

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

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Teil C -
Unterlage 22.3
Verkehrsentwicklung, Prognose 2030



LAND BADEN-WÜRTTEMBERG
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
STRASSENWESEN UND VERKEHR

**6-streifiger Ausbau der BAB 6
„AK Weinsberg - Landesgrenze BW/BY“**

Verkehrsentwicklung Prognose 2030

erstellt von
Dipl.-Ing. Steffen Leidl

Regierungspräsidium Stuttgart
Referat 44 - Straßenplanung
Postfach 80 07 09
70507 Stuttgart

Dienstgebäude:
Industriestraße 5, Stuttgart-Vaihingen

Telefon 0711 / 904-14428
Telefax 0711 / 904-14090
E-Mail steffen.leidl@rps.bwl.de

Stand: Februar 2019

Feb. 2017: Korrektur Verkehrskennwerte für schalltechnische Berechnung

Juli 2017: Ergänzung Abschnitt Lgr.-AK Feuchtwangen/Crailsheim

Feb. 2019: Ergänzung MSV 50. Stunde

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Inhaltsverzeichnis.....	1
Abkürzungsverzeichnis	1
1 Allgemeine Erläuterungen	2
2 Vorgehensweise.....	2
3 Ergebnisse	3
3.1 BAB 6, AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim	3
3.2 Anschlussstellen	6
3.3 Nachgeordnetes Straßennetz vom AK Weinsberg bis zur AS Kupferzell	9
3.4 Nachgeordnetes Straßennetz von der AS Kupferzell bis zum AK Feuchtwangen / Crailsheim.....	10

Abkürzungsverzeichnis

DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (alle Tage)
DTV _W	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (werktags)
GV	DTV Güterverkehr (alle Tage)
GV _W	DTV Güterverkehr (werktags)
M _N	maßgebende Verkehrsstärke M in Kfz/h nach RLS-90, Nachtbereich 22 - 6 Uhr
MSV	maßgebende stündliche Verkehrsstärke (alle Tage, 30. Stunde)
MSV _W	maßgebende stündliche Verkehrsstärke (werktags, 30. Stunde)
MSV ₅₀	maßgebende stündliche Verkehrsstärke (alle Tage, 50. Stunde)
MSV _{W,50}	maßgebende stündliche Verkehrsstärke (werktags, 50. Stunde)
M _T	maßgebende Verkehrsstärke M in Kfz/h nach RLS-90, Tagesbereich 6 - 22 Uhr
p _N	maßgebender LKW-Anteil (nachts) in %
PRMSV _W	Schwerverkehrsanteil an MSV-Werntag in %
p _T	maßgebender LKW-Anteil (tags) in %
PV	DTV Personenverkehr (alle Tage)
PV _W	DTV Personenverkehr (alle Tage)
RT2	MSV der stärker belasteten Richtung (werktags)
SV	DTV Schwerverkehr (alle Tage)
SV _W	DTV Schwerverkehr (werktags)

1 Allgemeine Erläuterungen

Bei der Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum muss zwischen der Entwicklung im Güterverkehr und der Entwicklung im Personenverkehr differenziert werden.

Die Verkehrsentwicklung im Güterverkehr steht weiterhin in Korrelation mit dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Für den Zeitraum von 2010 bis 2030 wird für das BIP in Deutschland ein Wachstum von real 1,14 % p.a. prognostiziert, für das BIP in Europa 1,38 % p.a. und das weltweite BIP wird eine Zunahme von 2,25 % p.a. erwartet. In der Summe führt dies für die Bundesfernstraßen zu einem Umrechnungsfaktor für die Prognose 2025 auf 2030 von ca. 8 % im Schwerverkehr. Im nachgeordneten Straßennetz (Landes- und Kreisstraßen), kommt es lediglich lokal zu Steigerungen im Güterverkehr in Bereichen in denen weitere Flächen für Gewerbegebiete entstehen. Ansonsten kann im nachgeordneten Netz von einer Stagnation bis zu einer leichten Steigerung von ca. 1,0 % ausgegangen werden.

