

Stellungnahme zur Verkehrssituation

im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 2 „Much-Kutzbach“

Aachen, April 2025

**Stellungnahme zur Verkehrssituation
im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 2 „Much-Kutzbach“**

Stand: April 2025

Auftraggeber:

Herr Robert Höller, Bergisch Gladbach

Bearbeitung:

Planungsgruppe MWM | Neuenhofstraße 110 | 52078 Aachen

Dipl.-Ing. (FH) Jan Siebenmorgen

Marina Frank, B. Sc.

Wegen der besseren Lesbarkeit wird in dem folgenden Bericht nicht stets die weibliche und männliche Form einer Formulierung verwendet. Gleichwohl wird auf die Gleichberechtigung von Männern und Frauen hingewiesen und dementsprechend darauf, dass in den Fällen der Wiedergabe der männlichen Form auch die der weiblichen gemeint ist.

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|-----------|
| Inhaltsverzeichnis | 2 |
| Abbildungs- und Tabellenverzeichnis | 3 |
| 1 Bestandssituation und Methodik | 4 |
| 2 Geplantes Bauvorhaben und deren Verkehrserzeugung | 7 |
| 3 Bewertung der verträglichen Einschätzung zum erwarteten Verkehrsaufkommen | 10 |
| 4 Anlagen | 12 |
| 5 Quellenverzeichnis | 13 |

ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|--|---|
| Abbildung 1: | Luftbild Bebauungsplan Nr. 2 Much-Kutzbach, Luftbild | 4 |
| Abbildung 2: | Übersichtsplan der Verkehrszählstellen..... | 5 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|------------|--|----|
| Tabelle 1: | Verkehrsbelastungen | 5 |
| Tabelle 2: | Straßencharakter der Zeithstraße nach RASSt06..... | 6 |
| Tabelle 3: | Verkehrszunahme nach Verflechtungsprognose 2030..... | 8 |
| Tabelle 4: | Darstellung der Prognosefälle..... | 8 |
| Tabelle 5: | Straßencharakter der Zeithstraße nach RASSt06 und Ist-Vergleich..... | 11 |

1 BESTANDSSITUATION UND METHODIK

Bestandssituation

Das Plangebiet ist im Bestand bereits seit vielen Jahren baulich durch ein Gartencenter geprägt und größtenteils versiegelt. Die Außenanlagen wurden für Verkaufs-, Lager- und Erschließungsflächen genutzt. Die Haupteerschließung des Grundstücks (Gartencenter) erfolgt(e) durch die Einmündung von der B56 von Norden. Eine Nebenerschließung ist von Süden vorhanden.



Abbildung 1: Luftbild Bebauungsplan Nr. 2 Much-Kutzbach, Luftbild
Quelle: Land NRW 2023 mit Überarbeitung Planungsgruppe MWM (2024)

Querschnittsmessungen/ Radarmessungen:

Die Erhebung erfolgte im Zeitraum vom 25.03.2025 – 27.03.2025 als Querschnittsverkehrserhebung mittels Radarmessgeräten und anschließender Auswertung durch Zählpersonal. Des Weiteren wurden die Verkehre in der Zeithstraße am Dienstag 01.04.2025 zur Eichung der Radarmessung ergänzend nacherhoben.

Um Aussagen zu den Verkehrsstärken der B56 treffen zu können, wurden die aktuellen Daten des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW herangezogen.

Personenbezogene Daten und Kennzeichen sind nicht zu identifizieren.

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen

| Querschnitt | Verkehrsbelastung |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Zeithstraße (Wohnweg) | 64 Fahrzeuge / 24h |
| Eltersbach | 888 Fahrzeuge / 24h |
| B56 (NWSIB-online) ¹ 2021 | 5.634 Fahrzeuge / 24h |

Quelle: Planungsgruppe MWM auf Basis der Verkehrsdaten NWSIB-online



Abbildung 2: Übersichtsplan der Verkehrszählstellen

Quelle: Eigene Abbildung (Planungsgruppe MWM) auf Basis Geo.Portal.NRW

Die Verkehrsanalyse zeigt, dass die maßgebende Nachmittagsspitzenstunde in der Zeithstraße (Wohnweg) zwischen 17:30 und 18:30 Uhr erreicht wurde. Die Nachmittagsspitzenstunde auf der B56 liegt zwischen 16:00 und 17:00 Uhr.

¹ NWSIB-online – Straßen.NRW – Landesbetrieb Straßen.NRW - <https://www.nwsib-online.nrw.de/>

Kategorisierung der Zeithstraße nach RAST06

Die südliche Zeithstraße wird nach RAST06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) in die niedrigste Kategorie "Wohnweg" eingeteilt. In der RAST06 sind den einzelnen Straßencharakteristiken angemessene Verkehrsstärken zugeordnet.

Tabelle 2: Straßencharakter der Zeithstraße nach RAST06

| Querschnitt | Verkehrsstärke | Breite | Länge |
|-------------|------------------------|------------|---------------|
| Wohnweg | unter 150 Kfz / Stunde | bis 4,50 m | Bis ca. 100 m |

Quelle: RAST 06, S. 33 ff

- Ein Wohnweg zeigt sich charakteristisch durch eine vorherrschende Bebauung mit Reihen- und Einzelhäusern.
- In aller Regel befinden sich in Wohnwegen und Wohnstraßen Tempo-30-Zonen.

Vom Plangebiet ausgehend sind Nahversorgungsangebote (u.a. zwei Discounter, ein Getränkemarkt) fußläufig in wenigen Minuten erreichbar. Die nächste Bushaltestelle („Much-Krahm“), von der die Schnellbuslinie 56 im 30-Minuten-Takt in Richtung Much-Rathaus und Siegburg verkehrt, befindet sich rund 200 m entfernt.

Methodik und Vorgehensweise

Die Stellungnahme wurde erarbeitet, um die groben Auswirkungen der Planung (vor allem in der südlich gelegenen Zeithstraße (Wohnweg)) aufzeigen zu können. Die vorliegende Stellungnahme soll die verträgliche Erschließung und Abwicklung des Plangebietes nachweisen.

