seecon Ingenieure

Infrastrukturplanung B-Plan Gebiet „Ortsmitte Störmthal“

Verkehrstechnische Untersuchung

Gemeinde Großpösna

Im Rittergut 1

04463 Großpösna

Impressum

Herausgeber:

Gemeinde Großpösna, Im Rittergut 1, 04463 Großpösna

Redaktion, Satz und Gestaltung:

seecon Ingenieure GmbH, Spinnereistraße 7, Halle 14, 04179 Leipzig

Stand bzw. Redaktionsschluss:

15.10.2019

Anmerkung:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Alle geschlechtsspezifischen Bezeichnungen, die in männlicher oder weiblicher Form benutzt wurden, gelten für beide Geschlechter gleichermaßen ohne jegliche Wertung oder Diskriminierungsabsicht.

Inhaltsverzeichnis

Impressum 2
Inhaltsverzeichnis 3
1 Veranlassung und Zielstellung 4
2 Vorgehensweise/Methodik 4
3 Verkehrserzeugung 4
3.1 Schätzung der Strukturgrößen – Wohnen 6
3.2 Schätzung der Strukturgrößen – Ferienhäuser 8
3.3 Parkplatz 10
3.4 Tageszeitliche Verteilung 12
3.5 Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Gebietszufahrten 13
Anlagen 15
Quellenverzeichnis 16
Abbildungsverzeichnis 17
Tabellenverzeichnis 18

1 Veranlassung und Zielstellung

Das ehemalige LPG-Gelände in der Ortsmitte Störmthal soll in nächster Zukunft neu erschlossen werden. Geplant ist der Bau von 50 Wohneinheiten und 50 Ferienwohneinheiten. Im Schloss soll eine gastronomische Einrichtung entstehen. Zudem ist für die touristische Erschließung der Ortschaft und des Störmthaler Sees die Errichtung eines Parkplatzes mit Stellplätzen für den Pkw- und Busverkehr geplant.

Ziel ist es, einen Überblick über das zu erwartende tägliche Verkehrsaufkommen zu bekommen.

2 Vorgehensweise/Methodik

Die Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens erfolgte nach Bosserhoff und beruht auf einer Methodik und zugehörigen Richt-/Erfahrungswerten gemäß

- Heft 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung von Verkehrserzeugung“ (2000) der Schriftreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung mit im begrenzten Rahmen fortgeschriebenen Werten des Heftes 53-1 „Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik, Kap. 1.3: Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf das Straßenenetz“ (2006) der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (2006)

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt in mehreren Schritten. Zunächst erfolgt eine Abschätzung der Verkehrserzeugung entsprechend der geplanten und vorhandenen Nutzungsfunktionen. Mithilfe nutzungsspezifischer Parameter wird das Aufkommen für den Bewohner- sowie Beschäftigten-, Kunden- und Wirtschaftsverkehr ermittelt. Anhand normierter Tagesganglinien und den zuvor ermittelten Belastungswerten kann der maßgebende Zeitraum mit dem höchsten Verkehrsaufkommen ermittelt werden.

3 Verkehrserzeugung

Das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im Gebiet ergibt sich aus der Schätzung der Strukturgrößen und der sich daraus ableitenden Abschätzung des Verkehrsaufkommens.

Dabei wird zwischen Wohnen, Ferienwohnungen, Gastronomie und dem Parkplatz unterschieden. Für die geplante Kita ist aufgrund der Lage im Plangebiet davon auszugehen, dass Hol- und Bringfahrten auf dem Weg von und zur Arbeit erledigt werden und somit kein zusätzlicher Verkehr erzeugt wird.

Die vorhandenen Wohngebäude in der Gemeindegasse und im LPG-Hof sind ebenfalls berücksichtigt.

Die Verkehrsmittel- bzw. Wegesummenaufteilung orientiert sich an den Kennwerten aus dem Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ in Leipzig 2014/2015. Dieser Bericht enthält eine Vielzahl von Mobilitätskennwerten der Wohnbevölkerung der Stadt Leipzig. Aufgrund der stadtnahen Lage Störmthals (Abb. 1) und der vorhandenen ÖPNV-Anbindung ist von einem ähnlichen Mobilitätsverhalten wie in den Außen- und Siedlungsgebieten (Abb. 1, rote Gebiete) von Leipzig auszugehen.

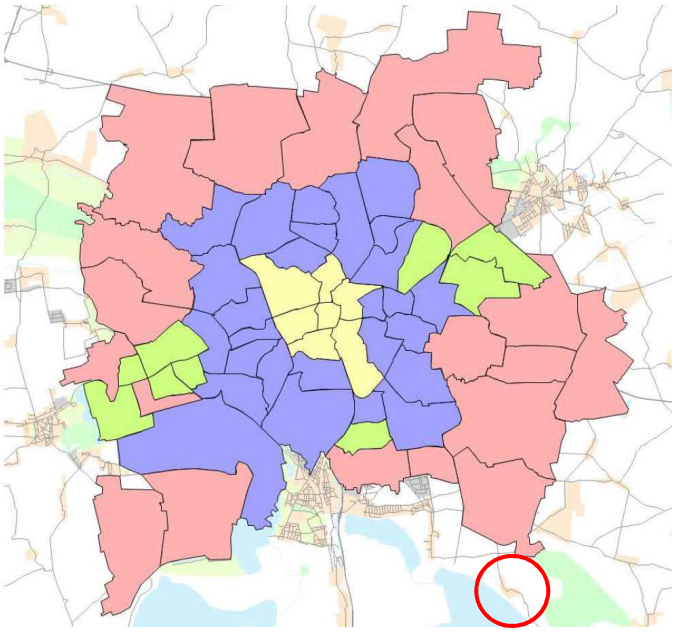

Abb. 1 städtische Teilgebiete Leipzig entsprechend SrV[1]

Für die durchgeführten Berechnungen wurde folgender Wert aus dem Bericht angenommen:

- Spezifisches Verkehrsaufkommen 3,6 Wege pro Person und Tag

Das spezifische Verkehrsaufkommen entspricht einem durchschnittlichen täglichen Wegeaufkommen einer Person. Die zurückgelegten Wege können unterschiedliche Ziele, wie der eigene Arbeitsplatz, der Ausbildungsort, Freizeit- oder sonstige Ziele sowie die eigene Wohnung sein.

