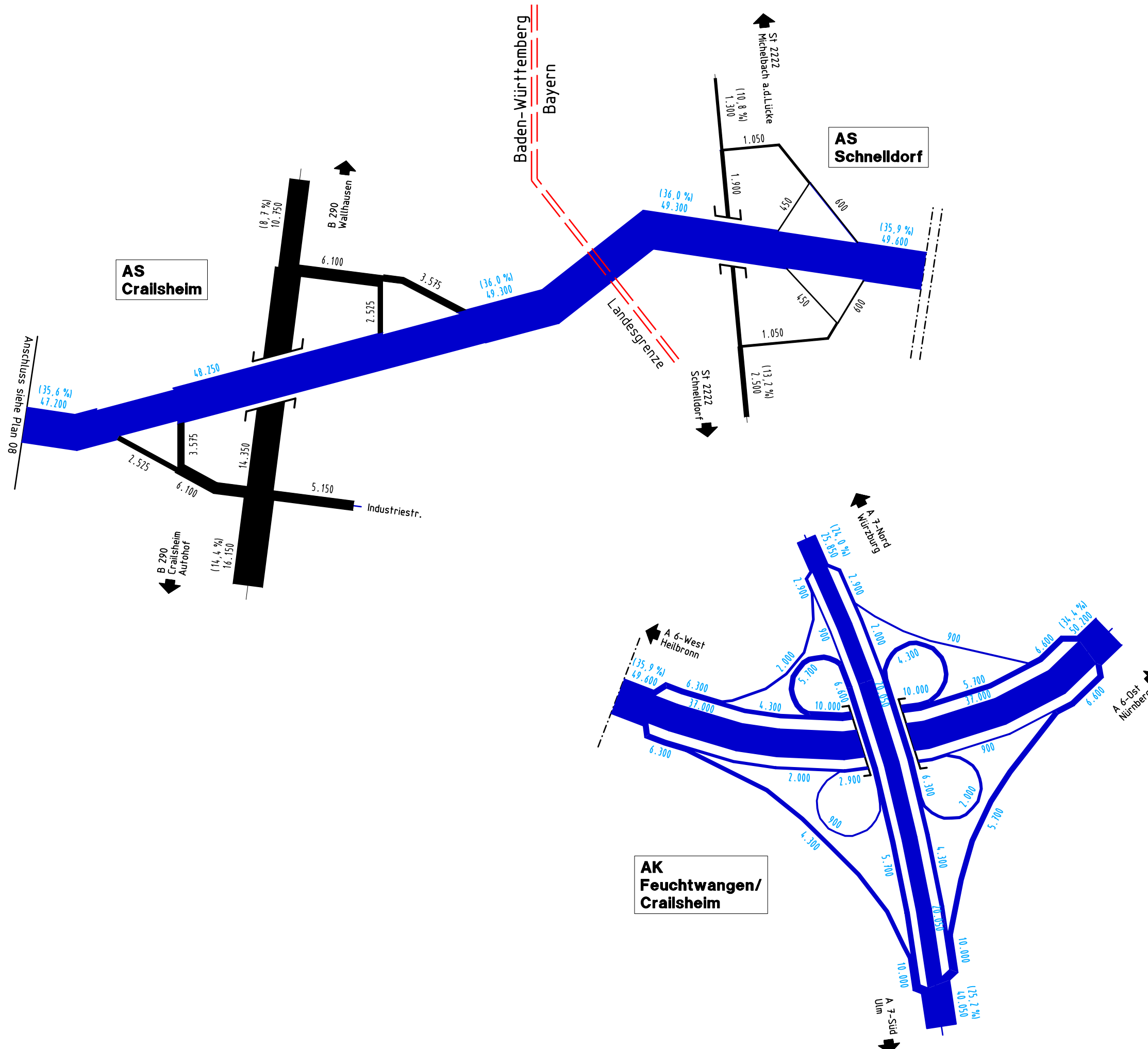
#### BAB



**BS INGENIEURE**

Plan 4529-09  
2008

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1 86 96 0  
Fax 0 714 1 86 96 33