Die Untersuchung zur Verkehrssituation des Bebauungsplanes enthält u.a. Aussagen zu nachfolgenden Punkten:

- Erhebung der Ist-Situation
- Einschätzung zur Verkehrsentwicklung/ Verkehrsprognose für das Jahr 2030
- Berechnung des Verkehrsaufkommens durch das Plangebiet
- Erstellung einer gutachterlichen Einschätzung der verkehrstechnischen Verträglichkeit der Zusatzverkehre auf das bestehende Straßennetz

2 GEPLANTES BAUVORHABEN UND DEREN VERKEHRSERZEUGUNG

Planvorhaben und Erschließung

Um der Nachfrage an Wohnraum – insbesondere auch an (kleineren) Wohnungen – in der Gemeinde Much nachzugehen, beabsichtigt ein Investor auf einem ca. 0,2 ha großen Grundstück im Bereich eines heutigen Gartencenters zwei Wohngebäude mit mehreren Wohneinheiten zu errichten. Das Grundstück liegt im gleichnamigen Ortsteil Much - Kutzbach südlich der Bundesstraße B56, am südwestlichen Siedlungsrand.

Die bisherige Nutzung (Gartencenter) wurde zu Jahresbeginn aufgegeben, sodass die durch Personal- und Kundschaft entstehenden Verkehre entfallen.

Die Erschließung des Planvorhabens soll (für die Zufahrt) ebenfalls, wie die bisherige Erschließung des Gartencenters über die B56 erschlossen werden. Wegen der Anordnung der Gebäude ist die Straße für die innere Erschließung der Parkplätze an der Ostseite angeordnet. Über diese Straße erfolgt die Ausfahrt auf die vorh. südlich angrenzende Straße (Zeithstraße). Die Erschließung erfolgt folglich von Norden nach Süden als Einbahnrichtung.

Verkehrserzeugung

Die Berechnung der durch das geplante Vorhaben induzierten Neuverkehre erfolgt auf der Grundlage gemäß der Methodik des Programms Ver_Bau, Abschätzungen des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff.

Nach Art der baulichen Nutzung ist das Plangebiet als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Da eine gewerbliche Nutzung in einem frühzeitigen Planungsstadium nicht auszuschließen ist, wurde ein geringer Anteil Beschäftigtenverkehre berücksichtigt.

Die Verkehrsabschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass der durch das Plangebiet bedingte Verkehr in der Summe 134 Kfz-Fahrten/ 24h beträgt. Die prognostizierten Fahrten werden getrennt nach Quell- und Zielverkehr betrachtet, sodass mit jeweils 67 Fahrten im Quellverkehr und 67 Fahrten im Zielverkehr zu rechnen ist.

Prognose-Nullfall 2030

Nach dem Schlussbericht der Verflechtungsprognose 2030, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Fassung vom 21.11.2014, wird die Prognose wie folgt ermittelt:

Tabelle 3: Verkehrszunahme nach Verflechtungsprognose 2030

| Verkehrsart | Verkehrszunahme / Jahr | Verkehrszunahme bis 2030 |
|-----------------|------------------------|--------------------------|
| Personenverkehr | 0,5 % / Jahr | um 2,53 %. |
| Güterverkehr | 1,54 % / Jahr | um 7,94 %. |

Quelle: Planungsgruppe MWM auf Basis des Schlussberichtes aus der Verflechtungsprognose 2030 herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Fassung vom 11.06.2014.

Verteilung der Neuverkehre

Das Plankonzept sieht vor, dass die entstehenden Neuverkehre von Norden über die B56 in das Plangebiet einfahren und über die südlich angrenzende Straße das Plangebiet verlassen (Einbahnrichtung). Daraus folgt, dass in der Spitzenstunde sieben Fahrzeuge (vgl. Kapitel 3 und Anlage) über die B56 in das Plangebiet einfahren und fünf Fahrzeuge über die südliche Anbindung (Zeithstraße) abfließen.

Prognose-Planfall 2030

Aufgrund der Erschließung von Norden nach Süden (Einbahnrichtung) resultieren bei Betrachtung des gesamten Tages jeweils 67 Zusatzverkehre auf der nördlichen B56 (Zufahrt) und auf der südlichen Zeithstraße (Ausfahrt).

Tabelle 4: Darstellung der Prognosefälle

| Straße | Fall | Verkehrsbelastung |
|-------------------|---------------|--------------------|
| Zeithstraße (Süd) | Nullfall | 64 Fahrzeuge / 24h |
| Zeithstraße (Süd) | Nullfall 2030 | 68 Fahrzeuge / 24h |

| | | |
|---------------------------------|---------------|-----------------------|
| Zeithstraße (Süd) | Planfall 2030 | 135 Fahrzeuge / 24h |
| Eltersbach | Nullfall | 888 Fahrzeuge / 24 h |
| Eltersbach | Nullfall 2030 | 911 Fahrzeuge / 24 h |
| Eltersbach | Planfall 2030 | 978 Fahrzeuge / 24h |
| B56 (NWSIB-online) ² | Nullfall | 5.634 Fahrzeuge / 24h |
| B56 (NWSIB-online) | Nullfall 2030 | 5.915 Fahrzeuge / 24h |
| B56 (NWSIB-online) | Planfall 2030 | 5.982 Fahrzeuge / 24h |

Quelle: Planungsgruppe MWM (B56 auf Basis NWSIB-online)

² NWSIB-online – Straßen.NRW – Landesbetrieb Straßen.NRW - <https://www.nwsib-online.nrw.de/>

3 BEWERTUNG DER VERTRÄGLICHEN EINSCHÄTZUNG ZUM ERWARTETEN VERKEHRSAUFGKOMMEN

Einschätzung der Verkehrsbelastung auf der B56

Zur Einschätzung der Verkehrsbelastung inkl. der Neuverkehre auf der B56 wurden die durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW (NWSIB-online) zur Verfügung gestellten Daten herangezogen. Die Verkehrsbelastung der B56 zeigt für den Kfz-Verkehr 5.426 Fahrzeuge/ 24h und separat für den Schwerlastverkehr 208 Fahrzeuge/ 24h.