Die Prognose für den Personenverkehr ist abhängig von der weiteren demografischen Entwicklung. Bis 2030 kommt es in Deutschland zu einem Bevölkerungsrückgang und zu einer Erhöhung des Altersdurchschnitts. In den Landkreisen Hohenlohe und Schwäbisch Hall wird von einem leichten Bevölkerungsrückgang von 2,5 - 3 % ausgegangen. Die Verkehrssteigerung auf lokaler Ebene durch Altersmobilität kann dies jedoch kompensieren. In Gänze kann von einem Umrechnungsfaktor für die Prognose 2025 auf 2030 von etwa 4,0 % im Personenverkehr auf den Bundesfernstraßen ausgegangen werden. Im nachgeordneten Netz werden nur leichte Steigerungen bis etwa 1,5 % erwartet.

2 Vorgehensweise

Grundlage der Hochrechnung auf den Prognosehorizont 2030 stellen die Verkehrsuntersuchung von BS Ingenieure aus dem Jahre 2009 und das Verkehrsgutachten zur Anschlussstelle Öhringen Ost durch das Ingenieurbüro Stahl aus dem Jahre 2013 dar. Zudem wurde Daten der fünfjährigen Straßenverkehrszählungen seit 1995 aus Baden-Württemberg und Bayern herangezogen. Ergänzend flossen hierzu Daten zur demografischen und zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung des Untersuchungsraumes bis 2030 ein. Für die Fortschreibung bis zum AK Feuchtwangen / Crailsheim

wurden zudem die Zählungen vom Juli 2016 der AS Schnelldorf und des Autobahnquerschnitts in diesem Bereich berücksichtigt.

3 Ergebnisse

3.1 BAB 6, AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim

Für den Prognosehorizont 2030 ergeben sich, durch die Eingangs erwähnten Randbedingungen, für die BAB 6 zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BY die folgenden Verkehrszahlen für den $DTV_{\text{alle Tage}}$ (Tab. 1), den DTV_W (Tab.2), sowie die entsprechenden Verkehrskennwerte zur Bewertung der Verkehrsqualität (Tab. 3a und 3b) und für die schalltechnische Berechnung (Tab. 4).

Im Sinne einer Harmonisierung der europäischen Statistiken, wurde mit der Einführung des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen in der Ausgabe 2015 (HBS 2015) die Grundlage für die Bemessungsverkehrsstärke von der 30. Stunde auf die 50. Stunde geändert. Über die Dauerzählstelle in Schwabbach ergibt sich der Faktor für die Ermittlung der 50. Stunde sowie die Werte der maßgebenden Richtungsfahrbahn. Die mittlere stündliche Verkehrsstärke (MSV) zeigt hierbei eine um 1,7 – 4,3 % geringere Belastung. Die bisher nach der 30. Stunde bemessenen Verkehrsanlagen sind somit auf der sicheren Seite berechnet und ergeben maximal die gleiche jedoch eher eine bessere Qualitätsstufe. Aufgrund dessen wird auf eine Ergänzung der Tabellen 5 bis 15 hinsichtlich der MSV_{50} und $MSV_{W,50}$ – Werte verzichtet.

Streckenabschnitt	DTV 2030	PV 2030	GV 2030	SV 2030
AK Weinsberg – AS Bretzfeld	77.723	53.289	24.434	23.430
AS Bretzfeld – AS Öhringen	76.207	51.976	24.231	22.852
AS Öhringen – AS Neuenstein	75.168	50.948	24.221	22.400
AS Neuenstein – AS Kupferzell	72.264	49.210	23.054	21.636
AS Kupferzell – AS Schw. Hall	60.190	38.905	21.285	19.531
AS Schw. Hall – AS Ilshofen/Wolpertsh.	62.825	40.608	22.217	20.386
AS Ilshofen/Wolpertshausen – Kirchberg	61.665	39.859	21.807	20.010
AS Kirchberg – AS Crailsheim	59.505	38.462	21.043	19.308
AS Crailsheim – AS Schnelldorf	61.718	39.893	21.826	20.027
AS Schnelldorf – AK Feuchtw./Crailsh.	62.684	40.517	22.167	20.340

