



Amt für Schulen, Straßen
und Gebäudemanagement

Ausschuss für Umwelt und Verkehr

14.01.2014

Öffentlich

TO Nr. 3

K 1419, Geh- und Radweg Schlierbach – Hattenhofen

I. Beschlussantrag

Der UVA stimmt den vom Straßenbauamt vorläufig geschätzten Kosten in Höhe von 0,85 Mio. EUR und der Aufnahme der Maßnahme in die Änderungsliste zum Haushaltsplan 2014 mit der in Ziffer IV dargestellten Finanzierung zu.

Das Straßenbauamt wird ermächtigt, diese Maßnahme nach Vorliegen aller baurechtlichen Voraussetzungen, nach Abschluss einer Vereinbarung mit den Gemeinden Schlierbach und Hattenhofen sowie Bewilligung der Zuwendungen nach LGVFG durch das RP Stuttgart und Durchführung des Grunderwerbs öffentlich auszuschreiben.

Die Verwaltung wird ermächtigt, den Auftrag an den Bieter mit dem wirtschaftlichsten Angebot gemäß der VOB zu erteilen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Am 15.01.2013 hat der UVA (BU UVA 2013/2) folgenden Beschluss zum Thema Neubau von Radwegen an Kreisstraßen gefasst:

Der UVA nimmt von der Meldung der geplanten Maßnahmen für den Neubau von Radwegen an Kreisstraßen in den nächsten fünf Jahren mit vorläufigen Gesamtkosten von 4,69 Mio. EUR an das Regierungspräsidium Stuttgart zur Aufnahme in das Landesprogramm für die Förderung kommunaler Radverkehrsanlagen nach § 5 LGVFG Kenntnis.

Der Landkreis übernimmt künftig bei Anträgen von Gemeinden auf Anlegung einer Radwegeverbindung entlang einer Kreisstraße (aus der Radverkehrskonzeption) grundsätzlich ein Drittel der nicht durch LGVFG-Zuwendungen gedeckten Kosten. Die unter Nr. 2 und 3 genannten Ausbaumaßnahmen sind hiervon ausgenommen, da für diese Projekte bereits Planungsaufträge vor der in Ziffer II genannten Landesförderung vom UVA beschlossen wurden. Auf die ergänzende Begründung in der Ziffer II wird verwiesen.

Die restlichen zwei Drittel, der nicht durch LGVFG-Zuwendungen gedeckten Kosten sind von den jeweiligen Markungsgemeinden zu tragen.

Die Verwaltung empfiehlt zudem, den bereits vorliegenden Anträgen der Gemeinden Hattenhofen und Schlierbach grundsätzlich zu entsprechen (1/3 Finanzierung in Höhe von 120.000 €) und auch bei künftigen Anträgen weiterer Gemeinden, soweit sie aus der Radverkehrskonzeption abgeleitet werden können, analog zu verfahren.

Derzeit erarbeitet das Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen die Entwurfsplanung für den Radweg entlang der K 1419. Aktuell werden die vorläufigen Gesamtkosten auf 0,85 Mio. EUR geschätzt.

In der aktuellen Planung ist nunmehr

- die Verbreiterung des Geh- und Radwegs vom Kreisverkehr in Schlierbach bis zur Abzweigung der K 1420 in Richtung Ohmden,
- die Querungshilfe an der Abzweigung der K 1420 einschließlich der notwendigen Anpassung des Knotenpunkts,
- der Neubau des Geh- und Radwegs von der Einmündung K 1420 bis Hattenhofen,
- der Querungsbereich am Ortseingang von Hattenhofen auf Höhe der Fahrbahnverschwenkung,
- der Geh- und Radwegeanschluss an das westliche Wohngebiet in Hattenhofen
- und der Schutzstreifen bis zum Kreisverkehr Hattenhofen

berücksichtigt. Das vom Straßenbauamt erstellte Projektdatenblatt ist als **Anlage 1** beigefügt.

Auf dieser Grundlage wird der Antrag auf Zuwendungen nach LGVFG an das RP Stuttgart gestellt. Das RP Stuttgart hat die Maßnahme bereits in das Förderprogramm 2014 aufgenommen.

Nach Abstimmung der Planung wird eine Vereinbarung mit den Gemeinden über die Durchführung der Maßnahme und Kostentragung abgeschlossen.

