

Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2015

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Verkehrstechnik Heft V 304

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving them a 3D appearance as if they are floating above a surface. The background is a light gray with a vertical white line on the right side.

Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2015

von

Arnd Fitschen
Hartwig Nordmann

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bergisch Gladbach

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Verkehrstechnik Heft V 304

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M - Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt F1100.6290000:
Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2015

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0

Redaktion

Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Fachverlag NW in der
Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9331

ISBN 978-3-95606-374-9

Bergisch Gladbach, Januar 2018

Kurzfassung – Abstract

Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2015

Die Jahresauswertung 2015 der automatischen Dauerzählstellen in Deutschland enthält Aussagen über die Verkehrsentwicklung im Bundesfernstraßen-netz sowie differenzierte Einzelergebnisse für 1.744 Zählstellen.

Die Erfassung und Aufbereitung der Daten erfolgte durch die Bundesländer in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Daten des Jahres 2015 wurden im Rahmen dieser Untersuchung übernommen, einer ergänzenden Überprüfung unterzogen, ausgewertet und den Ergebnissen des Vorjahres gegenübergestellt.

In Deutschland betrug die Jahresfahrleistung auf den Bundesautobahnen 237,6 Mrd. Kfz-km und auf den außerörtlichen Bundesstraßen 107,4 Mrd. Kfz-km. Die mittleren DTV-Werte (DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) erreichten 50.200 Kfz/24 h auf Autobahnen und 9.450 Kfz/24 h auf außerörtlichen Bundesstraßen. Die relativen Veränderungen 2015/2014 betragen für die mittleren DTV-Werte auf Autobahnen +2,7 % sowie auf den außerörtlichen Bundesstraßen +0,6 %. Für die Jahresfahrleistung bedeutet dies gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung von +2,9 % auf Autobahnen und -0,1 % auf außerörtlichen Bundesstraßen.

Die Auswerteergebnisse der Einzelzählstellen sowie die Angaben zur Lage der einzelnen automatischen Dauerzählstellen werden darüber hinaus sowohl als Excel-Tabelle als auch als UTF-8-Dateien bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Bremen, unter www.schuenemann-verlag.de zum kostenpflichtigen Download zur Verfügung gestellt.

Ausgewählte Ergebniskenngrößen sowie die Stundendaten sind im Internet unter www.bast.de → Statistik → Automatische Zählstellen kostenlos erhältlich. Darüber hinaus steht der Bericht als PDF-Dokument im elektronischen BASt-Archiv ELBA unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/benutzung.php> zur Verfügung.

Traffic Development On Federal Trunk Roads in 2015

The 2015 annual analyses of the permanent automatic counting stations in Germany contains results on the traffic development on the federal trunk road network and detailed results for 1,744 counting stations.

The federal states recorded and processed the data in cooperation with Federal Highway Research Institute (BASt); this was carried out under commission to the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI). The present investigation was based on data for 2015; the data were then subjected to an additional examination, analysed and compared with the results from the previous year.

The annual distance travelled on motorways in Germany was 237.6 thousand million vehicle km; 107.4 were travelled on rural federal roads. The average daily traffic (ADT) reached 50,200 vehicles per 24 hours and 9,450 vehicles per 24 hours respectively. The relative variance in ADT values for 2015/2014, which is calculated using the permanent counting stations as a basis, averaged +2.7 % on motorways and +0.6 % on federal roads too. This means that there was a variance of +2.9 % in annual distances travelled on motorways compared with the previous year, and of -0.1 % on federal roads.

The results of the individual counting stations and the data on the location of the permanent automatic counting stations are also available as excel-table and UTF-8-files at the following publishing house: Carl Schünemann Verlag GmbH, Bremen. These files can be downloaded under www.schuenemann-verlag.de; a fee is charged for this service.

A little part of the presented results as well as hourly data can also be downloaded under www.bast.de → Statistik → Automatische Zählstellen for free. This Report is also presented in electronic archive of the BASt ELBA under <http://bast.opus.hbz-nrw.de/benutzung.php>.

Inhalt

| | | |
|----------|---|------------|
| 1 | Einleitung | 7 |
| 2 | Zählstellennetz | 7 |
| 3 | Datenaufbereitung und Auswertemethodik | 10 |
| 3.1 | Aufbereitung der stündlichen Verkehrsmengendaten je Zählstelle | 10 |
| 3.2 | Berechnung mittlerer DTV-Werte und Jahresfahrleistungen | 12 |
| 4 | Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen | 14 |
| 5 | Ganglinientypen | 16 |
| 5.1 | Tagesganglinientypen | 17 |
| 5.2 | Wochenganglinientypen | 20 |
| 5.3 | Jahresganglinientypen | 21 |
| 5.4 | Dauerlinientypen | 22 |
| 6 | Einzelergebnisse | 23 |
| 6.1 | Erläuterungen zur Zählstellenübersicht | 23 |
| 6.2 | Erläuterungen zu den Kennwerten in den Ergebnistabellen | 24 |
| 6.2.1 | Allgemeine Angaben | 25 |
| 6.2.2 | Kennziffern für den Gesamtquerschnitt | 25 |
| 6.2.3 | Kennziffern im Zusammenhang mit der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke (MSV) | 26 |
| 6.2.4 | Ganglinientypen (einschl. Dauerlinientypen) | 26 |
| 6.3 | Ergebnisbereitstellung - digital - | 26 |
| 7 | Verzeichnis der Zählstellen und Ergebnistabellen der Jahresauswertung 2015 | 27 |
| 8 | Literatur | 298 |
| | Erläuterungen zu den Ergebnistabellen der Jahresauswertung 2015 (ausklappbare Seite) | 299 |

1 Einleitung

Aktuelle Aussagen über die Verkehrsentwicklung im Bundesfernstraßennetz sind für vielfältige planerische und straßenbauliche Aufgaben eine wesentliche Voraussetzung (Berechnung von Fahrleistungen, Straßen-/Verkehrsplanung, Hochrechnung von Kurzzeitzählungen etc.). Grundlage für solche Aussagen bilden die Daten der automatischen Dauerzählstellen. Seit 1975 werden Verkehrsmengen auf ausgewählten Abschnitten der Bundesautobahnen (BAB) und außerörtlichen Bundesstraßen (B) durch automatische Dauerzählstellen erfasst. Diese Daten werden von den Ländern im Auftrag des Bundes erhoben und der BAST im Jahr 2015 monatlich als Stundenwerte übermittelt.

2 Zählstellennetz

Das Zählstellennetz auf Bundesfernstraßen umfasst mit Stand 2015 insgesamt 1.744 automatische Dauerzählstellen. Es ist dadurch gekennzeichnet, dass die Zählstellen vornehmlich an hochbelasteten Abschnitten liegen, die zumeist durch Berufs- und Wirtschaftsverkehr geprägt sind.

Von den insgesamt 1.744 Zählstellen im Jahr 2015 befinden sich 928 auf Bundesautobahnen und 816 auf außerörtlichen Bundesstraßen (Tab. 1).

Dies bedeutet für die BAB, dass auf durchschnittlich jedem 3. Abschnitt eine Zählstelle eingerichtet ist.

| Bundesland | Anzahl der ausgewiesenen Zählstellen | | | davon mit | | | |
|------------------------|--------------------------------------|---------------|--------------|-------------------------------|-------------|------------------------|-------------|
| | BAB | Bundesstraßen | Insgesamt | berechenbaren DTV(Kfz)-Werten | | 8+1-Erfassung nach TLS | |
| | [n] | [n] | [n] | [n] | [%] | [n] | [%] |
| Baden-Württemberg | 36 | 71 | 107 | 103 | 96,3 | 106 | 99,1 |
| Bayern | 263 | 105 | 368 | 324 | 88,0 | 300 | 81,5 |
| Berlin | 11 | 6 | 17 | 17 | 100,0 | 17 | 100,0 |
| Brandenburg | 21 | 53 | 74 | 69 | 93,2 | 70 | 94,6 |
| Bremen | 5 | 2 | 7 | 7 | 100,0 | 5 | 71,4 |
| Hamburg | 13 | 9 | 22 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| Hessen | 46 | 51 | 97 | 97 | 100,0 | 90 | 92,8 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 15 | 50 | 65 | 65 | 100,0 | 65 | 100,0 |
| Niedersachsen | 71 | 88 | 159 | 144 | 90,6 | 159 | 100,0 |
| Nordrhein-Westfalen | 170 | 113 | 283 | 271 | 95,8 | 278 | 98,2 |
| Rheinland-Pfalz | 106 | 78 | 184 | 172 | 93,5 | 176 | 95,7 |
| Saarland | 59 | 12 | 71 | 69 | 97,2 | 71 | 100,0 |
| Sachsen | 34 | 32 | 66 | 65 | 98,5 | 66 | 100,0 |
| Sachsen-Anhalt | 29 | 57 | 86 | 86 | 100,0 | 81 | 94,2 |
| Schleswig-Holstein | 28 | 53 | 81 | 72 | 88,9 | 81 | 100,0 |
| Thüringen | 21 | 36 | 57 | 57 | 100,0 | 57 | 100,0 |
| Insgesamt: | 928 | 816 | 1.744 | 1.618 | 92,8 | 1.622 | 93,0 |

Tab. 1: Anzahl der automatischen Dauerzählstellen im Jahre 2015

In der Regel werden die Verkehrsmengen geräteintern zu Stundenwerten aggregiert und ausgelesen. Da die Dauerzählstellendaten teilweise auch zur Verkehrssteuerung, die eine feinere zeitliche Differenzierung erfordert, herangezogen werden, werden sie in diesen Fällen erst in den Rechnerzentralen zu Stundenwerten aggregiert. An die BAST werden grundsätzlich nur Stundenwerte übergeben.

Die Jahresauswertung 2015 der Dauerzählstellen in Deutschland schreibt die im Vorjahresbericht (Fitschen, Nordmann 2014) enthaltenen Ergebnisse fort, wobei einzelne Teile inhaltlich übernommen wurden. Enthalten sind Aussagen über die mittlere Verkehrsentwicklung 2015/2014 für Deutschland sowie die Einzelergebnisse für alle Dauerzählstellen in tabellarischer Form.

Dabei zeigt sich, dass die Zählstellendichte (bezogen auf die Anzahl der BAB-Abschnitte) im Saarland sowie in Bayern, Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt am höchsten und in Bremen, Baden-Württemberg und Brandenburg am geringsten ist. Auf außerörtlichen Bundesstraßen liegt die Netzabdeckung bei einer Zählstelle pro 38 km.

Einen Gesamtüberblick über die Lage der automatischen Dauerzählstellen bietet die Karte auf der nachfolgenden Seite (Bild 1).