Tabelle 1: BAB 6, DTV 2030

Streckenabschnitt	DTV_w 2030	PV_w 2030	GV_w 2030	SV_w 2030
AK Weinsberg - AS Bretzfeld	79.148	50.655	28.493	28.503
AS Bretzfeld - AS Öhringen	77.604	49.407	28.197	27.801
AS Öhringen - AS Neuenstein	76.546	48.429	28.117	27.251
AS Neuenstein - AS Kupferzell	73.588	46.777	26.811	26.321
AS Kupferzell - AS Schw. Hall	61.293	36.982	24.311	23.760
AS Schw. Hall - AS Ilshofen/Wolpertsh.	62.265	36.749	25.515	24.561
AS Ilshofen/Wolpertshausen - Kirchberg	61.115	36.071	25.044	24.108
AS Kirchberg - AS Crailsheim	58.974	34.807	24.167	23.263
AS Crailsheim – AS Schnelldorf	61.168	36.102	25.066	24.129
AS Schnelldorf – AK Feuchtw./Crailsh.	62.125	36.667	25.458	24.506

Tabelle 2: BAB 6, DTV_w 2030

Streckenabschnitt	MSV	MSV_w	RT2	PRMSV_w
AK Weinsberg - AS Bretzfeld	7.280	7.098	4.186	26,1 %
AS Bretzfeld - AS Öhringen	7.138	6.959	4.105	26,0 %
AS Öhringen - AS Neuenstein	7.041	6.864	4.049	25,8 %
AS Neuenstein - AS Kupferzell	6.769	6.599	3.892	25,9 %
AS Kupferzell - AS Schw. Hall	5.638	5.497	3.242	28,1 %
AS Schw. Hall - AS Ilshofen/Wolpertsh.	5.885	5.737	3.384	27,8 %
AS Ilshofen/Wolpertshausen - Kirchberg	5.776	5.631	3.321	27,8 %
AS Kirchberg - AS Crailsheim	5.574	5.434	3.205	27,8 %
AS Crailsheim – AS Schnelldorf	5.781	5.636	3.324	27,8 %
AS Schnelldorf – AK Feuchtw./Crailsh.	5.871	5.724	3.376	27,8 %

Tabelle 3a: BAB 6, Verkehrskennwerte zur Bemessung der Verkehrsqualität, MSV 30. Stunde

Streckenabschnitt	MSV ₅₀	MSV _{w,50}	RT2	PRMSV _w
AK Weinsberg - AS Bretzfeld	7.159	6.980	3.672	26,10%
AS Bretzfeld - AS Öhringen	7.020	6.844	3.601	26,00%
AS Öhringen - AS Neuenstein	6.924	6.750	3.552	25,80%
AS Neuenstein - AS Kupferzell	6.656	6.489	3.414	25,90%
AS Kupferzell - AS Schw. Hall	5.544	5.406	2.844	28,10%
AS Schw. Hall - AS Ilshofen/Wolpertsh.	5.632	5.491	2.889	27,80%
AS Ilshofen/Wolpertshausen - Kirchberg	5.528	5.389	2.836	27,80%
AS Kirchberg - AS Crailsheim	5.334	5.201	2.736	27,80%
AS Crailsheim – AS Schnelldorf	5.533	5.394	2.838	27,80%
AS Schnelldorf – AK Feuchtw./Crailsh.	5.620	5.479	2.883	27,80%

Tabelle 3b: BAB 6, Verkehrskennwerte zur Bemessung der Verkehrsqualität, MSV 50. Stunde

Streckenabschnitt	M _T	p _T	M _N	p _N
AK Weinsberg - AS Bretzfeld	4.091	27,8 %	1.534	42,4 %
AS Bretzfeld - AS Öhringen	4.011	27,7 %	1.504	42,2 %
AS Öhringen - AS Neuenstein	3.956	27,5 %	1.484	41,9 %
AS Neuenstein - AS Kupferzell	3.803	27,7 %	1.426	42,1 %
AS Kupferzell - AS Schw. Hall	3.168	30,0 %	1.188	45,7 %
AS Schw. Hall - AS Ilshofen/Wolpertsh.	3.307	30,0 %	1.240	45,7 %
AS Ilshofen/Wolpertshausen - Kirchberg	3.246	30,0 %	1.217	45,7 %
AS Kirchberg - AS Crailsheim	3.132	30,0 %	1.174	45,7 %
AS Crailsheim – AS Schnelldorf	3.248	30,0 %	1.218	45,7 %
AS Schnelldorf – AK Feuchtw./Crailsh.	3.300	30,0 %	1.237	45,5 %