Zwischenzeitlich hat die Forstdirektion Tübingen, die für den Bau des Geh- und Radweges im Waldbereich erforderliche Waldumwandlung in Aussicht gestellt. Bisher hat die Forstdirektion dem Projekt nicht zugestimmt.

Die Maßnahme ist mit den Gesamtkosten in Höhe von 0,85 Mio. EUR in den Haushaltsplan 2014 aufzunehmen.

III. Handlungsalternativen

In der Radverkehrskonzeption ist diese Maßnahme unter Nr. 299 enthalten. Diese Verbindung wurde vom Gutachter entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, basierend auf den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung als eine wichtige Nebenachse des Alltagsradverkehrs (AR III regionale Radverkehrsverbindung) bewertet.

Die Stellungnahme des Amts für Mobilität vom 13.12.2013 ist als **Anlage 2** beigefügt.

Alternativ ist auf den Bau eines Geh- und Radwegs entlang K 1419 zu verzichten. Hinsichtlich der günstigen Finanzierungsmöglichkeit wie in Ziffer IV dargestellt ist diese Alternative nicht zu empfehlen.

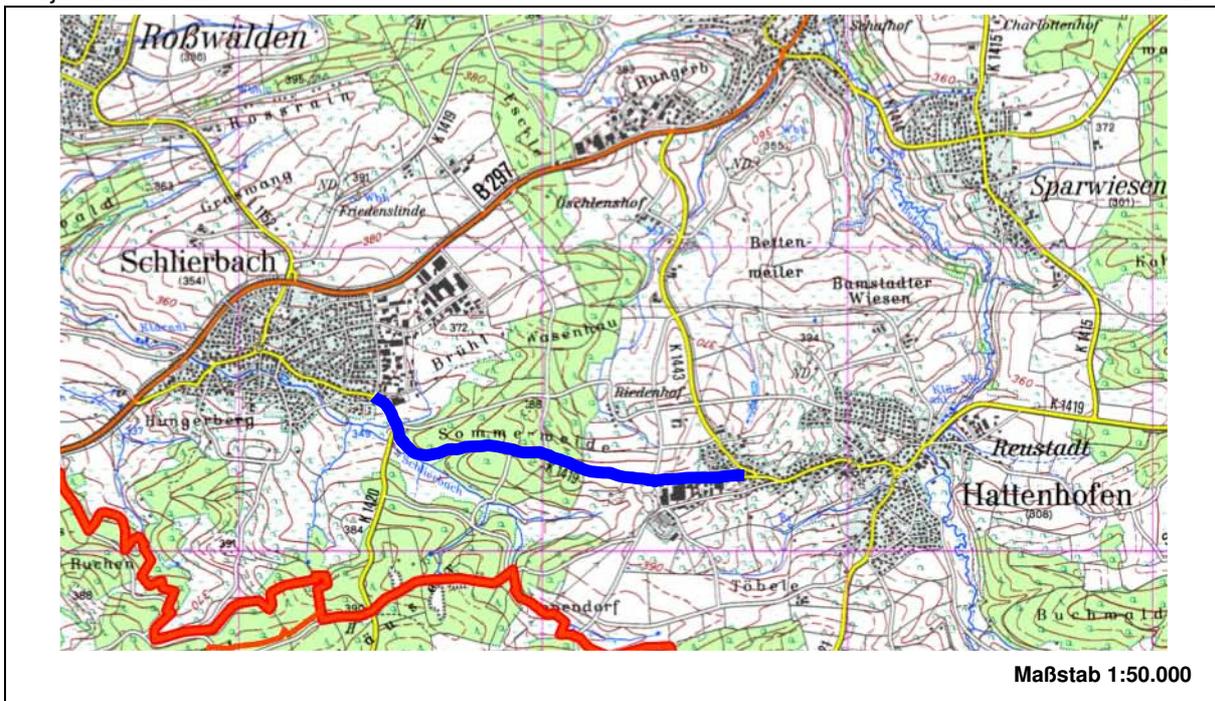
IV. Finanzielle Auswirkungen

Auftrag I 54200115

Gesamtkosten		850.000 €
Angenommene Zuwendungen LGVFG (50%)	I 54200115 6811000	425.000 €
Anteile Gemeinden Hattenhofen und Schlierbach	I 54200115 6812000	283.334 €
Kostenanteil Landkreis Göppingen	I 54200115 7872000	141.666 €