Automatische Dauerzählstellen auf Bundesfernstraßen 2015

- Übersichtskarte -

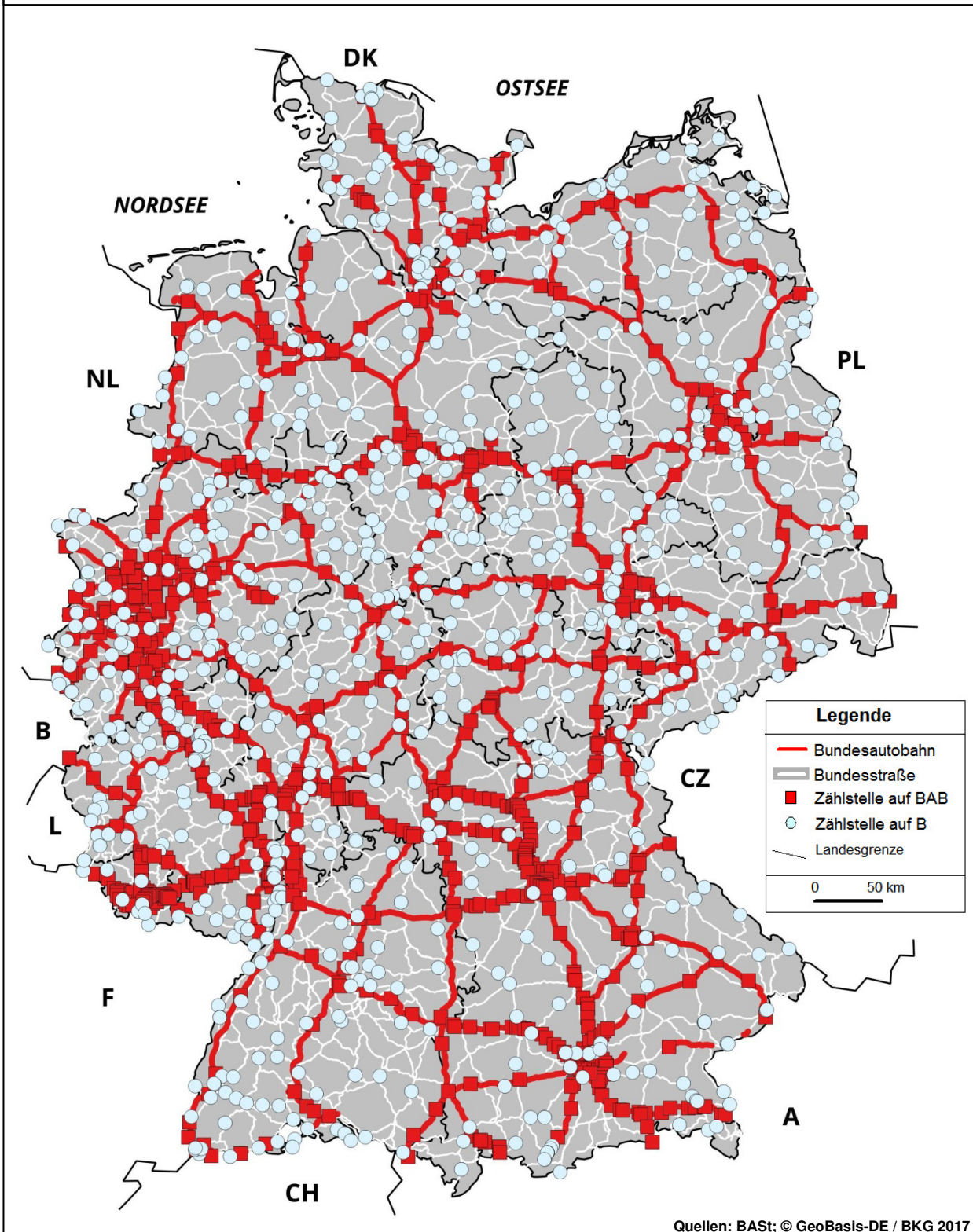


Bild 1: Karte der automatischen Dauerzählstellen auf Bundesfernstraßen

Die Beschreibung der erfassten Fahrzeugarten richtet sich nach der Grundklassifizierung gemäß TLS (Technische Lieferbedingungen für Streckenstationen, Ausgabe 2012). Bei Zählgeräten mit TLS-gerechter Erfassung von 8+1-Fahrzeugarten wird genau nach der in Tabelle 2 ausgewiesenen Grundklassifizierung erfasst. Diese 9 Fahrzeugarten setzen sich aus 8 klassifizierbaren Kfz sowie einer Kategorie nicht klassifizierbarer Kfz zusammen.

| TLS | Beschreibung |
|-------------------|--|
| Krad | Motorräder, auch mit Beiwagen sowie Trikes und Quads (jedoch keine Fahrräder und keine Mofas) |
| Pkw | Pkw vom Kleinwagen bis zur Großraumlimousine (einschließlich Offroad-Fahrzeuge, Pick-Ups, SUVs) ohne Anhänger |
| Lfw | Lieferwagen und Wohnmobile mit einem zul. GG von max. 3,5 t ohne Anhänger |
| PkwA | Pkw mit Anhänger und Lfw mit Anhänger |
| Lkw | Lkw ohne Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t (auch Zugmaschinen ohne Auflieger) |
| LkwA | Lkw mit Anhänger |
| Sattel-Kfz | Alle Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) |
| Bus | Fahrzeuge mit mehr als 9 Sitzplätzen zur Personenbeförderung; auch mit Anhänger |
| nk Kfz | Nicht klassifizierbare Fahrzeuge (Kfz, bei denen die Fahrzeugart nicht bestimmbar war oder die keiner der anderen Klassen angehören) |

Tab. 2: TLS-Grundklassifizierung der Fahrzeugarten

In Tab. 3 werden die übrigen Klassifizierungsarten (z. B. 5+1) und die Zusammensetzungen der gemäß TLS definierten Klassifizierungsgruppen dargestellt.

| Klassifizierungsgruppen | | | |
|-------------------------|-------------|---|----------------------------|
| 1 | 2 | 5+1 | 8+1 |
| Kfz | Pkw-ähnlich | nicht klassifizierbare Kfz | nicht klassifizierbare Kfz |
| | | Pkw-Gruppe | Motorräder |
| | | | Pkw o. Anhänger |
| | | | Lieferwagen o. Anhänger |
| | Lkw-ähnlich | Pkw mit Anhänger | Pkw mit Anhänger |
| | | Lkw > 3,5t o. Anhänger | Lkw > 3,5t o. Anhänger |
| | | Lkw > 3,5t m. Anhänger / Sattelkraftfahrzeuge | Lkw > 3,5t m. Anhänger |
| | | Busse | Busse |

Tab. 3: Fahrzeugartenerfassung an Zählstellen nach Gerätetyp

Bei der überwiegenden Anzahl der Zählstellen (93 %) erfolgt die Erfassung nach der Grundklassifizierung, so dass geräteseitig keine Zusammenfassung zu Klassifizierungsgruppen erfolgen muss und somit die 8+1 Fahrzeugarten für die Auswertungen zur

Verfügung stehen. Eine Teilgruppe bildet der Schwerverkehr (SV: Lkw ohne und mit Anhänger mit einem zul. Gesamtgewicht > 3,5 t sowie Sattelzüge und Busse) bei Zählgeräten mit einer 8+1- bzw. 5+1-Fahrzeugartenklassifizierung. Wird nur in 2 Gruppen unterschieden, so ist eine Auswertung des Lkw-ähnlichen Kfz-Verkehrs möglich.

8+1- bzw. 5+1-Zählgeräte (93 % bzw. 4,5 %) arbeiten nach dem Prinzip der Fahrzeugmustererkennung, wohingegen die Zählgeräte mit nur 2 Klassifizierungsgruppen diese durch die Fahrzeuglänge unterscheiden. Lediglich an weniger als 0,5 % der Zählstellen können die Kfz nur in ihrer Gesamtzahl erfasst werden.

Die Art einer Dauerzählstelle richtet sich nach der Datenerfassung am Erfassungsquerschnitt. Grundsätzlich werden zwei Arten von Dauerzählstellen unterschieden:

- Einfachzählstellen
- Mehrfachzählstellen

An den sog. Einfachzählstellen wird auf der freien Strecke mit einem Zählgerät die Verkehrsmenge für einen Streckenabschnitt erfasst. Dabei werden die stündlichen Verkehrsmengen fahrstreifenbezogen und damit auch richtungsgetreunt registriert.

Mehrfachzählstellen liegen dagegen häufig im Bereich von Knotenpunkten. Die Erfassung erfolgt nicht wie bei Einfachzählstellen ausschließlich über die Fahrstreifen der Hauptfahrbahnen der freien Strecke, sondern es erfolgt eine gesonderte Erfassung der Hauptfahrbahnen im Knotenpunktbereich sowie der zugehörigen Äste und Tangenten. Aus diesen Einzeldaten lassen sich dann rechnerisch die Verkehrsmengen für einen Streckenabschnitt ermitteln. Der Vorteil einer Mehrfachzählstelle liegt darin, dass durch diese Art der Datenerfassung Verkehrsmengen für alle vom Knotenpunkt abgehenden Streckenabschnitte ermittelt werden können. So können beispielsweise mit einer Mehrfachzählstelle an einem Autobahnkreuz Verkehrsmengen für vier Streckenabschnitte ermittelt werden. Allerdings ist zu beachten, dass bei rechnerisch ermittelten Zählstellendaten häufig keine fahrstreifenbezogenen Verkehrsmengen ermittelt werden können und beim Ausfall einer Mehrfachzählstelle gleichzeitig Informationen von bis zu 4 Abschnitten fehlen können.

Die Auswertung setzt eine möglichst lückenlose Datenbasis voraus. Für Dauerzählstellen mit weitgehend vollständigen Datenreihen konnten Datenlücken durch Schätzalgorithmen geschlossen werden. Für diese Zählstellen wurden die gängigen Kennwerte berechnet. Zählstellen, für die keine oder zu wenige Daten vorlagen, blieben in der Aus-

wertung unberücksichtigt. Dort wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV-Wert) einer zurückliegenden Veröffentlichung angegeben. Dieser Wert soll lediglich als Orientierungswert verstanden werden. Von den insgesamt 1.744 Dauerzählstellen sind für

- 1.618 Zählstellen (92,8 %) Kennwerte berechnet,
- 121 Zählstellen (6,9 %) Orientierungswerte (DTV-Werte aus zurückliegenden Veröffentlichungen) angegeben und
- 5 Zählstellen (0,3 %) weder Kennwerte noch Orientierungswerte ausgewiesen. Für diese Zählstellen lagen keine oder nur sehr wenige Daten vor.

Eine Auswertung über die Zählstellen auf BAB mit zweistreifiger Richtungsfahrbahn ergibt, dass durchschnittlich 65,2 % aller Kfz bzw. 95,3 % des Schwerverkehrs den rechten Fahrstreifen nutzen. Bei dreistreifigen Richtungsfahrbahnen fahren im Durchschnitt 38,7 % aller Kfz (87,3 % des SV) auf dem rechten und 39,6 % aller Kfz (11,9 % des SV) auf dem mittleren Fahrstreifen.

3 Datenaufbereitung und Auswertemethodik

3.1 Aufbereitung der stündlichen Verkehrsmengendaten je Zählstelle

Die von den Ländern bzw. Auswertestellen aufbereiteten und plausibilisierten stündlichen Verkehrsstärken werden normalerweise im vierteljährlichen Turnus im vereinbarten Datenformat von der BAST übernommen. Im Hinblick auf die manuelle Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) waren die Daten der Dauerzählstellen jedoch bereits ab Oktober 2014 zur Beschleunigung der Hochrechnung monatlich mit einer Frist von 6 Wochen nach Quartalsende an die BAST zu liefern. Im letzten Quartal 2015 wurde diese Frist auf 4 Wochen verkürzt. Mit der jeweiligen Datenübernahme erfolgte auch die Übernahme aller für die Auswertungen benötigten Zählstellenspezifikationen.

Zur Verbesserung der Datenqualität, aber insbesondere zur Schließung von Datenlücken infolge von beispielsweise Gerätestörungen, Schleifen defekten, Bauarbeiten wurde der gesamte Datenbestand einer ergänzenden Plausibilitätsprüfung (PL-Kontrolle) unterzogen. Mit der Durchführung dieser Arbeitsschritte wurde für das Erhebungsjahr

2015 das Büro für angewandte Statistik (BAS, Aachen) von der BAST beauftragt.

Voraussetzung für die Datenprüfung und Schätzung fehlender bzw. fehlerhafter Werte sind formal bereinigte und in eine einheitliche Struktur (BAST-Format 2004) überführte Daten.

