

## Verkehrsuntersuchung Werdohl-Stadtmitte



Quelle: maerkisches-sauerland.com

**Auftraggeber:**

Stadt Werdohl  
Abt. Schule, Kultur, Sport und Service

**Bearbeitung:**

Dr.-Ing. Hartmut Ziegler  
Tobias Roggendorf, M. Sc.  
Christian Müller, M. Sc.

**DTV-Verkehrsconsult GmbH**

Pascalstraße 53  
52076 Aachen  
Tel. (0 24 08) 70 47 210  
Fax. (0 24 08) 70 47 299

Projektnummer 71-0041

Aachen, Februar 2024

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation.....	3
2	Erhebungskonzept sowie Hochrechnung auf DTV-Werte.....	3
3	Verkehrsprognose.....	5
3.1	Allgemeine Entwicklungen .....	5
3.2	Kleinräumige Entwicklungen im Untersuchungsraum .....	6
4	Verkehrserzeugung und -verteilung .....	8
5	Verkehrliche Kennwerte .....	12
6	Zusammenfassung.....	14
7	Abkürzungsverzeichnis .....	15
8	Abbildungsverzeichnis .....	15
9	Tabellenverzeichnis .....	15
10	Anhang.....	16

## 1 Ausgangssituation

Die Stadt Werdohl wünscht eine Prognose der Verkehrssituation im Innenstadtgebiet. Hierbei ist der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 11 von besonderem Interesse, welcher vor Kurzem die 8. Änderung erfuhr. Die Kurzzeiterhebungen einer aktuell durchgeführten Verkehrserhebung wurden auf durchschnittliche tägliche Verkehre (DTV) eines Jahres hochgerechnet. Für die Hochrechnung wurde das firmeneigene, ganglinienbasierte Programm HRDTV-Pro verwendet, welches in den Empfehlungen für Verkehrserhebungen<sup>1</sup> als geeignetes Verfahren benannt ist. Diese Werte dienten als Ausgangslage für die Verkehrsprognose für das Jahr 2035.

## 2 Erhebungskonzept sowie Hochrechnung auf DTV-Werte

Die Verkehrsuntersuchung basierte auf Querschnittszählungen am Dienstag, dem 22.08.2023 und Mittwoch, dem 23.08.2023 über jeweils 24 Stunden.