V. Zukunftsleitbild/ Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Maßnahme	K 1419, Schlierbach – Hattenhofen Anlage eines Geh- und Radwegs
Lage im Netz	Landkreis Göttingen Gemeinde Schlierbach – Gemeinde Hattenhofen VNK 7323 035 NNK 7323 032 (St. 1,580 – St. 2,250)
Querschnitt	Geh- und Zweirichtungsradweg mit Trennstreifen, 2,50 m breit Bordsteinradweg in Schlierbach; Schutzstreifen in Hattenhofen
Länge, Steigung	ca. 2,8 km, 0 – 6 % Steigung (zuzügl. 1,3 km Schutzstreifen)
Einstufung	Priorität 1-2 nach Radverkehrskonzeption des Landkreises
Kosten	0,85 Mio. € - 5% Preisindexrisiko, 5% Baugrundrisiko inkl. Anpassung der Einmündung K 1419 / K 1420
Verkehrsmenge (DTV)	2.200 Kfz / Tag 150 Radfahrer / Tag (Schätzung)
Bauwerke Querungshilfen	– an den Ortseingängen von Schlierbach und Hattenhofen
Stand der Planung	Entwurfsplanung
aktueller Sachstand	In LGVFG-Förderprogramm Radverkehr für 2014 aufgenommen
nächster Schritt	Formeller Zuschussantrag I. Quartal 2014
geplante Bauzeit	2014
Besonderheiten	Lückenschluss eines überörtlichen Radwegs zwischen Schlierbach und Hattenhofen Derzeitige Radwegführung mit deutlichen Umwegen durch den Wald

Rad. 2 zu BL. UVA 2011/

Landratsamt Göppingen • Postfach 809 • 73008 Göppingen

Landratsamt Esslingen
Straßenbauamt
Thorsten König
Osianderstr. 6
73230 Kirchheim u.T.

Datum
13.12.2013

**Amt für Mobilität und
Verkehrsinfrastruktur**
Verkehrsplanung

Aktenzeichen
55.1

Zuständig für Ihr Anliegen
Herr Rösch

Dienstgebäude
Lorcher Straße 6
73033 Göppingen

Zimmer
501

Telefon
07161/202-345

Telefax
07161/202-353

E-Mail
mobilitaet
@landkreis-goeppingen.de

Radwege Schlierbach-Hattenhofen und Schlierbach-Ohmden
Ergänzende Stellungnahme des Landkreises Göppingen

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ergänzung zu den im Rahmen der Besprechung vom 6. November d.J. mündlich vorgetragenen Aspekten, möchten wir nochmals auf einige grundlegende Gesichtspunkte des Ausbaus des Radverkehrsnetzes im Landkreis Göppingen hinweisen und die Forderung nach Anlage parallel geführter Radwege im Zuge der Kreisstraßen K 1419 und K 1420 wie folgt begründen:

Der Landkreis Göppingen hat sich zum Ziel gesetzt, ein „Fahrradfreundlicher Landkreis“ zu werden. Zu diesem Zweck wurde am 22.07.2011 die Radverkehrskonzeption im Kreistag als künftiger Rahmenplan zur Ausgestaltung der Radverkehrswegeinfrastruktur beschlossen (s. UVA 2011/29). Diese Konzeption umfasst ein 830 km langes Netz und 466 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Die Radverkehrsförderung auf Landkreisebene ist stark abhängig von den Planungen und Maßnahmen in den Städten und Gemeinden. Direkter Einfluss besteht dagegen beim Ausbau der Radverkehrswegeinfrastruktur im Bereich der Kreisstraßen. Die Konzeption des Landkreises setzt sich zwingend zum Ziel, dass die kommunale Radverkehrsinfrastruktur in ein landkreisweites, kommunen- und zum Teil

Landratsamt Göppingen
Lorcher Straße 6
73033 Göppingen

Telefon 07161/202-0
Telefax 07161/202-440
www.landkreis-goeppingen.de

Öffnungszeiten:

Montag	08.00 – 15.30 Uhr
Dienstag	07.30 – 12.00 Uhr 13.30 – 15.30 Uhr
Mittwoch	07.30 – 12.00 Uhr
Donnerstag	07.30 – 12.00 Uhr 13.30 – 17.30 Uhr
Freitag	07.30 – 12.00 Uhr

Bankverbindung:
Kreissparkasse Göppingen
BLZ 610 500 00
Konto-Nr. 79
IBAN: DE8761050000000000007
BIC: GOPS DE 6G

auch landkreisüberschreitendes Netz eingebunden ist. Beide betroffenen Baumaßnahmen sind in diesem übergreifenden Zusammenhang zu sehen.