Die in dieser Struktur vorliegenden Daten werden bei 8+1 und 5+1 Fahrzeugarten zunächst zu Kfz- und Schwerverkehrs(SV)-Stundenwerten aggregiert und anschließend auf Vollständigkeit und Plausibilität überprüft. Basis dieser Prüfungen sind mittlere Tagesganglinien, die für jede einzelne Zählstelle aus plausiblen Daten dieser Zählstelle abgeleitet werden. Diese typischen Ganglinien werden fortlaufend aktualisiert. Je Zählstelle werden dabei Ganglinien ermittelt

- je Fahrtrichtung,
- für Kraftfahrzeuge insgesamt (Kfz) und Schwerverkehr (SV),
- für jeden einzelnen Wochentag im Normalzeitbereich und
- für jeden einzelnen Wochentag im Urlaubszeitbereich.

Daraus ergeben sich je Zählstelle 56 typische Tagesganglinien. Diese werden ergänzt um weitere typische Ganglinien für sogenannte Sondertage (lange Wochenenden; Doppelfeiertage Weihnachten, Ostern; Jahreswechsel; ...).

Lassen sich aus neuen Zählstellen selbst noch keine plausiblen Ganglinien ableiten, werden anfangs die Tagesganglinien von vergleichbaren Zählstellen ähnlicher Charakteristik herangezogen. Danach werden zählstellenspezifische Ganglinien abgeleitet, mit fortschreitender Laufzeit verbessert und gegebenenfalls ergänzt.

Die eingelesenen Stundenwerte werden vom Rechner anhand der typischen Tagesganglinien auf Plausibilität überprüft, das heißt, es wird geprüft, ob sich die gezählten Werte innerhalb vorgegebener Toleranzgrenzen (Fehlersäume) in der erwarteten Tagesganglinie befinden. Die Toleranzgrenzen sind je nach Tageszeit, Fahrzeugart (Kfz oder SV) und Verkehrsmengen unterschiedlich. Befinden sich alle Zählwerte innerhalb der Toleranzgrenzen, so werden die gezählten Werte als korrekt angesehen. Liegen Stundenwerte außerhalb dieser Grenzen, werden sie markiert. Gleichzeitig wird vom Rechner anhand der typisierten Ganglinie ein Korrekturwert vorgeschlagen. Wird dieser Wert übernommen, erhält er eine entsprechende Kennung. Die Entscheidung, ob ein Wert übernommen wird oder nicht, liegt generell ausschließlich beim Bearbeiter,

so dass bekannte Besonderheiten im Tagesganglinienverlauf berücksichtigt werden.

Solche Besonderheiten sind zum Beispiel Karneval, Sportveranstaltungen, Konzerte und Messen, aber auch Feiertage im benachbarten Ausland, Beginn der Ferienreisewelle auf Autobahnen und Witterungseinflüsse wie Glatteis, Schneefall, Hochwasser. In diesen Fällen werden die Original-Stundenwerte übernommen und mit „u“ für „ungewöhnliche Stundenwerte“ gekennzeichnet. Stundenwerte bei Stau werden bei ansonsten korrekter Erfassung ebenfalls original übernommen, obwohl sie vom normalen Tagesganglinienverlauf abweichen.

Bestandteil der PL-Kontrollen der Stundenwerte ist neben einer Prüfung auf einheitliche, gleich bleibende Fahrstreifen- und Richtungszuordnung auch die Überprüfung auf korrektes Datum und Uhrzeit (MEZ/MESZ) am Gerät, da es häufiger vorkommt, dass nach Geräteausfall oder bei fehlerhafter Sommerzeiteinstellung die Stundenwerte über Tage und Wochen zeitlich verschoben sind und mit der korrekten Zeit synchronisiert werden müssen.

Stundenlücken von bis zu 12 Stunden werden bei der Überprüfung der Stundenwerte über die Tagesganglinien eingeschätzt.

Bei Ausfällen von mehr als 12 Stunden werden die registrierten Stundenwerte zunächst überlesen, und die Schätzung erfolgt auf der Basis von Tageswerten, wie ab dem nachfolgenden Absatz beschrieben. Anschließend werden die originalen Stundenwerte in die aus den Tageswerten zurückgerechneten Tagesganglinienwerte eingepasst, um so viele Originalwerte wie möglich zu erhalten.

Für die Kontrolle und Schätzung von Tageswerten werden Gruppen von Zählstellen „ähnlicher“ Verkehrscharakteristik so gebildet, dass die Zählstellen innerhalb einer Gruppe hinsichtlich ihrer Verkehrsentwicklung im Vergleich zum Vormonat und zum Vorjahresmonat nicht wesentlich voneinander abweichen. Bei Ausfall einzelner Zähltag werden dann die fehlenden Tageswerte aufgrund der Entwicklung der anderen Zählstellen der Gruppe eingeschätzt und anschließend über die Tagesganglinien der ausgefallenen Zählstelle auf Stundenwerte zurückgerechnet.

Die Gruppierung der Zählstellen erfolgt auf der Basis von Kennwerten, die den Verkehrsablauf an einem Zählquerschnitt charakterisieren. Neben diesen Kennwerten geht die räumliche Nähe nicht zuletzt wegen der für den Freizeitverkehr wichtigen Witterungsbedingungen als Kriterium in die Gruppenbildung ein.

Die Zählstellen auf Autobahnen werden vorrangig nach homogenen Streckenzügen gruppiert.

Das Einschätzen der Tageswerte in den Gruppen erfolgt richtungsweise getrennt für Kfz und SV mit Vorgaben je Tagesart zunächst aus dem Vormonat, anschließend überprüft mit Vorgaben aus dem Vorjahresmonat und der sich daraus ergebenden Verkehrsentwicklung.

Beim Einschätzen von Datenlücken werden in Abhängigkeit von der Anzahl Fahrstreifen und der Anzahl registrierter Fahrzeugarten verschiedene Fälle unterschieden:

- Bei Zählquerschnitten mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung und Registrierung nur Kfz- und Lkw-ähnlicher Fahrzeuge (im Folgenden vereinfachend als Lkw bezeichnet) werden die korrigierten bzw. eingeschätzten Stundenwerte direkt übernommen. Dies gilt auch für geschätzte Fahrzeugarten bei 8+1-/5+1-Zählstellen.
- Bei Querschnitten mit mehr als einem Fahrstreifen in einer oder beiden Richtungen und nur Kfz- und Lkw- Registrierung werden je Fahrtrichtung typische Fahrstreifen-Aufteilungen aus plausiblen Datensätzen für verschiedene Zeitbereiche (Wochentage, Zeiten mit und ohne Urlaubsreiseverkehr) abhängig von stündlicher Verkehrsmenge und Lkw-Anteil abgeleitet. Auf diese Aufteilungen werden die eingeschätzten Kfz- und Lkw-Richtungs-Daten übertragen.
- Bei Querschnitten mit mehr als einem Fahrstreifen in einer oder beiden Richtungen und differenzierter Fahrzeugartenanalyse werden zusätzlich zu den Fahrstreifen-Aufteilungen aus plausiblen Datensätzen typische Fahrzeugarten-Aufteilungen für verschiedene Zeitbereiche (Wochentage, Zeiten mit und ohne Urlaubsreiseverkehr) entsprechend den Tagesganglinien abgeleitet. Diese Fahrzeugarten-Aufteilungen werden dann auf die eingeschätzten Kfz- und SV-Daten übertragen.

In einem letzten Schritt werden je Gerät die Anteile aller Fahrzeugarten am Kfz-Verkehr auf Plausibilität geprüft. Dabei werden sowohl saisonale (Sommerloch bei „Lkw“, Sommerspitzen bei Krädern) als auch regionale Gegebenheiten berücksichtigt. Werden dabei implausible Fahrzeugarten festgestellt, werden diese gelöscht und nachträglich auf Basis der Kfz-Summe eingeschätzt. Eine fehlerhafte Analyse der Fahrzeugarten liegt häufig vor bei zu hohem Anteil der „Sonstigen“, das heißt bei nicht klassifizierbaren Kfz, aber auch bei zu hoher Anzahl Kräder beziehungsweise Lieferwagen und insbesondere bei vollständig fehlenden Fahrzeugarten, verursacht durch defekte Detektoren oder Schleifen.

Treten bei mehrstreifigen Querschnitten implausible Fahrzeugarten in nur einzelnen Fahrstreifen auf, so werden die Stundenwerte der Fahrzeugarten auch nur für diese betroffenen Fahrstreifen geschätzt und nicht für die komplette Richtung, sodass in den übrigen Fahrstreifen die plausiblen Originalwerte erhalten bleiben.

Bei Umrüstung von älteren Zählstellen auf 8+1 Fahrzeugarten oder bei Neueinrichtung im 1. Halbjahr 2015 wurden am Jahresende alle fehlenden Stundenwerte rückwirkend und zählstellenspezifisch mit den neuen Fahrzeugarten eingeschätzt, um vollständige Jahreswerte zu erhalten.

3.2 Berechnung mittlerer DTV-Werte und Jahresfahrleistungen

Die unterschiedliche Zählstellendichte in den Bundesländern und die vornehmlich an hochbelasteten Abschnitten liegenden Zählstellen haben zur Folge, dass ein ungewichtet berechneter DTV-Wert aus den Ergebnissen der Dauerzählstellen (zum Beispiel durch Mittelwertbildung) zu einer deutlichen Überschätzung der Verkehrsbelastung sowohl auf Bundesautobahnen als auch auf außerörtlichen Bundesstraßen führen würde.

Zudem treten an einigen Dauerzählstellen Datenausfälle über einen sehr langen Zeitraum auf, durch die eine Aufbereitung dieser Zählstellendaten nicht möglich ist. In den vergangenen Jahren sank der Anteil dieser Zählstellen am Gesamtkollektiv auf unter 10 % jährlich. Trotz der Bemühungen, die Datenausfälle weiter zu reduzieren, werden aber auch zukünftig immer wieder qualitätsneutrale Ausfälle (beispielsweise bedingt durch Baustellen) nicht zu vermeiden sein. Dadurch stehen nicht kontinuierlich Daten aller Zählstellen zur Verfügung. Zudem sind von den Ausfällen nicht immer dieselben Dauerzählstellen betroffen, so dass von den jeweiligen Ausfällen Zählstellen mit unterschiedlichster Verkehrsbelastung betroffen sind.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt es sich, netzweite DTV-Werte durch eine Fortschreibung auf der Basis der Veränderungsraten aus den einzelnen Dauerzählstellen zu ermitteln und nach der Fahrleistung zu gewichten.

Für die Berechnung der mittleren DTV-Werte und der Jahresfahrleistungen des Kfz-Verkehrs für das Jahr 2015 bilden die Ergebnisse der manuellen Straßenverkehrszählung (SVZ), die alle fünf Jahre (zuletzt im Jahr 2015) durchgeführt wird, die Grundlage. Bei diesen Erhebungen wird der Verkehr als zeitliche Stichprobe über ausgewählte Stunden

bundesweit nahezu für jeden BAB- und außerörtlichen Bundesstraßenabschnitt erfasst.

Im Einzelnen sind für ein derartiges Berechnungsverfahren folgende Arbeitsschritte erforderlich:

Im ersten Arbeitsschritt sind die DTV-Werte und die Veränderungsraten der einzelnen Dauerzählstellen getrennt nach Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen für die Hochrechnung aufzubereiten. Dauerzählstellen mit begründet außergewöhnlichen Veränderungsraten (zum Beispiel wegen zeitlich begrenzter Verkehrsverlagerungen durch Baustellen) sind dabei möglichst aus der weiteren Analyse auszuschließen.