### Querschnittszählungen

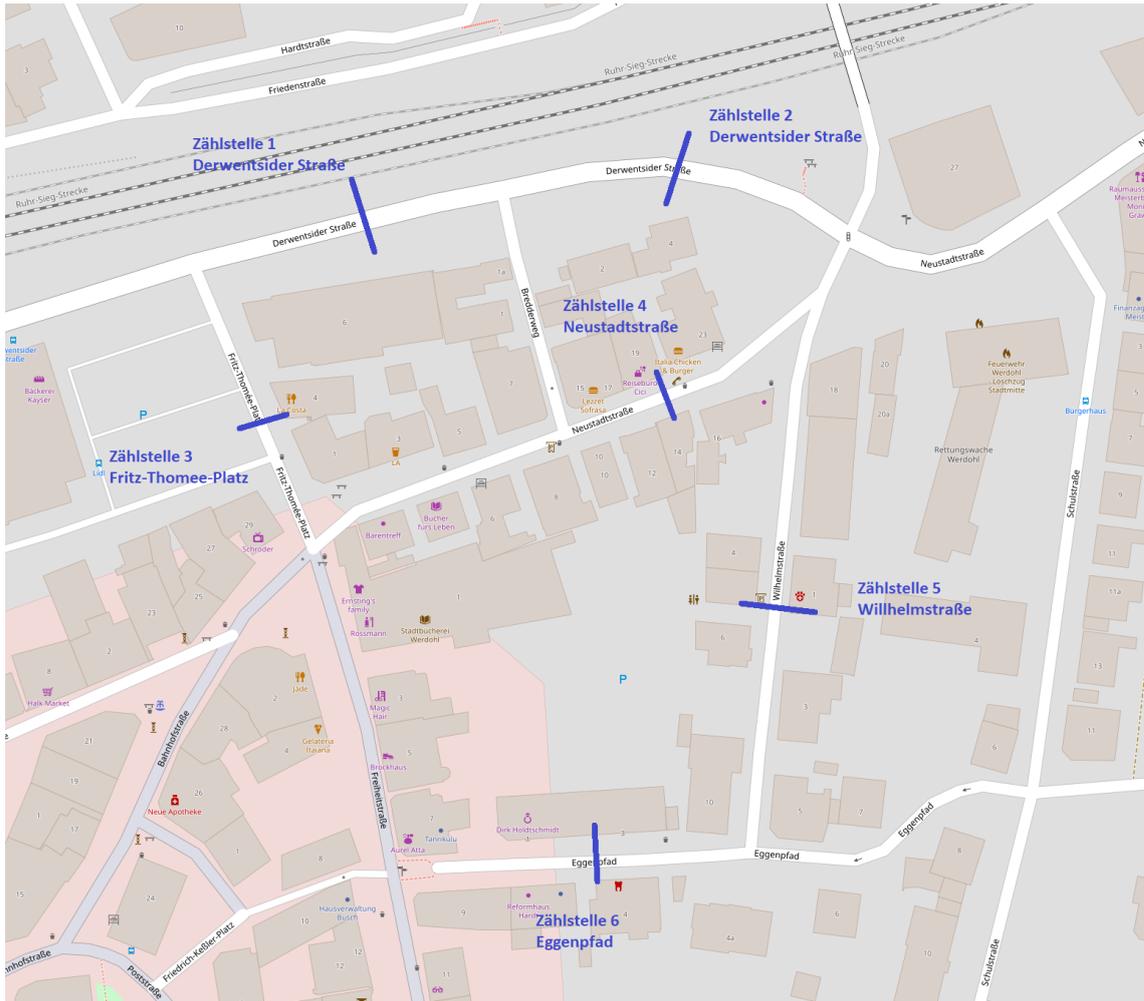
Die Verkehrsströme wurden an den folgenden Querschnitten (Q) einschließlich Differenzierung der Fahrzeugarten erfasst.

- Q 01: Derwentsider Straße
- Q 02: Derwentsider Straße
- Q 03: Fritz-Thomé-Platz
- Q 04: Neustadtstraße
- Q 05: Wilhelmstraße
- Q 06: Eggenpfad

Das Erhebungskonzept der oben genannten Querschnitte ist in Abbildung 1 dargestellt.

---

<sup>1</sup> Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln; Ausgabe 2012



**Abbildung 1:** Standorte der Zählungen (Grundlagenkarte Quelle: openstreetmap.de)

Auf Basis dieser aktuellen Querschnittszählungen fanden wie zuvor beschrieben Hochrechnungen auf DTV-Werte statt, sodass auf einer sehr aktuellen Datengrundlage aufgebaut werden kann. Die Hochrechnungen können dem Anhang des Hauptgutachtens entnommen werden.

### 3 Verkehrsprognose

#### 3.1 Allgemeine Entwicklungen

Die Verkehrsdaten wurden auf das Jahr 2035 prognostiziert. Dazu wurde ein Veränderungsfaktor bestimmt, welcher die Veränderungen des Verkehrsaufkommens zwischen den Jahren 2023 und 2035 widerspiegelt. Die veranschlagte Veränderung setzt sich grundlegend aus drei Komponenten zusammen:

- Der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung
- Der Fahrleistungsentwicklung
- Bekannter Wandel der Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet

Die allgemeine Bevölkerungsentwicklung für NRW, die Regierungsbezirke sowie die Kreise kann über den Landesbetrieb IT.NRW abgerufen werden. Wie in Tabelle 1 ersichtlich wird innerhalb von NRW grundsätzlich ein Bevölkerungsrückgang erwartet. In der Stadt Werdohl wird dieser mit etwas mehr als 3 % angesetzt.