Der Landkreis hat sich immer wieder klar dafür ausgesprochen, die Ausgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen auszugestalten. Diese Empfehlungen sind landes- sowie bundesweit maßgeblich für die Bewilligung von Fördermitteln für Maßnahmen an Radverkehrswegen. Basierend auf diesen Empfehlungen werden daher für alltägliche Radverkehrsverbindungen, als solche sind die Achsen Schlierbach – Hattenhofen sowie Schlierbach – Ohmden in der Radkonzeption des Landkreises definiert, folgende Kriterien festgehalten:



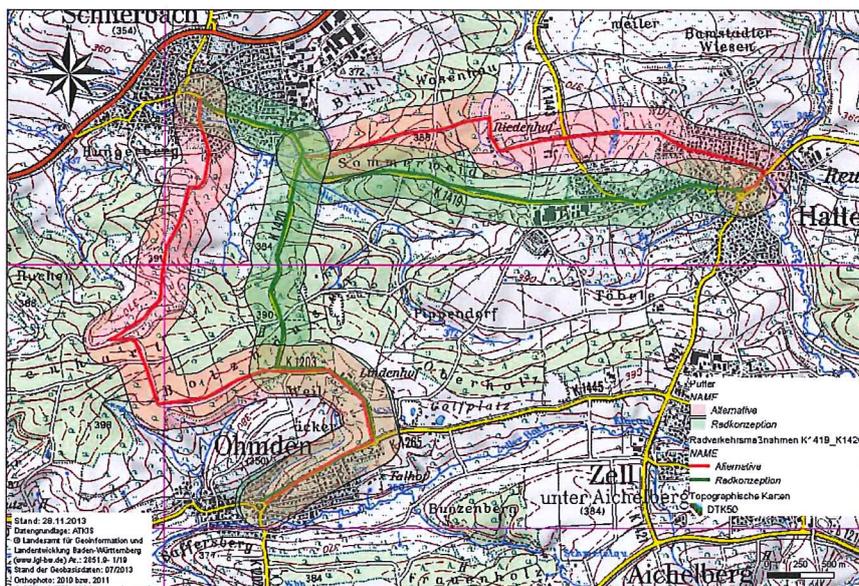
Darüber hinaus sind folgende Qualitäten auf Netzebene anzustreben (siehe ERA 2010: 1-5):

1. Die Maschenweite des Netzes der Hauptverbindungen (200 bis 1.000 m) soll gewährleisten, dass 90 % der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen.
2. Minimale Umwege (Umfangfaktor max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen) und keine zusätzlichen Steigungen.
3. Erfüllung der in Tabelle 2-1 benannten grundlegenden Entwurfsanforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität des Radverkehrs.
4. Winterdienst auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs (mindestens bei AR II, IR II und IR III)
5. Sozial sicher: Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle oder Angebot entsprechender Alternativverbindungen, z.B. zu Nachtzeiten.

