



## **12. Verkehrsprognose**

### **12.1 Prognosegrundlage**

Mit einer Verkehrsprognose wird die künftige Verkehrsentwicklung abgeleitet. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2015 gewählt. Für dieses Prognosejahr wurde die künftige Belastung des Straßennetzes und die künftige Fahrgastzahl der Öffentlichen Verkehrsmittel bestimmt. Dabei

Grundlage für die Verkehrsprognose sind das bestehende Straßennetz und Angaben des Stadtplanungsamts über genehmigte und geplante Neubaugebiete. Mit Hilfe dieser Informationen wird z. B. die Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Aufsiedlung vorgenommen. Zum anderen werden für die Verkehrsprognose allgemeine Trends der weiteren Verkehrsentwicklung (z. B. die Pkw-Dichte [Pkw/1000 E.]) zu Grunde gelegt.

Da bis zum Jahr 2015 mit der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen gerechnet werden kann, auf die der Verkehrsentwicklungsplan keinen Einfluss hat, wurden für die Prognose zwei sogenannte Planungsnullfälle erstellt. Hier handelt es sich dabei um die Untertunnelung der Ortsdurchfahrt Enzweihingen. In den beiden Planungsnullfällen wurde die Entwicklung einmal mit und einmal ohne die Umsetzung dieser Maßnahme prognostiziert.

### **12.2 Strukturprognose**

Anl. 12-1ff Die geplanten und genehmigten Neubaugebiete in Vaihingen an der Enz wurden für die Prognose zum Ansatz gebracht. Für diese Wohn- und Gewerbeflächen (vgl. Anlagen 12-1 bis 12-3) wurde die verkehrserzeugende Wirkung berechnet.

Bei den geplanten Wohngebieten wurde je nach voraussichtlicher Bebauungsdichte von 51 bis 64 Einwohnern pro Hektar ausgegangen. Mit der Kenngröße von 1,5 Pkw-Fahrten pro Person und Tag kann somit das Verkehrsaufkommen der geplanten Wohngebiete ermittelt werden.

Für die Berechnung des Verkehrsaufkommens der geplanten Gewerbegebiete wurde – soweit nicht konkrete Zahlen vorlagen – auf Erfahrungswerte zurückgegriffen, die jedoch je nach Nutzung der Gewerbeflächen stark von dem angesetzten Mittelwert von 150 Fahrten pro Tag je Hektar Gewerbefläche abweichen können. Für die



größflächigeren Gewerbeflächen wurde das Fahrtenaufkommen daher auf einen Mindestwert von 81 Fahrten pro Tag und Hektar herabgesetzt. Allerdings wurde für die Gebiete Ensingen Süd I und II mit dem verkehrlich ungünstigsten Fall, einer Vollbelegung bis zum Jahr 2015, gerechnet. Dadurch wurde eine Folgenabschätzung der Ausweisung der beiden Gewerbegebiete möglich. Wahrscheinlich kann für Ensingen Süd I von einer Bebauung von 75%, für Ensingen Süd II von 30% ausgegangen werden.

Mit den o.g. Kenngrößen ist für die genehmigten und geplanten Aufsiedlungen folgendes Verkehrsaufkommen zu erwarten:

Gebiet	Nutzung	Größe [ha]	EW	Kfz-Fahrten/Tag
<b>Kernstadt</b>				
Baresel	Wohnen	9,5	315	473
Fuchsloch III	Gewerbe	10	-	1.000
Flosch Erw. Teil 1	Gewerbe	3,4	-	510
Flosch Erw. Teil 2	Gewerbe	3,1	-	465
Wolfsberg III Ost	Wohnen	2,5	74	111
Wolfsberg III West	Wohnen	6,4	399	599
Wolfsberg IV	Wohnen	3,0	240	360
Wolfsberg III Ost	Gewerbe	0,2	-	30
<b>Enzweihingen</b>				
Steine Erw.	Wohnen	4,2	126	189
Brunnenhalde Erw.	Wohnen	2,0	105	158
<b>Kleinglattbach</b>				
Balzh./Roßw. Str.	Wohnen	5,7	71	107
Wilhelmstr./Pappelw.	Wohnen	10,3	132	198
Oberr. Weg/Pappelw.	Wohnen	6,8	88	132
Kleinglattbach Süd II	Wohnen	20,0	1.800	2.700





<b>Riet</b>				
Abrund. Raiffeisenstr.	Wohnen	0,5	13	20
Beids. Raiffeisenstr. 1	Wohnen	0,8	32	48
Beids. Raiffeisenstr. 2	Wohnen	0,7	32	48
Beids. Raiffeisenstr. 3	Wohnen	0,5	15	23

<b>Gebiet</b>	<b>Nutzung</b>	<b>Größe [ha]</b>	<b>EW</b>	<b>Kfz-Fahrten/ Tag</b>
<b>Roßwag</b>				
Weinring VI	Wohnen	2,6	48	62
<b>Ensing</b>				
Dennefgärten 1. Erw.	Wohnen	3,9	63	95
Ensing Süd Teil 1	Gewerbe	49,3	-	4.000
Ensing Süd Teil 2	Gewerbe	30,0	-	2.450
<b>Horrheim</b>				
Kieselweg	Wohnen	6,8	143	215
Herdweg	Wohnen	1,3	34	51
Alemannen-/Bietigh. Str	Gewerbe	4,6	-	690
<b>Gündelbach</b>				
Geiss	Wohnen	2,6	57	86
<b>Aurich</b>				
Nägele / Lunschen	Wohnen	1,0	42	63
Berge 1. Erw.	Wohnen	2,0	23	35

Tabelle 12-1: Aufsiedlung und Verkehrsaufkommen (Kfz-Fahrten/Tag)

Für die Bestandswohngebiete ist wegen der steigenden Wohnfläche pro Person mit einem Rückgang der Einwohnerzahlen zu rechnen. Im Jahr





2001 wurden 2,38 Einwohner pro Wohnung festgestellt. Für das Prognosejahr 2015 wird von 2,10 Einwohnern pro Wohnung ausgegangen.

Anl. 12-4ff In den Anlagen 12-4 bis 12-6 sind die künftigen Einwohnerzahlen für den Planungshorizont 2015 im Vergleich mit den Einwohnerzahlen von 2002 dargestellt. Insgesamt steigt die Einwohnerzahl bei vollständiger Belegung der im Flächennutzungsplan aufgeführten Flächen von 27.800 Einwohnern im Jahr 2002 auf 28.360 Einwohner im Jahr 2015.

In Verkehrszelle 2.2 kann z.B. trotz Ausweisung der Erweiterung Steine um 4,2 ha die Einwohnerzahl aufgrund des höheren Wohnflächenbedarfs pro Person nicht gehalten werden. In Gebieten ohne Neuausweisung, wie z.B. in Verkehrszelle 1.1, ist dieser Effekt besonders deutlich. Nur bei größeren Neuausweisungen steigen die Einwohnerzahlen in den jeweiligen Verkehrsbezirken (z.B. Zellen 1.6 oder 3.5).

Neben den geplanten Wohn- und Gewerbegebieten in Vaihingen/Enz selbst soll, wegen seiner verkehrlichen Bedeutung auch noch das zur Stadt Sachsenheim gehörende Gewerbegebiet Eichwald berücksichtigt werden. Das Gebiet umfasst ca. 50 ha, bis 2015 sollen davon etwa 25 ha belegt sein. Da laut Auskunft der Stadt Sachsenheim davon auszugehen ist, dass es in dem Gebiet nicht zu einer verkehrsintensiven Nutzung (z.B. durch Speditionen oder Einzelhändler) kommt, wird auch für dieses Gebiet der Mindestwert von 81 Fahrten pro Tag und Hektar angenommen. Dadurch ergeben sich für das Gewerbegebiet Eichwald 2.025 Fahrten pro Tag, von denen jedoch nur ein Teil das Vaihinger Stadtgebiet tangiert.

Bei der Strukturprognose sind ferner allgemeine Trends der Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen. Hierbei sind insbesondere die drei Faktoren Pkw-Dichte (Pkw/1000 Einwohner), Verkehrsleistung und Bevölkerungszuwachs des Umlands zu betrachten.