**Tabelle 1: Prognose der Bevölkerungszahlen in NRW, Datenquelle: Landesdatenbank IT.NRW<sup>2</sup>**

Ebene Geschlecht		Bevölkerung	
		Stichtag	
		01.01.2023	01.01.2035
		Anzahl	Anzahl
Nordrhein-Westfalen	männlich	8.786.010	8.747.241
	weiblich	9.134.801	9.136.682
	<b>Insgesamt</b>	17.920.811	17.883.923
Arnsberg, Regierungsbezirk	männlich	1.748.728	1.720.730
	weiblich	1.809.101	1.788.982
	<b>Insgesamt</b>	3.557.829	3.509.712
Märkischer Kreis	männlich	199.237	187.255
	weiblich	205.774	195.374
	<b>Insgesamt</b>	405.011	382.629
Werdohl, Stadt	männlich	8.660	8.304
	weiblich	8.897	8.668
	<b>Insgesamt</b>	17.557	16.972

Im Allgemeinen wird angenommen, dass besonders in den ländlichen Kreisen mit einem Bevölkerungsrückgang zu rechnen ist. Besonders für die Betrachtung von mikroskopischen Räumen nimmt die Genauigkeit solcher Prognosen stark ab, da bereits kleinere lokale Ereignisse verhältnismäßig große Auswirkungen haben können.

#### Kfz-Bestand und Fahrleistung

Die Prognose des Kfz-Bestandes kann den Shell-Pkw-Szenarien<sup>3</sup> entnommen werden. Im Jahr 2023 betrug der Pkw-Bestand rund 45 Mio. Pkw und wird bis 2035 auf etwa

<sup>2</sup><https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online/> Stand: 17.01.2024 / 10:18:43

<sup>3</sup>Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Shell Deutschland Oil GmbH & Prognos AG, 2014

43 Mio. Pkw zurückgehen. Diese Veränderungen spiegeln sich aufgrund der Kostenentwicklung für Treibstoff aber nur begrenzt in der Entwicklung der Fahrleistung wider.

Die Fahrleistung für Pkw von rund 622 Mrd. km pro Jahr in 2023 stagniert zunächst und geht dann auf 610 Mrd. km pro Jahr im Jahr 2030 und auf 592 Mrd. km pro Jahr in 2035 zurück. Dieser Rückgang wird hauptsächlich durch die in Deutschland rückläufigen Bevölkerungszahlen begründet.

Der Schwerverkehr muss auch in den Prognosen getrennt vom Leichtverkehr betrachtet werden. Für den SV kommt es von 2014 bis 2040 zu einer Steigerung der Fahrleistung von bis zu 39%. Hingegen bleibt der Fahrzeugbestand nahezu konstant. Diese außerordentliche Steigerung der Fahrleistung findet jedoch nicht in urbanen Räumen statt, sondern auf dem Fernstraßennetz<sup>4</sup>. Führt man die oben beschriebenen unterschiedlichen Faktoren und Erkenntnisse zusammen, ergeben sich für die betrachtete Region die in Tabelle 2 ausgewiesenen Veränderungsrate der Fahrleistungen.

**Tabelle 2: Fahrleistungsentwicklung im Untersuchungsraum**

Ebene	2022	2035
Nordrhein-Westfalen	100,0%	97,0%
Arnsberg, Regierungsbezirk	100,0%	95,2%
Märkischer Kreis	100,0%	92,1%
Stadt Werdohl	100,0%	94,2% (100% wg. Stagnation)

Für die Prognose der Verkehrsmengen für das Jahr 2035 wird von einer konservativen Herangehensweise, und damit einer Stagnation der Bevölkerungsentwicklung, ausgegangen, um eine Unterschätzung der Verkehrsmengen zu vermeiden.