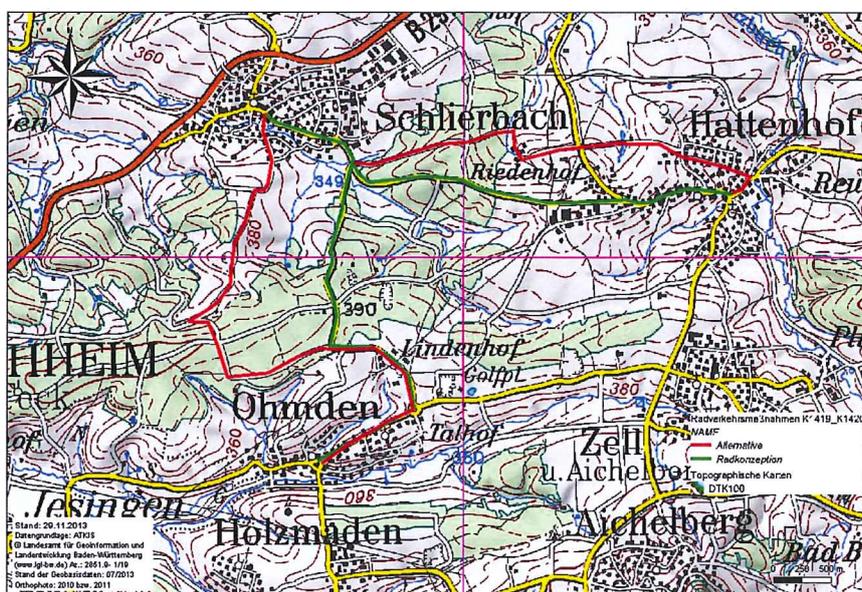
Bezüglich der Radwegeverbindungen zwischen Schlierbach und Hattenhofen sowie Schlierbach und Ohmden, welche laut Konzeption

entlang der Kreisstraßen K1420 und K1419 geführt werden sollen, gibt es alternative Vorschläge (siehe Anhang 1). Diese Alternativen sind gegenüber den Planungen entlang der Kreisstraßen aus unserer Sicht nachteilig, da sie die Kriterien der ERA nicht erfüllen, wie im Folgenden einzeln dargestellt werden soll:

Zu 1: Die Analyse ergab, dass in einem 200 m Radius um die Radverkehrsverbindungen mehr Wohngebiete mit den in der Radkonzeption vorgeschlagenen Verbindungen abgedeckt werden als mit den vorgeschlagenen Alternativen. Deutlich macht dies die folgende Abbildung.



Zu 2: Bezüglich der vorgeschlagenen Alternativverbindung zwischen Schlierbach und Hattenhofen ergibt sich gegenüber der in der Konzeption vorgeschlagenen Verbindung ein Umwegefaktor von 1,15. Dieser Wert übersteigt den minimalen Umwegefaktor von max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen um 0,05. Der Umwegefaktor der Alternative bezüglich der Verbindung Schlierbach - Ohmden beträgt sogar 1,25. Daher sind die direkten Verbindungen entlang der Kreisstraßen laut ERA zu bevorzugen.



Zu 3: Anhand der Tabelle wird ersichtlich, dass sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit bei einem asphaltierten, straßenbegleitenden Radweg höher ist, als bei einem Radweg auf wassergebundener Decke durch den Wald. Dies ergibt sich aus der besseren Bodenbeschaffenheit als auch aus der geradlinigeren Führung sowie der besseren Sichtbarkeit. Dadurch wird auch das Sturz- und Gefährdungsrisiko erheblich minimiert. Zudem fühlen sich Menschen, die im Sichtfeld des Straßenverkehrs sind und damit einer sozialen Kontrolle unterliegen, sicherer, als abseits im Wald geführt zu werden.

Anforderung	Umsetzung
Verkehrssicherheit des Radverkehrs	
objektive Verkehrssicherheit	Wahl von Führungsformen mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit (vgl. Abschnitte 2.3 und 4)
	Gewährleistung guter Sichtverhältnisse (Sichtfelder der Verkehrsteilnehmer), Erkennbarkeit der baulichen Gegebenheiten und ortsfester Beleuchtung
	Bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko wie z.B. ausreichende Griffigkeit, Vermeidung von Rillen und Kanten, Absturzsicherung (vgl. Abschnitt 11)
subjektive Verkehrssicherheit	Berücksichtigung der Voraussetzungen für einen qualitativ guten Erhaltungs- und Betriebszustand
	Vermeidung von Situationen, in denen sich die Nutzer gefährdet oder überfordert fühlen
	Wahl von Führungsformen mit geringer Abhängigkeit vom Verhalten anderer
Qualität des Verkehrsablaufs im Radverkehr	
Berücksichtigung von unterschiedlichen Geschwindigkeiten	Ermöglichen von Überholungen (vgl. Abschnitt 2.2)
	Minderung möglicher Störeinflüsse
Minimierung des Kraftaufwandes	Oberflächen mit geringem Rollwiderstand
	Minimierung von Umwegen
	Minimierung vermeidbarer Steigungen
	Minimierung unnötiger Halte (z.B. durch koordinierte Lichtsignalanlagen)
Minimierung von Zeitverlusten	optimierte Gestaltung von Knotenpunkten und Überquerungsanlagen (vgl. Abschnitte 4 und 5)
	optimierte Signalisierung (vgl. Abschnitt 4.4)

Zu 4: Ein Winterdienst ist in der Regel auf einem fahrbahnbegleitenden Radweg einfacher durchzuführen.