In der Shell-Studie<sup>1</sup> wird für Baden-Württemberg bis 2015 ein Zuwachs der Pkw-Dichte um 10% als Mittel der beiden dort entwickelten Szenarien erwartet. Hinsichtlich der Fahrleistungen wird ein Rückgang um 5% prognostiziert.

---

<sup>1</sup> Mehr Autos - weniger Emissionen – Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020, Deutsche Shell AG, Abt. Energie- und Wirtschaftspolitik, 1999





Aus diesen zwei Faktoren ergibt sich für die allgemeine Verkehrszunahme des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs ein Hochrechnungsfaktor von 1,05.

Zur Hochrechnung des Durchgangsverkehrs ist zusätzlich noch der Bevölkerungszuwachs und das Wirtschaftswachstum des Umlands zu berücksichtigen, die für den Prognosezeitraum auf 2% geschätzt werden. Somit ergibt sich für die allgemeine Verkehrszunahme des Durchgangsverkehrs ein Hochrechnungsfaktor von 1,07.





### 12.3 Verkehrsprognose Individualverkehr

Als Grundlage für die Prognose des Motorisierten Individualverkehrs dient das oben beschriebene Netzmodell. Die Verkehrsprognose des Individualverkehrs erfolgte unter Berücksichtigung der weiteren Einwohner- und Gewerbeentwicklung. Zur Prognose der Streckenbelastungen wurde eine Prognosefahrtenmatrix erstellt, in der die Analysefahrtenmatrix mit den Hochrechnungsfaktoren aus der Strukturprognose multipliziert wird. Die Multiplikation erfolgte in zwei Schritten, um Quell-/Zielverkehr und Durchgangsverkehr getrennt berücksichtigen zu können.

Anl. 12-7ff Im nächsten Schritt wurde die Prognosefahrtenmatrix auf das Netzmodell umgelegt. Dabei ergaben sich die in den Tabelle 12-2 und 12-3 und den Anlagen 12-7 bis 12-12 dargestellten Querschnittsbelastungen für den angesetzten Prognosehorizont 2015.

Eine wichtige verkehrsplanerische Maßnahme auf dem Stadtgebiet von Vaihingen/Enz ist die Untertunnelung der Ortsdurchfahrt Enzweihingen im Rahmen der B 10. Da die Realisierung dieser Maßnahme bis 2015 aufgrund der angespannten finanziellen Situation des Bundes nicht sicher ist, wurden zwei Planungsnullfälle erstellt. Im Planungsnullfall A wird von einer Untertunnelung der Enzweihinger Ortsdurchfahrt bis 2015 ausgegangen, im Planungsnullfall B wird nicht mit einer Durchführung dieser Maßnahme gerechnet.

Eine weitere Straßenbaumaßnahme, die Einfluss auf den Verkehr in Vaihingen an der Enz hat, ist die geplante Umgehungsstraße Sachsenheim/Sersheim. Der geplante Realisierungszeitraum für den Bau dieser Straße ist Ende 2006, so dass sie in beide Planungsnullfälle miteinbezogen wurde.

#### Planungsnullfall A

Im Planungsnullfall A kommt es an allen betrachteten Querschnitten zu einer Zunahme der Verkehrsstärke. Die Gründe dafür sind die allgemeine Verkehrszunahme, die weitere Ausweisung von Neubaugebieten und die vermutete Verlagerung des Schwerlastverkehrs durch die Einführung einer Lkw-Maut auf Autobahnen. Durch die im Planungsnullfall A zugrunde gelegte Untertunnelung der Ortsdurchfahrt Enzweihingen ist die Kapazität der B 10 für die zu erwartenden Verkehrsstärken ausreichend, so dass es nicht, wie im Planungsnullfall B, zu einer Verlagerung des Verkehrs von der B 10 auf die Route L 1125/Neue Bahnhofstr./Adenauerstr. kommt.





Durch die geplante Erschließung der Gewerbegebiete Ensingen Süd I und II und des Baus der Umfahrungsstraße Sachsenheim/Sersheim kommt es jedoch auf der L 1125 (Q8) zu einer Verkehrszunahme von +3.500 Kfz/24h. Obwohl großräumige Verkehre nur zu einem geringen Teil über die Bahnhofstraße fahren, führen die geplanten Gewerbe- und Wohngebiete in Kleinglattbach hier (Q11) zu einer Verkehrssteigerung um 2.100 Kfz/24h (+39%). Von der Erschließung der Gewerbegebiete Ensingen Süd I und II ist auch die L 1106 betroffen, wie aus den Steigerung in der Pforzheimer und der Kleinglattbacher Straße (jeweils 9%) deutlich wird.

Nr.	Querschnitt	Analyse		Differenz	
		2002 [Kfz/d]	2015 [Kfz/d]	[Kfz/d]	[%]
1	B 10 / Schwieberdinger Str.	32.000	36.450	+4.450	+14
2	Stuttgarter Str.	8.850	9.550	+700	+8
3	Hans-Krieg-Str.	14.050	15.700	+1.650	+12
4	Franckstr. Höhe Grabenstr.	10.650	11.650	+1.000	+9
5	Enzgasse	11.000	11.900	+900	+8
6	Franckstr. Höhe Heilbronner Str.	19.150	22.700	+3.550	+19
7	B 10 Höhe Seemühle	19.750	23.250	+3.500	+18
8	L 1125 südl. vom Bahnhof	9.500	12.700	+3.200	+34
9	Neue Bahnhofstr.	7.400	10.200	+2.800	+38
10	K 1696 / Adenauerstr.	11.900	14.100	+2.200	+18
11	L 1125 / Bahnhofstraße	5.450	7.600	+2.150	+39
12	K 1648 / Rathausstr.	2.800	3.000	+200	+7
13	Rieter Str.	9.100	9.650	+550	+6
14	Eberdinger Str.	6.650	7.000	+350	+5
15	Hirsauer Str.	4.000	4.450	+450	+11
16	Kleinglattbacher Str.	6.500	7.100	+600	+9
17	Pforzheimer Str.	6.350	6.900	+550	+9
18	L 1131 / Metterstr.	2.900	3.050	+150	+5

Tabelle 12-2: Vergleich der Tagesverkehrsbelastungen 2002 mit 2015 im Planungsnullfall A (mit Untertunnelung Enzweihingen)





## Planungsnullfall B

Bei der Prognose des Motorisierten Individualverkehrs im Planungsnullfall B (ohne Untertunnelung Enzweihingen) kann ebenfalls an allen betrachteten Querschnitten in Vaihingen an der Enz eine Zunahme der Verkehrsstärke beobachtet werden, die auf die allgemeine Verkehrszunahme aufgrund der Motorisierung und der weiteren Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten zurückzuführen ist. Allerdings treten hiervon abweichend einige besondere Effekte auf, die im folgenden erläutert werden.

Die Zunahme auf der B 10 in der Ortsdurchfahrt Enzweihingen beträgt 2.000 Kfz/24h. Diese Verkehrszunahme wäre, wie im Planfall A deutlich wird, wesentlich stärker, wenn nicht die Leistungsfähigkeit der Straße im jetzigen Ausbauzustand bereits heute zu den Spitzenzeiten erreicht ist, zumal ein Zuwachs des Schwerverkehrs ab Mitte 2003 aufgrund der Lkw-Maut auf den Autobahnen und den damit verbundenen Ausweichreaktionen auf das untergeordnete Straßennetz zu erwarten ist.

Daher kommt es zu einer Verkehrsverlagerung von der B 10 auf die Route über die L 1125/Neue Bahnhofstraße/Adenauerstraße. Dies ist an den besonders hohen Verkehrszunahmen (+3.550 bis +4.150 Kfz/24h) der Querschnitte 8, 9 und 10 ablesbar. Von dieser geänderten Routenwahl ist ebenfalls die Franckstraße (+3.800 Kfz/24h) betroffen, da diese von der Kernstadt aus als Zubringer zur L 1125 fungiert.