Im nächsten Arbeitsschritt ist für jedes Bundesland ein landesweiter Mittelwert der Veränderungsraten ΔDTV_{BL} zu ermitteln:

$$\Delta DTV_{BL} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \Delta DTV_{DZ}$$

n : Anzahl Dauerzählstellen

BL : Bundesland

DZ : Dauerzählstellen

Für die Fahrleistungsgewichtung dieser Veränderungsraten wird auf der Basis der DTV-Werte der einzelnen Dauerzählstellen zunächst ein landesweiter DTV-Wert DTV_{BL} ermittelt:

$$DTV_{BL} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n DTV_{DZ}$$

n : Anzahl Dauerzählstellen

BL : Bundesland

DZ : Dauerzählstellen

Anschließend wird der Anteil der Fahrleistung je Bundesland $p(FL_{BL})$ an der Gesamtfahrleistung über alle Bundesländer ermittelt:

$$p(FL_{BL}) = \frac{DTV_{BL} \cdot NL_{BL}}{\sum_{i=1}^{16} DTV_{BL} \cdot NL_{BL}}$$

BL : Bundesland

NL : Netzlänge

DZ : Dauerzählstellen

Schließlich wird die länderbezogene Veränderungsrate ΔDTV_{BL} mit dem Anteil an der Gesamtfahrleistung $p(FL_{BL})$ gewichtet. Die Veränderung im Gesamtnetz ergibt sich dann aus der Summe dieser Produkte.

$$\Delta DTV = \sum_{i=1}^{16} p(FL_{BL}) \cdot \Delta DTV_{BL}$$

Auf der Basis des oben dargestellten Rechenweges lassen sich somit die Veränderungsdaten getrennt nach den Straßenklassen Bundesautobahnen und außerörtliche Bundesstraßen ermitteln. Der Gesamt-DTV-Wert ergibt sich aus dem Produkt des Vorjahres-DTV-Wertes und der Veränderungsrate:

$$DTV_{Jahr} = DTV_{Vorjahr} \cdot \frac{(100 + \Delta DTV)}{100}$$

Im letzten Schritt ist dann die Gesamtfahrleistung getrennt nach den relevanten Straßenklassen zu berechnen. Dabei ergibt sich die Gesamtfahrleistung je Straßenklasse $FL_{Straßenklasse}$ aus dem Produkt von DTV_{Jahr} , der Gesamtnetzlänge der betreffenden Straßenklasse $NL_{Straßenklasse}$ sowie der Anzahl der Tage des Jahres (365/366 Tage). Die jeweilige Netzlänge bezieht sich auf die mittlere Netzlänge des Jahres 2015 (1. Juli 2015), die aus den jährlichen Längen zum 1. Januar eines Jahres gemittelt werden.

$$FL_{Straßenklasse} = DTV_{Jahr} \cdot NL_{Straßenklasse} \cdot Anzahl\ Tage_{Jahr}$$

Für den Schwerverkehr erfolgte die Berechnung analog.

Anpassung der DTV- und Fahrleistungswerte der Jahre 2011 bis 2014

Da die Entwicklung bis zum Jahr 2015, die aus den Werten der automatischen Dauerzählstellen und der SVZ 2010 berechnet wurde, von der aus den Ergebnissen der manuellen Zählung 2015 ermittelten abweicht, wird eine Anpassung der DTV- und Fahrleistungswerte der Jahre 2011 bis 2014 vorgenommen.

Dazu werden die nach Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen unterschiedenen Kennwerte der Zwischenjahre 2011 bis 2014 um das Verhältnis der entsprechenden Ergebnisunterschiede zwischen der SVZ 2015 und den Dauerzählstellenergebnissen 2015 angepasst.

4 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

In Deutschland beträgt im Jahr 2015 die Jahresfahrleistung auf Autobahnen 237,6 Mrd. Kfz-km und auf den außerörtlichen Bundesstraßen 107,4 Mrd. Kfz-km.

Die Veränderung der Jahresfahrleistung gegenüber dem Vorjahr liegt bei +2,9 % auf Autobahnen und -0,1 % auf den außerörtlichen Bundesstraßen.

Auf Autobahnen erreichten die mittleren DTV-Werte 50.200 Kfz/24 h und 9.450 Kfz/24 h auf außerörtlichen Bundesstraßen (Bild 2 und Tab. 4).

Gegenüber dem Vorjahr ist der mittlere DTV-Wert auf Autobahnen um 2,7 % und auf außerörtlichen Bundesstraßen um 0,6 % gestiegen.

Die hier aufgeführten Veränderungsdaten wurden aus den ungerundeten Werten errechnet.

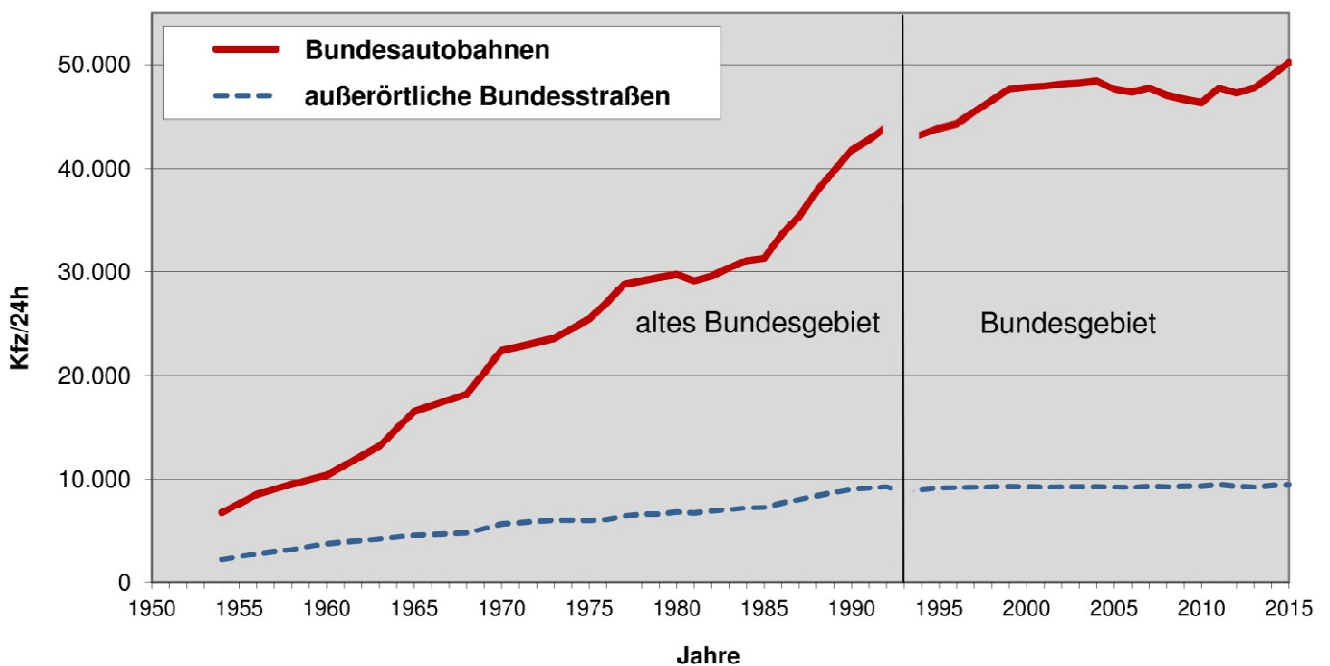


Bild 2: DTV_{Kfz}-Verkehrsentwicklung 1954-2015 auf Autobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen, bis 1992 in den alten Bundesländern und ab 1993 im gesamten Bundesgebiet

Netzlängen-, Verkehrs- und Fahrleistungsentwicklungen auf Autobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen in Deutschland

(Netzlängen zum 1. Juli, gemittelt aus den jährlichen Längen zum 1. Januar; Quelle: BMVI)

| Jahr | Autobahnen | | | außerörtliche Bundesstraßen | | |
|------------------------------|------------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------|------------------|-------------------------|
| | Netzlänge 1. Juli [km] | DTV [Kfz/24h] | JFL [Mrd. Kfz-km] | Netzlänge 1. Juli [km] | DTV [Kfz/24h] | JFL [Mrd. Kfz-km] |
| gesamtes Bundesgebiet | | | | | | |
| 2015 | 12.971 | 50.200 | 237,6 | 31.139 | 9.450 | 107,4 |
| 2014 | 12.933 | 48.900 | 230,8 | 31.366 | 9.390 | 107,5 |
| 2013 | 12.898 | 47.700 | 225,0 | 31.552 | 9.220 | 106,5 |
| 2012 | 12.862 | 47.200 | 221,4 | 31.705 | 9.310 | 107,8 |
| 2011 | 12.832 | 47.700 | 223,3 | 31.683 | 9.490 | 109,7 |
| 2010 | 12.816 | 46.300 | 216,8 | 31.701 | 9.320 | 107,9 |
| 2009 | 12.729 | 46.600 | 216,4 | 31.807 | 9.320 | 108,2 |
| 2008 | 12.620 | 47.000 | 217,3 | 31.917 | 9.230 | 107,8 |
| 2007 | 12.563 | 47.700 | 218,8 | 32.020 | 9.300 | 108,7 |
| 2006 | 12.447 | 47.300 | 214,8 | 32.127 | 9.180 | 107,7 |
| 2005 | 12.269 | 47.600 | 213,3 | 32.117 | 9.210 | 107,9 |
| 2004 | 12.109 | 48.400 | 214,6 | 32.067 | 9.270 | 108,8 |
| 2003 | 12.015 | 48.200 | 211,5 | 32.056 | 9.270 | 108,4 |
| 2002 | 11.886 | 48.100 | 208,6 | 31.990 | 9.230 | 107,8 |
| 2001 | 11.749 | 47.900 | 205,6 | 31.917 | 9.210 | 107,3 |
| 2000 | 11.614 | 47.800 | 203,4 | 31.879 | 9.270 | 108,2 |
| 1999 | 11.473 | 47.600 | 199,5 | 31.859 | 9.280 | 108,0 |
| 1998 | 11.368 | 46.500 | 193,1 | 31.838 | 9.240 | 107,3 |
| 1997 | 11.278 | 45.400 | 187,1 | 31.830 | 9.200 | 106,9 |
| 1996 | 11.218 | 44.300 | 181,7 | 31.888 | 9.150 | 106,8 |
| 1995 | 11.167 | 43.900 | 179,1 | 31.994 | 9.130 | 106,7 |
| 1994 | 11.111 | 43.300 | 175,7 | 32.124 | 8.970 | 105,2 |
| 1993 | 11.046 | 42.700 | 172,2 | 32.232 | 8.710 | 102,4 |
| altes Bundesgebiet | | | | | | |
| 1992 | 9.110 | 44.000 | 146,6 | 24.271 | 9.250 | 82,2 |
| 1991 | 9.020 | 42.800 | 140,8 | 24.348 | 9.110 | 81,0 |
| 1990 | 8.890 | 41.800 | 135,6 | 24.428 | 9.010 | 80,3 |
| 1989 | 8.772 | 39.800 | 127,4 | 24.481 | 8.730 | 78,0 |
| 1988 | 8.670 | 37.800 | 119,9 | 24.500 | 8.420 | 75,3 |
| 1987 | 8.528 | 35.400 | 110,2 | 24.559 | 8.030 | 72,0 |
| 1986 | 8.394 | 33.600 | 102,9 | 24.513 | 7.690 | 68,8 |
| 1985 | 8.274 | 31.300 | 94,5 | 24.596 | 7.240 | 65,0 |
| 1980 | 7.415 | 29.700 | 80,6 | 25.142 | 6.790 | 62,5 |
| 1975 | 5.981 | 25.400 | 55,4 | 25.439 | 6.000 | 55,7 |

Tab. 4: Netzlängen-, Verkehrs- und Fahrleistungsentwicklungen auf Autobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen in der Bundesrepublik Deutschland

Netzlängen zum 1. Juli, gemittelt aus den jährlichen Längen zum 1. Januar (Quelle: BMVI)

DTV-Werte gerundet; die im Text erwähnten Zuwachsraten wurden aus den ungerundeten Werten errechnet.

Die aktuellen Entwicklungen der mittleren DTV-Werte für Kfz und die Fahrzeuggruppen Schwer- und Leichtverkehr sind in Tab. 5 durch den Vergleich mit dem Vorjahr dargestellt.