Die Verkehrszahlen wurden mit einer durchgeführten Verkehrszählung aus 2016 am Kreisverkehrsplatz B56 Zeithstraße / Hauptstraße / Danziger Straße überprüft bzw. verglichen und daraufhin die prozentuale Querschnittsaufteilung angenommen.

Die Verteilung der Verkehrszählung zeigt, dass 45% der Querschnittsbelastung auf der B56 in Fahrtrichtung Osten (stadteinwärts) fließen und 55% in Fahrtrichtung Westen (stadtauswärts).

Aus dem Planvorhaben resultieren in der Spitzenstunde max. sieben Zusatzverkehre im Zielverkehr (Zufahrt) von der B56.

Daraus resultiert, dass max. drei bis vier Fahrzeuge jeweils als Links- und Rechtsabbieger von der B56 in das Plangebiet abbiegen.

Im Vergleich zur bisherigen vertraglichen Abwicklung mit der Nutzung als Gartencenter, kann somit geschlussfolgert werden, dass keine Leistungsdefizite zu erwarten sind.

Einschätzung der Verkehrsbelastung in der Zeithstraße

Die südliche Zeithstraße wird nach RAST06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) in die niedrigste Kategorie "Wohnweg" eingeteilt (vgl. Kapitel 1).

Ein Wohnweg zeigt sich charakteristisch durch eine vorherrschende Bebauung mit Reihen- und Einzelhäusern. In aller Regel befinden sich in Wohnwegen Tempo-30-Zonen.

Tabelle 5: Straßencharakter der Zeithstraße nach RAST06 und Ist-Vergleich

| Wohnweg | Soll | Ist-Nullfall | Ist-Planfall | richtlinienkonform |
|----------------|------------------------|--------------|---------------|--------------------|
| Verkehrsstärke | unter 150 Kfz / Stunde | 64 Kfz / Tag | 135 Kfz / Tag | richtlinienkonform |
| Länge | ca. 100 m | ca. 90 m | ca. 90 m | richtlinienkonform |
| Breite | 4,50 m | Ca. 4,50 m | Ca. 4,50 m | richtlinienkonform |

Quelle: RAST 06, S. 33 ff

Die abfahrenden Verkehre von der südlichen Zeithstraße haben ausreichende Zeitlücken, um auf die Straße Eltersbach einzubiegen.

Ergebnis:

Eine Verträglichkeit der erwarteten Neuverkehre durch das Plangebiet ist sowohl für die B56 (Zufahrt), als auch für den südlichen Wohnweg Zeithstraße (Ausfahrt) nachgewiesen.

Da nicht auszuschließen ist, dass die Zufahrt des Plangebietes widerrechtlich, entgegen der anzuordnenden verkehrsrechtlichen Beschilderung Durchfahrt-Verbotsschild (VZ 250) als Ausfahrt genutzt wird, wird folgende Empfehlung gegeben:

Nach einem Zeitraum von 3 Monaten oder bei auftretenden Beschwerden bei dem Straßenbaulastträger ist eine Evaluierung durchzuführen, welche untersucht, ob die Zufahrt widerrechtlich als Ausfahrt genutzt wird. Sollte dies der Fall sein, so sind zu definierende Maßnahmen zu ergänzen.

Aachen, April 2025

Planungsgruppe **MWM**

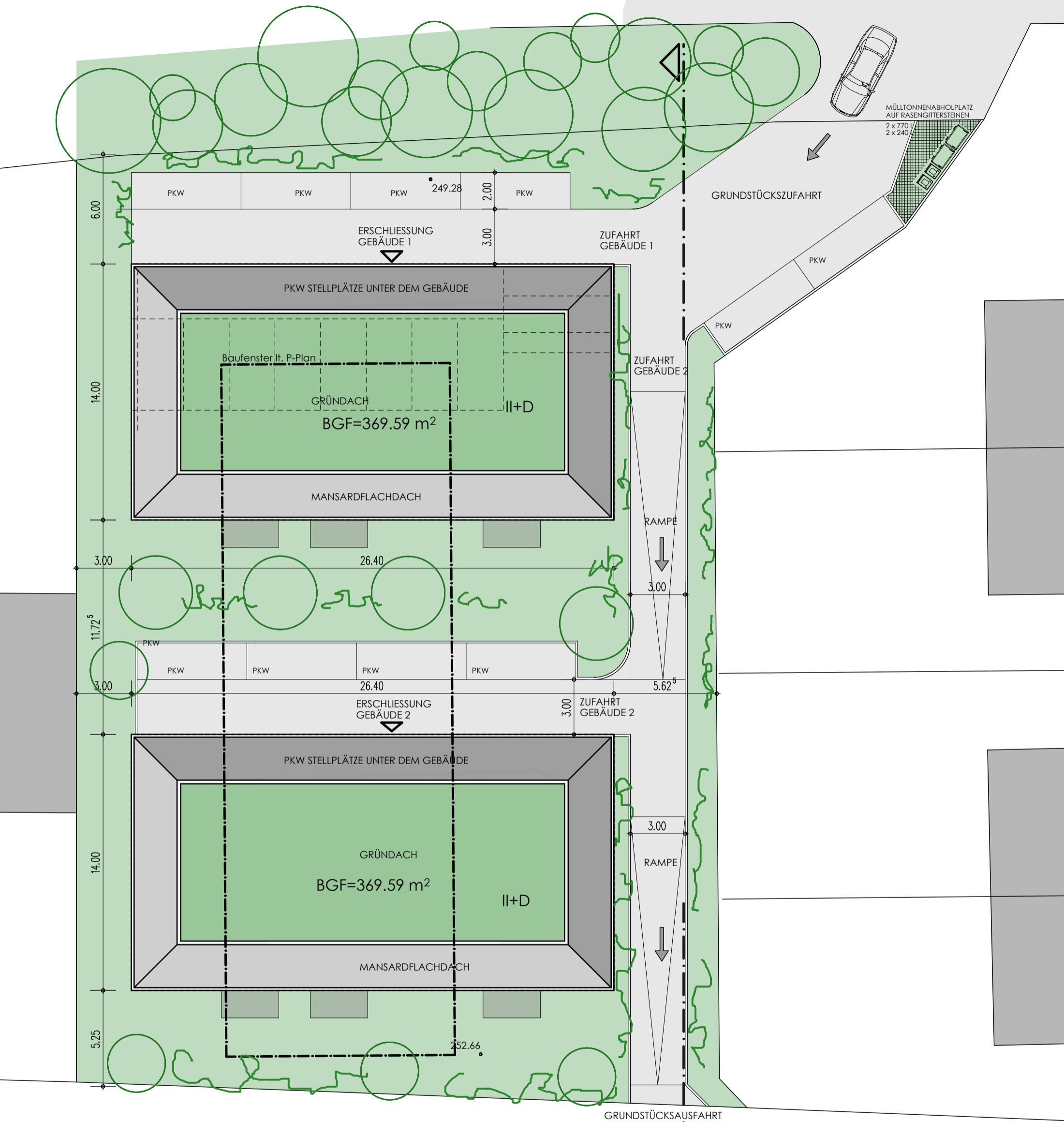
Dipl.-Ing. (FH) Jan Siebenmorgen
Marina Frank, B.Sc.