Auf der L 1125 kommt zusätzlich zu dieser Routenänderung auch noch der Erschließungsverkehr der Gewerbegebiete Ensingen-Süd hinzu, so dass hier (Q8) eine besonders hohe Verkehrszunahme von +4.050 Kfz/24h zu verzeichnen ist. Der Pkw-Erschließungsverkehr dieser Gewerbegebiete sowie der Wohngebietserweiterungen in Kleinglattbach führt in der Bahnhofstraße zu einem Mehrverkehr von 2.100 Kfz (+39%). Großräumige Verkehre fließen - wie bereits in der Analyse festgestellt - nur zu geringen Anteilen über die Bahnhofstraße, sondern größtenteils über die Adenauerstraße - Neue Bahnhofstraße. Die Auswirkungen des Gewerbegebiets Ensingen Süd strahlen auch auf die L 1106 aus, wie dies u.a. aus der Verkehrssteigerung in der Kleinglattbacher Straße und der Pforzheimer Straße (jeweils + 9%) ersichtlich ist.



Nr.	Querschnitt	Analyse		Differenz	
		2002 [Kfz/d]	2015 [Kfz/d]	[Kfz/d]	[%]
1	B 10 / Schwieberdinger Str.	32.000	34.000	+2.000	+6
2	Stuttgarter Str.	8.850	9.550	+700	+8
3	Hans-Krieg-Str.	14.050	15.500	+1.500	+10
4	Franckstr. Höhe Grabenstr.	10.650	11.750	+1.100	+10
5	Enzgasse	11.000	11.900	+900	+8
6	Franckstr. Höhe Heilbronner Str.	19.150	22.950	+3.800	+20
7	B 10 Höhe Seemühle	19.750	22.450	+2.700	+14
8	L 1125 südl. vom Bahnhof	9.500	13.550	+4.050	+43
9	Neue Bahnhofstr.	7.400	10.950	+3.550	+48
10	K 1696 / Adenauerstr.	11.900	16.000	+4.150	+34
11	L 1125 / Bahnhofstraße	5.450	7.550	+2.100	+39
12	K 1648 / Rathausstr.	2.800	3.000	+200	+7
13	Rieter Str.	9.100	9.650	+550	+6
14	Eberdinger Str.	6.650	7.000	+350	+5
15	Hirsauer Str.	4.000	4.450	+450	+11
16	Kleinglattbacher Str.	6.500	7.100	+600	+9
17	Pforzheimer Str.	6.350	6.900	+550	+9
18	L 1131 / Metterstr.	2.900	3.050	+150	+5

Tabelle 12-3: Vergleich der Tagesverkehrsbelastungen 2002 mit 2015 im Planungsnullfall B (ohne Untertunnelung Enzweihingen)



## 12.4 Verkehrsprognose Öffentlicher Verkehr

Anl. 12-13 Als Grundlage für die Prognose des Öffentlichen Verkehrs diente die vom VVS 1996 erhobene Zahl der täglichen Fahrtbeziehungen zwischen den einzelnen Haltestellen im Untersuchungsraum (Quelle-Ziel-Relationen). Zu diesen Fahrten wurde die Änderung der Fahrtenzahl infolge der Bevölkerungsentwicklung und der Ansiedlung oder Vergrößerung von Gewerbegebieten hinzuaddiert bzw. abgezogen. Um die Änderung der Fahrtenzahl infolge der Bevölkerungsentwicklung berechnen zu können, wurde das Gesamtverkehrsaufkommen zum Analyse- und Prognosezeitpunkt verglichen. Dabei wurde von 3,4 Wegen/Person und Tag und einem Wegeanteil des Öffentlichen Verkehrs von 5% ausgegangen<sup>2</sup>.

Durch die Ansiedlung von Arbeitsplätzen kommt es bei der Neuausweisung oder Ausweitung von Gewerbegebieten zu einer Zunahme der Fahrtenzahl. Die Zahl der dadurch entstehenden zusätzlichen Fahrten wurde über die Zahl aller Wege in und aus dem Gewerbegebiet berechnet. Dabei wurde ein Anteil des Öffentlichen Verkehrs von 3% am Gesamtverkehr angenommen. Der Unterschied zum Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr in Wohngebieten ergibt sich durch die geringere Anzahl der sogenannten captive riders. Das sind Fahrgäste, die auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind, da ihnen kein eigener Pkw zur Verfügung steht. Beim größten Teil dieser Gruppe handelt es sich um Schüler.

Bei Fahrten mit Quelle oder Ziel an einer Haltestelle außerhalb von Vaihingen an der Enz wurde mit einer pauschalen Steigerung der Fahrten um 2% gerechnet. Diese Zahl ergibt sich aus der Bevölkerungsentwicklung und der Veränderung des Verkehrsverhaltens.

Bei der Verteilung der Differenzfahrten zwischen Analyse und Prognose wurde von der vom VVS erfassten Zielortwahl der Fahrgäste ausgegangen. Strukturelle Veränderungen, wie die Ausweisung von Gewerbegebieten, wurden jedoch berücksichtigt

Die Veränderungen der Streckenbelastungen im Busverkehr in der Prognose sind gegenüber der Analyse größtenteils gering. In den meisten äußeren Streckenabschnitten ist eine leichte Steigerung der

---

<sup>2</sup> Bundesministerium für Verkehr: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV 1998), EMNID Institut GmbH





Fahrgastzahlen zu verzeichnen, nur auf einigen Abschnitten kommt es zu einem geringen Rückgang, wie beispielsweise zwischen Aurich und Vaihingen an der Enz (Kernstadt).

Durch die geplanten großen Wohn- und Gewerbegebiete in Kleinglattbach und zwischen Ensingen und Kleinglattbach kommt es jedoch zwischen Kleinglattbach und Vaihingen an der Enz (Kernstadt) zu einer sehr starken Zunahme der Streckenbelastungen. Die Auswirkungen der Neuausweisungen sind auch auf dem Streckenabschnitt zwischen Kleinglattbach und Sersheim sowie Kleinglattbach und Horrheim, wenn auch in geringerem Ausmaß, abzulesen.