Tabelle 4: BAB 6, Verkehrskennwerte für schalltechnische Berechnung

3.2 Anschlussstellen

Für den Prognosehorizont 2030 ergeben sich, durch die Eingangs erwähnten Randbedingungen, für die Anschlussstellen Bretzfeld (Tab. 5), Öhringen (Tab. 6), Neuenstein (Tab. 7), Kupferzell (Tab. 8), Schwäbisch Hall (Tab. 9), Ilshofen/Wolpertshausen (Tab. 10), Kirchberg (Tab. 11) und Crailsheim (Tab. 12) die folgenden Verkehrszahlen für den DTV_{alle Tage}, den DTV_W sowie die entsprechenden Verkehrskennwerte zur Bewertung der Verkehrsqualität und für die schalltechnische Berechnung.

Bezeichnung	Prognosejahr 2030	Rampe Nord FR Nü-HN			Rampe Süd FR HN-Nü			Nachgeordnetes Netz		
		Ausfahrt	Einfahrt	Gesamt	Ausfahrt	Einfahrt	Gesamt	FR Nord	FR Süd	Mittelwert
		[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
AS Bretzfeld	DTV	2305	2980	5285	2980	2305	5285	10182	9365	9774
	DTV _W	2347	3035	5382	3035	2347	5382	10369	9537	9953
	SV	200	370	570	370	200	570	988	646	817
	SV _W	241	446	687	446	241	687	1190	778	984
	MSV	228	294	522	294	228	522	1006	925	948
	MSV _W	223	288	511	288	223	511	985	906	946
	PRMSV _W	6,3%	9,0%	7,8%	9,0%	6,3%	7,8%	7,0%	5,0%	6,2%
	M _T	127	165	292	165	127	292	564	518	541
	p _T	9,4%	13,6%	11,8%	13,6%	9,4%	11,8%	10,6%	7,4%	9,0%
	M _N	34	42	75	42	34	75	145	134	139
p _N	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	

Tabelle 5: BAB 6, Anschlussstelle Bretzfeld

Bezeichnung	Prognosejahr 2030	Rampe Nord FR Nü-HN			Rampe Süd FR HN-Nü			Nachgeordnetes Netz		
		Ausfahrt	Einfahrt	Gesamt	Ausfahrt	Einfahrt	Gesamt	FR Nord	FR Süd	Mittelwert
		[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
AS Öhringen	DTV	4860	5660	10520	5660	4860	10520	17100	20562	18831
	DTV _W	4949	5764	10713	5764	4949	10713	17413	20939	19176
	SV	670	560	1230	560	670	1230	2293	1974	2134
	SV _W	807	675	1482	675	807	1482	2763	2378	2570
	MSV	480	559	1039	559	480	1039	1689	2031	1827
	MSV _W	470	548	1018	548	470	1018	1654	1989	1822
	PRMSV _W	10,0%	7,2%	8,5%	7,2%	10,0%	8,5%	9,7%	6,9%	8,3%
	M _T	269	313	582	313	269	582	947	1139	1043
	p _T	14,9%	10,5%	12,7%	10,5%	14,9%	12,7%	14,5%	10,2%	12,2%
	M _N	70	81	151	81	70	151	244	293	268
p _N	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	5,0%	