4 ANLAGEN

1. Entwurfskonzept 2025
2. Ergebnisse Verkehrszählung
3. Berechnung der Verkehrserzeugung durch das Bauvorhaben

5 QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Schlussbericht Verflechtungsprognose 2030, Fassung vom 21.11.2014
- [2] Geoportal NRW - Bezirksregierung Köln (2025): <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>, abgerufen November 2025
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006: Richtlinie für Anlagen von Stadtstraßen (RASt06); Köln: FGSV Verlag.
- [4] Straßen.NRW: Stanecka, P. (2024): <https://www.nwsib-online.nrw.de/>, abgerufen am 03.04.2025.



GRUNDSTÜCKSFLÄCHE = 1929 m²
ZULÄSSIG GRZ 0.4 = 771.6 m²

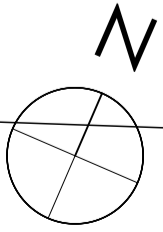
GEPLANT GRZ I: 2 GEBÄUDE 369.59 + 369.59 = 739.18 m²
TERRASSEN 4.70 * 6 = 28.20 m²
767.38 m²

GEPLANTE GRZ I: 767.38 m² : 1929 m² = 0.397

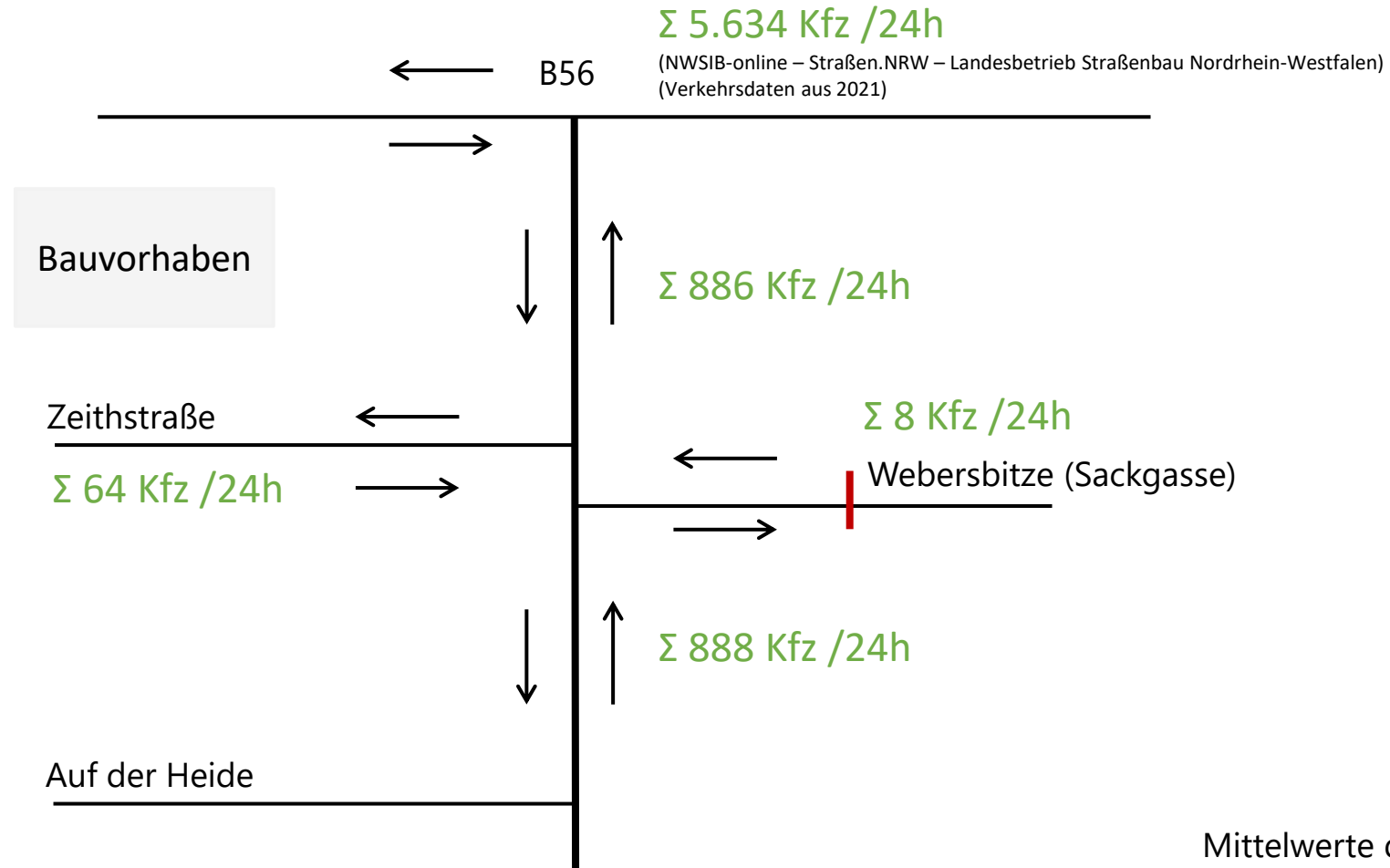
GEPLANT GRZ II: ZUFahrTEN = 395.92 m²
STELLPLÄTZE 12.00 * 10 = 120.00 m²
515.92 m²