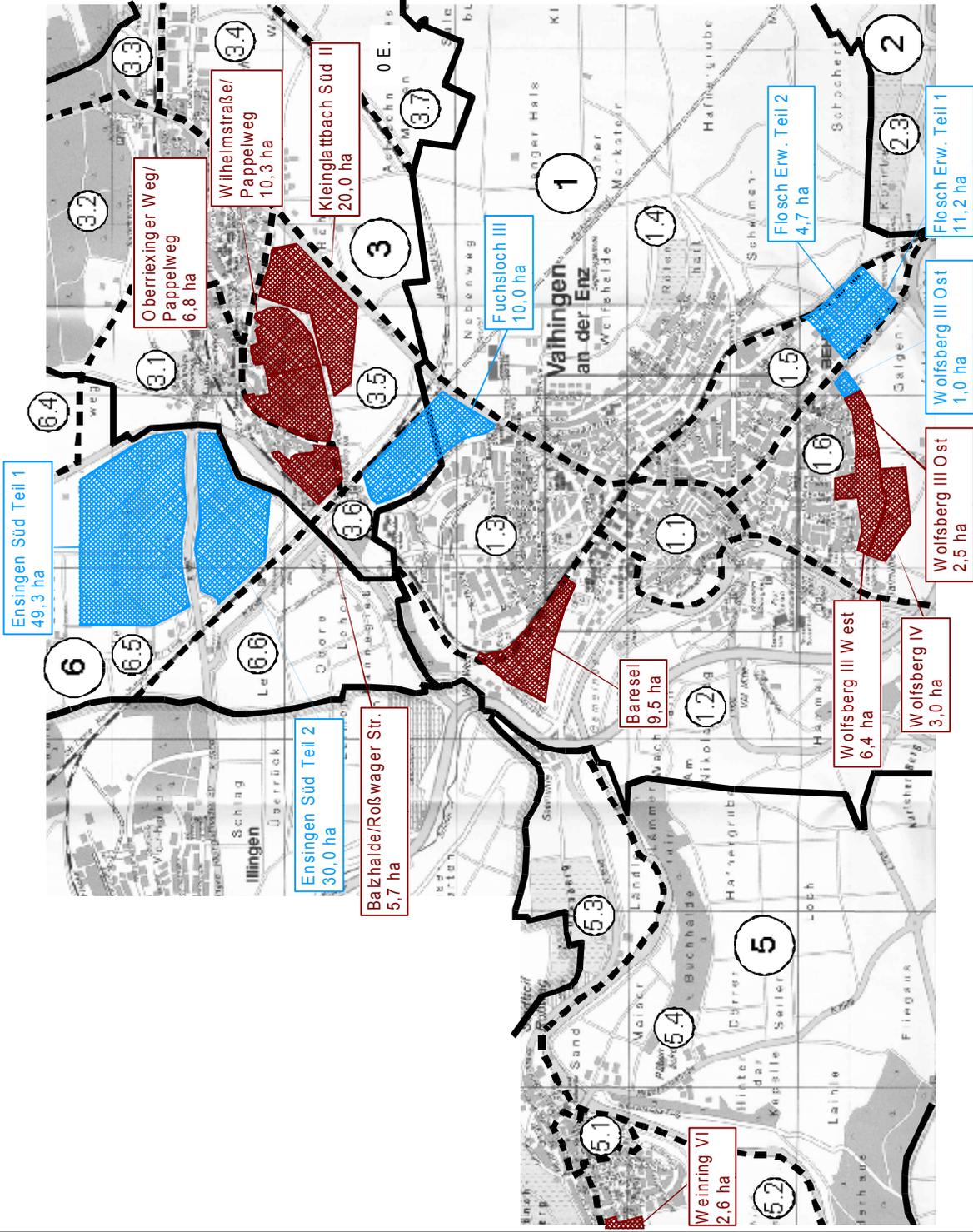




# Geplante Ausweisung von Neubaubereichen bis 2015 Bereich Mitte

- 1 Kernstadt**  
Bezirke 1.1 – 1.6:
- 3 Kleinglattbach**  
Bezirke 3.1 – 3.7:
- 5 Roßwag**  
Bezirke 5.1 – 5.4:

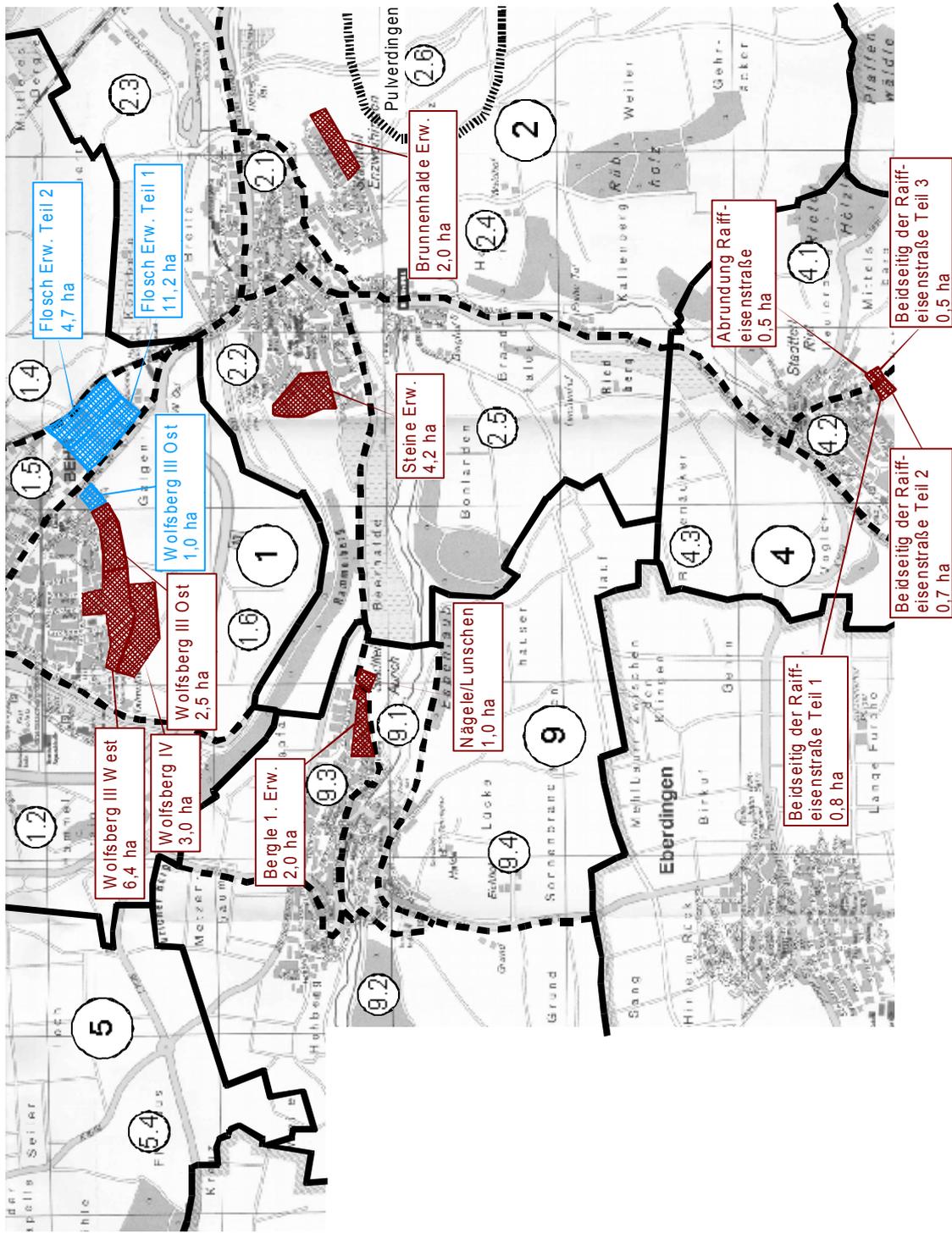
Wohngebiet  
 Gewerbegebiet





# Geplante Ausweisung von Neubaubereichen bis 2015 Bereich Süd

- 2 Enzweihingen**  
Bezirke 2.1 – 2.6:
- 4 Riet**  
Bezirke 4.1 – 4.3:
- 9 Aurich**  
Bezirke 9.1 – 9.5:



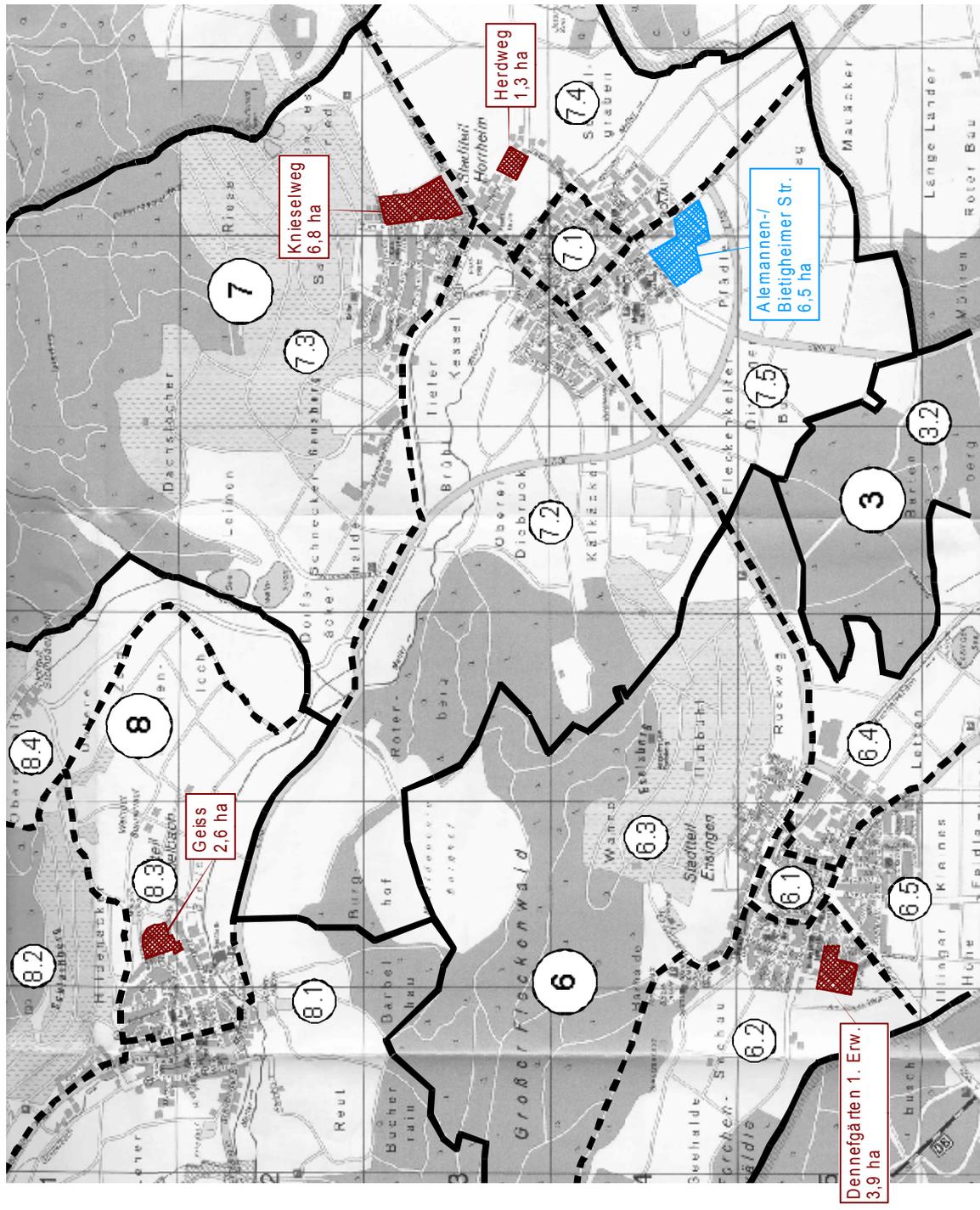


# Geplante Ausweisung von Neubaubereichen bis 2015

## Bereich Nord

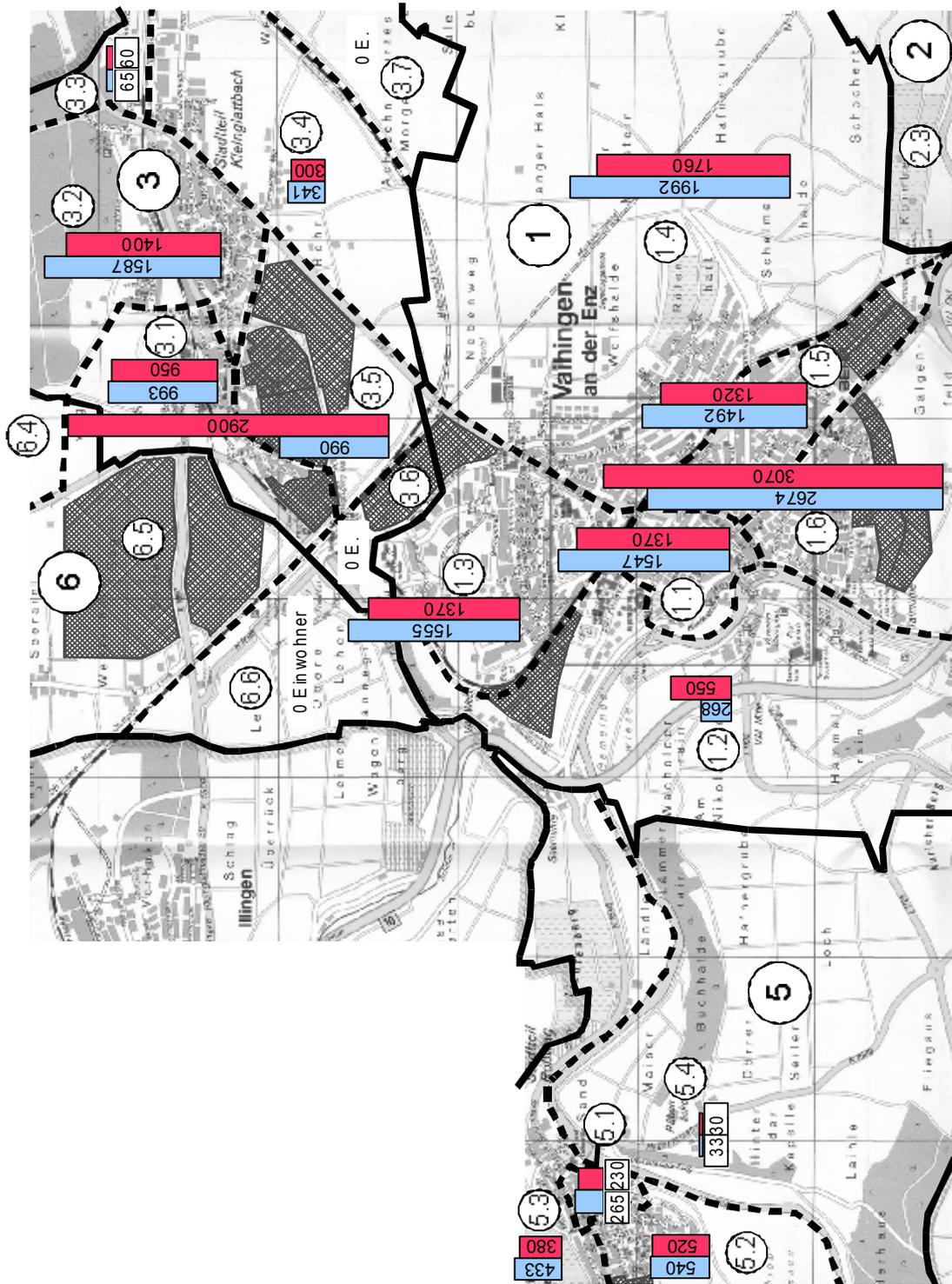
- 6 Ensingen**  
Bezirke 6.1 – 6.6:
- 7 Horrheim**  
Bezirke 7.1 – 7.5:
- 8 Gündelbach**  
Bezirke 8.1 – 8.4:

Wohngebiet  
 Gewerbegebiet





# Einwohnerzahlen 2002 und 2015 nach Verkehrsbezirken Bereich Mitte



### 1 Kernstadt

Bezirke 1.1 – 1.6:  
2002 insgesamt 9528 E  
2015 insgesamt 9440 E

### 3 Kleinglattbach

Bezirke 3.1 – 3.7:  
2002 insgesamt 3976 E  
2015 insgesamt 5610 E

### 5 Roßwag

Bezirke 5.1 – 5.4:  
2002 insgesamt 1271 E  
2015 insgesamt 1160 E



Einwohner im Jahr 2002

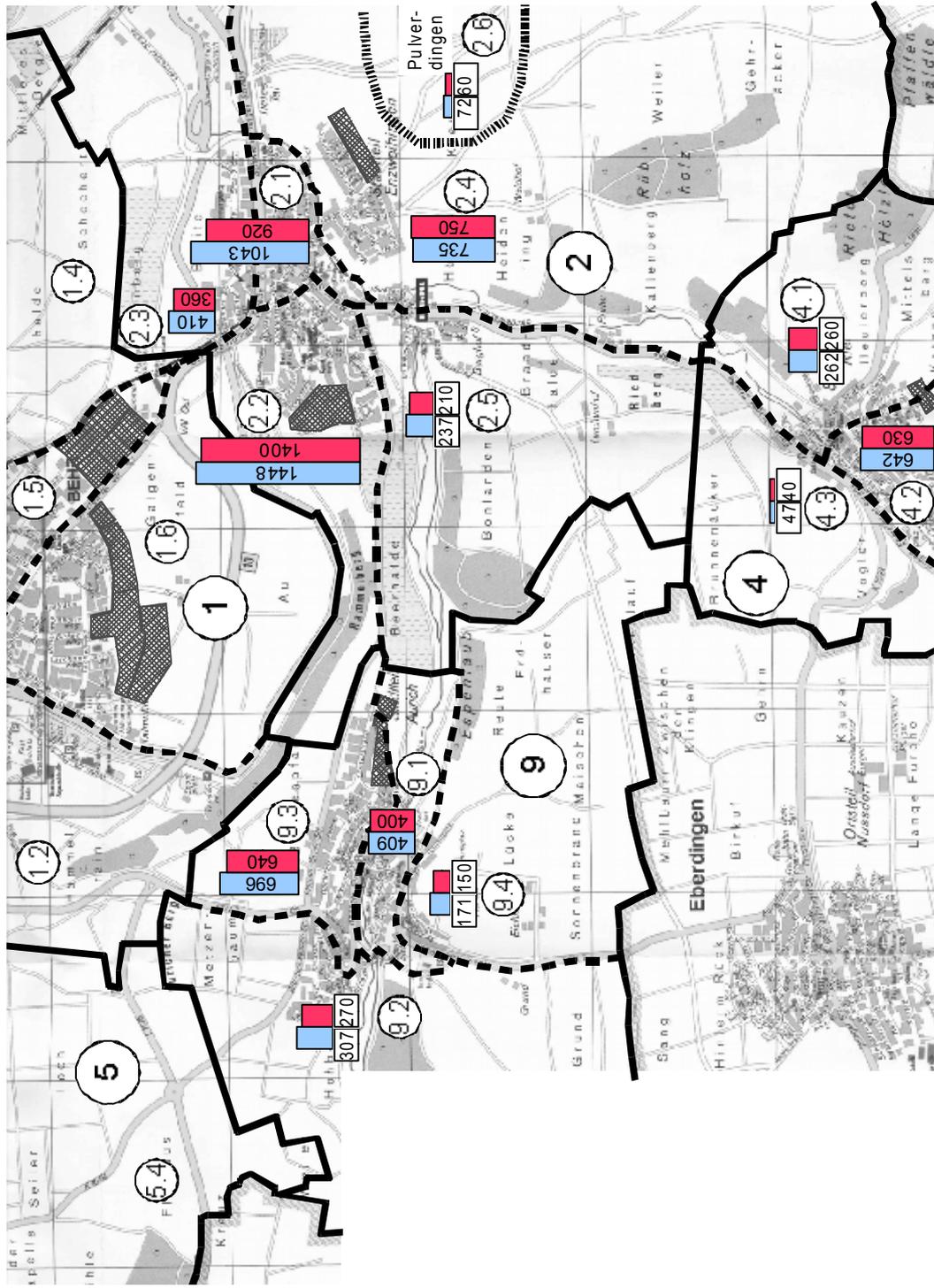


Einwohner im Jahr 2015





# Einwohnerzahlen 2002 und 2015 nach Verkehrsbezirken Bereich Süd



**2 Enzweihingen**  
 Bezirke 2.1 – 2.6:  
 2002 insgesamt 3845 E  
 2015 insgesamt 3700 E

**4 Riet**  
 Bezirke 4.1 – 4.3:  
 2002 insgesamt 951 E  
 2015 insgesamt 930 E

**9 Aurich**  
 Bezirke 9.1 – 9.5:  
 2002 insgesamt 1583 E  
 2015 insgesamt 1460 E

Einwohner im Jahr 2002  
 Einwohner im Jahr 2015





# Einwohnerzahlen 2002 und 2015 nach Verkehrsbezirken Bereich Nord

## 6 Ensingen

Bezirke 6.1 – 6.6:  
2002 insgesamt 2564 E  
2015 insgesamt 2330 E

## 7 Horrheim

Bezirke 7.1 – 7.5:  
2002 insgesamt 2669 E  
2015 insgesamt 2530 E

## 8 Gündelbach

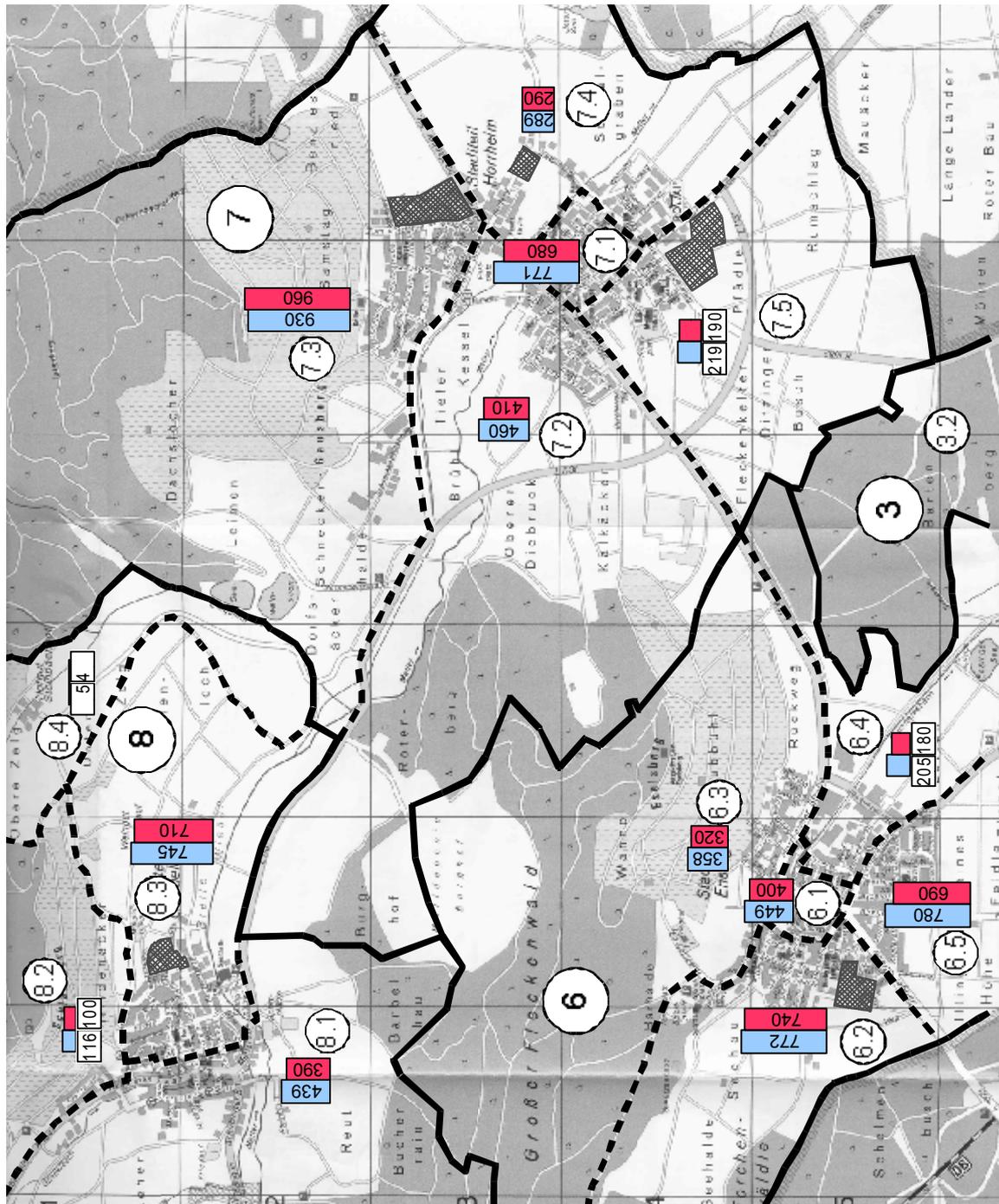
Bezirke 8.1 – 8.4:  
2002 insgesamt 1305 E  
2015 insgesamt 1200 E