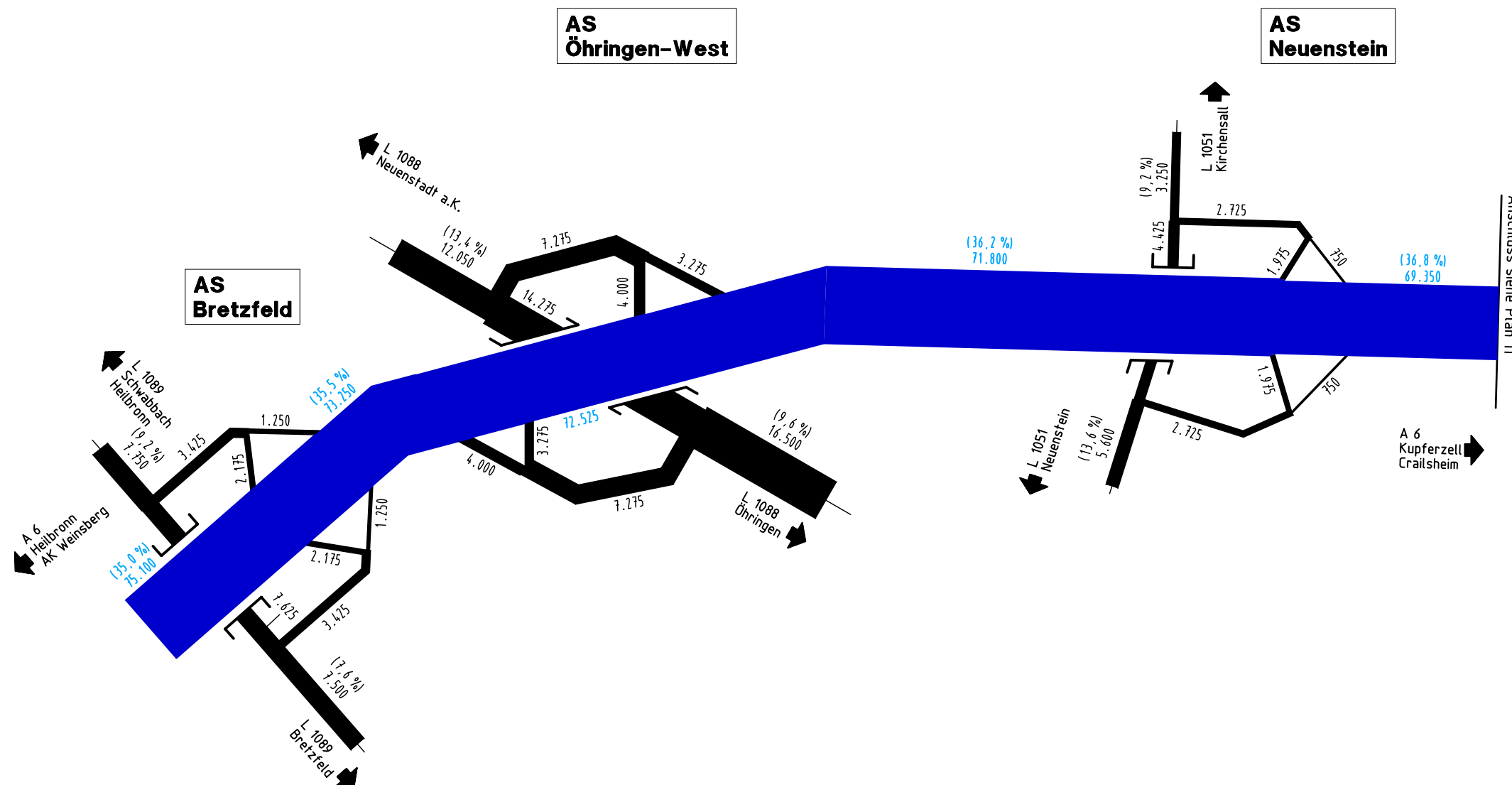


# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Prognose 2025

## Belastungsplan ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

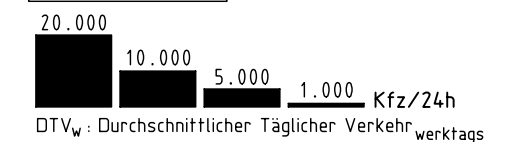
Planungsfall 0

Bereich West

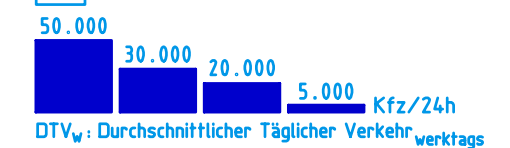


(7,6 %) — Anteil Schwerverkehr >3,5 t  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
7.500 — Gesamtverkehr

Sonstige Straßen



BAB



BS INGENIEURE

Plan 4529-10  
2009

Wettmarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1.8696.0  
Fax 0 714 1.8696.33

# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Prognose 2025

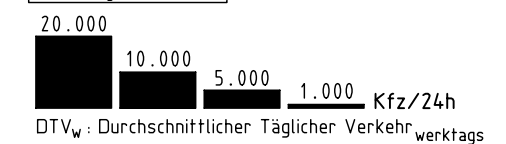
## Belastungsplan ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

Planungsfall 0

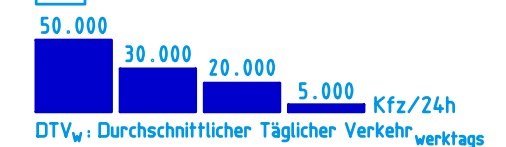
Bereich Mitte

(17,6 %) — Anteil Schwerverkehr >3,5 t  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
18.150 — Gesamtverkehr

Sonstige Straßen



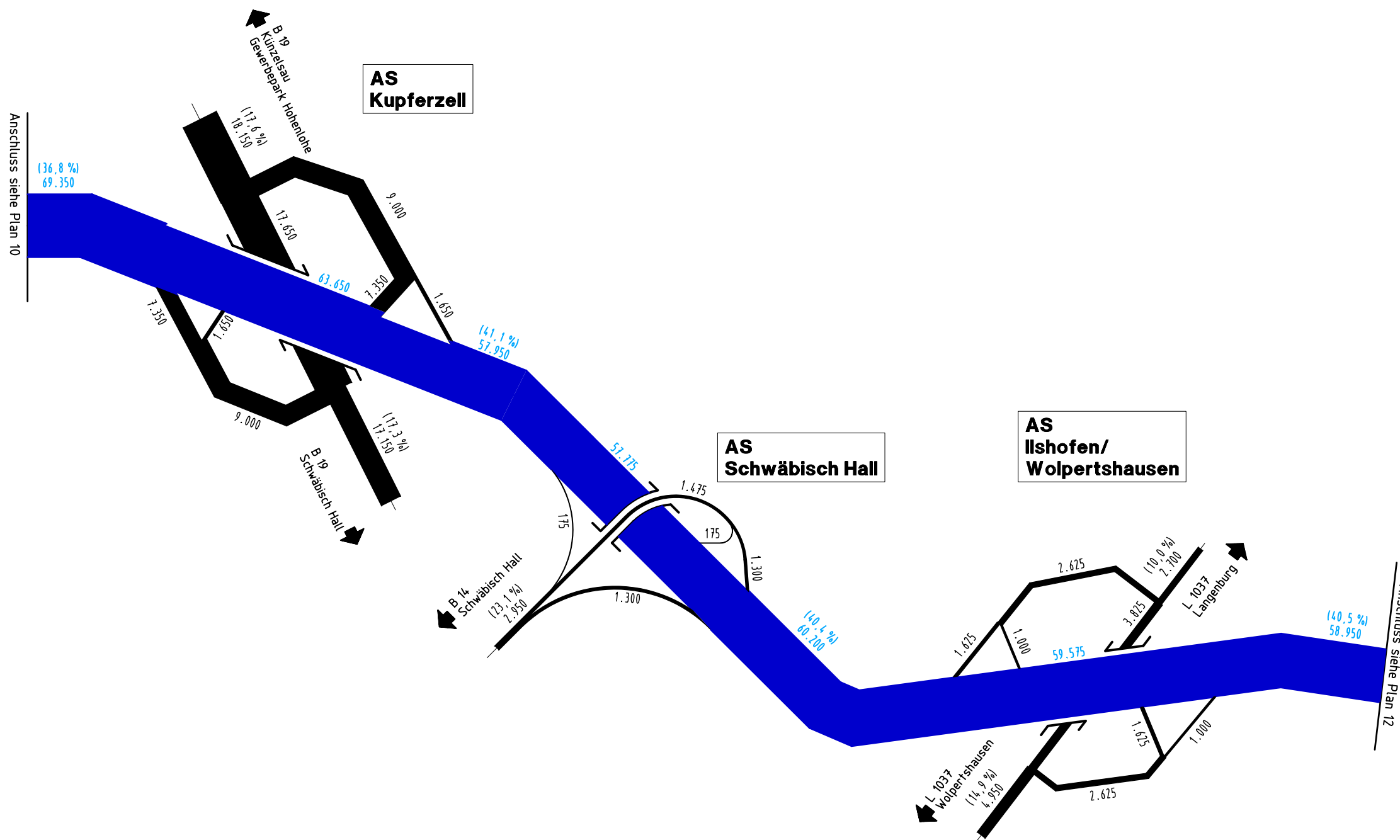
BAB



BS INGENIEURE

Plan 4529-11  
2009

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1.8696.0  
Fax 0 714 1.8696.33



# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Prognose 2025

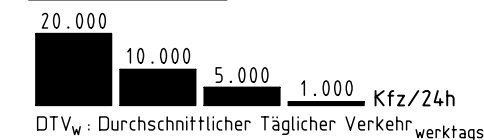
Belastungsplan  
ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

Planungsfall 0

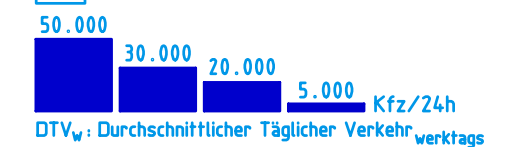
Bereich Ost

(11,1 %) — Anteil Schwerverkehr >3,5 t  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
12.400 — Gesamtverkehr

Sonstige Straßen



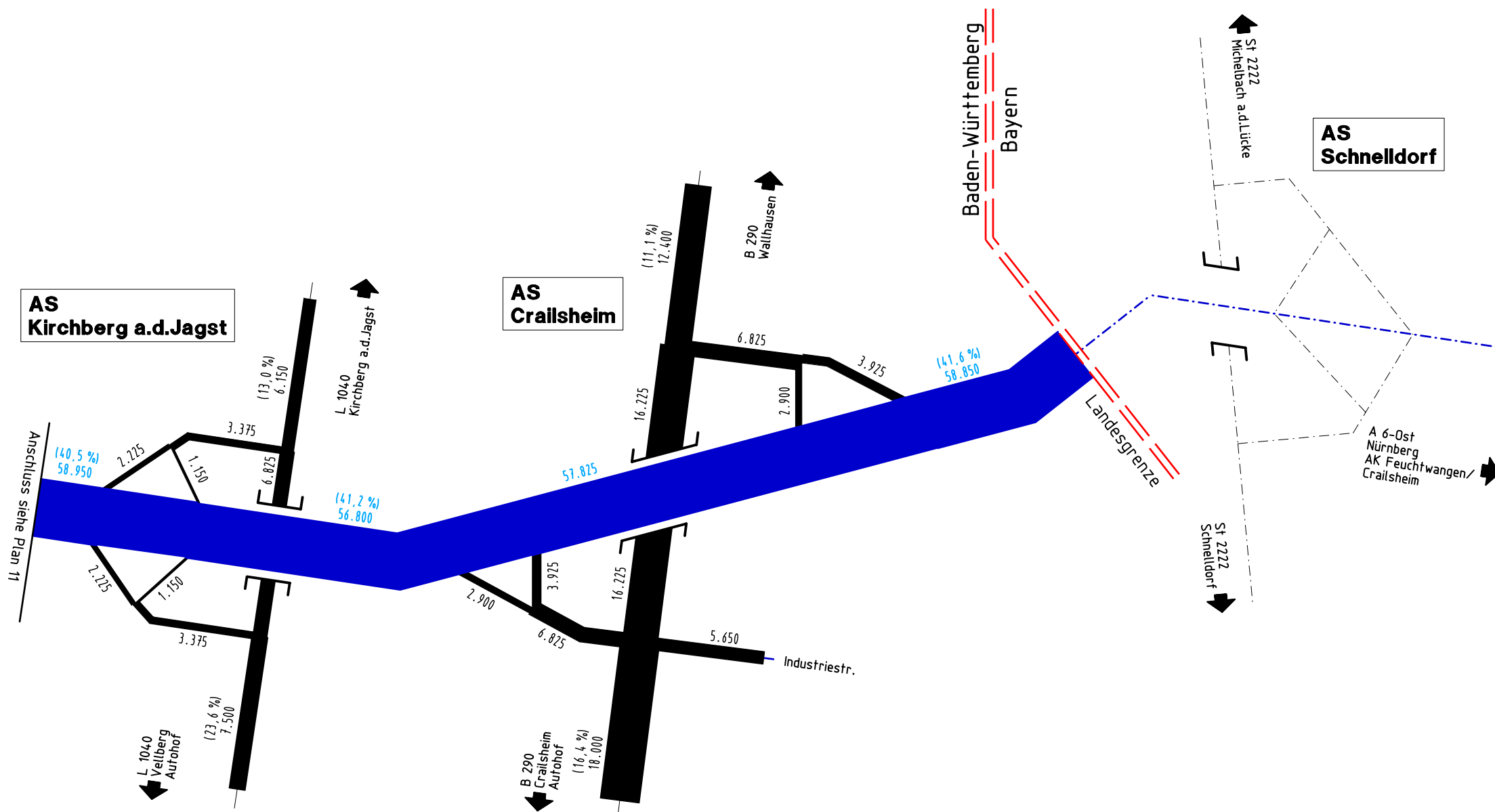
BAB



BS INGENIEURE

Plan 4529-12  
2009

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1.8696.0  
Fax 0 714 1.8696.33



## Belastungsplan ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

## Bereich West

#### Sonstige Straßen



Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33



# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Prognose 2025

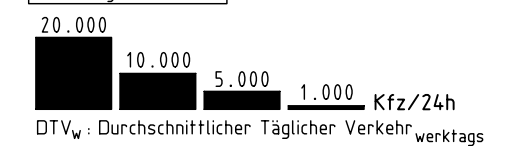
Belastungsplan  
ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

Planungsfall 0 Plus  
mit AS Öhringen-Ost

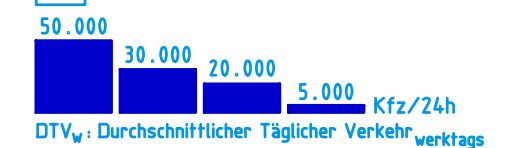
Bereich Mitte

(17,5 %) — Anteil Schwerverkehr >3,5 t  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
18.450 — Gesamtverkehr