GEPLANTE GRZ II: 1292.70 m² : 1929 m² = 0.67

ANWOHNERSTRASSE



Verkehrsbelastung zur Stellungnahme (Bebauungsplan Nr. 2 „Much-Kutzbach“)



Mittelwerte der Verkehrszählung im
Zeitraum vom 25.03.2025 – 27.03.2025

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

| Gebiet | Nutzung | Einwohner | | Einwohner | | Einwohner | | Einwohner | | Einwohner | | Einwohner | | Einwohner | |
|--------------|---------|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|--------------------------------|-----|--------------------------|-----|----------------------|-----|---|-----|
| | | Abschätzung über Bruttobaulandfläche | | Abschätzung über Nettobaulandfläche | | Abschätzung über Nettobaulandfläche | | Abschätzung über Wohneinheiten | | Abschätzung über BGF/NFL | | Abschätzung über GFZ | | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 11 | 32 | 5 | 24 | 12 | 18 | 54 | 60 | 36 | 40 | 20 | 20 | 54 | 60 |
| | kl. EZH | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 11 | 32 | 5 | 24 | 12 | 18 | 54 | 60 | 36 | 40 | 20 | 20 | 54 | 60 |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

| Gebiet | Nutzung | Beschäftigte | | Beschäftigte | | | | | | | | Beschäftigte | |
|--------------|---------|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|--|--|--|--|--|--|---|-----|
| | | Abschätzung über Bruttobaulandfläche | | Abschätzung über Nettobaulandfläche | | | | | | | | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung | |
| | | Min | Max | Min | Max | | | | | | | Min | Max |
| WA | | 1 | 4 | 0 | 2 | | | | | | | 1 | 4 |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 1 | 4 | 0 | 2 | | | | | | | 1 | 4 |

3.2 Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohnerzahl verwendet.

Wohnnutzung: Einwohnerverkehr

| Gebiet | Nutzung | Einwohner | | Wege/ Einwohner/d | | Wege/Werntag insgesamt | | Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets | Wege/Werntag gebietsbezogen | | MIV-Anteil Einwohner | |
|--------------|---------|-----------|-----|-------------------|-----|------------------------|-----|--|-----------------------------|-----|----------------------|-----|
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | | Min | Max | Min | Max |
| | | | | <u>Wege/EW/d</u> | | | | | | | <u>in %</u> | |
| | | | | Min | Max | Min | Max | <u>in %</u> | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 54 | 60 | 3,5 | 4,0 | 189 | 240 | 10 | 170 | 216 | 30 | 70 |
| | kl. EZH | | | | | | | 0 | | | | |
| | | | | | | | | 0 | | | | |
| | | | | | | | | 0 | | | | |
| | | | | | | | | 0 | | | | |
| Summe | | 54 | 60 | | | 189 | 240 | | 170 | 216 | | |

| Pkw-Fahrten/d Einwohner | |
|-------------------------|-----|
| 1,2 | |
| <u>Pers./Pkw</u> | |
| Min | Max |
| 43 | 126 |
| | |
| | |
| | |
| | |
| 43 | 126 |

Wohnnutzung: Besucherverkehr

| Gebiet | Nutzung | Anteil des Besucherverkehrs | Wege/Werntag Besucher | | MIV-Anteil Besucher | |
|--------------|---------|-----------------------------|-----------------------|-----|---------------------|-----|
| | | | Min | Max | Min | Max |
| | | | <u>in %</u> | | | |
| | | <u>in %</u> | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 5 | 9 | 12 | 30 | 70 |
| | kl. EZH | 0 | | | | |
| | | 0 | | | | |
| | | 0 | | | | |
| | | 0 | | | | |
| Summe | | | 9 | 12 | | |

| Pkw-Fahrten/d Besucher | |
|------------------------|-----|
| 1,2 | |
| <u>Pers./Pkw</u> | |
| Min | Max |
| 2 | 7 |
| | |
| | |
| | |
| | |
| 2 | 7 |

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Strukturgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenzahl verwendet.

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr (nur auszufüllen, wenn Beschäftigtenzahl >0)

| Gebiet | Nutzung | Beschäftigte | | Anwesenheit | Wege/ Beschäftigtem/d | | Wege/Werntag | | MIV-Anteil | | Pkw-Besetzung |
|--------------|---------|--------------|-----|-------------|--------------------------|-----|--------------|-----|------------|-----|---------------|
| | | Min | Max | in % | Wege/B/d | | Min | Max | in % | | Pers./Pkw |
| | | | | | Min | Max | | | Min | Max | |
| WA | | 1 | 4 | 90 | 2,5 | 3,0 | 2 | 11 | 40 | 75 | 1,1 |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 1 | 4 | | | | 2 | 11 | | | |

| Pkw-Fahrten/ Werntag | |
|-------------------------|-----|
| Min | Max |
| 1 | 7 |
| | |
| | |
| | |
| | |
| 1 | 7 |