Jeder Verkehrsteilnehmer unternimmt auf das Jahr gesehen diese Wege verschieden häufig, in nicht vorhersehbarer Reihenfolge und mit zum Teil unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Es

[1] Stadt Leipzig Verkehrs- und Tiefbauamt, SrV 2015

kann jedoch nicht jeder Personenweg differenziert betrachtet werden. Für die Verkehrsmittelwahlanteile werden im Mobilitätsbericht für Leipzig folgende Angaben gemacht:

- Fußgänger 25,4 %
- Radverkehr 17,3 %
- ÖPNV 17,6 %
- Motorisierter Individualverkehr (MIV) 39,7 %

Dieser Modal Split bezieht sich auf Leipzig im Gesamten. Die Mobilitätskennwerte von Leipzig bieten jedoch die Möglichkeit für städtische Teilgebiete spezifische Modal Split Werte zu verwenden. Entsprechend der Abb. 1 verteilt sich der Modal Split für Außen- und Siedlungsgebiete wie folgt:

- Fußgänger 16,0 %
- Radverkehr 9,3 %
- ÖPNV 9,9 %
- Motorisierter Individualverkehr (MIV) 64,7 %

Für die Verkehrsermittlung ist der MIV von Bedeutung. Dieser Wert besagt, dass, unabhängig vom Wegezweck, 64,7 % aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden.

3.1 Schätzung der Strukturgrößen – Wohnen

Die Abschätzung der Schlüsselgröße „Einwohner“ erfolgt für das geplante Wohngebiet und für die vorh. Einwohner in der Gemeindegasse und der Straße LPG-Hof über die Anzahl der Wohneinheiten. Es ist von 2,5 bis 3,0 EW je WE auszugehen.

Die Zusammenstellung der Ergebnisse ist der Tab. 1 zu entnehmen.

Tab. 1 Anzahl Einwohner, Wohnen Planung und Bestand

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		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
	Planung					138	165	138	165					138	165
	B_G+L					10	12	10	12					10	12
Summe						148	177	148	177					148	177

Das Verkehrsaufkommen (Tab. 2) errechnet sich aus den Wegen aller Personen, die sich im Plangebiet aufhalten und dem Verkehrsmittelwahlanteil (entsprechend dem Modal Split).

Tab. 2 Einwohner- und Besucherverkehr, Wohnen Planung und Bestand

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner		Pkw-Fahrten/d Einwohner	
				Wege/EW/d							in %		1,5 Pers./Pkw	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	in %	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Planung	138	165	3,6	3,6	495	594		495	594	65	65	215	257
	B_G+L	10	12	3,6	3,6	36	43		36	43	65	65	16	19
Summe		148	177			531	637		531	637			231	276

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher-verkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher		Pkw-Fahrten/d Besucher	
					in %		1,5 Pers./Pkw	
		in %	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Planung	5	25	30	65	65	11	13
	B_G+L	5	2	2	65	65	1	1
		5						
		0						
		0						
Summe			27	32			12	14

Die Spannweiten für die entsprechenden Fahrten pro Werktag liegen für den Einwohner- und Besucherverkehr wie folgt:

- Einwohnerverkehr 231 bis 276 Pkw-Fahrten/Werktag
- Besucherverkehr 12 bis 14 Pkw-Fahrten/Werktag

Der Gesamtverkehr setzt sich aus den Pkw-Fahrten und dem Güterverkehr zusammen, welcher in Wohngebieten vor allem in Form von Versorgungs- und Entsorgungsverkehr (z.B. Müllabfuhr) und Lieferverkehr (z.B. Paketdienste) auftritt. Für den Anteil an Lkw-Fahrten/Einwohner/Tag wurde ein Richtwert angesetzt. Der Anteil des landwirtschaftlichen Verkehrs kann aufgrund des saisonalen Auftretens vernachlässigt werden. Der gebietsbezogene Güter- und Gesamtverkehr ist in der Tab. 3 dargestellt.

Tab. 3 gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr, Wohnen Planung und Bestand

Gebietsbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Beschäftigten/Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
				0,05 Lkw-F/EW/d				Lkw-F/B/d					
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Planung	138	165	7	8							233	278
	B_G+L	10	12	1	1							18	21
Summe		148	177	8	9							251	299

Für die Tagesbelastung im Kfz-Verkehr ergibt sich somit ein Gesamtverkehr für das Wohngebiet, einschließlich der vorh. Einwohner der Gemeindegasse und des LPG-Hofes von 251 Kfz-Fahrten/Werktag bis 299 Kfz-Fahrten/Werktag.

3.2 Schätzung der Strukturgrößen – Ferienhäuser

Für das geplante Ferienhausgebiet wird zunächst die Schlüsselgröße „Einwohner“ abgeschätzt. Die Annahmen für das Wohngebiet werden beibehalten. Es wird von einer durchschnittlichen Auslastung der Ferienhäuser von 75 % ausgegangen.

Für die Pension im LPG-Hof erfolgt zunächst die Abschätzung der Anzahl der Beschäftigten anhand der Beziehung von BGF je Beschäftigtem.

Die Zusammenstellung der Ergebnisse erfolgt in den Tab. 4 bis Tab. 5.

Tab. 4 Anzahl Einwohner, Ferienhäuser

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		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
	F-Haus					113	158	113	158					84	118
Summe						113	158	113	158					84	118

Tab. 5 Anzahl Beschäftigte, Pension

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Abschätzung über zusätzliche Größen		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Pension					3	6					3	6
Summe						3	6					3	6

Das Verkehrsaufkommen (errechnet sich aus den Wegen aller Personen, die sich im Plangebiet aufhalten und dem Verkehrsmittelwahlanteil. Für die Betreuung der Ferienhäuser (z.B. Reinigung) ergibt sich ein entsprechender Anteil an Beschäftigtenverkehr. Die durch die Pensionsgäste erzeugten Fahrten werden anhand der Beschäftigten ermittelt.