Sonstige Straßen



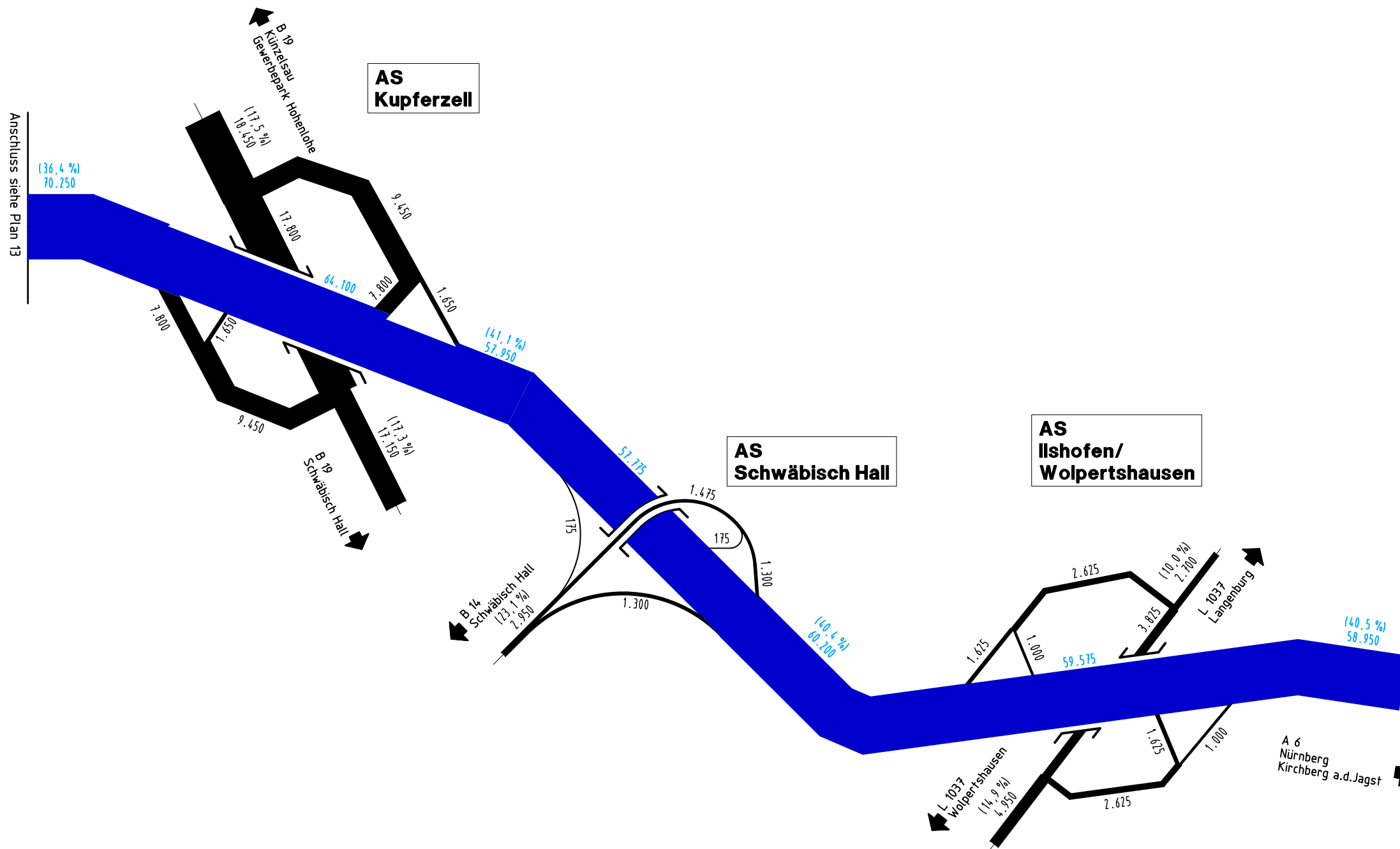
BAB



BS INGENIEURE

Plan 4529-14  
2008

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1.8696.0  
Fax 0 714 1.8696.33



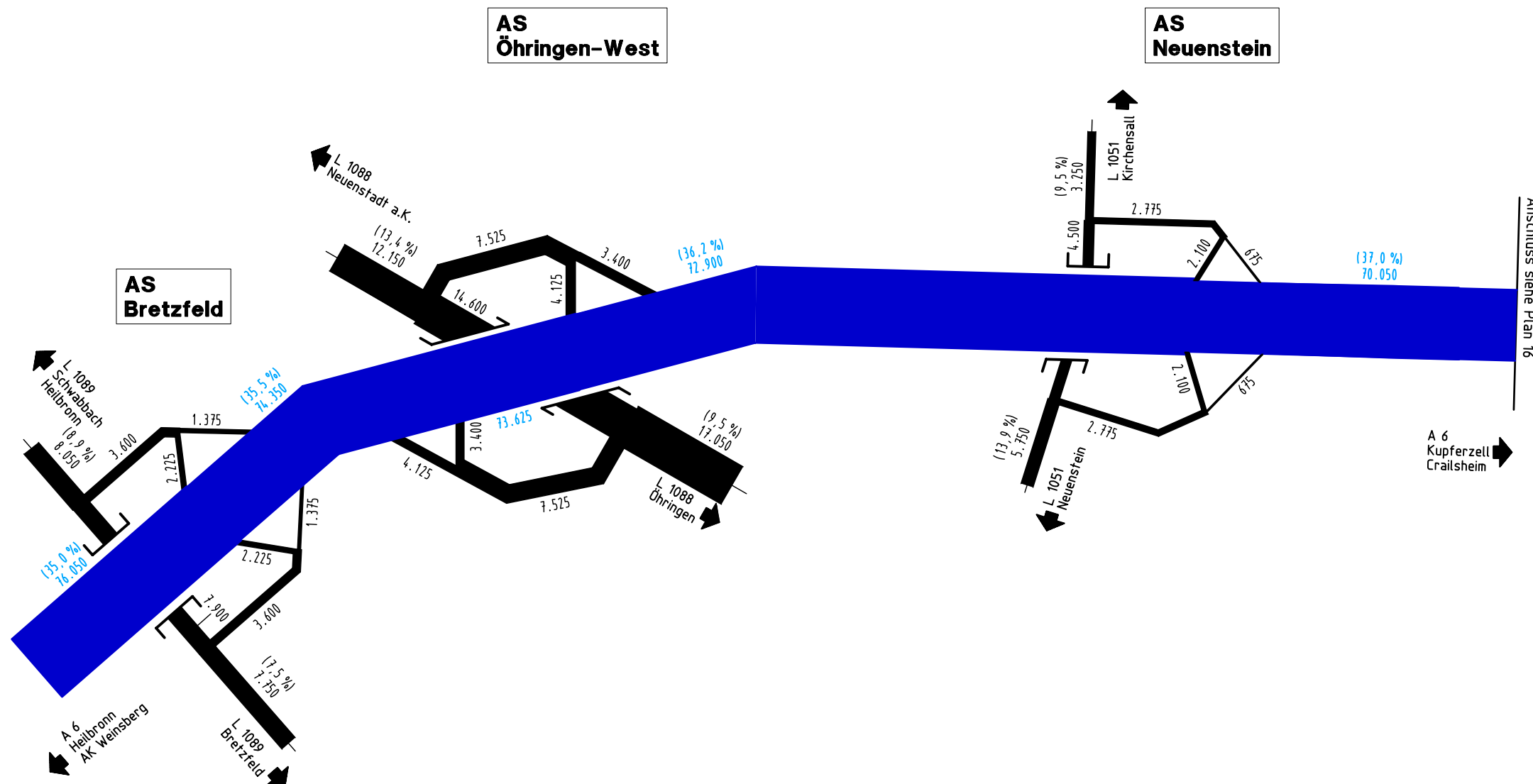
## Belastungsplan ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