### 3.2 Kleinräumige Entwicklungen im Untersuchungsraum

Zur Abbildung der voraussichtlichen Siedlungsstruktur werden die absehbaren Nutzungsänderungen herangezogen. Ein zentraler Aspekt ist hier Nutzung von leerstehenden Gewerbeeinheiten (vorwiegend ehemalige Ladenlokale im Erdgeschoss) als Wohnraum. Insgesamt handelt es sich um 10 Gewerbeeinheiten, die in bis zu 30 Wohneinheiten (WE) umgewandelt werden sollen. Trotz der innerstädtischen Lage wird eine gewöhnliche Pkw-Nutzung einer Kreisstadt angenommen, da Parkmöglichkeiten grundsätzlich zur Verfügung stehen.

Derzeit steht ebenso die Umsiedlung des Feuerwehrgerätehauses aus der *Neustadtstraße* zum *Grasacker* im Raum. Diese Umsiedlung betreffe im Untersuchungsraum primär die *Derwentsider Straße*. Sollte das Feuerwehrgerätehaus im Prognosejahr am *Grasacker* untergebracht sein, reduziert dies sowohl Fahrten im Pkw-Verkehr als auch im Schwerverkehr. Es besteht die Möglichkeit, dass ein Teil der Fahrten auch weiterhin

<sup>4</sup> Shell Nutzfahrzeugstudie bis 2040, Shell Deutschland Oil GmbH & Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, 2016

über den Anschluss der *Goethestraße* weiter über die *Derwentsider Straße* abgewickelt wird. Da keine genauen Erkenntnisse über die Wegeverteilung vorliegen, findet keine Reduzierung der Fahrten statt. Auf diese Weise wird das Verkehrsgeschehen zur sicheren Seite hin abgeschätzt.

## 4 Verkehrserzeugung und -verteilung

Die Grundlage der prognostizierten Verkehrsverteilung bildet das vorliegende Verkehrsgutachten für das Jahr 2023. Wie zuvor beschrieben wird von einer Stagnation der Bevölkerungszahl sowie der Fahrleistung im Untersuchungsraum ausgegangen. Dementsprechend sind lediglich die geplanten Veränderungen in der Siedlungsstruktur ursächlich für Veränderungen des prognostizierten Verkehrsgeschehens.

Die Mobilitätskennziffern entstammen der aktuellen Grundlagensammlung des Programms *Ver-Bau*<sup>5</sup>. Aufgrund der hinzukommenden Wohnraumnutzung werden zusätzliche Personenwege erwartet. Es wird davon ausgegangen, dass die Haushaltsgrößen einer üblichen Kreisstadt entsprechen. Da die exakte Art der Nutzung aktuell nicht bekannt ist, liegen keine Informationen über die Haushaltsgrößen vor. Um eine Unterschätzung zu vermeiden wird die Spanne für die durchschnittliche Anzahl der Einwohner je WE auf 2,0 bis 3,0 hochgesetzt. Die weiteren Mobilitätskennziffern sowie die auf diese Weise erzeugten Verkehre, die aufgrund der neugeschaffenen WE im Untersuchungsgebiet entstehen, zeigt Tabelle 3.

---

<sup>5</sup> Ver-Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Dr.-Ing. D. Bosserhoff, 2023

**Tabelle 3:** Mobilitätskennziffern zur Verkehrserzeugung des Prognosefalls

Nutzung	WE	Einwohner je WE		Einwohner		Wege/ Einwohner bzw. Wege/ Patient		Anteil des Besucherverkehrs bzw. der Wege außerhalb des Gebiets	MIV-Anteil		Pkw-Fahrten/d Einwohner	Pkw-Fahrten/d Besucher	Kfz-Fahrten pro Tag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max			Min	Max
Verdichtung Einwohner	30	2,0	3,0	60	90	3,0	3,5	17,9	30	70	1,5	1,8	42	113