Tab. 6 Einwohner- und Beschäftigtenverkehr, Ferienhäuser

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner		Pkw-Fahrten/d Einwohner	
				Wege/EW/d				in %			in %		2,5 Pers./Pkw	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
	F-Haus	84	118	2,5	3,0	210	354		210	354	65	65	55	92
Summe		84	118			210	354		210	354			55	92

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil Beschäftigte an Einwohnern	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/ Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung	Pkw-Fahrten/ Werktag	
					in %	Wege/B/d				in %		Pers./Pkw		
		in %	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max
	F-Haus	5	4	6	100	2,0	2,5	8	15	65	65	1,1	5	9
		0			100									
		0			100									
		0			100									
		0			100									
Summe			4	6				8	15				5	9

Tab. 7 Beschäftigten- und Kundenverkehr, Pension

Beschäftigtenverkehr:

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenzahl verwende

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung	Pkw-Fahrten/ Werktag	
				in %	Wege/B/d				in %		Pers./Pkw		
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max
	Pension	3	6	100	1,5	2,5	5	15	65	65	1,1	3	9
				100									
				100									
				100									
				100									
Summe		3	6				5	15				3	9

Kundenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung	Pkw-Fahrten/ Werktag	
				Wege/B/d				in %		Pers./Pkw		
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max
	Pension	3	6	3,0	15,0	9	90	65	65	1,2	5	49
Summe		3	6			9	90				5	49

Die Spannweiten für die entsprechenden Fahrten pro Werktag liegen für das Ferienhausgebiet und die Pension wie folgt:

- Einwohnerverkehr 55 bis 92 Pkw-Fahrten/Werktag
- Beschäftigtenverkehr 8 bis 18 Pkw-Fahrten/Werktag
- Kundenverkehr 5 bis 49 Pkw-Fahrten/Werktag

Der Gesamtverkehr setzt sich aus den Pkw-Fahrten und dem Güterverkehr zusammen. Der Anteil des landwirtschaftlichen Verkehrs kann aufgrund des saisonalen Auftretens vernachlässigt werden. Der gebietsbezogene Güter- und Gesamtverkehr für das Ferienhausgebiet und die Pension ist den zu entnehmen.

Tab. 8 gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr, Ferienhäuser

Gebietsbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Beschäftigten/Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
				0,01 Lkw-F/EW/d				Lkw-F/B/d					
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	F-Haus	84	118	1	1	4	6	0,10	0,10		1	61	103
Summe		84	118	1	1	4	6				1	61	103

Tab. 9 gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr, Pension

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
				Lkw-F/B/d		in %				
		Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
	Pension	3	6	0,40	0,60	100	1	4	9	62
						100				
						100				
						100				
						100				
Summe		3	6				1	4	9	62

Für die Tagesbelastung im Kfz-Verkehr ergibt folgender Gesamtverkehr:

- Ferienhäuser 61 bis 103 Kfz-Fahrten/Werktag
- Pension 9 bis 62 Kfz-Fahrten/Werktag

3.3 Schätzung der Strukturgrößen – Gastro

Im Schloss soll zukünftig eine Gastronomie mit 50 Plätzen im Innenbereich und 30 Sitzen im Freisitz entstehen. Veranstaltungen bis zu 60 Personen sollen ebenfalls möglich sein. Zudem sind Büroräume vorgesehen.

Für die Schätzung der Schlüsselgröße „Beschäftigte“ stellt das normale Tagesgeschäft (Sommermonate) mit insgesamt 80 Plätzen das „worst-case-Szenario“ dar, da nicht davon ausgegangen wird, dass Veranstaltungen und Tagesgeschäft parallel stattfinden werden.

Die Anzahl der Beschäftigten ist der Tab. 10 zu entnehmen.

Tab. 10 Anzahl Beschäftigte, Gastro

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		Abschätzung über zusätzliche Größen		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Gastro					9	18					9	18
	Büro					13	17					13	17
Summe						21	34					21	34

Das Verkehrsaufkommen (Tab. 11) errechnet sich aus den Wegen aller Personen, die sich im Plangebiet aufhalten und dem Verkehrsmittelwahlanteil (entsprechend dem Modal Split).

Tab. 11 Beschäftigten- und Kundenverkehr, Gastro

Beschäftigtenverkehr:

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenzahl verwende

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwe-senheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung	Pkw-Fahrten/ Werktag	
				in %	Wege/B/d				in %		Pers./Pkw		
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max
	Gastro	9	18	100	2,0	2,5	18	44	65	65	1,1	10	26
	Büro	13	17	100	3,3	3,5	41	58	65	65	1,1	24	34
				100									
				100									
				100									
Summe		21	34				59	102				34	60

Kundenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung	Pkw-Fahrten/ Werktag	
				Wege/B/d				in %		Pers./Pkw		
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max
	Gastro	9	18	30,0	60,0	263	1.050	65	65	1,5	114	455
	Büro	13	17	0,5	2,0	6	33	65	65	1,1	4	20
Summe		21	34			269	1.083				118	475

Die Spannweiten für die entsprechenden Fahrten pro Werktag liegen für den Beschäftigten- und Kundenverkehr wie folgt:

- Beschäftigtenverkehr 34 bis 60 Pkw-Fahrten/Werktag
- Kundenverkehr 118 bis 475 Pkw-Fahrten/Werktag

Der Gesamtverkehr setzt sich aus den Pkw-Fahrten und dem Güterverkehr zusammen, welcher in der Tab. 12 dargestellt ist.

Tab. 12 gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr, Gastro

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag		Kfz-Fahrten/ Werktag	
				Lkw-F/B/d		in %				
		Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
	Gastro	9	18	0,50	0,80	100	4	14	128	495
	Büro	13	17	0,05	0,10	100	1	2	29	56
						100				
						100				
						100				
Summe		21	34				5	16	157	551

Für die Tagesbelastung im Kfz-Verkehr ergibt sich somit ein Gesamtverkehr für die Gastronomie von 157 Kfz-Fahrten/Werktag bis 551 Kfz-Fahrten/Werktag.