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr (nur auszufüllen, wenn Beschäftigtenzahl >0)

| Gebiet | Nutzung | Beschäftigte | | Wege/ Beschäftigtem/d | | Wege/Werntag | | MIV-Anteil | | Pkw-Besetzung |
|--------------|---------|--------------|-----|--------------------------|------|--------------|-----|------------|-----|---------------|
| | | Min | Max | Wege/B/d | | Min | Max | in % | | Pers./Pkw |
| | | | | Min | Max | | | Min | Max | |
| WA | | 1 | 4 | 10,0 | 20,0 | 10 | 80 | 30 | 70 | 1,2 |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| Summe | | 1 | 4 | | | 10 | 80 | | | |

| Pkw-Fahrten/ Werntag | |
|-------------------------|-----|
| Min | Max |
| 3 | 47 |
| | |
| | |
| | |
| | |
| 3 | 47 |

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr und Gesamtverkehr

| Gebiet | Nutzung | Einwohner | | Kfz-Fahrten/ Einwohner/d | | Beschäftigte | | Kfz-Fahrten/ Beschäftigtem/d | | Kfz-Fahrten/ Werktag | |
|--------------|---------|-----------|-----|-----------------------------|-----|--------------|-----|---------------------------------|------|-------------------------|-----|
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| | | | | 0,10 <i>WiV-F/EW/d</i> | | | | <i>WiV-F/B/d</i> | | Wirtschaftsverkehr | |
| WA | | 54 | 60 | 5 | 6 | 1 | 4 | 0,50 | 1,00 | 1 | 4 |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 54 | 60 | 5 | 6 | 1 | 4 | | | 1 | 4 |

| Kfz-Fahrten/ Werktag | |
|-------------------------|-----|
| Min | Max |
| 55 | 197 |
| | |
| | |
| | |
| 55 | 197 |

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | Gewerbliche Nutzung | | | | Gesamtverkehr | |
|--------------|---------|-----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|--------------------------------|-----|---------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten | | Besucher-Verkehr Wege/Fahrten | | Beschäftigten-V. Wege/Fahrten | | Kunden-Verkehr Wege/Fahrten | | Wege/Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 170 | 216 | 9 | 12 | 2 | 11 | 10 | 80 | 192 | 319 |
| | kl. EZH | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 170 | 216 | 9 | 12 | 2 | 11 | 10 | 80 | 192 | 319 |

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | Gewerbliche Nutzung | | | |
|--------|---------|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr | | Besucher-Verkehr | | Beschäftigten-V. | | Kunden-Verkehr | |
| | | ÖPNV-Anteil in % | | ÖPNV-Anteil in % | | ÖPNV-Anteil in % | | ÖPNV-Anteil in % | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 5 | 10 | 5 | 10 | | | | |
| | kl. EZH | | | | | 5 | 30 | 15 | 20 |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | Gewerbliche Nutzung | | | | Gesamtverkehr | |
|--------------|---------|-----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|--------------------------------|-----|---------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr ÖPNV-Fahrten | | Besucher-Verkehr ÖPNV-Fahrten | | Beschäftigten-V. ÖPNV-Fahrten | | Kunden-Verkehr ÖPNV-Fahrten | | ÖPNV-Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 9 | 22 | | 1 | | | | | 9 | 23 |
| | kl. EZH | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 9 | 22 | | 1 | | | | | 9 | 23 |

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Gesamtverkehr

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr): Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | Gewerbliche Nutzung | | | | Gesamtverkehr | |
|--------------|---------|-----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|--------------------------------|-----|---------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr Wege/Fahrten | | Besucher-Verkehr Wege/Fahrten | | Beschäftigten-V. Wege/Fahrten | | Kunden-Verkehr Wege/Fahrten | | Wege/Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 170 | 216 | 9 | 12 | 2 | 11 | 10 | 80 | 192 | 319 |
| | kl. EZH | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 170 | 216 | 9 | 12 | 2 | 11 | 10 | 80 | 192 | 319 |

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Nicht-Motorisierter Individualverkehr zu Fuß oder per Rad (NMIV)

NMIV-Anteile:

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | Gewerbliche Nutzung | | | |
|--------|---------|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr | | Besucher-Verkehr | | Beschäftigten-V. | | Kunden-Verkehr | |
| | | NMIV-Anteil in % | | NMIV-Anteil in % | | NMIV-Anteil in % | | NMIV-Anteil in % | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 30 | 40 | 30 | 40 | | | | |
| | kl. EZH | | | | | 20 | 30 | 15 | 20 |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

Tagesbelastungen im NMIV: Gebietsbezogener Verkehr [Wege im NMIV]

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Wege mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | Gewerbliche Nutzung | | | | Gesamtverkehr | |
|--------------|---------|--------------------------------|-----|-------------------------------|-----|-------------------------------|-----|-----------------------------|-----|---------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr NMIV-Wege | | Besucher-Verkehr NMIV-Wege | | Beschäftigten-V. NMIV-Wege | | Kunden-Verkehr NMIV-Wege | | NMIV-Wege | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 51 | 86 | 3 | 5 | | | | | 54 | 91 |
| | kl. EZH | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 51 | 86 | 3 | 5 | | | | | 54 | 91 |

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | | | Gewerbliche Nutzung | | | | | | Gesamtverkehr | |
|--------------|---------|----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------------|-----|---------------------------------|-----|-------------------------------|-----|------------------------------------|-----|---------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten | | Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten | | Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten | | Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten | | Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten | | Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten | | Kfz-Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 43 | 126 | 2 | 7 | 5 | 6 | 1 | 7 | 3 | 47 | 1 | 4 | 55 | 197 |
| | kl. EZH | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 43 | 126 | 2 | 7 | 5 | 6 | 1 | 7 | 3 | 47 | 1 | 4 | 55 | 197 |