Es wird angenommen, dass der neugeschaffene Wohnraum anhand der Umnutzung leerstehender Ladenlokale im Untersuchungsgebiet entsteht. Lediglich für die *Freiheitsstraße* am *Fritz-Thomé-Platz* wird keine Umwidmung von leerstehenden Gewerbeeinheiten angenommen. Dies hat zur Folge, dass eine gleichmäßige Aufteilung der Verkehre auf die *Neustadtstraße*, die *Wilhelmstraße* sowie den *Eggenpfad* angenommen wird. Bei dem östlichen Teil des *Eggenpfads*, gelegen zwischen *Wilhelmstraße* und *Schulstraße*, handelt es sich um eine Einbahnstraße, die in westlicher Richtung in den Untersuchungsraum führt. Da alle weiteren Straßen westlich des Untersuchungsraums Fußgängerzonen darstellen, kann das Gebiet nur über den Knotenpunkt *Neustadtstraße/Derwentsider Str./Friedenstr.* verlassen werden, sodass die abfließenden Neuverkehre (Quellverkehre) vollständig diesen Knotenpunkt nutzen müssen. Die Einfahrt in das Gebiet ist sowohl über den zuvor beschriebenen Knotenpunkt als auch den *Eggenpfad* möglich, so dass ein Teil des Zielverkehrs in das Gebiet aus Osten kommend die *Schulstraße* bzw. den weiteren Verlauf des *Eggenpfads* sinnvoll nutzen kann, um in den Untersuchungsraum einzufahren. Diese Routenwahl hätte eine Verringerung der Fahrten auf der *Wilhelmstraße* zur Folge. Da aufgrund der Nutzungsänderungen keine hohen zusätzlichen Verkehrsmengen erwartet werden, wird für die Ermittlung der Lärmkennwerte der RLS 19 im Untersuchungsgebiet von der ungünstigsten Variante ausgegangen, dass alle Zufahrten in den südlichen Untersuchungsraum über den Knotenpunkt *Neustadtstraße/Derwentsider Str./Friedenstr.* stattfinden.

Für den Knotenpunkt *Neustadtstraße/Derwentsider Str./Friedenstr.* wird ebenfalls eine Verteilung der Verkehre angenommen. Für den motorisierten Individualverkehr stellen vor allem die Bundesstraßen 229 und 236 mit übergeordneter Verbindungsfunktion Nahziele dar. Für die Neuverkehre liegen keine Informationen über das Mobilitätsverhalten neuer Bewohner vor. Aufgrund der Innenstadtlage wird angenommen, dass kurze Wege innerhalb des Stadtgebiets größtenteils nicht mit dem eigenen Fahrzeug durchgeführt werden und nur ein kleiner Anteil in die Wohngebiete im Norden fahren wird. Für die weiteren Fahrten innerhalb des Gebiets sowie in das übergeordnete Netz wird eine gleichmäßige Aufteilung in westliche Richtung (*Derwentsider Str.*) sowie östliche Richtung (*Neustadtstr.*) angenommen. Somit ergibt sich eine Verteilung der entstehenden Verkehre zu:

- 10 % über die Brücke in Richtung *Friedenstraße* (Norden)
- 45 % in Richtung *Derwentsider Str.* (Westen)
- 45 % in Richtung *Neustadtstr.* (Osten)

Für die neugeschaffenen Wohneinheiten wird folgende Verteilung angenommen:

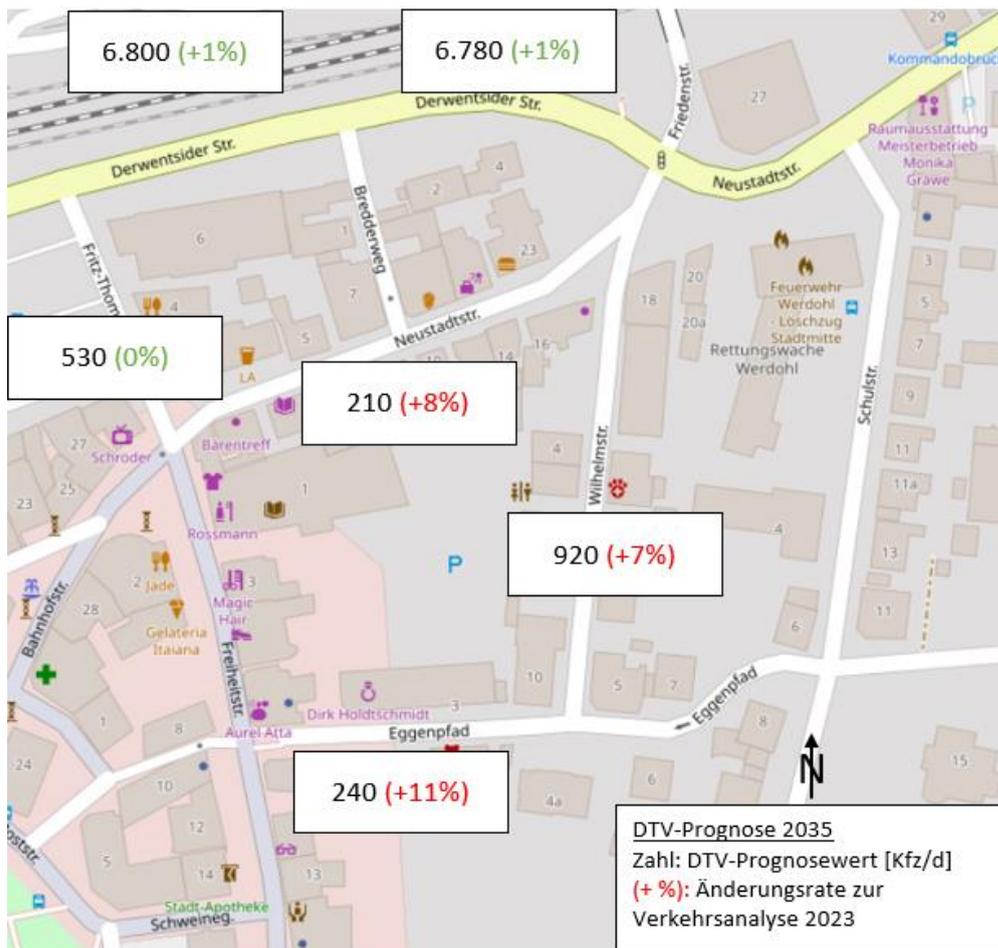
- 20 % *Neustadtstraße*
- 50 % *Wilhelmstraße*
- 30 % *Eggenpfad*

Die neuentstehenden Fahrten finden über mindestens eine Straße statt, können jedoch auch über mehrere stattfinden. Dies hat zur Folge, dass in der Summe über alle Straßen mehr Fahrzeuge pro Tag als Wege pro Tag entstehen. Besonders betroffen ist hiervon

die Wilhelmstraße, da mit den hier getroffenen Annahmen sowohl der Verkehr der Wilhelmstraße als auch der des Eggenpfads von Belang ist. Insgesamt werden die entstehenden Wege nach dem Folgendem Schlüssel im Untersuchungsgebiet aufgeteilt:

- Q 01: Derwentsider Straße: 45 %
- Q 02: Derwentsider Straße: 45 %
- Q 03: Fritz-Thomé-Platz: 0 %
- Q 04: Neustadtstraße: 20 %
- Q 05: Wilhelmstraße: 80 %
- Q 06: Eggenpfad: 30 %

Die sich auf Basis dieser Annahmen ergebenden Verkehrsstärken für das Jahr 2035 sind in Abbildung 2 dargestellt. Da aufgrund der angenommen Stagnation der Fahrleistungen keine Veränderungen des Verkehrsgeschehens als solches stattfindet, setzen sich diese aus den Verkehrsstärken der Verkehrserhebung 2023 sowie den zusätzlichen Verkehrsmengen aufgrund der hinzukommenden Wohneinheiten zusammen. Diese sind zur übersichtlichen Darstellung gerundet und werden im Kapitel 5 im Zuge der Lärmkennwerte nach RLS-19 in Tabelle 5 genau dargestellt.