Zu 5: Wie bereits unter Punkt 3 dargestellt, fühlen sich Menschen sicherer, wenn sie nicht abseits der Hauptverkehrsstraßen fahren müssen, sondern sichtbar im Straßenverkehr sind. Dadurch sind zum Einen Übergriffe unwahrscheinlicher, zum Anderen können verunfallte Personen besser wahrgenommen und Hilfe leichter organisiert werden. Dies spielt in der dunklen Jahreszeit und bei Berufspendlern und Schülern, die oft zu früher oder spätnachmittäglicher Stunde unterwegs sind, eine besondere Rolle. Nicht zuletzt spielen im Alltagsverkehr auch zeitliche Aspekte eine maßgebliche Rolle.

Pendlerverhalten in den Kommunen Hattenhofen, Schlierbach und Zell u. A.

Ein Ziel des Radwegebaus muss sein, das relativ hohe Pendleraufkommen der Beschäftigten in den unmittelbar angrenzenden Kommunen zumindest teilweise auf die Radwege umzulenken. Nach den bisherigen Erfahrungen nutzen heute schon Berufspendler mit dem Fahrrad weniger Waldwege, da diese Unsicherheit und lange Umwege bedeuten. Vielmehr nehmen sie die kürzeste Verbindung auf den vorhandenen Straßen. Aufgrund des Ausbauszustands und der gefahrenen Geschwindigkeiten ist das Befahren heute mit großen persönlichen Gefahren verbunden. Es ist davon auszugehen, dass umwegige Radroutenführungen abseits des qualifizierten Straßennetzes im Alltagsverkehr auch weiterhin nicht akzeptiert werden.

Beschäftigte und Pendler im Jahr 2012 (Quelle Statistisches Landesamt)

	Hattenhofen	Schlierbach	Zell u.A.
Sozialversicherungspfl. Beschäftigte. am Arbeitsort	759	1534	714
Sozialversicherungspfl. Beschäftigte am Wohnort	1115	1342	1229
Berufseinpender über die Gemeindegrenzen	633	1320	558
Berufsauspendler über die Gemeindegrenzen	1128	989	1073

In den vorstehenden Zahlen finden die weiteren Umlandgemeinden keine Berücksichtigung. Da im Voralbbereich auch größere Distanzen vergleichsweise bequem mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, ist von noch einem noch deutlich höheren Nutzerkreis auszugehen. Der Verkehr auf den Straßen hat allgemein zugenommen, da sowohl die K 1419 als auch die K 1420 über den Verbindungsverkehr der angrenzenden Kommunen einen immer größeren Verkehr Richtung Fils- und Neckartal aufnimmt und die Arbeitsplätze immer mehr in der Fläche streuen. Hinzu kommt, dass die erweiterten Radien, die Pedelecs ermöglichen, heute zu größeren Einzugsbereichen führen, die im Zuschnitt des Netzes entsprechend berücksichtigt werden müssen.

Künftige Schülerverkehre

Die Gemeinden Albershausen, Hattenhofen, Schlierbach, Zell u.A. und Aichelberg haben sich zum Schulverband „Westliche Voralb“ zusammengeschlossen. Nunmehr wurde beschlossen, ab dem Schuljahr 2014/15 eine Gemeinschaftsschule einzurichten. Das Genehmigungsverfahren wurde eingeleitet und dafür die erste Hürde genommen. Die Beteiligten gehen von einer Genehmigung durch das Kultusministerium aus. Allerdings nur an den Standorten Albershausen und Schlierbach. Demzufolge müssen auch die Schüler von Hattenhofen und Zell u.A. künftig nach Schlierbach fahren. Es wird erwartet, dass ein großer Teil der Schüler das Fahrrad benutzen, zumal die Klassen 8, 9 und 10 in Schlierbach für das Verbandsgebiet eingerichtet werden sollen. Aus dem Genehmigungsantrag ergeben sich die in Anhang 2 aufgeführten Schülerzahlen. Künftig muss von einem höheren Schülerverkehr auf den Straßen entlang der K 1419 und K 1420 ausgegangen werden. In diesem Zusammenhang kommt dem Aspekt der höheren Verkehrssicherheit bei einer parallel zur Kreisstraßen geführten Radwegverbindung besonders hohe Bedeutung zu.