## Bereich West

#### Sonstige Straßen



Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33



# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Prognose 2025

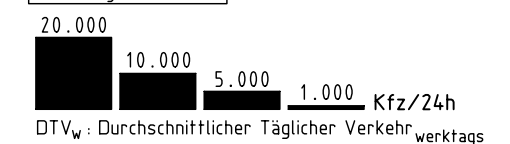
Belastungsplan  
ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

Planungsfall Ausbau

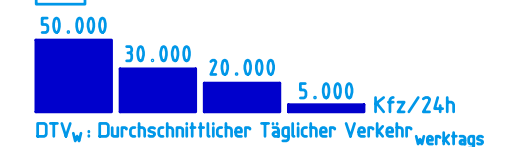
Bereich Mitte

(17,6 %) — Anteil Schwerverkehr >3,5 t  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
18.650 — Gesamtverkehr

Sonstige Straßen



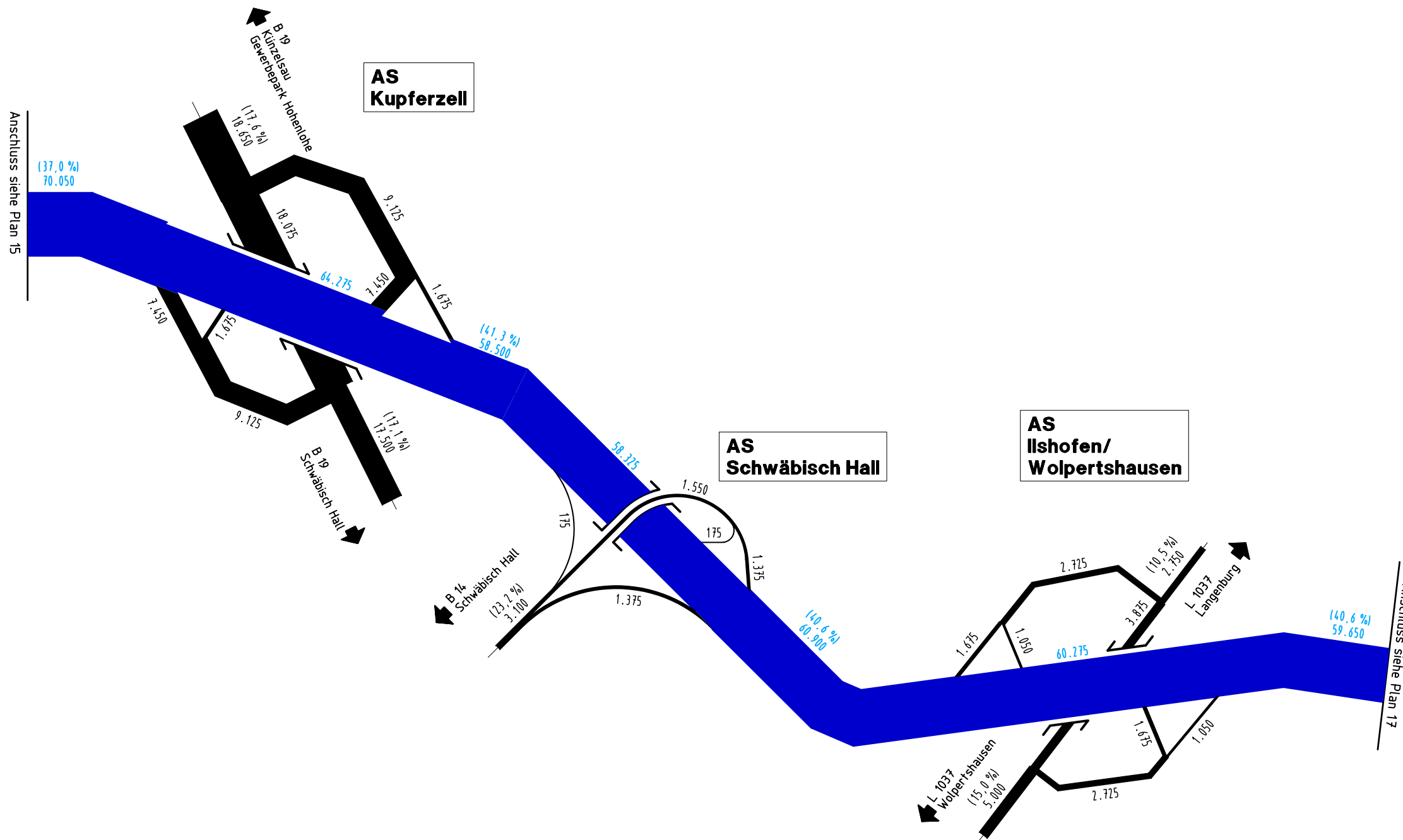
BAB



BS INGENIEURE

Plan 4529-16  
2008

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1.8696.0  
Fax 0 714 1.8696.33



# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Prognose 2025

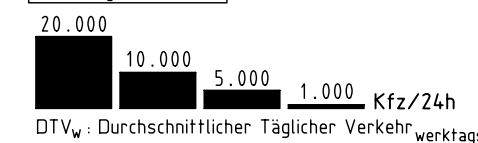
Belastungsplan  
ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

Planungsfall Ausbau

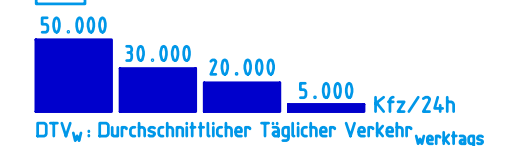
Bereich Ost

(11,5 %) — Anteil Schwerverkehr >3,5 t  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
12.750 — Gesamtverkehr