Der DTV-Wert des Schwerverkehrs (SV: Lkw ohne und mit Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 t sowie Sattelzüge und Busse) auf

Bundesautobahnen (BAB) liegt im Jahr 2015 bei rund 7.370 Fzg/24 h. Das entspricht einem Anteil am Kfz-Verkehr auf BAB von etwa 14,7 % (2014: 14,7 %). Beim Schwerverkehr gab es im Jahr 2015 einen Zuwachs (+2,7 %) auf den Bundesautobahnen sowie einen leichten Rückgang (-0,5 %) auf den außerörtlichen Bundesstraßen.

Der Leichtverkehr (LV: Kräder, Pkw o. Anh., Lieferwagen $\leq 3,5$ t und nicht klassifizierbare Kfz) verzeichnet auf den Bundesautobahnen im Jahr 2015 einen mittleren DTV-Wert von rund 42.800 Fzg/24 h und auf außerörtlichen Bundesstraßen von rund 8.680 Fzg/24 h. Insgesamt (alle Tage Mo-So) ergibt sich für den Leichtverkehr auf

Bundesautobahnen eine Entwicklung von +2,6 % sowie auf außerörtlichen Bundesstraßen eine leichte Entwicklung von +0,8 %.

| Kraftfahrzeuge (Kfz) | | | | | |
|---|-------------|-------|------------------------|------------------------|-----------|
| Straßenklasse | Zeitbereich | | DTV 2015 [Kfz/24 h] | DTV 2014 [Kfz/24 h] | 2015/2014 |
| Autobahnen | alle Tage | Mo-So | 50.200 | 48.900 | +2,7 % |
| außerörtliche Bundesstraßen | alle Tage | Mo-So | 9.450 | 9.390 | +0,6 % |
| Schwerverkehr (SV)* | | | | | |
| Straßenklasse | Zeitbereich | | DTV 2015 [Kfz/24 h] | DTV 2014 [Kfz/24 h] | 2015/2014 |
| Autobahnen | alle Tage | Mo-So | 7.370 | 7.180 | +2,7 % |
| außerörtliche Bundesstraßen | alle Tage | Mo-So | 770 | 780 | -0,5 % |
| Leichtverkehr (LV)** | | | | | |
| Straßenklasse | Zeitbereich | | DTV 2015 [Kfz/24 h] | DTV 2014 [Kfz/24 h] | 2015/2014 |
| Autobahnen | alle Tage | Mo-So | 42.800 | 41.700 | +2,6 % |
| außerörtliche Bundesstraßen | alle Tage | Mo-So | 8.680 | 8.610 | +0,8 % |
| * Schwerverkehr (SV): Lkw ohne und mit Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 t sowie Sattelzüge und Busse | | | | | |
| ** Leichtverkehr (LV): Motorräder, Pkw ohne und mit Anhänger, Kleintransporter und nicht klassifizierbare Kfz | | | | | |

Tab. 5: Verkehrsentwicklung 2015/2014 für Kfz, SV und LV

DTV-Werte gerundet; die Zuwachsraten wurden aus den ungerundeten Werten errechnet

5 Ganglinientypen

Zur Beschreibung der zeitlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens und zur Erleichterung der Vergleichbarkeit von Zählstellen werden typisierte Ganglinien aus den normierten Einzelganglinien der täglichen bzw. stündlichen Verkehrsstärken für die einzelnen Zählstellen ermittelt und ausgewiesen. Die Ganglinientypisierung geht ursprünglich auf eine Arbeit von Heidemann/Wimber (1982) zurück und wurde von Pinkofsky (2003) aktualisiert.

Die Typisierung erfolgt getrennt nach:

- Tagesganglinien
- Wochenganglinien
- Jahresganglinien

Bei der Verwendung sowohl der Tages- als auch der Wochenganglinientypen ist zu beachten, dass sie ausschließlich Gültigkeit für den Normalzeitbereich besitzen - also für insgesamt 56 Tage des Jahres 2015, die weitgehend unbeeinflusst von Ferien, Feiertagen und winterlicher Witterung waren (Näheres in Abschnitt 6.2). Auch gelten die Ganglinientypen ausschließlich für den gesamten Kfz-Verkehr.

Eine Ganglinie einer Zählstelle mit den Kennwerten z_1, \dots, z_n wird einem Ganglinientyp mit den Kennwerten q_1, \dots, q_n zugeordnet, wenn ihr Abstandsquadrat

$$\sum_{i=1}^n (q_i - z_i)^2$$

gerade zu diesem Ganglinientyp minimal ist.

Zudem müssen bei der Ganglinienzuordnung inhaltliche Kriterien im Ganglinienverlauf erfüllt sein wie zum Beispiel ein lokales Minimum am Samstag beim Wochenganglinientyp D. Darüber hinaus wurden obere Schranken für das Abstandsquadrat

festgelegt, um zu vermeiden, dass auch Zuordnungen bei großen Abweichungen erfolgen.

5.1 Tagesganglinientypen

Die Tagesganglinientypen basieren auf den stündlichen Verkehrsmengen und werden jeweils richtungsgetreunt für die Tagesgruppen Montag, Dienstag bis Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag/Feiertag ausgewiesen. Sie besitzen ausschließlich Gültigkeit für den Normalzeitbereich.

Die Ganglinientypen für die Tagesgruppen Montag und Dienstag bis Donnerstag weisen einen relativ ähnlichen Verlauf auf, unterscheiden sich aber in der Höhe und der Uhrzeit der jeweiligen Tagesspitzen. Für die Tagesgruppen Dienstag bis Donnerstag und Freitag werden insgesamt 6 Ganglinientypen ermittelt, für Montag und Sonntag insgesamt 7 und für den Samstag 8 Ganglinientypen (siehe Bild 3 bis Bild 7 und Tab. 6).

| Straße | Wochentag | Richtung | Ganglinientyp | | | | | | | | n.z. | Summe | | |
|----------|-----------------------------|----------|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|------|-------|-----|-----|
| | | | A | B | C | D | E | F | G | H | | | | |
| BAB | Mo | 1 | 51 | 150 | 195 | 240 | 111 | 35 | 70 | | | 2 | 854 | |
| | | 2 | 48 | 121 | 207 | 185 | 101 | 38 | 154 | | | 0 | 854 | |
| | Di - Do | 1 | 41 | 129 | 224 | 238 | 180 | 42 | | | | 0 | 854 | |
| | | 2 | 39 | 140 | 229 | 253 | 154 | 39 | | | | 0 | 854 | |
| | Fr | 1 | 44 | 115 | 207 | 137 | 300 | 50 | | | | 1 | 854 | |
| | | 2 | 38 | 117 | 168 | 168 | 327 | 36 | | | | 0 | 854 | |
| | Sa | 1 | 229 | 139 | 96 | 302 | 19 | 53 | 12 | 4 | | 0 | 854 | |
| | | 2 | 194 | 157 | 128 | 261 | 25 | 75 | 10 | 3 | | 1 | 854 | |
| | So / Fei | 1 | 77 | 73 | 321 | 311 | 27 | 24 | 20 | | | 1 | 854 | |
| | | 2 | 99 | 39 | 243 | 405 | 14 | 25 | 29 | | | 0 | 854 | |
| | außerörtliche Bundesstraßen | Mo | 1 | 67 | 143 | 10 | 227 | 189 | 122 | 2 | | | 4 | 764 |
| | | | 2 | 86 | 138 | 15 | 228 | 171 | 113 | 12 | | | 1 | 764 |
| Di - Do | | 1 | 62 | 109 | 14 | 230 | 232 | 115 | | | | 2 | 764 | |
| | | 2 | 73 | 118 | 14 | 233 | 217 | 109 | | | | 0 | 764 | |
| Fr | | 1 | 62 | 125 | 21 | 233 | 214 | 106 | | | | 3 | 764 | |
| | | 2 | 76 | 126 | 27 | 237 | 185 | 109 | | | | 4 | 764 | |
| Sa | | 1 | 24 | 16 | 171 | 270 | 28 | 119 | 118 | 6 | | 12 | 764 | |
| | | 2 | 25 | 20 | 183 | 272 | 33 | 103 | 113 | 6 | | 9 | 764 | |
| So / Fei | | 1 | 7 | 22 | 234 | 183 | 43 | 165 | 99 | | | 11 | 764 | |
| | | 2 | 7 | 19 | 214 | 190 | 35 | 171 | 116 | | | 12 | 764 | |

n.z.: konnte einem Ganglinientyp nicht zugewiesen werden

Tab. 6: Verteilung Tagesganglinientypen nach Straßenklasse, Wochentag und Fahrtrichtung