Gesamtbetrachtung

Die zusammengetragenen Argumente begründen mit fundiertem Zahlenmaterial neue Radverkehrsverbindungen entlang beider Kreisstraßen auf – wie beantragt – begleitenden Radwegen. Sie sind alternativen, abseits und umwegig geführten Verbindungen eindeutig vorzuziehen. Sowohl der Landkreis Göppingen als auch die Gemeinden Hattenhofen und Schlierbach haben ein großes Interesse an einer zeitgemäßen, sicheren und vor allem durch die Bevölkerung akzeptierten Verkehrsinfrastruktur. Wir möchten unseren schon bisher vorgetragenen Standpunkt mit dieser ergänzenden Stellungnahme daher noch einmal untermauern. Aus Sicht des Landkreises ist nicht davon auszugehen, dass die vorgestellten Alternativen ausreichende Akzeptanz erfahren werden.

Im Interesse eines sicher geführten Berufspendler- und Schülerverkehrs bitten wir daher, die vorgetragenen Bedenken zurückzustellen und einer parallelen Radwegeführung entlang beider Kreisstraßen zuzustimmen. In der dargelegten Begründung sehen wir die Grundlage, in dieser Frage nun zügig voranzukommen.

Dem Landkreis Göppingen wurde im Dezember 2013 als erstem Landkreis in Baden-Württemberg das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Landkreis“ verliehen. Das Land verbindet damit hohe Erwartungen an die intensive Wahrnehmung der Interessen des Radverkehrs durch die Verwaltung. Wir sind der Überzeugung, dass wir mit beiden Maßnahmen in der dargelegten Ausführung dazu einen nachhaltigen Beitrag leisten und bitten Sie daher um Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

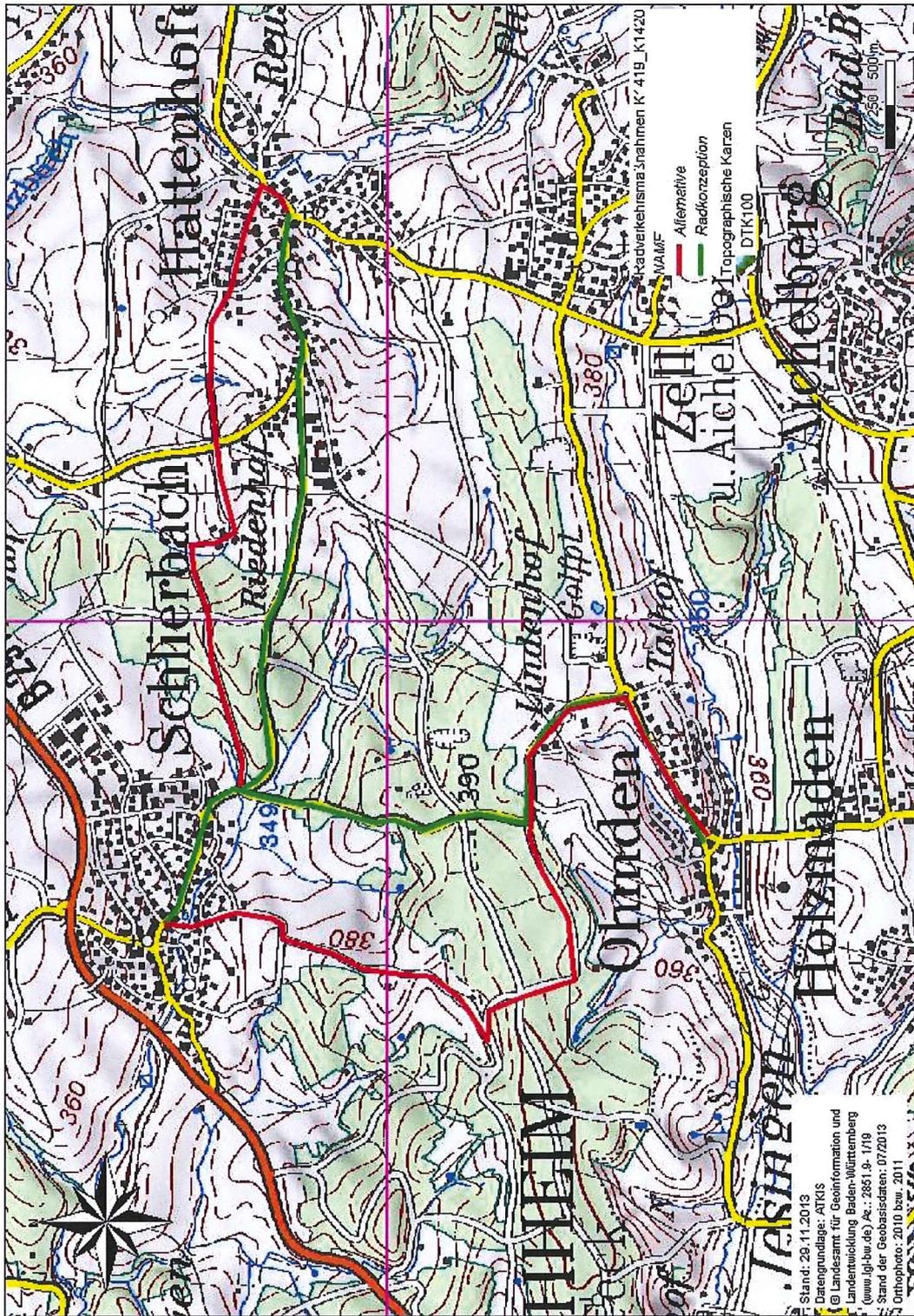
gez.