Binnenverkehrs-Anteile im Pkw-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | Gewerbliche Nutzung | | |
|--------|---------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | | Einwohner-Verkehr | Besucher-Verkehr | Wirtschafts-Verkehr | Beschäftigten-V. | Kunden-Verkehr | Wirtschafts-Verkehr |
| | | <u>Anteil Binnen-V.</u> in % | <u>Anteil Binnen-V.</u> in % | <u>Anteil Binnen-V.</u> in % | <u>Anteil Binnen-V.</u> in % | <u>Anteil Binnen-V.</u> in % | <u>Anteil Binnen-V.</u> in % |
| WA | Wohnen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | kl. EZH | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | | | Gewerbliche Nutzung | | | | | | Gesamtverkehr | |
|--------------|---------|----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------------|-----|---------------------------------|-----|-------------------------------|-----|------------------------------------|-----|---------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten | | Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten | | Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten | | Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten | | Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten | | Wirtschafts-Verkehr Kfz-Fahrten | | Kfz-Fahrten | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 43 | 126 | 2 | 7 | 5 | 6 | 1 | 7 | 3 | 47 | 1 | 4 | 55 | 197 |
| | kl. EZH | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 43 | 126 | 2 | 7 | 5 | 6 | 1 | 7 | 3 | 47 | 1 | 4 | 55 | 197 |

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

| Gebiet | Nutzung | Wohnnutzung | | | | | | Gewerbliche Nutzung | | | | | | Quell-/Zielverkehr | |
|--------------|---------|--------------------------|-----|-------------------------|-----|----------------------------|-----|-------------------------|-----|-----------------------|-----|----------------------------|-----|--------------------|-----|
| | | Einwohner-Verkehr Pkw | | Besucher-Verkehr Pkw | | Wirtschafts-Verkehr Kfz | | Beschäftigten-V. Pkw | | Kunden-Verkehr Pkw | | Wirtschafts-Verkehr Kfz | | Kfz | |
| | | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| WA | Wohnen | 22 | 63 | 1 | 4 | 3 | 3 | 1 | 4 | 2 | 24 | 1 | 2 | 30 | 100 |
| | kl. EZH | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe | | 22 | 63 | 1 | 4 | 3 | 3 | 1 | 4 | 2 | 24 | 1 | 2 | 30 | 100 |

| | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Summe | 43 | 3 | 3 | 3 | 13 | 2 | 65 |

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

| Stunde | <u>Wohnnutzung</u> | | | | | | <u>Gewerbliche Nutzung</u> | | | | | | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|---------|--------------------------|-----|-------------------------|-----|----------------------------|-----|----------------------------|-----|-----------------------|-----|----------------------------|-----|----------------|---------|
| | <u>Einwohner-Verkehr</u> | | <u>Besucher-Verkehr</u> | | <u>Wirtschafts-Verkehr</u> | | <u>Beschäftigten-V.</u> | | <u>Kunden-Verkehr</u> | | <u>Wirtschafts-Verkehr</u> | | | |
| | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | <u>Bezugswert</u> | | | |
| | 43 | | 3 | | 3 | | 3 | | 13 | | 2 | | 67 | |
| | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Kfz | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Kfz | Kfz | |
| 00-01 | 0,00 | 0 | 0,50 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 00-01 |
| 01-02 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 01-02 |
| 02-03 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 02-03 |
| 03-04 | 0,25 | 0 | 0,40 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 03-04 |
| 04-05 | 1,00 | 0 | 0,25 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 04-05 |
| 05-06 | 4,50 | 2 | 0,00 | 0 | 1,00 | 0 | 1,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1,00 | 0 | 2 | 05-06 |
| 06-07 | 15,00 | 6 | 2,00 | 0 | 1,75 | 0 | 2,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1,75 | 0 | 7 | 06-07 |
| 07-08 | 14,00 | 6 | 3,00 | 0 | 4,75 | 0 | 4,50 | 0 | 0,64 | 0 | 4,75 | 0 | 7 | 07-08 |
| 08-09 | 8,00 | 3 | 3,50 | 0 | 6,50 | 0 | 5,25 | 0 | 2,89 | 0 | 6,50 | 0 | 4 | 08-09 |
| 09-10 | 5,25 | 2 | 1,75 | 0 | 8,25 | 0 | 3,50 | 0 | 8,55 | 1 | 8,25 | 0 | 4 | 09-10 |
| 10-11 | 4,25 | 2 | 1,25 | 0 | 9,00 | 0 | 3,25 | 0 | 9,31 | 1 | 9,00 | 0 | 4 | 10-11 |
| 11-12 | 3,00 | 1 | 3,50 | 0 | 10,25 | 0 | 2,50 | 0 | 10,94 | 1 | 10,25 | 0 | 3 | 11-12 |
| 12-13 | 3,50 | 2 | 4,50 | 0 | 8,75 | 0 | 13,00 | 0 | 4,91 | 1 | 8,75 | 0 | 3 | 12-13 |
| 13-14 | 5,50 | 2 | 3,25 | 0 | 7,75 | 0 | 11,75 | 0 | 8,55 | 1 | 7,75 | 0 | 4 | 13-14 |
| 14-15 | 6,00 | 3 | 4,50 | 0 | 5,60 | 0 | 6,00 | 0 | 9,31 | 1 | 5,60 | 0 | 4 | 14-15 |
| 15-16 | 4,75 | 2 | 3,40 | 0 | 7,00 | 0 | 7,00 | 0 | 8,43 | 1 | 7,00 | 0 | 4 | 15-16 |
| 16-17 | 6,00 | 3 | 4,75 | 0 | 8,75 | 0 | 11,75 | 0 | 11,07 | 1 | 8,75 | 0 | 5 | 16-17 |
| 17-18 | 7,50 | 3 | 8,00 | 0 | 7,00 | 0 | 13,75 | 0 | 15,09 | 2 | 7,00 | 0 | 6 | 17-18 |
| 18-19 | 4,50 | 2 | 11,50 | 0 | 5,25 | 0 | 7,00 | 0 | 10,31 | 1 | 5,25 | 0 | 4 | 18-19 |
| 19-20 | 4,25 | 2 | 12,70 | 0 | 3,75 | 0 | 2,50 | 0 | 0,00 | 0 | 3,75 | 0 | 2 | 19-20 |
| 20-21 | 2,00 | 1 | 9,50 | 0 | 1,75 | 0 | 2,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1,75 | 0 | 1 | 20-21 |
| 21-22 | 0,50 | 0 | 8,50 | 0 | 1,00 | 0 | 1,25 | 0 | 0,00 | 0 | 1,00 | 0 | 1 | 21-22 |
| 22-23 | 0,25 | 0 | 8,00 | 0 | 1,25 | 0 | 1,50 | 0 | 0,00 | 0 | 1,25 | 0 | 0 | 22-23 |
| 23-24 | 0,00 | 0 | 5,25 | 0 | 0,65 | 0 | 0,50 | 0 | 0,00 | 0 | 0,65 | 0 | 0 | 23-24 |
| Summe | 100,00 | 43 | 100,00 | 3 | 100,00 | 3 | 100,00 | 3 | 100,00 | 13 | 100,00 | 2 | 67 | Summe |
| Komment | | | | | | | | | | | | | 7 | Maximum |