Sonstige Straßen



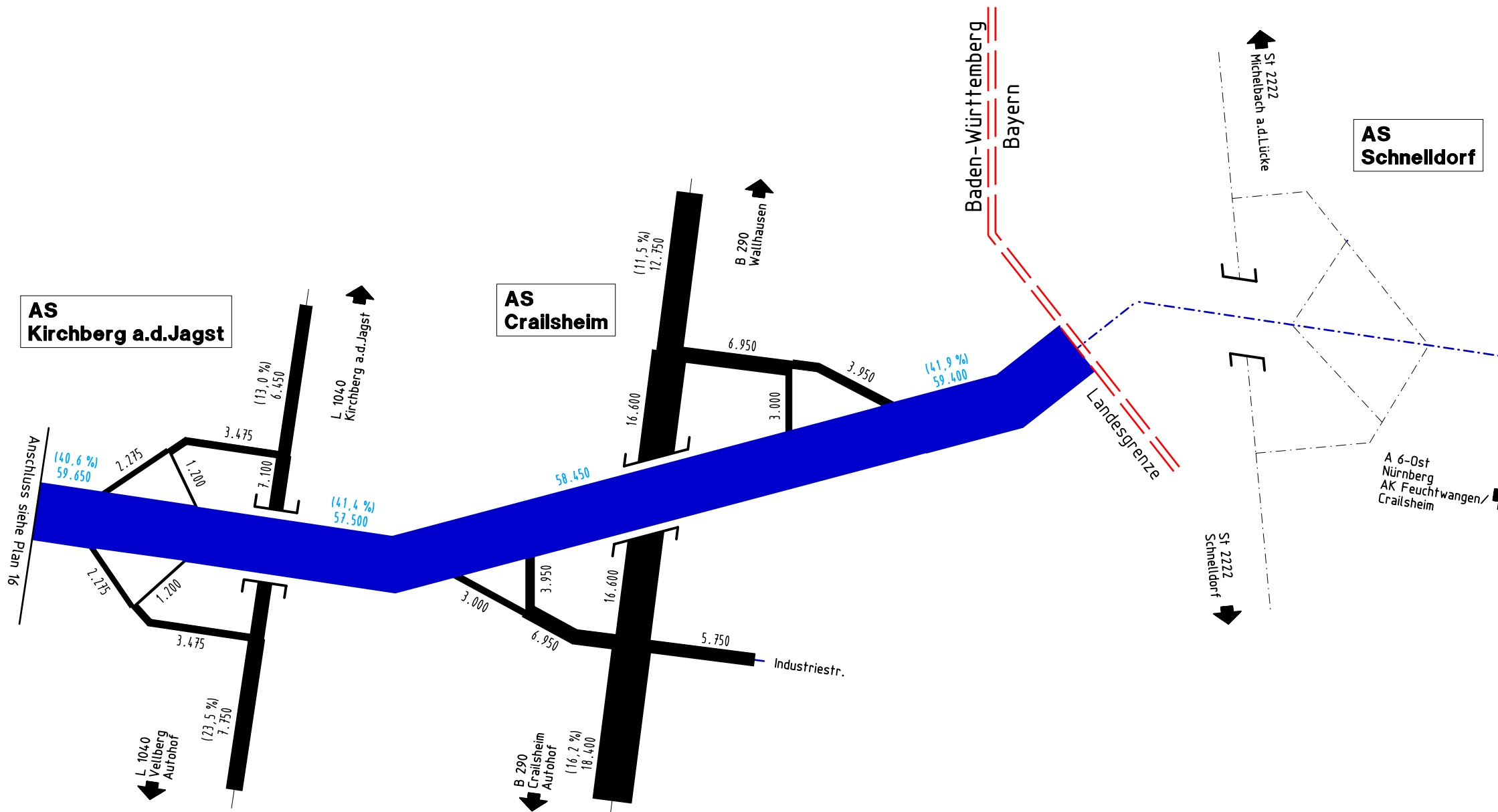
BAB



BS INGENIEURE

Plan 4529-17  
2008

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1.8696.0  
Fax 0 714 1.8696.33



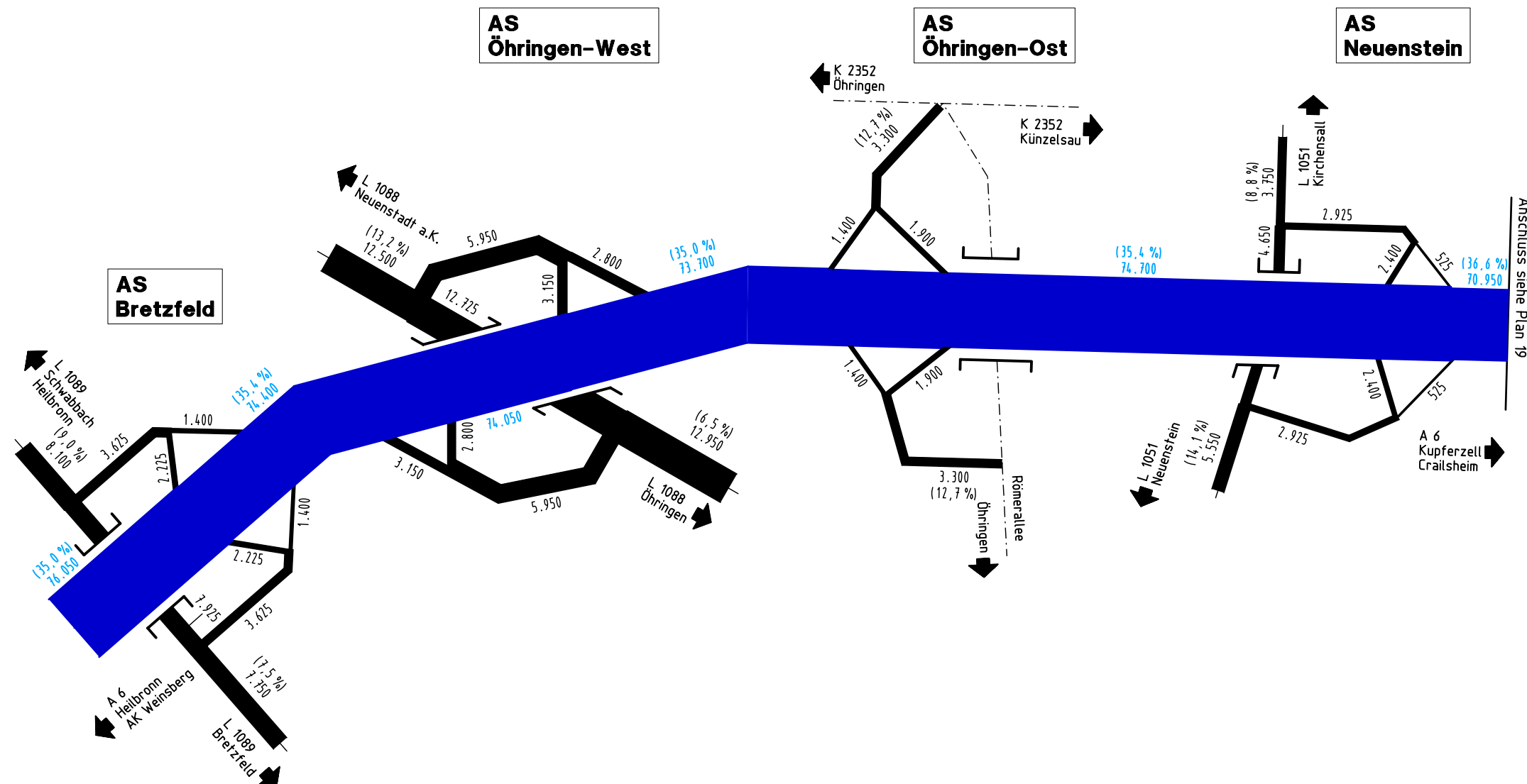
## Belastungsplan ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