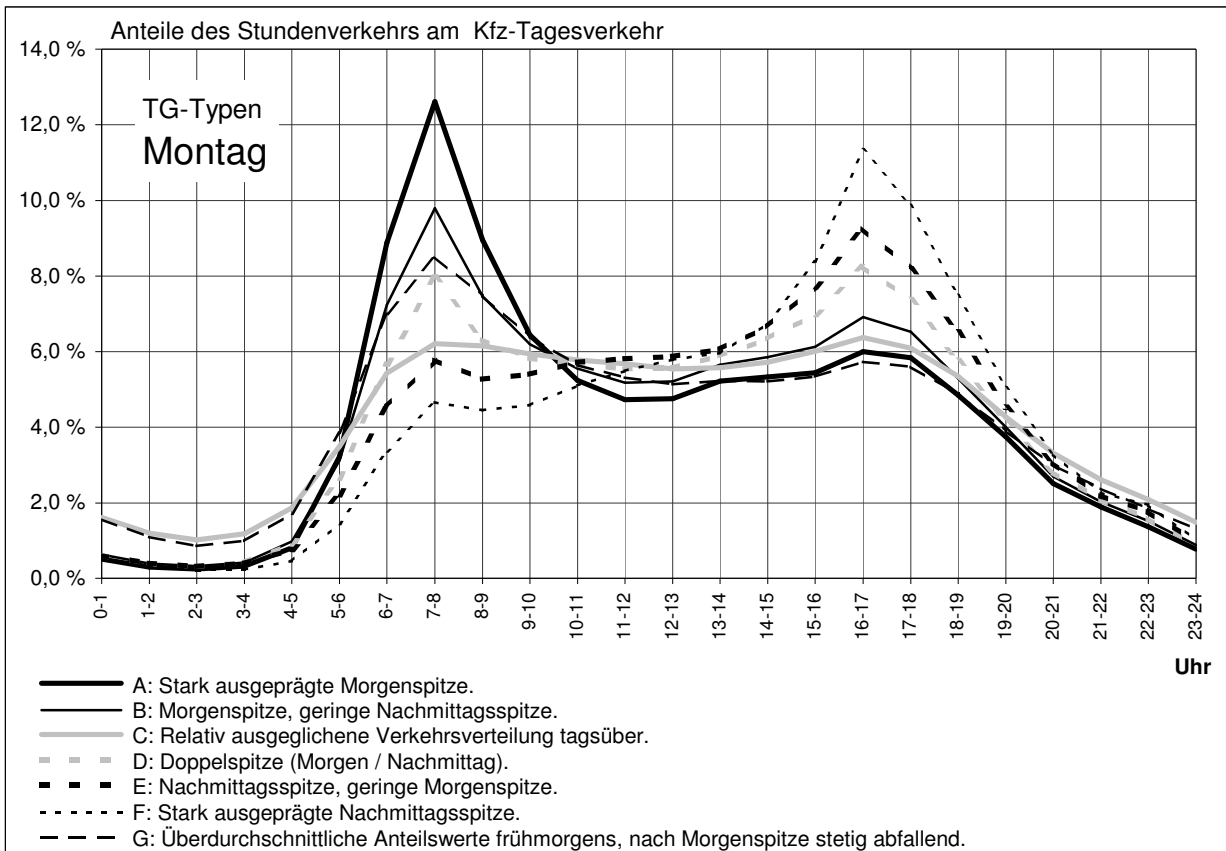


Bild 3: Tagesganglinientypen des Kfz-Verkehrs – Montag

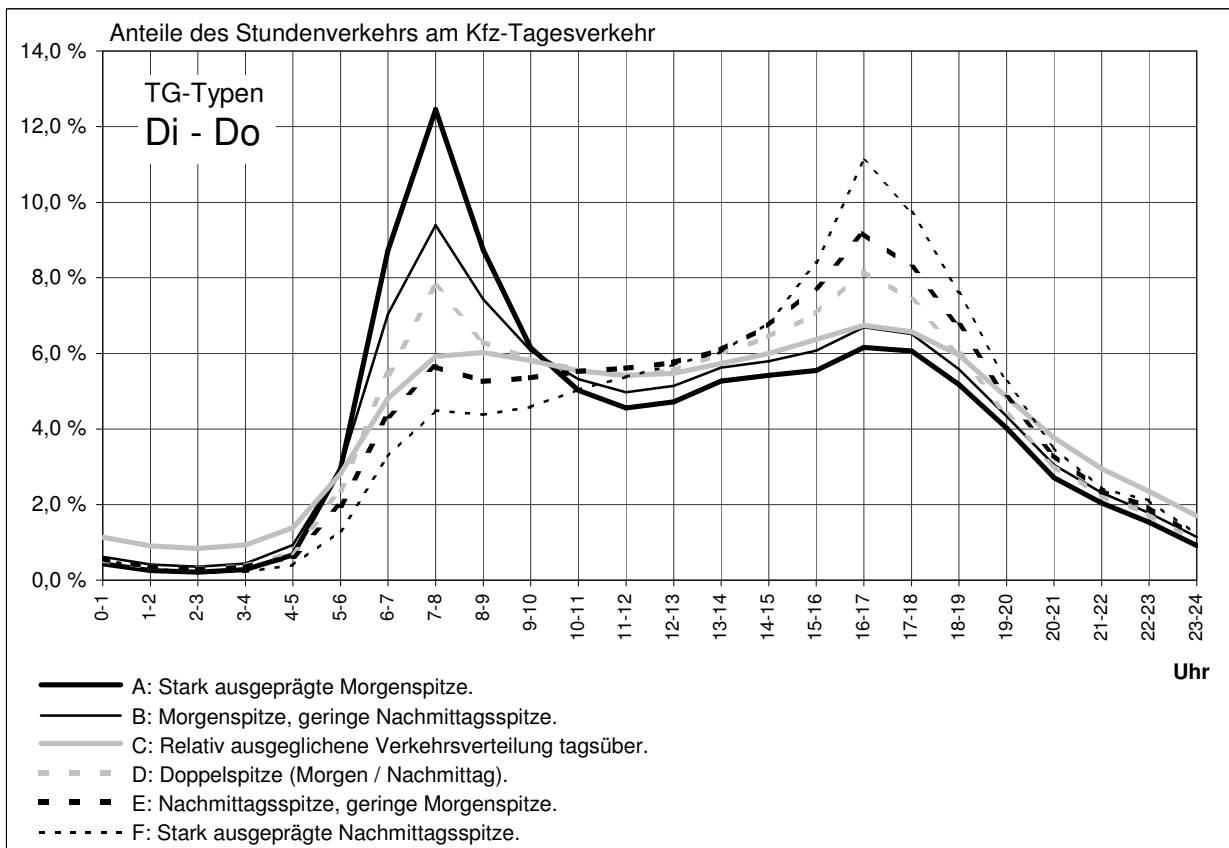


Bild 4: Tagesganglinientypen des Kfz-Verkehrs - Dienstag – Donnerstag

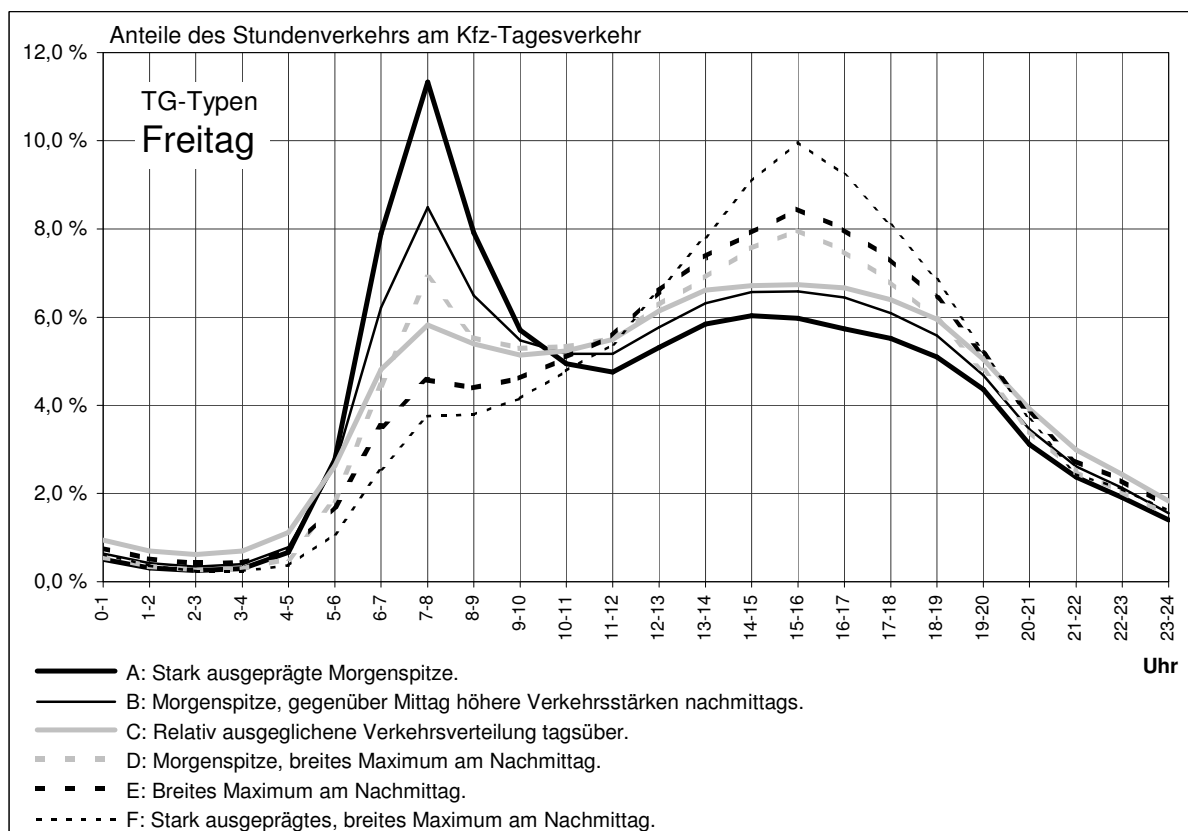


Bild 5: Tagesganglinientypen des Kfz-Verkehrs – Freitag

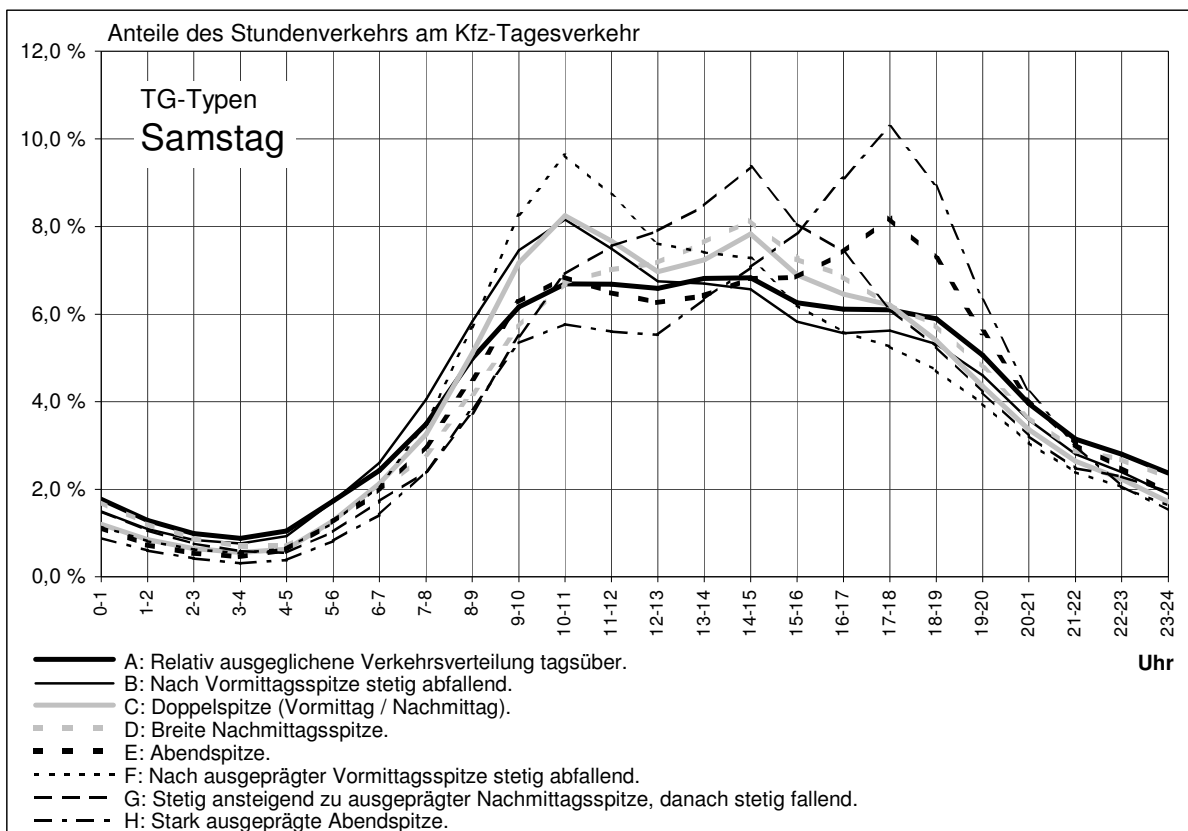


Bild 6: Tagesganglinientypen des Kfz-Verkehrs – Samstag

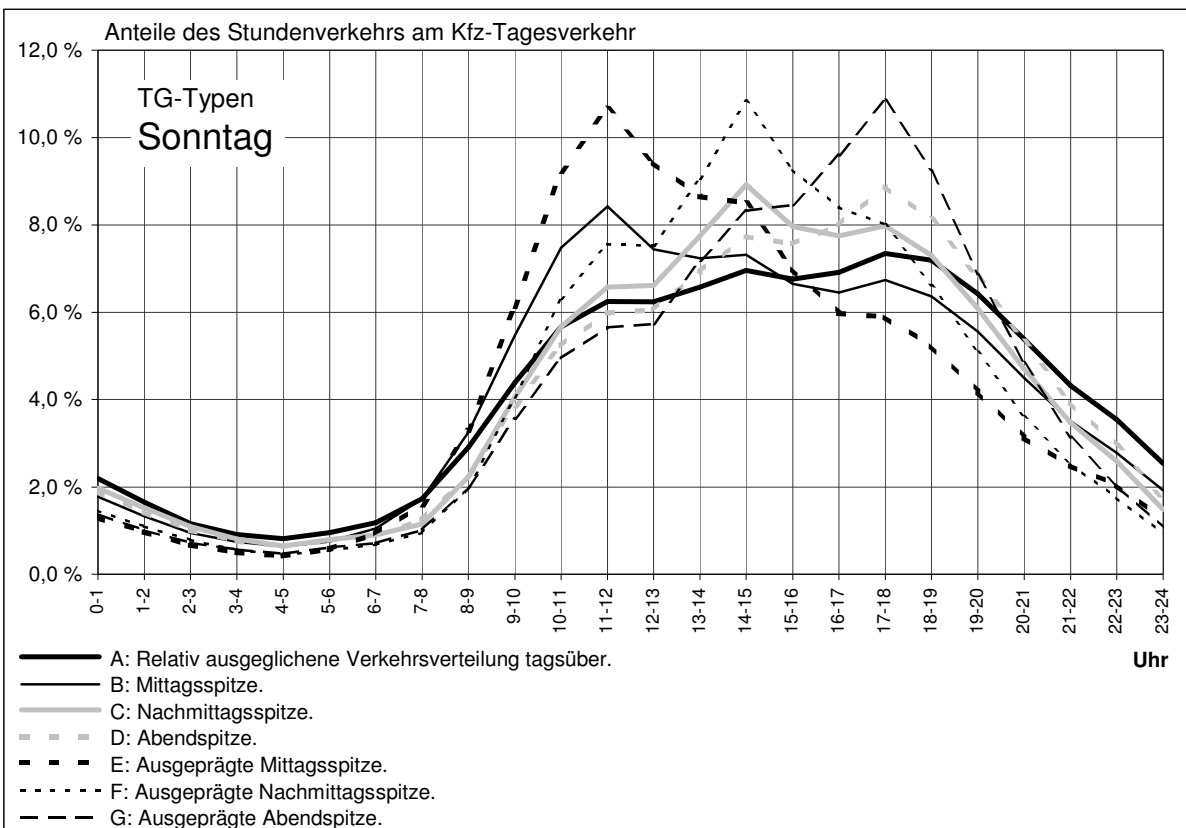


Bild 7: Tagesganglinientypen des Kfz-Verkehrs – Sonntag

5.2 Wochenganglinientypen

Die Wochenganglinientypen basieren auf den täglichen Verkehrsmengen und werden ebenfalls richtungsgetreunt ausgewiesen. Auch die Wochenganglinientypen besitzen Gültigkeit ausschließlich für den Normalzeitbereich. Insgesamt werden 6 Ganglinientypen ermittelt (siehe Tab. 7 und Bild 8).

Die Differenzierung ergibt sich insbesondere aus dem unterschiedlichen Verlauf am Wochenende. Aber auch die Höhe der unterschiedlichen Anteile des Tagesverkehrs Montag bis Donnerstag am Wochenverkehr führt zu einer Differenzierung.

| Straße | Richtung | Ganglinientyp | | | | | | | n.z. | Summe |
|----------------------------|----------|---------------|-----|-----|-----|----|----|---|------|-------|
| | | A | B | C | D | E | F | | | |
| BAB | 1 | 232 | 300 | 195 | 94 | 29 | 4 | 0 | 854 | |
| | 2 | 230 | 343 | 36 | 216 | 7 | 21 | 1 | 854 | |
| außerörtliche Bundesstraße | 1 | 411 | 243 | 37 | 45 | 21 | 7 | 0 | 764 | |
| | 2 | 401 | 251 | 27 | 58 | 19 | 8 | 0 | 764 | |

n.z.: konnte einem Ganglinientyp nicht zugewiesen werden

Tab. 7: Verteilung der Wochenganglinientypen nach Straßenklasse und Fahrtrichtung

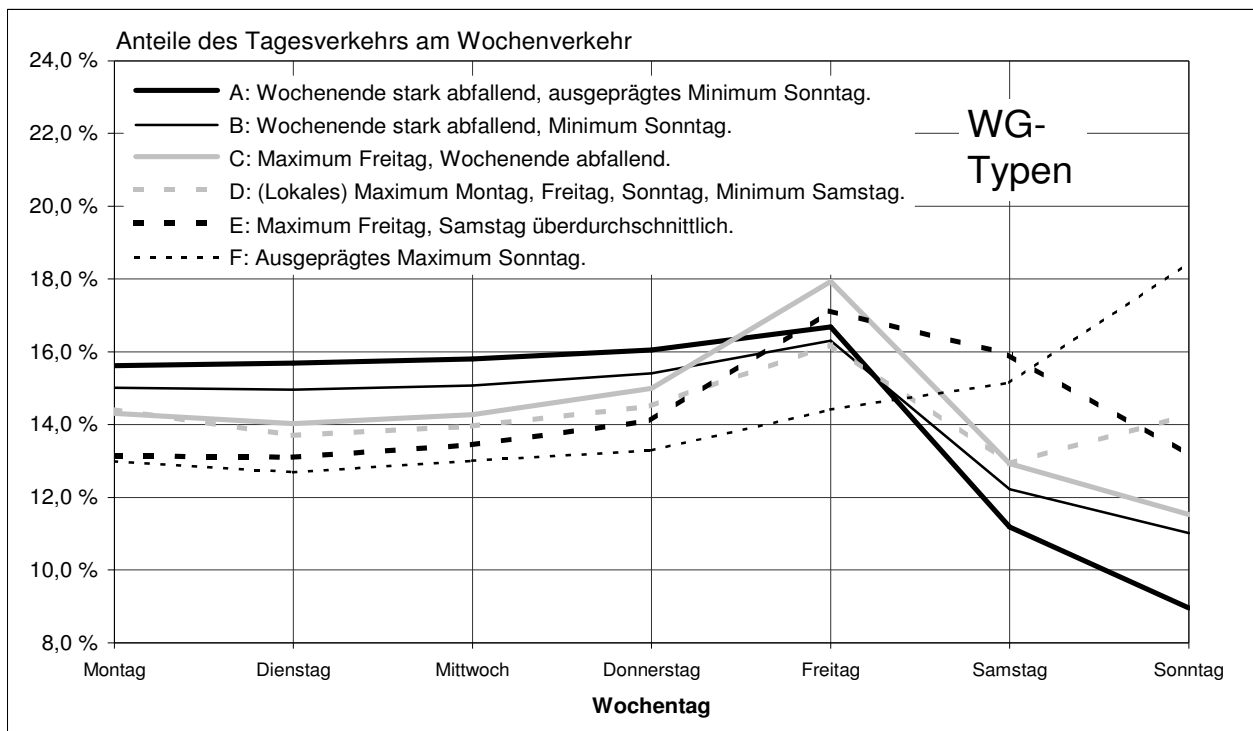


Bild 8: Wochenganglinientypen des Kfz-Verkehrs