3.4 Schätzung der Strukturgrößen – Parkplatz

Entsprechend der Entwurfsplanung des Parkplatzes sind 72 Pkw-Stellplätze (exklusive 2 Behindertenstellplätze) und 3 Busstellplätze geplant. Da dieser für die touristische Erschließung von Störmthal und dem Störmthaler See genutzt werden soll, ist mit einem täglichen Umschlaggrad von 2 bis 4 Pkw bzw. Reisebussen je Stellplatz zu rechnen.

Gemäß Tab. 13 ist für den Parkplatz mit einem Gesamtverkehrsaufkommen von 272 bis 544 Kfz-Fahrten zu rechnen.

Tab. 13 Gesamtverkehr Parkplatz

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	PKW			260	520			260	520
	Bus					12	24	12	24
Summe				260	520	12	24	272	544

3.5 Tageszeitliche Verteilung

Die tageszeitliche Verteilung basiert auf Tagesganglinien, welche die prozentuale Verteilung des Kfz-Tagesverkehrsaufkommens auf die einzelnen Stunden-Intervalle in Abhängigkeit des Verkehrszweckes widerspiegeln. Diese Tagesganglinien entsprechend grob der Realität, jedoch muss beachtet werden, dass Abweichungen durchaus möglich sind.

Grundlage für die richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastung ist die Aufteilung des Gesamtverkehrs in einen Mittelwert der richtungsbezogenen Kfz-Tagesbelastungen im Quell- und Zielverkehr (siehe Anlage 1).

Mit dem Quellverkehr wird der Verkehr beschrieben, der innerhalb einer Verkehrszelle beginnt und aus dieser hinausfährt. Zielverkehr bezeichnet den Teil des Verkehrs, der seinen Beginn außerhalb der Zelle hat und in diese hineinfährt.

In der Abb. 2 ist die Verteilung des Quell- und Zielverkehrs dargestellt. Die Datengrundlage für das Diagramm bilden die richtungsbezogenen Kfz-Stundenbelastungen im Quell- und Zielverkehr. Diese sind in der Anlage 2 zu finden.

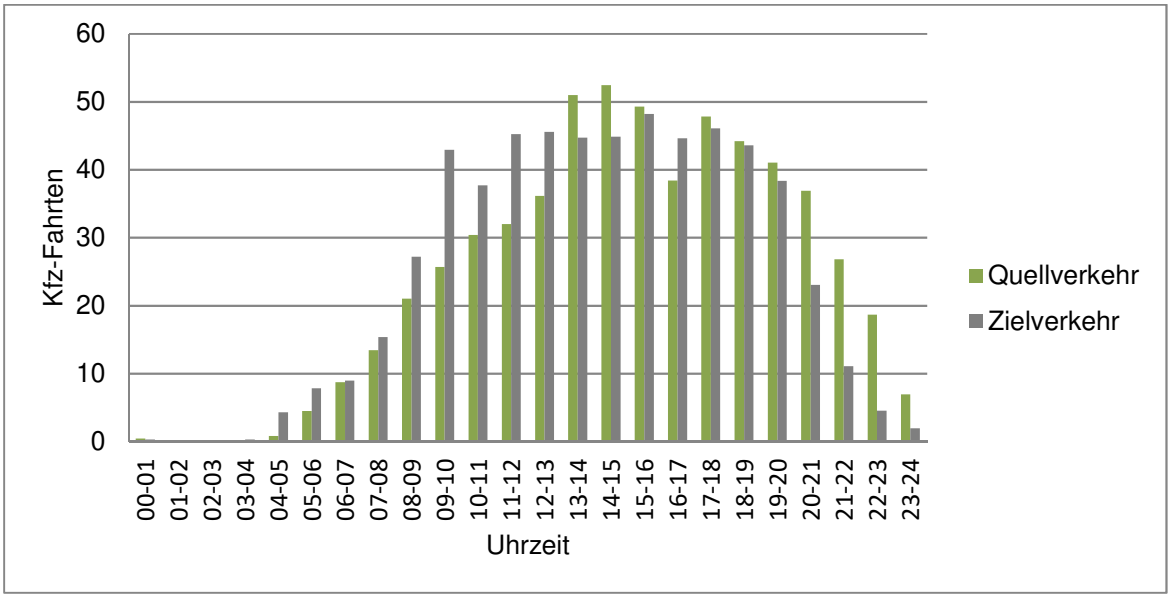

Abb. 2 richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quell- und Zielverkehr

Es zeigt sich, dass von 12:00 Uhr bis 20:00 Uhr ein relativ gleichmäßiges Verkehrsaufkommen herrscht und es auch keine deutlich erkennbaren Früh- oder Spätspitzenstunden gibt. Es zeichnet sich jedoch eine leichte Tendenz zu einer Frühspitzenstunde zwischen 09:00 Uhr bis 10:00 Uhr und einer Spätspitzenstunde zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr ab.

Das gesamte Verkehrsaufkommen im Quell- und Zielverkehr beläuft sich auf 1.173 Kfz/24h.

3.6 Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Gebietszufahrten

Die Anbindung des Plangebietes an das vorhandene Straßennetz erfolgt nordwestlich über die Schlossallee an die Straße LPG-Hof und östlich über die Wohnstraße zum Parkplatz an die Dorfstraße. Dabei soll die Haupterschließung über die Anbindung an die Dorfstraße erfolgen. Dennoch ist damit zu rechnen, dass auch die Anbindung über den LPG-Hof zur Ein- und Ausfahrt in das Gebiet genutzt wird.

Für die Verteilung des Gebietsverkehrsaufkommens ist von folgenden worst-case-Szenarien auszugehen:

- das gesamte Gebietsverkehrsaufkommen wird über die Anbindung an die Dorfstraße abgewickelt
- das sich aus den Ferienhäusern ergebende Verkehrsaufkommen verläuft über die Anbindung an den LPG-Hof

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens ist in folgender Tab. 14 zusammengestellt.