## Bereich West

#### Sonstige Straßen



Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 07141.8696.0  
Fax 07141.8696.33



# Regierungspräsidium Stuttgart Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY Prognose 2025

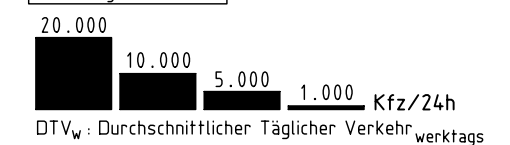
Belastungsplan  
ca. DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)

Planungsfall Ausbau Plus  
mit AS Öhringen-Ost

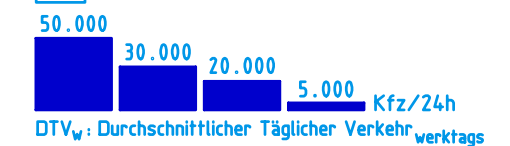
Bereich Mitte

(17,4 %) — Anteil Schwerverkehr >3,5 t  
(Bus,Lkw,LZ+Sfz)  
18.950 — Gesamtverkehr

Sonstige Straßen



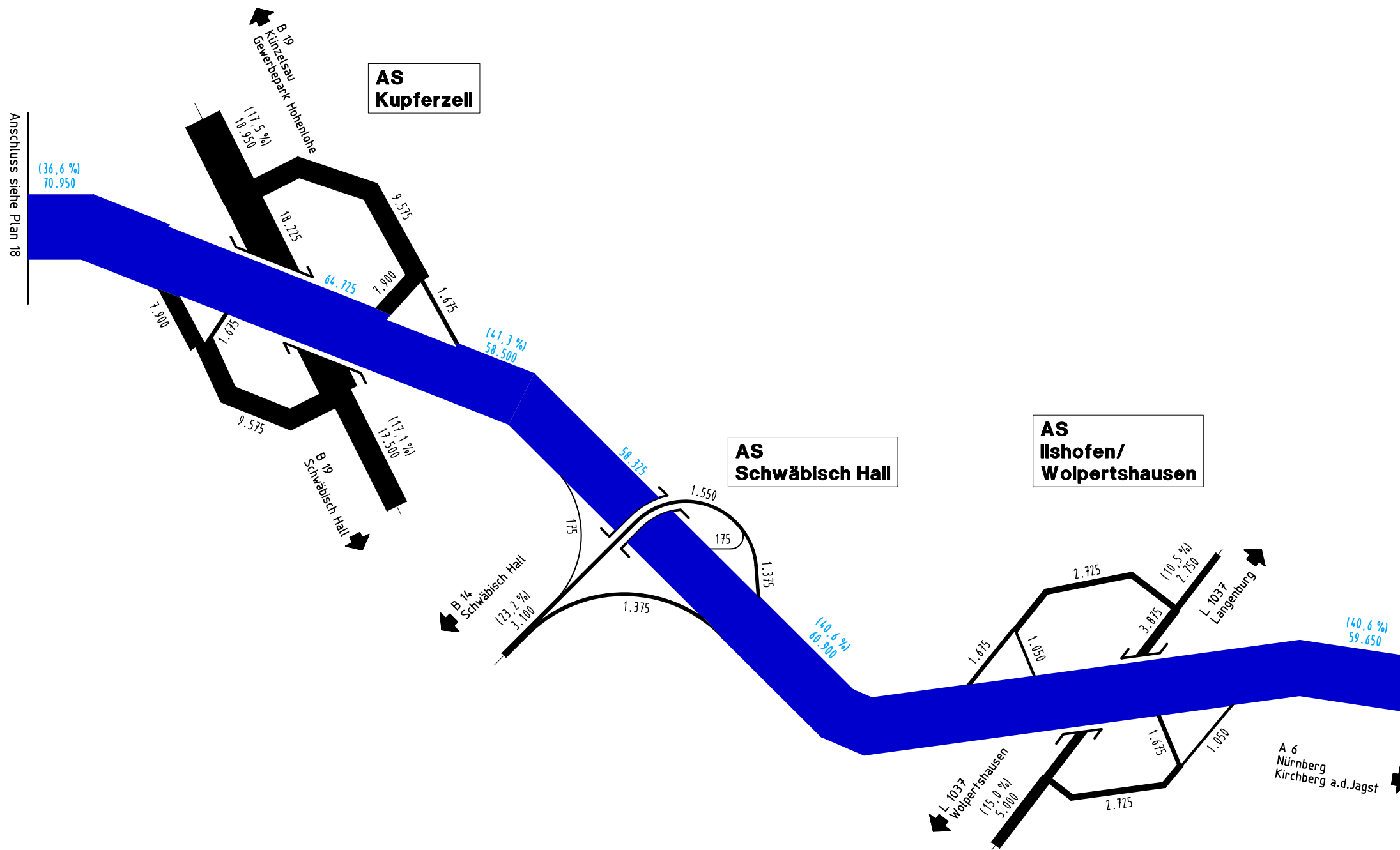
BAB



BS INGENIEURE

Plan 4529-19  
2008

Wettemarkt 5  
71640 Ludwigsburg  
Fon 0 714 1.8696.0  
Fax 0 714 1.8696.33



## ANHANG

Tagesganglinie BAB A 6 östlich AK Weinsberg  
Dienstag, 22. April 2009

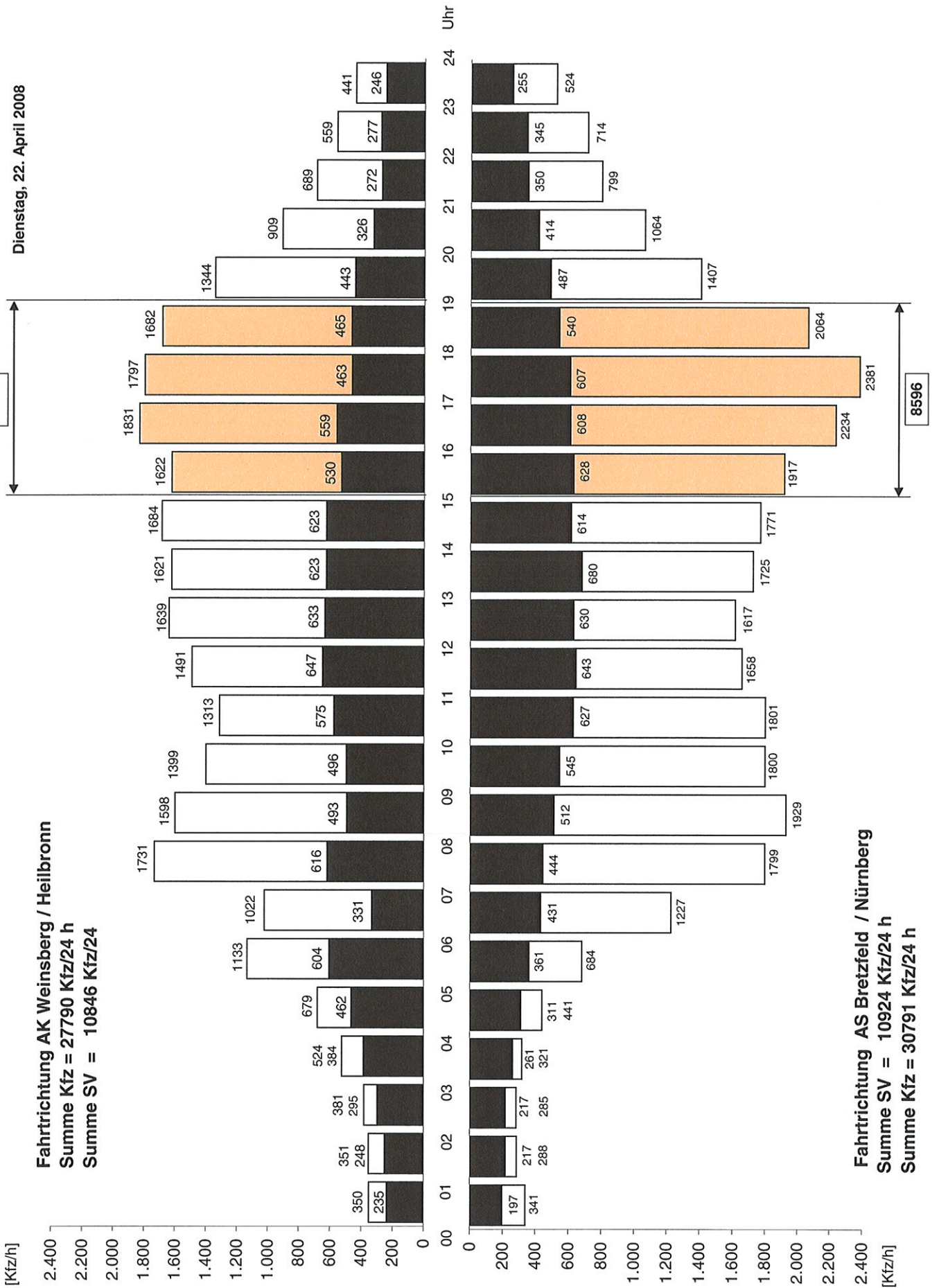
A1 - A 2

Tagesganglinie BAB A 6 westlich AK Feuchtwangen/  
Crailsheim  
Dienstag, 22. April 2009

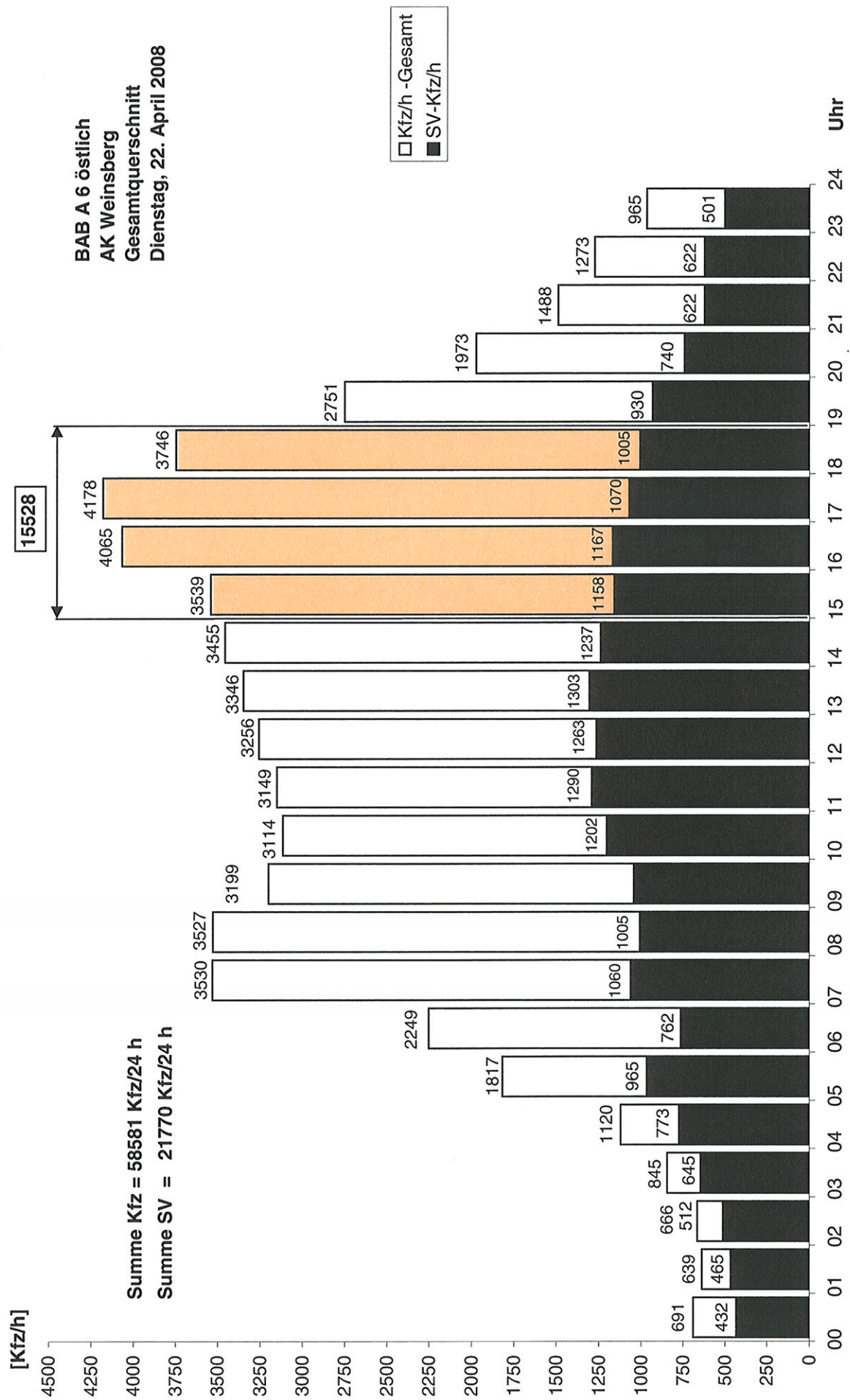
A3 - A 4



# BAB A 6 östlich AK Weinsberg







# BAB A6 westlich AK Feuchtwangen / Crailsheim