Jörg-Michael Wienecke

Nachrichtlich:

ForstBW
Forstamt Landratsamt Göppingen
Amt für Schulen, Straßen und Gebäudemanagement Landratsamt
Göppingen

Anhang 1



Anhang 2

Grundschule	Jahr	Schüler	WRS HS	%	RS	%	Gym	%	GMS	%
Albershausen	2013	37	2	5,4	22	59,5	11	29,7	2	5,4
Schlierbach		41	6	14,6	15	36,6	16	39,0	4	9,8
Zell		35	1	2,9	11	31,4	16	45,7	7	20,0
Hattenhofen		31	1	3,2	8	25,8	14	45,2	8	25,8
Summe	2013	144	10	6,5	56	38,3	57	39,9	21	15,2
Albershausen	2012	43	6	14,0	23	53,5	13	30,2	1	2,3
Schlierbach		42	9	21,4	20	47,6	13	31,0	0	0,0
Zell		36	7	19,4	14	38,9	15	41,7	0	0,0
Hattenhofen		22	3	13,6	8	36,4	9	40,9	2	9,1
Summe	2012	143	25	17,1	65	44,1	50	35,9	3	2,9
Albershausen	2011	43	5	11,6	22	51,2	16	37,2		
Schlierbach		42	12	28,6	21	50,0	9	21,4		
Zell		44	9	20,5	13	29,5	22	50,0		
Hattenhofen		31	10	32,3	6	19,4	15	48,4		
Summe	2011	160	36	23,2	62	37,5	62	39,3		
Albershausen	2010	43	9	20,9	21	48,8	13	30,2		
Schlierbach		41	10	24,4	17	41,5	14	34,1		
Zell		41	8	19,5	19	46,3	14	34,1		
Hattenhofen		19	4	21,1	5	26,3	10	52,6		
Summe	2010	144	31	21,5	62	40,7	51	37,8		
Albershausen	2009	44	11	25,0	19	43,2	14	31,8		
Schlierbach		44	8	18,2	23	52,3	13	29,5		
Zell		43	11	25,6	12	27,9	20	46,5		
Hattenhofen		37	8	21,6	21	56,8	8	21,6		
Summe	2009	168	38	22,6	75	45,0	55	32,4		
Albershausen	2008	44	11	25,0	15	34,1	18	40,9		
Schlierbach		36	10	27,8	15	41,7	11	30,6		
Zell		58	7	12,1	22	37,9	29	50,0		
Hattenhofen		38	9	23,7	15	39,5	14	36,8		
Summe	2008	176	37	22,1	67	38,3	72	39,6		