Tab. 14 Verteilung Verkehrsaufkommen

Szenario	Verteilung auf Anbindepunkte		Verteilung Verkehrsaufkommen	
	Dorfstraße	LPG-Hof	Dorfstraße	LPG-Hof
1	100 %	0 %	1.173 Kfz/24h	0 Kfz/24h
2	89 %	11 %	1.047 Kfz/24h	126 Kfz/24h

Anlagen

Anlage 1 Mittelwerte der richtungsbezogenen Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr

Anlage 2 richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quell- und Zielverkehr

Quellenverzeichnis

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (2000): Heft 42 Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung von Verkehrserzeugung

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006): Heftes 53-1 Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik, Kap. 1.3: Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf das Straßennetz

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [FGSV] (2006): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 städtische Teilgebiete Leipzig entsprechend SrV 5
Abb. 2 richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quell- und Zielverkehr....13

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Anzahl Einwohner, Wohnen Planung und Bestand 6
Tab. 2 Einwohner- und Besucherverkehr, Wohnen Planung und Bestand.....7
Tab. 3 gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr, Wohnen Planung und Bestand.....7
Tab. 4 Anzahl Einwohner, Ferienhäuser 8
Tab. 5 Anzahl Beschäftigte, Pension.....8
Tab. 6 Einwohner- und Beschäftigtenverkehr, Ferienhäuser 8
Tab. 7 Beschäftigten- und Kundenverkehr, Pension.....9
Tab. 8 gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr, Ferienhäuser.....10
Tab. 9 gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr, Pension.....10
Tab. 10 Anzahl Beschäftigte, Gastro.....10
Tab. 11 Beschäftigten- und Kundenverkehr, Gastro.....11
Tab. 12 gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr, Gastro 11
Tab. 13 Gesamtverkehr Parkplatz.....12
Tab. 14 Verteilung Verkehrsaufkommen 14

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung							
		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Pension	2	5	3	25	1	2	6	32
Summe		2	5	3	25	1	2	6	32

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		4	14	2	19

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung							
		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Pension	2	5	3	25	2	4	7	34
Summe		2	5	3	25	2	4	7	34

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		4	14	4	21

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung							
		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Gastro	5	13	57	228	2	7	64	248
	Büro	12	17	2	10	1	1	15	28
Summe		17	30	59	238	3	8	79	276

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		24	149	6	178

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

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung							
		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Gastro	5	13	57	228	4	14	66	255
	Büro	12	17	2	10	2	2	16	29
Summe		17	30	59	238	6	16	82	284

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		24	149	12	183

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

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw		Beschäftigten-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Kita	156	156	5	7			161	163
Summe		156	156	5	7			161	163

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		156	6	0	162

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

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Kita	156	156	5	7			161	163
Summe		156	156	5	7			161	163

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		156	6	0	162

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

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw		Beschäftigten-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	PKW			130	260			130	260
	Bus					6	12	6	12
Summe				130	260	6	12	136	272

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		0	195	9	204

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

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Besucher-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	PKW			130	260			130	260
	Bus					12	24	12	24
Summe				130	260	12	24	142	284

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		0	195	18	213

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	F-Haus	28	46			1	1	3	5				1	32	53
Summe		28	46			1	1	3	5				1	32	53

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		37	0	1	4	0	1	43

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	F-Haus	28	46			2	2	3	5				2	33	55
Summe		28	46			2	2	3	5				2	33	55

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		37	0	2	4	0	2	44

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

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		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Planung	108	129	6	7	4	4							118	140
	B_G+L	8	10	1	1	1	1							10	12
Summe		116	139	7	8	5	5							128	152

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		128	8	5	0	0	0	140

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

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Planung	108	129	6	7	8	8							122	144
	B_G+L	8	10	1	1	2	2							11	13
Summe		116	139	7	8	10	10							133	157

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		128	8	10	0	0	0	145

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Ganglinie für Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet						Ganglinie für Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	4		14		2		0		0		0		20		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04	
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05	
05-06	0,30	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06	
06-07	0,90	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	06-07	
07-08	2,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	07-08	
08-09	5,60	0	0,00	0	13,33	0		0		0		0	0	08-09	
09-10	6,70	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	09-10	
10-11	7,00	0	20,00	3	0,00	0		0		0		0	3	10-11	
11-12	6,60	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	11-12	
12-13	7,10	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	12-13	
13-14	7,50	0	0,00	0	20,00	0		0		0		0	1	13-14	
14-15	6,40	0	20,00	3	46,67	1		0		0		0	4	14-15	
15-16	11,20	0	33,33	5	13,33	0		0		0		0	5	15-16	Maximum
16-17	8,40	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	16-17	
17-18	6,70	0	6,67	1	0,00	0		0		0		0	1	17-18	
18-19	6,40	0	0,00	0	6,67	0		0		0		0	0	18-19	
19-20	4,70	0	6,67	1	0,00	0		0		0		0	1	19-20	
20-21	3,90	0	6,67	1	0,00	0		0		0		0	1	20-21	
21-22	4,40	0	6,67	1	0,00	0		0		0		0	1	21-22	
22-23	3,50	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	22-23	
23-24	0,80	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24	
Summe	100,10	4	100,00	14	100,00	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	20	Summe	
Komment.	EAR 05												5	Maximum	

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Ganglinie für Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet						Ganglinie für Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 4		Bezugswert 14		Bezugswert 2		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		20		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04	
04-05	1,80	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05	
05-06	5,50	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06	
06-07	5,70	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	06-07	
07-08	11,10	0	0,00	0	6,67	0		0		0		0	1	07-08	
08-09	9,40	0	0,00	0	6,67	0		0		0		0	1	08-09	
09-10	8,40	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	09-10	
10-11	8,10	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	10-11	
11-12	5,70	0	9,09	1	0,00	0		0		0		0	2	11-12	
12-13	6,50	0	0,00	0	20,00	0		0		0		0	1	12-13	
13-14	8,50	0	0,00	0	13,33	0		0		0		0	1	13-14	
14-15	6,20	0	18,18	3	33,33	1		0		0		0	3	14-15	
15-16	5,00	0	0,00	0	13,33	0		0		0		0	0	15-16	
16-17	4,00	0	18,18	3	0,00	0		0		0		0	3	16-17	
17-18	4,70	0	27,27	4	0,00	0		0		0		0	4	17-18	Maximum
18-19	3,90	0	18,18	3	6,67	0		0		0		0	3	18-19	
19-20	3,30	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	19-20	
20-21	1,50	0	9,09	1	0,00	0		0		0		0	1	20-21	
21-22	0,40	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	21-22	
22-23	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	22-23	
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24	
Summe	99,90	4	100,00	14	100,00	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	20	Summe	
Komment.	EAR 05												4	Maximum	