5.3 Jahrganglinientypen

Die Jahrganglinientypen basieren auf den wöchentlichen Verkehrsmengen des Gesamtquerschnitts. Eine Woche ist dabei definiert als der Zeitraum von Mittwoch bis Dienstag. Damit kann sichergestellt werden, dass verlängerte Wochenenden sowie Oster- und Pfingstfeiertage in eine Woche fallen.

Insgesamt werden 7 Ganglinientypen ausgewiesen (siehe Tab. 8 und Bild 9), die sich vornehmlich

durch ein unterschiedliches Verkehrsaufkommen in den Ferienzeiten unterscheiden. Darüber hinaus ist pro Zählstelle auf Basis vorhandener Zählzeiten eine Jahrganglinientypen für den Gesamt-Kfz-Verkehr und den Schwerverkehr erstellt worden. Diese befindet sich ebenfalls im kostenpflichtigen Downloadbereich bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Bremen.

| Straße | Ganglinientyp | | | | | | | n.z. | Summe |
|-----------------------------|---------------|-----|-----|-----|----|----|----|------|-------|
| | A | B | C | D | E | F | G | | |
| BAB | 325 | 139 | 89 | 128 | 97 | 45 | 24 | 7 | 854 |
| außerörtliche Bundesstraßen | 377 | 44 | 180 | 29 | 67 | 24 | 23 | 20 | 764 |

n.z.: konnte einem Ganglinientyp nicht zugewiesen werden

Tab. 8: Verteilung der Jahrganglinien nach Straßenklasse

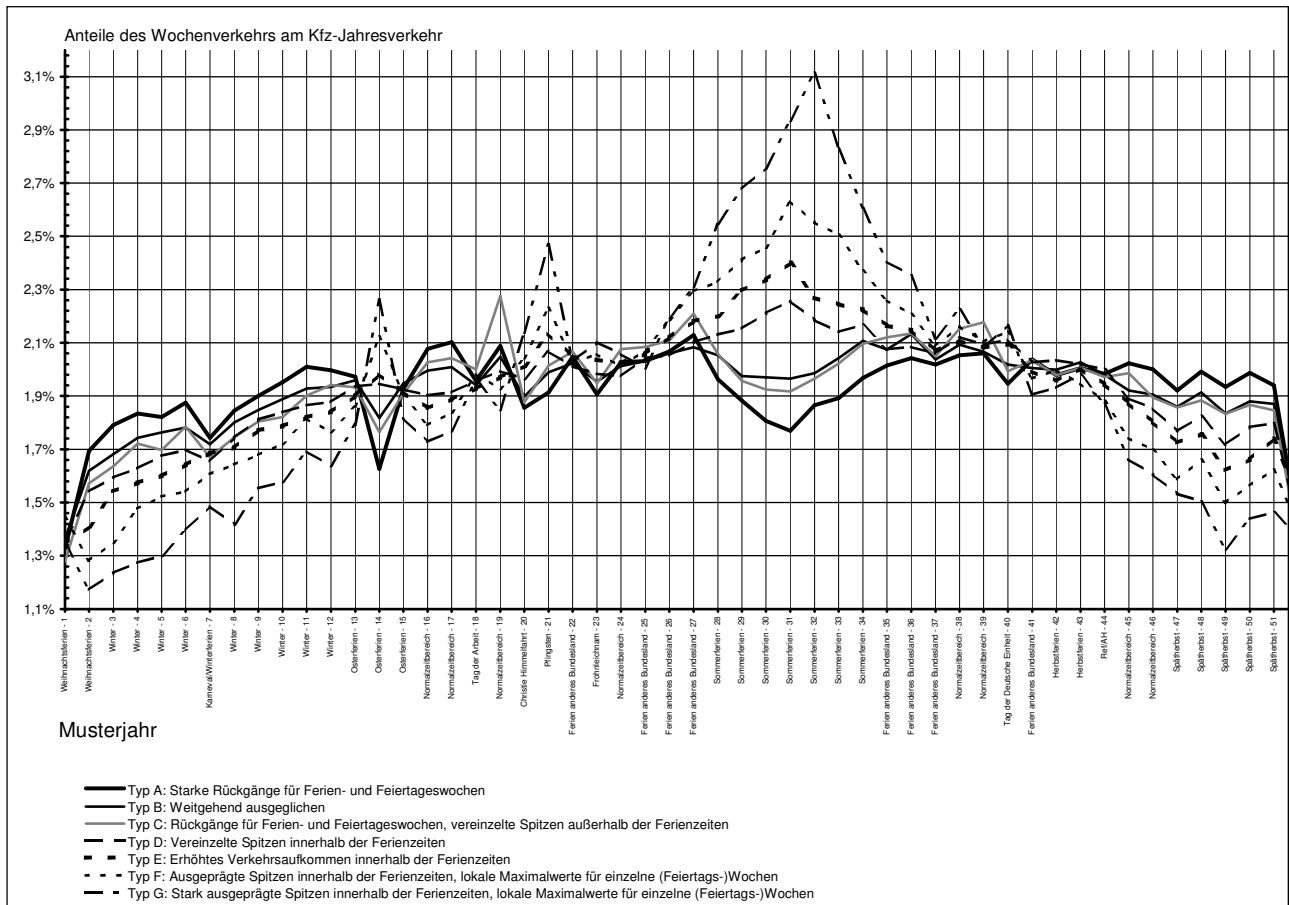


Bild 9: Jahresganglinientypen des Kfz-Verkehrs

5.4 Dauerlinientypen

Der Dauerlinientyp kennzeichnet die charakteristische Verkehrszusammensetzung an der Dauerzählstelle. Dafür werden richtungsgetreunt die stündlichen Verkehrsstärken absteigend sortiert. Es werden 6 richtungsgetreunte Dauerlinientypen unterschieden, deren typischen Verläufe in Bild 10 dargestellt sind. Die Berechnung und anschließende Zuweisung erfolgt nach Arnold (2005). Die Charakteristiken sind Tab. 9 zu entnehmen.