**Abbildung 2:** DTV-Prognosewert 2035, Kartengrundlage: [www.openstreetmaps.de](http://www.openstreetmaps.de)

## 5 Verkehrliche Kennwerte

Für das Untersuchungsgebiet in der Innenstadt Werdohls werden die in Tabelle 4 beschriebenen verkehrlichen Kennwerte ermittelt. Diese werden üblicherweise aus Anteilswerten benachbarter Dauerzählstellen (DZ) abgeleitet. Die nächstliegende DZ, die solche Auswertungen ermöglicht, befindet sich auf der B 236 nahe Plattenberg (5309). Für die Berechnung wurden sowohl die Ergebnisse der Querschnittszählungen 2023 als auch die der DZ 5309 verwendet.

Die unterschiedlichen Bemessungsverkehrsstärken für die Kennwerttabelle wurden für die Strecken aus den Zähldaten der Querschnitte abgeleitet. Für Verkehrsstärken, welche sehr geringe oder Null-Werte aufweisen, wurden 10 Leichtverkehrs-Fahrten und 1 SV-Fahrt als Mindestwert angesetzt.

**Tabelle 4:** Beschreibung verkehrliche Kennwerte

Wert	Beschreibung	Einheit
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	Kfz/24h
DTV <sub>SV</sub>	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr aller Tage des Jahres	Fz/24h
SVA	Schwerverkehrsanteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke aller Tage des Jahres	%
M <sub>T</sub>	Stündliche Verkehrsstärke der Quelllinie (6 – 22 Uhr), gem. RLS 19	Kfz/h
M <sub>N</sub>	Stündliche Verkehrsstärke der Quelllinie (22 – 6 Uhr), gem. RLS 19	Kfz/h
p <sub>1,T</sub>	Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1 (Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5t und Busse), Tageswerte (6 – 22 Uhr), gem. RLS 19	%
p <sub>1,N</sub>	Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1 (Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5t und Busse), Nachtwerte (22 – 6 Uhr), gem. RLS 19	%
p <sub>2,T</sub>	Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2 (Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge – Zugmaschinen mit Auflieger – mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5t), Tageswerte (6 – 22 Uhr), gem. RLS 19	%
p <sub>2,N</sub>	Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2 (Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge – Zugmaschinen mit Auflieger – mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5t), Nachtwerte (22 – 6 Uhr), gem. RLS 19	%

Die Berechnung der ausgewiesenen Kennwerte erfolgte auf Basis der oben genannten Zählstelle. Die Berechnung der Tag- und Nachtwerte erfolgte ebenso gemäß der an der DZ ermittelten Faktoren.

Die so ermittelten Kennwerte für die Untersuchungsstrecke sind in Tabelle 5 zusammengestellt.

**Tabelle 5: Lärmkennwerte Prognosefall 2035 nach RLS-19**

Querschnitt	Straße	Verkehrliche Kennwerte			Lärmkennwerte nach RLS 19					
		DTV [Kfz/d]	SV [Fz>3,5t/d]	SV (bsv) [% des DTV]	Mtags [Kfz/h]	Mnachts [Kfz/h]	p <sub>1,tags</sub> [%]	p <sub>1,nachts</sub> [%]	p <sub>2,tags</sub> [%]	p <sub>2,nachts</sub> [%]
01	Derwentsider Straße	6.805	72	1,1	379	92	0,40%	0,10%	0,73%	0,10%
02	Derwentsider Straße	6.782	72	1,1	378	92	0,40%	0,10%	0,73%	0,10%
03	Fritz-Thomé-Platz	528	5	0,9	29	7	0,36%	0,09%	0,65%	0,09%
04	Neustadtstraße	210	2	1,0	12	3	0,36%	0,09%	0,65%	0,09%
05	Wilhelmsstraße	924	6	0,6	51	13	0,25%	0,06%	0,45%	0,06%
06	Eggenpfad	242	3	1,2	13	3	0,47%	0,12%	0,85%	0,12%

Zwecks Übersicht ist die Bestimmung der RLS-19 Kennwerte sowie die DTV-Werte des Analysefalls im Anhang aufgenommen.