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Ganglinie für Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet						Ganglinie für Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	24		149		6		0		0		0		179		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04	
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05	
05-06	0,30	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06	
06-07	0,90	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	06-07	
07-08	2,00	0	0,00	0	25,00	2		0		0		0	2	07-08	
08-09	5,60	1	0,30	0	25,00	2		0		0		0	3	08-09	
09-10	6,70	2	0,80	1	25,00	2		0		0		0	4	09-10	
10-11	7,00	2	1,80	3	0,00	0		0		0		0	4	10-11	
11-12	6,60	2	3,00	4	0,00	0		0		0		0	6	11-12	
12-13	7,10	2	3,50	5	25,00	2		0		0		0	8	12-13	
13-14	7,50	2	8,50	13	0,00	0		0		0		0	14	13-14	
14-15	6,40	2	11,00	16	0,00	0		0		0		0	18	14-15	
15-16	11,20	3	8,20	12	0,00	0		0		0		0	15	15-16	
16-17	8,40	2	6,50	10	0,00	0		0		0		0	12	16-17	
17-18	6,70	2	6,40	10	0,00	0		0		0		0	11	17-18	
18-19	6,40	2	7,60	11	0,00	0		0		0		0	13	18-19	
19-20	4,70	1	10,40	15	0,00	0		0		0		0	17	19-20	
20-21	3,90	1	12,30	18	0,00	0		0		0		0	19	20-21	Maximum
21-22	4,40	1	9,90	15	0,00	0		0		0		0	16	21-22	
22-23	3,50	1	7,30	11	0,00	0		0		0		0	12	22-23	
23-24	0,80	0	2,50	4	0,00	0		0		0		0	4	23-24	
Summe	100,10	24	100,00	149	100,00	6	0,00	0	0,00	0	0,00	0	179	Summe	
Komment.	EAR 05												19	Maximum	

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Ganglinie für Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiet						Ganglinie für Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiet						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 24		Bezugswert 149		Bezugswert 6		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		179		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04	
04-05	1,80	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05	
05-06	5,50	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	05-06	
06-07	5,70	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	06-07	
07-08	11,10	3	0,50	1	25,00	2		0		0		0	5	07-08	
08-09	9,40	2	1,20	2	25,00	2		0		0		0	6	08-09	
09-10	8,40	2	2,30	3	25,00	2		0		0		0	7	09-10	
10-11	8,10	2	3,80	6	0,00	0		0		0		0	8	10-11	
11-12	5,70	1	5,10	8	25,00	2		0		0		0	10	11-12	
12-13	6,50	2	11,90	18	0,00	0		0		0		0	19	12-13	
13-14	8,50	2	10,10	15	0,00	0		0		0		0	17	13-14	
14-15	6,20	1	6,40	10	0,00	0		0		0		0	11	14-15	
15-16	5,00	1	6,50	10	0,00	0		0		0		0	11	15-16	
16-17	4,00	1	6,40	10	0,00	0		0		0		0	10	16-17	
17-18	4,70	1	8,80	13	0,00	0		0		0		0	14	17-18	
18-19	3,90	1	12,00	18	0,00	0		0		0		0	19	18-19	
19-20	3,30	1	12,60	19	0,00	0		0		0		0	20	19-20	Maximum
20-21	1,50	0	7,20	11	0,00	0		0		0		0	11	20-21	
21-22	0,40	0	3,90	6	0,00	0		0		0		0	6	21-22	
22-23	0,20	0	1,20	2	0,00	0		0		0		0	2	22-23	
23-24	0,00	0	0,10	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24	
Summe	99,90	24	100,00	149	100,00	6	0,00	0	0,00	0	0,00	0	179	Summe	
Komment.	EAR 05												20	Maximum	

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	156		6		0		0		0		0		162		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04	
04-05	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	04-05	
05-06	0,00	0	0,30	0		0		0		0		0	0	05-06	
06-07	0,00	0	0,90	0		0		0		0		0	0	06-07	
07-08	14,00	22	2,00	0		0		0		0		0	22	07-08	
08-09	17,00	27	5,60	0		0		0		0		0	27	08-09	
09-10	7,00	11	6,70	0		0		0		0		0	11	09-10	
10-11	0,00	0	7,00	0		0		0		0		0	0	10-11	
11-12	14,00	22	6,60	0		0		0		0		0	22	11-12	
12-13	24,00	37	7,10	0		0		0		0		0	38	12-13	Maximum
13-14	3,00	5	7,50	0		0		0		0		0	5	13-14	
14-15	1,00	2	6,40	0		0		0		0		0	2	14-15	
15-16	2,00	3	11,20	1		0		0		0		0	4	15-16	
16-17	8,00	12	8,40	1		0		0		0		0	13	16-17	
17-18	9,00	14	6,70	0		0		0		0		0	14	17-18	
18-19	1,00	2	6,40	0		0		0		0		0	2	18-19	
19-20	0,00	0	4,70	0		0		0		0		0	0	19-20	
20-21	0,00	0	3,90	0		0		0		0		0	0	20-21	
21-22	0,00	0	4,40	0		0		0		0		0	0	21-22	
22-23	0,00	0	3,50	0		0		0		0		0	0	22-23	
23-24	0,00	0	0,80	0		0		0		0		0	0	23-24	
Summe	100,00	156	100,10	6	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	162	Summe	
Komment.													38	Maximum	