Tabelle 6: BAB 6, Anschlussstelle Öhringen

Bezeichnung	Prognosejahr 2030	Rampe Nord FR Nü-HN			Rampe Süd FR HN-Nü			Nachgeordnetes Netz		
		Ausfahrt	Einfahrt	Gesamt	Ausfahrt	Einfahrt	Gesamt	FR Nord	FR Süd	Mittelwert
		[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
AS Neuenstein	DTV	790	2915	3705	2915	790	3705	3925	7836	5881
	DTV _W	804	2968	3773	2968	804	3773	3997	7980	5988
	SV	115	292	407	292	115	407	360	920	640
	SV _W	139	352	490	352	139	490	434	1108	771
	MSV	78	288	366	288	78	366	388	774	570
	MSV _W	76	282	358	282	76	358	380	758	569
	PRMSV _W	10,5%	7,2%	7,9%	7,2%	10,5%	7,9%	6,6%	8,5%	8,0%
	M _T	44	161	205	161	44	205	217	434	326
	p _T	16,5%	11,0%	13,8%	11,0%	16,5%	13,8%	10,1%	13,0%	12,0%
	M _N	11	42	53	42	11	53	56	112	84
p _N	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	

Tabelle 7: BAB 6, Anschlussstelle Neuenstein

Bezeichnung	Prognosejahr 2030	Rampe Nord FR Nü-HN			Rampe Süd FR HN-Nü			Nachgeordnetes Netz		
		Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	FR Nord [Kfz/24h]	FR Süd [Kfz/24h]	Mittelwert [Kfz/24h]
AS Kupferzell	DTV	1740	7740	9480	7740	1740	9480	19120	18070	18595
	DTV _w	1772	7882	9654	7882	1772	9654	19470	18401	18936
	SV	300	1350	1650	1350	300	1650	3380	3150	3265
	SV _w	361	1627	1988	1627	361	1988	4072	3795	3934
	MSV	172	765	936	765	172	936	1889	1785	1804
	MSV _w	168	749	917	749	168	917	1850	1748	1799
	PRMSV _w	12,5%	12,6%	12,6%	12,6%	12,5%	12,6%	12,8%	12,6%	12,9%
	M _T	96	429	525	429	96	525	1059	1000	1030
	p _T	18,5%	18,5%	18,5%	18,5%	18,5%	18,5%	18,8%	18,5%	18,7%
	M _N	25	110	135	110	25	135	273	258	265
	p _N	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%	9,0%

Tabelle 8: BAB 6, Anschlussstelle Kupferzell

Bezeichnung	Prognosejahr 2030	Rampe Nord FR Nü-HN			Rampe Süd FR HN-Nü			Nachgeordnetes Netz		
		Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	FR Nord [Kfz/24h]	FR Süd [Kfz/24h]	Mittelwert [Kfz/24h]
AS Schwäbisch Hall	DTV	1445	184	1629	184	1445	1629		3259	3259
	DTV _w	1419	181	1600	181	1419	1600		3200	3200
	SV	271	35	305	35	271	305		611	611
	SV _w	326	42	368	42	326	368		736	736
	MSV	138	18	155	18	138	155		310	310
	MSV _w	135	17	152	17	135	152		304	304
	PRMSV _w	16,4%	16,5%	16,4%	16,5%	16,4%	16,4%		16,4%	16,4%
	M _T	80	10	90	10	80	90		181	181
	p _T	19,6%	19,8%	19,7%	19,8%	19,6%	19,7%		19,5%	19,5%
	M _N	20	3	22	3	20	22		45	45
	p _N	13,0%	13,0%	13,0%	13,0%	13,0%	13,0%		13,0%	13,0%

Tabelle 9: BAB 6, Anschlussstelle Schwäbisch Hall

Bezeichnung	Prognosejahr 2030	Rampe Nord FR Nü-HN			Rampe Süd FR HN-Nü			Nachgeordnetes Netz		
		Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	FR Nord [Kfz/24h]	FR Süd [Kfz/24h]	Mittelwert [Kfz/24h]
AS Ilshofen/Wolpertshausen	DTV	1081	1724	2805	1724	1081	2805	2828	5152	3990
	DTV _w	1070	1707	2777	1707	1070	2777	2800	5100	3950
	SV	90	232	321	232	90	321	249	630	440
	SV _w	108	279	387	279	108	387	300	759	530
	MSV	104	166	269	166	104	269	272	495	383
	MSV _w	102	162	264	162	102	264	266	485	375
	PRMSV _w	7,2%	11,7%	9,9%	11,7%	7,2%	9,9%	7,6%	10,6%	9,6%
	M _T	60	96	156	96	60	156	157	287	222
	p _T	8,1%	13,9%	11,0%	13,9%	8,1%	11,0%	8,7%	12,5%	11,1%
	M _N	15	24	39	24	15	39	39	71	55
	p _N	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%