Einwohner im Jahr 2002



Einwohner im Jahr 2015





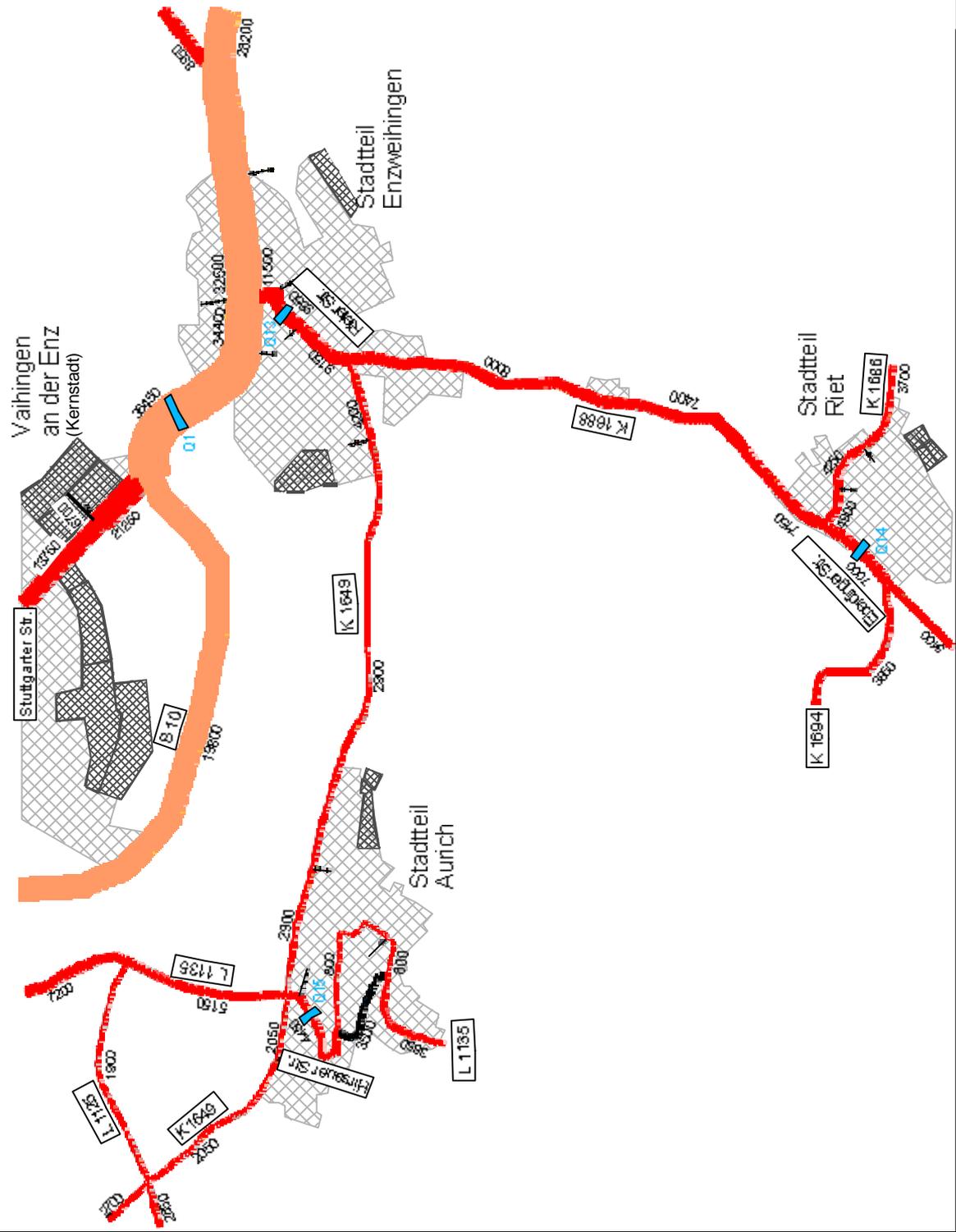


# Kfz-Belastungen Prognose 2015 Planungsnullfall A (mit Untertunnelung Enzweihingen)

## Bereich Süd

Durchschnittlicher täglicher  
Verkehr DTV<sub>w</sub> [Kfz/24h]