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 156		Bezugswert 6		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		162		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	03-04	
04-05	0,00	0	1,80	0		0		0		0		0	0	04-05	
05-06	0,00	0	5,50	0		0		0		0		0	0	05-06	
06-07	0,00	0	5,70	0		0		0		0		0	0	06-07	
07-08	15,00	23	11,10	1		0		0		0		0	24	07-08	
08-09	18,00	28	9,40	1		0		0		0		0	29	08-09	
09-10	5,00	8	8,40	1		0		0		0		0	8	09-10	
10-11	0,00	0	8,10	0		0		0		0		0	0	10-11	
11-12	15,00	23	5,70	0		0		0		0		0	24	11-12	
12-13	25,00	39	6,50	0		0		0		0		0	39	12-13	Maximum
13-14	1,00	2	8,50	1		0		0		0		0	2	13-14	
14-15	1,00	2	6,20	0		0		0		0		0	2	14-15	
15-16	3,00	5	5,00	0		0		0		0		0	5	15-16	
16-17	7,00	11	4,00	0		0		0		0		0	11	16-17	
17-18	10,00	16	4,70	0		0		0		0		0	16	17-18	
18-19	0,00	0	3,90	0		0		0		0		0	0	18-19	
19-20	0,00	0	3,30	0		0		0		0		0	0	19-20	
20-21	0,00	0	1,50	0		0		0		0		0	0	20-21	
21-22	0,00	0	0,40	0		0		0		0		0	0	21-22	
22-23	0,00	0	0,20	0		0		0		0		0	0	22-23	
23-24	0,00	0	0,00	0		0		0		0		0	0	23-24	
Summe	100,00	156	99,90	6	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	162	Summe	
Komment.													39	Maximum	

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	0		195		9		0		0		0		204		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01	
01-02		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02	
02-03		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03	
03-04		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04	
04-05		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05	
05-06		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06	
06-07		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	06-07	
07-08		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	07-08	
08-09		0	0,50	1	0,50	0		0		0		0	1	08-09	
09-10		0	3,00	6	3,00	0		0		0		0	6	09-10	
10-11		0	5,00	10	5,00	0		0		0		0	10	10-11	
11-12		0	8,00	16	8,00	1		0		0		0	16	11-12	
12-13		0	10,00	20	10,00	1		0		0		0	20	12-13	
13-14		0	14,00	27	14,00	1		0		0		0	29	13-14	Maximum
14-15		0	10,00	20	10,00	1		0		0		0	20	14-15	
15-16		0	9,50	19	9,50	1		0		0		0	19	15-16	
16-17		0	9,00	18	9,00	1		0		0		0	18	16-17	
17-18		0	12,00	23	12,00	1		0		0		0	24	17-18	
18-19		0	9,50	19	9,50	1		0		0		0	19	18-19	
19-20		0	6,00	12	6,00	1		0		0		0	12	19-20	
20-21		0	3,00	6	3,00	0		0		0		0	6	20-21	
21-22		0	0,50	1	0,50	0		0		0		0	1	21-22	
22-23		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	22-23	
23-24		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24	
Summe	0,00	0	100,00	195	100,00	9	0,00	0	0,00	0	0,00	0	204	Summe	
Komment.													29	Maximum	

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h*Richtung]

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

Stunde	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Sonstige verkehrsintensive Einrichtung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr		Besucher-Verkehr		Beschäftigten-V.		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 0		Bezugswert 195		Bezugswert 9		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		204		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01	
01-02		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02	
02-03		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03	
03-04		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04	
04-05		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05	
05-06		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06	
06-07		0	0,50	1	0,50	0		0		0		0	1	06-07	
07-08		0	2,00	4	2,00	0		0		0		0	4	07-08	
08-09		0	7,00	14	7,00	1		0		0		0	14	08-09	
09-10		0	14,00	27	14,00	1		0		0		0	29	09-10	Maximum
10-11		0	10,00	20	10,00	1		0		0		0	20	10-11	
11-12		0	11,00	21	11,00	1		0		0		0	22	11-12	
12-13		0	8,50	17	8,50	1		0		0		0	17	12-13	
13-14		0	9,00	18	9,00	1		0		0		0	18	13-14	
14-15		0	10,00	20	10,00	1		0		0		0	20	14-15	
15-16		0	12,00	23	12,00	1		0		0		0	24	15-16	
16-17		0	8,50	17	8,50	1		0		0		0	17	16-17	
17-18		0	5,00	10	5,00	0		0		0		0	10	17-18	
18-19		0	2,00	4	2,00	0		0		0		0	4	18-19	
19-20		0	0,50	1	0,50	0		0		0		0	1	19-20	
20-21		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	20-21	
21-22		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	21-22	
22-23		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	22-23	
23-24		0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24	
Summe	0,00	0	100,00	195	100,00	9	0,00	0	0,00	0	0,00	0	204	Summe	
Komment.													29	Maximum	

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

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	37		0		1		4		0		1		43		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	00-01	
01-02	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	01-02	
02-03	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	02-03	
03-04	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	03-04	
04-05	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	04-05	
05-06	0,17	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	05-06	
06-07	0,99	0		0	0,00	0	5,00	0		0	0,00	0	1	06-07	
07-08	6,82	3		0	0,00	0	10,00	0		0	0,00	0	3	07-08	
08-09	14,35	5		0	13,33	0	15,00	1		0	13,33	0	6	08-09	
09-10	16,16	6		0	0,00	0	35,00	1		0	0,00	0	7	09-10	Maximum
10-11	13,75	5		0	0,00	0	25,00	1		0	0,00	0	6	10-11	
11-12	9,88	4		0	0,00	0	10,00	0		0	0,00	0	4	11-12	
12-13	4,35	2		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	2	12-13	
13-14	4,42	2		0	20,00	0	0,00	0		0	20,00	0	2	13-14	
14-15	7,09	3		0	46,67	0	0,00	0		0	46,67	0	4	14-15	
15-16	8,07	3		0	13,33	0	0,00	0		0	13,33	0	3	15-16	
16-17	6,62	2		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	2	16-17	
17-18	4,38	2		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	2	17-18	
18-19	1,30	0		0	6,67	0	0,00	0		0	6,67	0	1	18-19	
19-20	1,25	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	19-20	
20-21	0,24	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	20-21	
21-22	0,16	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	21-22	
22-23	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	22-23	
23-24	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	23-24	
Summe	100,00	37	0,00	0	100,00	1	100,00	4	0,00	0	100,00	1	43	Summe	
Komment.	EAR 1991												7	Maximum	