Tabelle 10: BAB 6, Anschlussstelle Ilshofen/Wolpertshausen

Bezeichnung	Prognosejahr 2030	Rampe Nord FR Nü-HN			Rampe Süd FR HN-Nü			Nachgeordnetes Netz		
		Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	FR Nord [Kfz/24h]	FR Süd [Kfz/24h]	Mittelwert [Kfz/24h]
AS Kirchberg	DTV	1262	2392	3654	2392	1262	3654	6840	8087	7464
	DTV _w	1249	2368	3617	2368	1249	3617	6772	8006	7389
	SV	364	541	905	541	364	905	757	1589	1173
	SV _w	438	652	1090	652	438	1090	912	1915	1413
	MSV	121	230	351	230	121	351	657	777	717
	MSV _w	119	225	344	225	119	344	643	761	702
	PRMSV _w	25,0%	19,6%	21,5%	19,6%	25,0%	21,5%	9,6%	17,1%	13,6%
	M _T	70	133	203	133	70	203	380	450	415
	p _T	31,0%	24,0%	27,5%	24,0%	31,0%	27,5%	11,0%	20,5%	16,2%
	M _N	17	33	51	33	17	51	95	112	103
	p _N	12,0%	12,0%	12,0%	12,0%	12,0%	12,0%	12,0%	12,0%	12,0%

Tabelle 11: BAB 6, Anschlussstelle Kirchberg

Bezeichnung	Prognosejahr 2030	Rampe Nord FR Nü-HN			Rampe Süd FR HN-Nü			Nachgeordnetes Netz		
		Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	FR Nord [Kfz/24h]	FR Süd [Kfz/24h]	Mittelwert [Kfz/24h]
AS Crailsheim	DTV	4030	3061	7091	3061	4030	7091	13117	18667	16960
	DTV _w	3994	3034	7028	3034	3994	7028	13000	18500	16809
	SV	964	566	1529	566	964	1529	1305	2741	2105
	SV _w	1108	650	1758	650	1108	1758	1500	3150	2419
	MSV	387	294	682	294	387	682	1261	1795	1630
	MSV _w	379	288	668	288	379	668	1235	1758	1597
	PRMSV _w	20,7%	16,0%	18,7%	16,0%	20,7%	18,7%	8,6%	12,7%	10,8%
	M _T	224	170	394	170	224	394	729	1037	942
	p _T	26,2%	20,1%	23,8%	20,1%	26,2%	23,8%	10,4%	15,8%	13,2%
	M _N	56	42	98	42	56	98	182	259	235
	p _N	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%

Tabelle 12: BAB 6, Anschlussstelle Crailsheim

Bezeichnung	Prognosejahr 2030	Rampe Nord FR Nü-HN			Rampe Süd FR HN-Nü			Nachgeordnetes Netz		
		Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	Ausfahrt [Kfz/24h]	Einfahrt [Kfz/24h]	Gesamt [Kfz/24h]	FR Nord [Kfz/24h]	FR Süd [Kfz/24h]	Mittelwert [Kfz/24h]
AS Schnelldorf	DTV	1435	660	2095	796	987	1783	1950	4400	3470
	DTV _w	1422	654	2076	789	979	1767	1933	4361	3439
	SV	195	50	245	119	130	249	156	495	349
	SV _w	235	60	295	143	157	300	188	597	420
	MSV	138	63	201	77	95	171	187	423	334
	MSV _w	135	62	197	75	93	168	183	414	327
	PRMSV _w	10,10%	5,60%	8,70%	11,10%	9,80%	10,40%	6,00%	8,40%	7,50%
	M _T	84	39	123	47	58	105	115	258	203
	p _T	14,00%	7,80%	12,00%	15,40%	13,60%	14,40%	8,00%	11,50%	10,30%
	M _N	11	5	16	6	7	13	14	34	28
	p _N	8,00%	3,50%	7,00%	7,00%	7,00%	7,00%	6,00%	8,00%	6,50%