Maximum

Wohngebiete (WS, WR, WA, WB): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

| Stunde | Wohnnutzung | | | | | | Gewerbliche Nutzung | | | | | | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|---------|--------------------------|----|-------------------------|---|----------------------------|---|-------------------------|--------|-----------------------|--------|----------------------------|--------|----------------|---------|
| | <u>Einwohner-Verkehr</u> | | <u>Besucher-Verkehr</u> | | <u>Wirtschafts-Verkehr</u> | | <u>Beschäftigten-V.</u> | | <u>Kunden-Verkehr</u> | | <u>Wirtschafts-Verkehr</u> | | | |
| | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Bezugswert | | Kfz | |
| 43 | 3 | 3 | 3 | 3 | 13 | 2 | 67 | Anteil | Pkw | Anteil | Pkw | Anteil | Kfz | |
| 00-01 | 0,25 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 00-01 |
| 01-02 | 0,20 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 01-02 |
| 02-03 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 02-03 |
| 03-04 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 03-04 |
| 04-05 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,25 | 0 | 1,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,25 | 0 | 0 | 04-05 |
| 05-06 | 0,25 | 0 | 0,00 | 0 | 1,50 | 0 | 6,75 | 0 | 0,00 | 0 | 1,50 | 0 | 0 | 05-06 |
| 06-07 | 0,90 | 0 | 3,00 | 0 | 3,00 | 0 | 22,20 | 1 | 0,00 | 0 | 3,00 | 0 | 1 | 06-07 |
| 07-08 | 2,00 | 1 | 3,25 | 0 | 8,00 | 0 | 28,70 | 1 | 0,98 | 0 | 8,00 | 0 | 2 | 07-08 |
| 08-09 | 2,50 | 1 | 1,50 | 0 | 10,40 | 0 | 8,75 | 0 | 5,73 | 1 | 10,40 | 0 | 3 | 08-09 |
| 09-10 | 2,75 | 1 | 2,00 | 0 | 8,75 | 0 | 1,75 | 0 | 8,78 | 1 | 8,75 | 0 | 3 | 09-10 |
| 10-11 | 3,50 | 2 | 2,25 | 0 | 10,25 | 0 | 1,00 | 0 | 11,46 | 1 | 10,25 | 0 | 4 | 10-11 |
| 11-12 | 5,25 | 2 | 4,00 | 0 | 9,90 | 0 | 0,50 | 0 | 9,15 | 1 | 9,90 | 0 | 4 | 11-12 |
| 12-13 | 7,50 | 3 | 4,90 | 0 | 7,00 | 0 | 5,20 | 0 | 5,61 | 1 | 7,00 | 0 | 5 | 12-13 |
| 13-14 | 7,00 | 3 | 3,50 | 0 | 6,50 | 0 | 13,40 | 0 | 7,44 | 1 | 6,50 | 0 | 5 | 13-14 |
| 14-15 | 4,25 | 2 | 5,00 | 0 | 6,00 | 0 | 5,40 | 0 | 8,66 | 1 | 6,00 | 0 | 4 | 14-15 |
| 15-16 | 6,50 | 3 | 5,25 | 0 | 7,75 | 0 | 1,75 | 0 | 8,66 | 1 | 7,75 | 0 | 5 | 15-16 |
| 16-17 | 14,00 | 6 | 6,00 | 0 | 6,75 | 0 | 1,25 | 0 | 12,32 | 2 | 6,75 | 0 | 8 | 16-17 |
| 17-18 | 13,75 | 6 | 12,00 | 0 | 5,00 | 0 | 1,00 | 0 | 13,41 | 2 | 5,00 | 0 | 8 | 17-18 |
| 18-19 | 10,40 | 4 | 15,20 | 0 | 3,75 | 0 | 0,25 | 0 | 7,80 | 1 | 3,75 | 0 | 6 | 18-19 |
| 19-20 | 6,00 | 3 | 17,75 | 1 | 3,25 | 0 | 0,40 | 0 | 0,00 | 0 | 3,25 | 0 | 3 | 19-20 |
| 20-21 | 3,75 | 2 | 9,90 | 0 | 1,45 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1,45 | 0 | 2 | 20-21 |
| 21-22 | 3,50 | 2 | 2,25 | 0 | 0,25 | 0 | 0,70 | 0 | 0,00 | 0 | 0,25 | 0 | 2 | 21-22 |
| 22-23 | 3,75 | 2 | 1,25 | 0 | 0,25 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,25 | 0 | 2 | 22-23 |
| 23-24 | 2,00 | 1 | 1,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 1 | 23-24 |
| Summe | 100,00 | 43 | 100,00 | 3 | 100,00 | 3 | 100,00 | 3 | 100,00 | 13 | 100,00 | 2 | 67 | Summe |
| Komment | | | | | | | | | | | | | 8 | Maximum |

Maximum