Gebiete mit Wohnnutzung (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	
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 37		Bezugswert 0		Bezugswert 1		Bezugswert 4		Bezugswert 0		Bezugswert 1		43		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,06	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	00-01	
01-02	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	01-02	
02-03	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	02-03	
03-04	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	03-04	
04-05	0,00	0		0	0,00	0	10,00	0		0	0,00	0	0	04-05	
05-06	0,00	0		0	0,00	0	25,00	1		0	0,00	0	1	05-06	
06-07	0,07	0		0	0,00	0	35,00	1		0	0,00	0	1	06-07	
07-08	0,33	0		0	6,67	0	15,00	1		0	6,67	0	1	07-08	
08-09	3,70	1		0	6,67	0	10,00	0		0	6,67	0	2	08-09	
09-10	8,31	3		0	0,00	0	5,00	0		0	0,00	0	3	09-10	
10-11	14,35	5		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	5	10-11	
11-12	14,89	6		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	6	11-12	Maximum
12-13	7,95	3		0	20,00	0	0,00	0		0	20,00	0	3	12-13	
13-14	6,13	2		0	13,33	0	0,00	0		0	13,33	0	3	13-14	
14-15	3,39	1		0	33,33	0	0,00	0		0	33,33	0	2	14-15	
15-16	9,91	4		0	13,33	0	0,00	0		0	13,33	0	4	15-16	
16-17	7,97	3		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	3	16-17	
17-18	10,57	4		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	4	17-18	
18-19	7,28	3		0	6,67	0	0,00	0		0	6,67	0	3	18-19	
19-20	2,51	1		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	1	19-20	
20-21	1,56	1		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	1	20-21	
21-22	0,38	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	21-22	
22-23	0,64	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	22-23	
23-24	0,00	0		0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	0	23-24	
Summe	100,00	37	0,00	0	100,00	1	100,00	4	0,00	0	100,00	1	43	Summe	
Komment.	EAR 1991												6	Maximum	

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

Bezugswert	Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

Stunde	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamt-Verkehr	Stunde	
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert				
	128		8		5		0		0		0		141		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,30	0	0,30	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,10	0	0,10	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04	
04-05	0,60	1	0,60	0	0,00	0		0		0		0	1	04-05	
05-06	3,20	4	3,20	0	0,00	0		0		0		0	4	05-06	
06-07	5,80	7	5,80	0	0,00	0		0		0		0	8	06-07	
07-08	6,20	8	6,20	0	0,00	0		0		0		0	8	07-08	
08-09	6,90	9	6,90	1	13,33	1		0		0		0	10	08-09	
09-10	5,60	7	5,60	0	0,00	0		0		0		0	8	09-10	
10-11	4,90	6	4,90	0	0,00	0		0		0		0	7	10-11	
11-12	3,90	5	3,90	0	0,00	0		0		0		0	5	11-12	
12-13	4,00	5	4,00	0	0,00	0		0		0		0	5	12-13	
13-14	3,10	4	3,10	0	20,00	1		0		0		0	5	13-14	
14-15	3,10	4	3,10	0	46,67	2		0		0		0	7	14-15	
15-16	4,20	5	4,20	0	13,33	1		0		0		0	6	15-16	
16-17	4,10	5	4,10	0	0,00	0		0		0		0	6	16-17	
17-18	6,90	9	6,90	1	0,00	0		0		0		0	9	17-18	
18-19	7,80	10	7,80	1	6,67	0		0		0		0	11	18-19	Maximum
19-20	7,80	10	7,80	1	0,00	0		0		0		0	11	19-20	
20-21	7,60	10	7,60	1	0,00	0		0		0		0	10	20-21	
21-22	6,50	8	6,50	1	0,00	0		0		0		0	9	21-22	
22-23	5,00	6	5,00	0	0,00	0		0		0		0	7	22-23	
23-24	2,20	3	2,20	0	0,00	0		0		0		0	3	23-24	
Summe	99,80	128	99,80	8	100,00	5	0,00	0	0,00	0	0,00	0	141	Summe	
Komment.	EAR 05		EAR 05										11	Maximum	

Gebiete mit Wohnnutzung (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	
	Einwohner-Verkehr		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr				
	Bezugswert 128		Bezugswert 8		Bezugswert 5		Bezugswert 0		Bezugswert 0		Bezugswert 0		141		
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz		
00-01	0,20	0	0,20	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01	
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02	
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03	
03-04	0,20	0	0,20	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04	
04-05	2,50	3	2,50	0	0,00	0		0		0		0	3	04-05	
05-06	3,90	5	3,90	0	0,00	0		0		0		0	5	05-06	
06-07	3,60	5	3,60	0	0,00	0		0		0		0	5	06-07	
07-08	3,40	4	3,40	0	6,67	0		0		0		0	5	07-08	
08-09	3,40	4	3,40	0	6,67	0		0		0		0	5	08-09	
09-10	2,80	4	2,80	0	0,00	0		0		0		0	4	09-10	
10-11	3,00	4	3,00	0	0,00	0		0		0		0	4	10-11	
11-12	3,90	5	3,90	0	0,00	0		0		0		0	5	11-12	
12-13	2,90	4	2,90	0	20,00	1		0		0		0	5	12-13	
13-14	4,00	5	4,00	0	13,33	1		0		0		0	6	13-14	
14-15	4,70	6	4,70	0	33,33	2		0		0		0	8	14-15	
15-16	5,70	7	5,70	0	13,33	1		0		0		0	8	15-16	
16-17	8,20	10	8,20	1	0,00	0		0		0		0	11	16-17	
17-18	10,10	13	10,10	1	0,00	0		0		0		0	14	17-18	
18-19	10,80	14	10,80	1	6,67	0		0		0		0	15	18-19	
19-20	12,30	16	12,30	1	0,00	0		0		0		0	17	19-20	Maximum
20-21	7,40	9	7,40	1	0,00	0		0		0		0	10	20-21	
21-22	3,70	5	3,70	0	0,00	0		0		0		0	5	21-22	
22-23	1,80	2	1,80	0	0,00	0		0		0		0	2	22-23	
23-24	1,30	2	1,30	0	0,00	0		0		0		0	2	23-24	
Summe	99,80	128	99,80	8	100,00	5	0,00	0	0,00	0	0,00	0	141	Summe	
Komment.	EAR 05		EAR 05										17	Maximum	