Tabelle 13: BAB 6, Anschlussstelle Schnelldorf

3.3 Nachgeordnetes Straßennetz vom AK Weinsberg bis zur AS Kupferzell

Für den Prognosehorizont 2030 ergeben sich, durch die Eingangs erwähnten Randbedingungen, für das nachgeordnete Netz die folgenden Verkehrszahlen (Tab. 13) für den $DTV_{\text{alle Tage}}$, den DTV_W sowie die entsprechenden Verkehrskennwerte zur Bewertung der Verkehrsqualität und für die schalltechnische Berechnung.

Bez.	Straße von - bis	DTV 2010 [Kfz/24h]		DTV 2030 [Kfz/24h]		DTV _W 2030 [Kfz/24h]		Kennwerte							
		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	MSV	MSV _W	RT2	PRMSV	M _T	p _T	M _N	p _N
K 2113	Grantschen - Wimmmental	1971	62	2196	83	2491	98	231	259	162	5,1%	127	4,00%	20	0,40%
K 2111	Sülzbach - Wimmmental	2365	86	2615	105	2967	128	275	309	193	3,9%	151	4,20%	24	1,90%
K 2113/2340	Wimmmental - Dimbach	2862	111	3175	139	3602	148	333	375	235	4,5%	184	4,60%	29	1,50%
K 2339/2379	Dimbach - Schwabbach	1250	50	1550	72	1597	79	163	166	104	2,5%	88	5,00%	18	1,00%
L 1089	AS Bretzfeld	5235	99	9774	817	9953	984	948	946	586	6,2%	541	9,00%	139	3,00%
L 1036	Schwabbach - Bitzfeld	7153	160	8728	228	9208	268	953	953	598	5,2%	506	2,70%	79	1,50%
K 2129/2385	Bitzfeld - Weißlensburg	2396	84	2550	90	2649	101	275	275	173	4,1%	148	3,50%	23	4,30%
L 1090	Bitzfeld - Schwöllbronn	524	17	660	21	678	24	71	70	44	3,7%	38	3,40%	6	0,00%
Westallee	L 1036 - L 1088 (Öhringen)	8045	2030	9120	2394	10032	2663	1003	1043	654	21,8%	513	27,70%	114	13,20%
L 1088	AS Öhringen	13004	606	18831	2134	19176	2570	1827	1822	1129	8,3%	1043	12,20%	268	5,00%
K 2332	Öhr. - Untermaßholderbach	635	16	705	28	745	32	76	77	48	3,1%	41	4,00%	6	1,00%
L 1050	Öhr.- Friedrichsruhe	4380	170	7800	420	8190	466	817	844	527	5,8%	450	5,70%	75	2,00%
K 2352	L 1050 - Weinsbach	1553	32	1732	36	1905	46	197	198	124	3,0%	100	2,20%	17	0,00%
K 2353	Eckartsweiler - Weinsbach	373	29	455	36	482	40	48	50	31	6,8%	26	8,50%	5	0,00%
K 2354	Neuenstein - Friedrichsruhe	1867	35	2063	41	2193	50	227	228	143	2,2%	119	2,10%	20	0,00%
K 2349	Neuenstein - Großhirschbach	300	10	320	11	330	12	35	34	21	1,4%	18	3,80%	4	0,00%
L 1051	AS Neuenstein	6868	232	5881	640	5988	771	570	569	353	8,0%	326	12,00%	84	2,60%
K 2356	Neuenstein - Löschenhirschbach	200	5	215	6	221	7	23	23	14	1,8%	12	3,00%	3	0,00%
L 1036	Neuenstein - Grünbühl	4951	270	5390	298	5875	342	609	608	381	5,2%	307	5,50%	60	5,50%
L 1046	Bahnhofssiedlung - L 1036	2096	44	2458	54	2483	62	258	257	161	5,3%	143	2,30%	21	0,00%
B 19	AS Kupferzell	17575	1110	18595	3265	18936	3934	1804	1799	1115	12,9%	1030	18,70%	265	9,00%