- bestehende Bebauung
- Neubaubgebiete

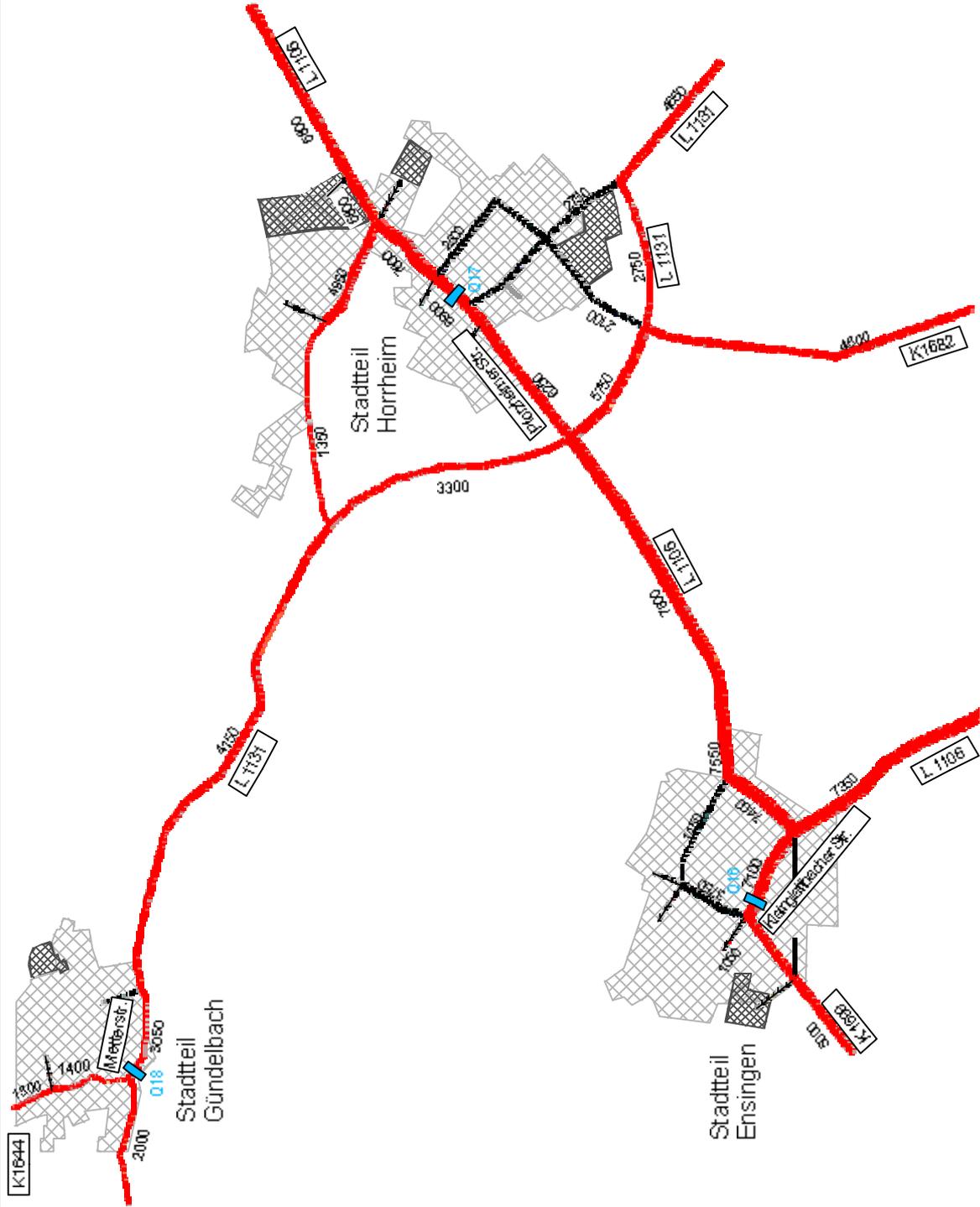


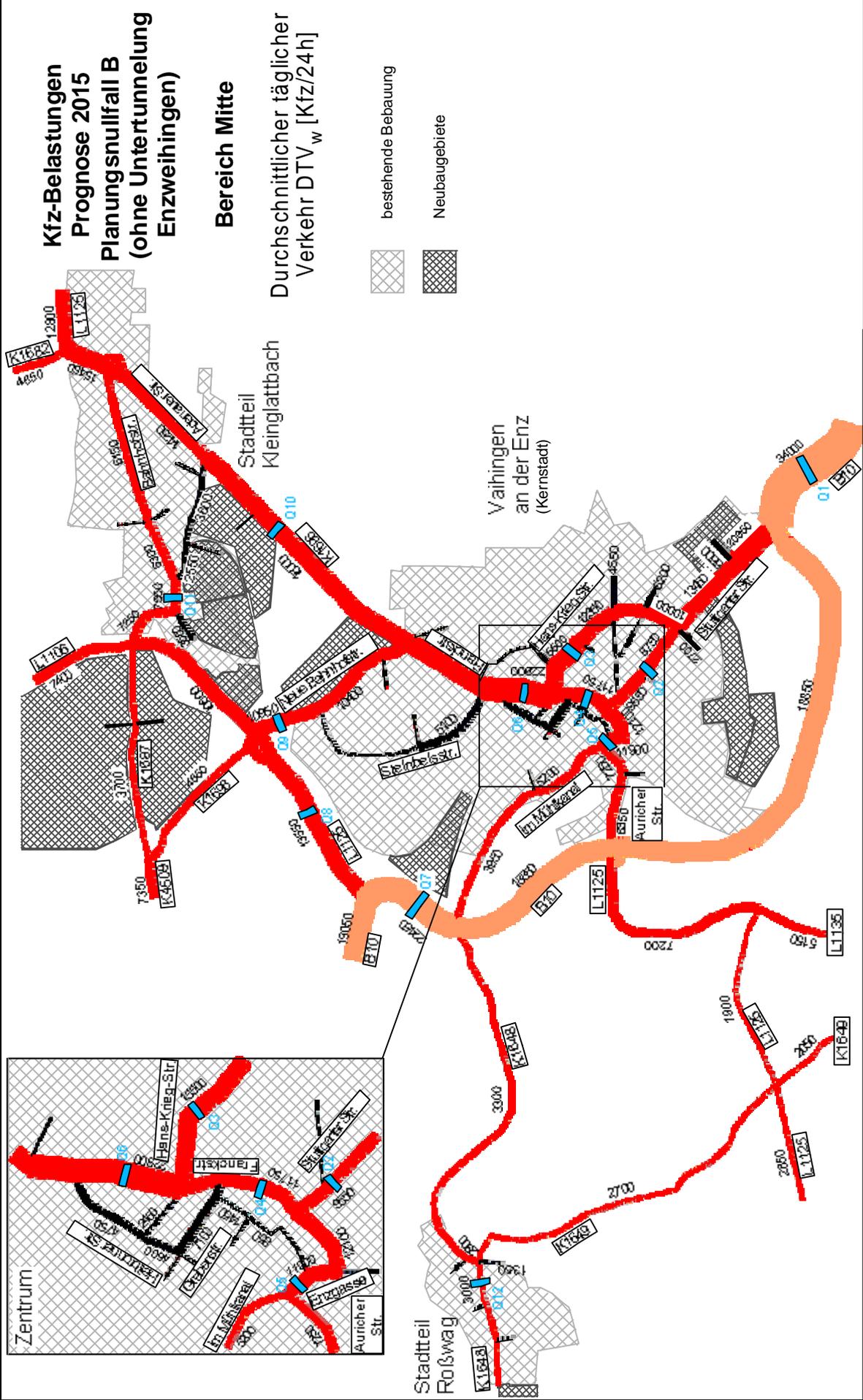


# Kfz-Belastungen Prognose 2015 Planungsnullfall A (mit Untertunnelung Enzweihingen)

## Bereich Nord

Durchschnittlicher täglicher  
Verkehr DTV<sub>w</sub> [Kfz/24h]





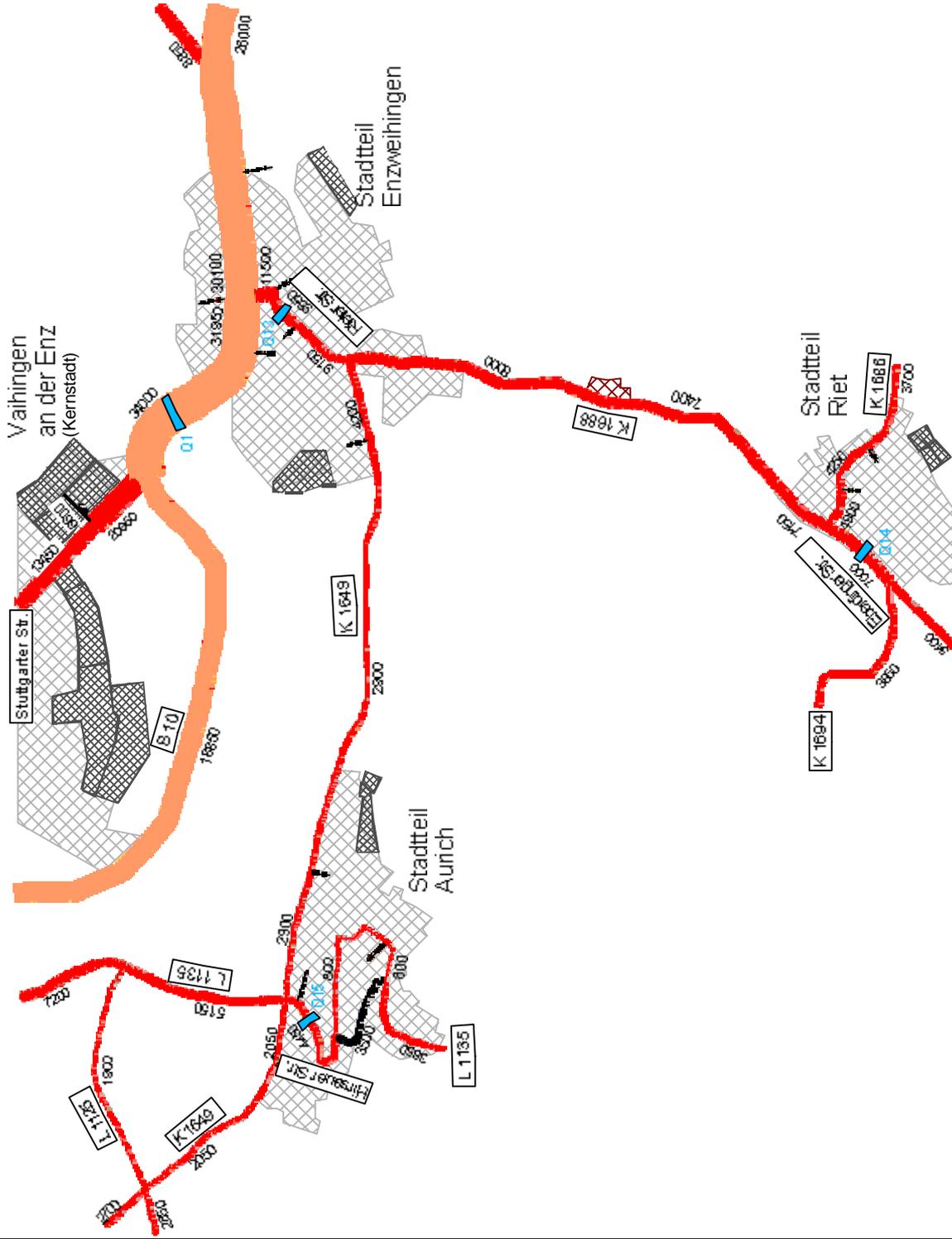


# Kfz-Belastungen Prognose 2015 Planungsnullfall B (ohne Untertunnelung Enzweihingen)

## Bereich Süd

Durchschnittlicher täglicher  
Verkehr DTV<sub>w</sub> [Kfz/24h]

-  bestehende Bebauung
-  Neubaugebiete





# Kfz-Belastungen Prognose 2015 Planungsnullfall B (ohne Untertunnelung Enzweihingen)

## Bereich Nord

Durchschnittlicher täglicher  
Verkehr DTV<sub>w</sub> [Kfz/24h]

- bestehende Bebauung
- Neubaubgebiete