## 6 Zusammenfassung

Für die Stadtmitte von Werdohl sollen die verkehrlichen Lärmkennwerte für den Prognosezeitraum 2035 ermittelt werden. Dazu wurde auf Basis aktuellen Verkehrsbelastungen unter Berücksichtigung anstehender Entwicklungen im Untersuchungsgebiet eine Prognose des Verkehrs für das Jahr 2035 erstellt. Aufgrund der sehr geringen Verkehrsstärken auf der *Neustadtstraße*, *Wilhelmsstraße* und dem *Eggenpfad* ergeben sich selbst durch die geringe Anzahl an zusätzlich prognostizierten Fahrten verhältnismäßig hohe Änderungsraten von bis zu elf Prozent. Da eine zusätzliche Wohnraumnutzung angestrebt wird, ist nicht mit einem signifikanten Zuwachs des Schwerverkehrs zu rechnen. Die auf diese Weise prognostizierten Verkehrsmengen wurden zur Ermittlung der Lärmkennwerte nach RLS-19 verwendet.

Aachen, 9. Februar 2024

DTV-Verkehrsconsult GmbH



Dr.-Ing. Hartmut Ziegler

## 7 Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DZ	Dauerzählstelle
Kfz	Kraftfahrzeuge
QS	Querschnitt
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
SV	Schwerverkehr
WE	Wohneinheit

## 8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Standorte der Zählungen (Grundlagenkarte Quelle: openstreetmap.de) .....	4
Abbildung 2: DTV-Prognosewert 2035, Kartengrundlage: www.openstreetmaps.de.....	11

## 9 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Prognose der Bevölkerungszahlen in NRW, Datenquelle: Landesdatenbank IT.NRW .....	5
Tabelle 2: Fahrleistungsentwicklung im Untersuchungsraum .....	6
Tabelle 3: Mobilitätskennziffern zur Verkehrserzeugung des Prognosefalls.....	9
Tabelle 3: Beschreibung verkehrliche Kennwerte .....	12
Tabelle 5: Lärmkennwerte Prognosefall 2035 nach RLS-19.....	13

## 10 Anhang

Tab.A 1: Analysefall 2023 DTV-Werte sowie RLS-19 Kennwerte

Querschnitt	Straße	Verkehrliche Kennwerte			Lärmkennwerte nach RLS 19					
		DTV [Kfz/d]	SV [Fz>3,5t/d]	SV (bsv) [% des DTV]	M <sub>tags</sub> [Kfz/h]	M <sub>nachts</sub> [Kfz/h]	P <sub>1,tags</sub> [%]	P <sub>1,nachts</sub> [%]	P <sub>2,tags</sub> [%]	P <sub>2,nachts</sub> [%]
01	Derwentsider Straße	6.768	69	1,0	377	92	0,39%	0,10%	0,70%	0,10%
02	Derwentsider Straße	6.745	69	1,0	376	91	0,39%	0,10%	0,70%	0,10%
03	Fritz-Thomé-Platz	526	4	0,8	29	7	0,29%	0,07%	0,52%	0,07%
04	Neustadtstraße	194	1	0,5	11	3	0,20%	0,05%	0,35%	0,05%
05	Wilhelmstraße	859	1	0,1	48	12	0,04%	0,01%	0,08%	0,01%
06	Eggenpfad	217	1	0,5	12	3	0,17%	0,04%	0,32%	0,04%