Tabelle 14: BAB 6, Verkehrsentwicklung 2030 und Verkehrskennwerte des nachgeordneten Netzes vom AK Weinsberg bis zur AS Kupferzell

3.4 Nachgeordnetes Straßennetz von der AS Kupferzell bis zum AK Feuchtwangen / Crailsheim

Für den Prognosehorizont 2030 ergeben sich, durch die Eingangs erwähnten Randbedingungen, für das nachgeordnete Netz die folgenden Verkehrszahlen (Tab. 14) für den $DTV_{\text{alle Tage}}$, den DTV_W sowie die entsprechenden Verkehrskennwerte zur Bewertung der Verkehrsqualität und für die schalltechnische Berechnung.

Bez.	Straße von - bis	DTV 2010 [Kfz/24h]		DTV 2030 [Kfz/24h]		DTV _W 2030 [Kfz/24h]		Kennwerte							
		Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	MSV	MSV _W	RT2	PRMSV _W	M _T	p _T	M _N	p _N
K 2364	Westernach - Bauersbach	400	12	440	15	469	23	48	49	31	5,1%	26	3,50%	3	0,00%
K 2563	Brachbach - Eschentäl	300	12	330	15	352	21	35	37	23	6,4%	19	4,50%	3	0,00%
B 14	AS SHA	2554	374	3070	685	3200	736	322	333	208	12,7%	181	19,50%	45	13,00%
K 2558	Herdtingshagen - Gaisdorf	230	15	250	18	254	28	26	26	17	8,4%	15	7,80%	2	0,00%
K 2559	Rückertsbronn - Schönenberg	200	12	220	14	235	16	23	24	15	6,8%	13	6,00%	2	1,00%
K 2553	Haßfelden - Wolpertshausen	200	16	220	19	235	23	23	24	15	9,3%	13	9,00%	2	0,00%
L 1037	AS Ilshofen / Wolpersthausen	4143	304	4811	400	5100	759	505	530	332	8,4%	222	11,10%	55	10,00%
L 1042	Hörlebach - Ilshofen	3645	146	4025	181	4360	202	423	453	284	4,7%	231	4,70%	41	2,50%
K 2542	Ilshofen - Ruppertshofen	984	34	1088	43	1199	51	117	117	68	4,4%	63	4,20%	10	1,00%
L 1040	AS Kirchberg	5695	750	7255	1178	7389	1413	762	768	481	15,8%	415	16,20%	103	12,00%
K 2500	Herbolzhausen - Saurach	567	9	626	13	666	11	65	65	38	1,8%	35	2,40%	8	0,00%
L 1012	Triensbach - Erkenbrechtshausen	210	13	230	15	256	19	25	25	15	7,4%	13	7,40%	3	0,00%
L 1041	Erkenbrechtshausen - Tiefenbach	1124	20	1242	28	1311	28	130	130	77	2,4%	75	2,40%	6	0,00%
K 2659	Satteldorf - Gröningen	1500	75	1660	91	1771	159	174	184	115	9,0%	94	5,70%	20	3,50%
B 290	AS Crailsheim	10880	924	15300	1700	16806	2419	1607	1748	1094	7,8%	850	11,80%	213	6,00%
K 2503	Bronnholzheim - Satteldorf	921	31	1020	39	1100	39	107	107	63	3,6%	59	4,00%	10	1,00%
K 2507	Bronnholzheim - Ellrichshausen	459	14	510	18	546	18	53	53	31	3,4%	30	3,80%	4	0,00%
St 2222	Schnelldorf – Gailroth	1581	190	3470	349	3439	420	334	327	198	7,5%	203	10,30%	28	6,50%

Tabelle 15: BAB 6, Verkehrsentwicklung 2030 und Verkehrskennwerte des nachgeordneten Netzes von der AS Kupferzell bis zum AK Feuchtwangen / Crailsheim