Mit Einführung des überarbeiteten Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) am 26. August 2015 entfällt die Ausweisung der richtungsgemeinsamen Dauerlinientypen.

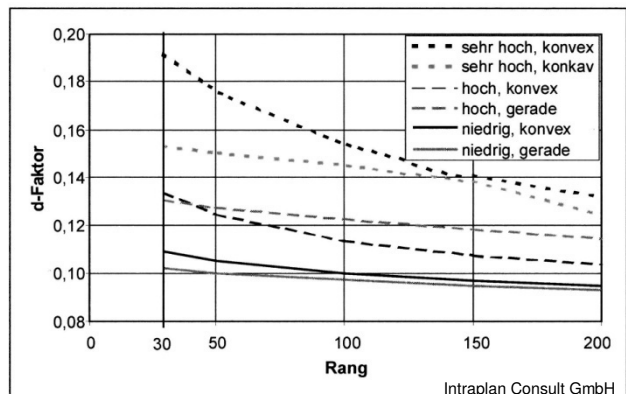


Bild 10: Richtungsgetreunte Dauerlinientypen (Arnold, 2005)

| Dauerlinientyp richtungsgetreunt | | | Charakteristische Verkehrszusammensetzung ²⁾ |
|----------------------------------|-----------|-----------------------|--|
| Typ | Niveau | Verlauf ¹⁾ | |
| A | sehr hoch | konvex | Sehr hohe Anteile von Urlaubs- und Ausflugsverkehren |
| B | hoch | konvex | Überdurchschnittlich hohe Anteile von Urlaubs-, Ausflugs- oder Wochenendpendlerverkehren |
| C | niedrig | konvex | Verkehre mit starker Durchmischung der Fahrtzwecke |
| D | niedrig | gerade | Regelmäßige Werktagsverkehre ohne ausgeprägte Belastungszeiten |
| E | hoch | gerade | Regelmäßige Werktagsverkehre mit ausgeprägten Morgen- oder Nachmittagspitzen im Berufsverkehr |
| F | sehr hoch | konkav | Einseitig geprägt von regelmäßigen Berufsverkehren, die sich auf eine Stunde während der morgendlichen Hauptverkehrszeit konzentrieren |

1) Verlaufstypen:
- konvex: Zunächst steil abfallende Dauerlinie, die zur 200. Stunde hin flacher wird
- gerade: weitgehend linear abfallender Verlauf der Dauerlinie bis zur 200. Stunde
- konkav: Zunächst flach abfallende Dauerlinie, die zur 200. Stunde hin steiler wird

2) Abgrenzung der Fahrtzwecke:
- Privatverkehr umfasst Urlaubsverkehre, Ausflugs- und Freizeitverkehre, Wochenpendlerverkehre, Einkaufs- und Besorgungsverkehre, Besuchsverkehre
- Berufsverkehr steht stellvertretend für die täglichen Berufs- und Ausbildungsverkehre
- Werktagsverkehr umfasst neben dem Berufs- und Ausbildungsverkehr, Einkaufs- und Besorgungsverkehre, werktägliche Freizeitverkehre (insbesondere in Ballungsräumen), Wirtschaftsverkehre (Geschäftsreise- und Güterverkehre)

Tab. 9: Abgrenzung der richtungsgetreunten Dauerlinientypen (Arnold, 2005)

In Tabelle 10 ist für die Zählstellen, deren Stunden- und Minutenangaben eine Auswertung zuließen, die Verteilung der richtungsbezogenen Dauerlinientypen unterschieden nach den Richtungen und den Straßenklassen dargestellt.

| Straße | Richtung | Dauerlinientyp der Richtungen | | | | | | Summe |
|----------------------------|----------|-------------------------------|----|-----|-----|-----|----|-------|
| | | A | B | C | D | E | F | |
| BAB | 1 | 18 | 34 | 203 | 391 | 182 | 26 | 854 |
| | 2 | 14 | 78 | 242 | 371 | 124 | 25 | 854 |
| außerörtliche Bundesstraße | 1 | 63 | 76 | 171 | 149 | 260 | 45 | 764 |
| | 2 | 66 | 82 | 150 | 168 | 255 | 43 | 764 |

Tab. 10: Verteilung der richtungsbezogenen Dauerlinientypen nach Straßenklasse und Richtung

6 Einzelergebnisse

Die Jahresauswertung 2015 enthält die Einzelergebnisse für alle Dauerzählstellen. Die Ergebnisse sind länderbezogen aufbereitet. Jedem Bundesland ist eine Zählstellenübersicht vorangestellt, darauf folgt die tabellarische Auflistung der Einzelergebnisse für 2015 je Zählstelle. Eine Kurzbeschreibung enthält die Ausklappseite am Ende des Berichtes. Die Zählstellen sind nach der Straßenklasse (BAB, Bundesstraßen), der Straßennummer und dem jeweiligen Streckenverlauf

sortiert. Für Zählstellen ohne Daten sind nur die allgemeinen Angaben sowie - falls bekannt - die entsprechenden Ursachen angegeben.

6.1 Erläuterungen zur Zählstellenübersicht

In den Tabellen sind zu jeder Zählstelle folgende Informationen angegeben:

- Zählstellen-Nummer
 - Ziffer 1-4: Nummer des TK-Blattes (Topographische Karte 1:25.000), in dem die Zählstelle liegt,
 - Ziffer 5-8: BAST-Nummer der Zählstelle,
- Zählstellen-Name (örtliche Lagebezeichnung),
- Straßenbezeichnung (Straßenklasse und -nummer gegebenenfalls mit Zusatzbuchstaben),
- Fahrzeugartenunterscheidung (8+1, 5+1, 2, 1),
- Richtungen 1 und 2 mit den jeweiligen
 - Fernzielen (zur großräumigen Orientierung; nur in den Zählstellenübersichten),
 - Nahzielen (zur Lagebestimmung („zwischen“)).

6.2 Erläuterungen zu den Kennwerten in den Ergebnistabellen

Die Stundenwerte der einzelnen Zählstellen des Jahres 2015 wurden differenziert nach Tagesbereichen (Mo-So und Fahrtzweckgruppen W, U und S), Fahrzeuggruppen und Fahrtrichtungen ausgewertet.

In den Tabellen sind Kennwerte für „Kfz“ (Gesamtzahl der gezählten Kraftfahrzeuge) und für die Gruppe der „Lkw“ gemäß der automatischen Fahrzeugartenunterscheidung ausgewiesen. Diese richtet sich nach den technischen Gegebenheiten.

Da ältere Zählrichtungen lediglich die Fahrzeuglänge als Abgrenzungskriterium berücksichtigen (siehe auch Kapitel 2), umfasst die Gruppe der „Lkw“ hier nur die Lkw-ähnlichen Kfz: Lkw > 3,5t zulässiges Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Busse sowie Pkw mit Anhänger (geschwindigkeitsbeschränkte Kfz). Bei den klassifizierenden Zählgeräten nach 8+1 bzw. 5+1 Fahrzeugarten wird seit 2001 als Lkw-Gruppe der Schwerverkehr (SV: Lkw ohne und mit Anhänger mit einem zul. Gesamtgewicht > 3,5 t sowie Busse und Sattelzüge, sofern letztere getrennt registriert werden) ausgewiesen. Somit werden in den Kennwerttabellen entweder die DTV-Werte - „Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärken“ - für den SV oder für die Gruppe der Lkw-ähnlichen Kraftfahrzeuge angegeben.

Für differenziertere Betrachtungen wurden die Tage des Jahres 2015 unterteilt in Werkzeuge (W), Urlaubswerkzeuge (U) sowie Sonn- und Feiertage (S). Die Festlegung der Bereiche W und U erfolgt in Anlehnung an die „Richtlinien für die Anlage von Straßen - Wirtschaftlichkeitsberechnungen“ RAS-W (FGSV, 1986), dort als „Fahrtzweckgruppen“ bezeichnet. Auf diesen Abgrenzungen basieren auch die Berechnungen der manuellen Straßenverkehrszählungen.

Diese Fahrtzweckgruppen sind seit 1998 wie folgt abgegrenzt:

W: Alle Werkzeuge (Mo-Sa) des Jahres *außerhalb* der Schulferien des betreffenden Landes

U: Alle Werkzeuge (Mo-Sa) des Jahres *innerhalb* der Schulferien des betreffenden Landes

S: Alle Sonntage und Feiertage des Jahres des betreffenden Landes

Oster-Samstag und Pfingst-Samstag, die in einzelnen Ländern nicht als Ferientage definiert sind, gelten generell als Urlaubswerkzeug, ebenso Sams-

tage vor einem Ferienbeginn am Montag und Samstag nach einem Feriende am Freitag.

Der Kalender mit den Fahrtzweckgruppenordnungen befindet sich als Excel-Tabelle im kostenpflichtigen Downloadbereich bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Bremen.

Die in den Tabellen ausgewiesenen DTV-Werte für den Gesamtquerschnitt (Summe beider Fahrtrichtungen) beziehen sich auf alle 365 Tage des Jahres 2015 (Zeilen Mo-So), zum anderen sind sie nach den drei zuvor beschriebenen Tages-Bereichen, den sog. „Fahrtzweckgruppen“ differenziert.

Im Gegensatz zu den je Bundesland unterschiedlichen Tagesbereichen der Fahrtzweckgruppen ist die Abgrenzung des „Normalzeitbereiches“ für die Berechnung der Wochen- und Tagesganglinientypen bundeseinheitlich definiert. Die Zuweisung erfordert eine von Feiertagen, Ferien und winterlicher Witterung möglichst unbeeinflusste Datenbasis, um das „typische“ Verkehrsgeschehen wiederzugeben.

Der Normalzeitbereich umfasst im Jahr 2015 folgende 56 Tage:

Di., 17.03. - Mo., 23.03.

Di., 21.04. - Mi., 29.04.

Di., 09.06. - Do., 25.06.

Mi., 16.09. - Do., 01.10.

Di., 10.11. - Mo., 16.11.

Für die Bemessung von Straßen werden neben den DTV-Werten auch die MSV-Werte aus allen Tagen des Jahres ermittelt (MSV = maßgebende stündliche Verkehrsstärke, 50. Stunde (bis 2013: 30. Stunde); auch genannt: Bemessungsverkehrsstärke q_B).

Die Ergebnistabellen sind in vier Informationsblöcke untergliedert:

- Allgemeine Angaben,
- Kennziffern für den Gesamtquerschnitt,
- Kennziffern im Zusammenhang mit der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke (MSV; auch: Bemessungsverkehrsstärke q_B) und
- Ganglinientypen (einschl. Dauerlinientypen).

6.2.1 Allgemeine Angaben

Die allgemeinen Angaben umfassen neben Straßenbezeichnung, Zählstellenname und -nummer auch die Nahziele 1 und 2 mit den jeweiligen Himmelsrichtungen (N: Nord, S: Süd, W: West, O: Ost). In der letzten Zeile dieses Blockes sind die Anzahl der Fahrstreifen (Fs) und die Lage der jeweiligen Zählstelle (bei Betriebs-km) ausgewiesen. Die Laufzeit der Zählstelle ist aus der Anzahl der vollständig gezählten Tage (vT) der jeweiligen Fahrtzweckgruppe im Auswertejahr 2015 und im Vorjahr ersichtlich. Ein Tag ist dann vollständig gezählt, wenn alle Stunden des Tages des Kfz-Verkehrs plausibel erfasst wurden. Bei unvollständigen Laufzeiten wurden die Daten häufig um Schätzwerte (s. Abschnitt 3.1) ergänzt, so dass bei den meisten Zählstellen Kennwerte errechnet werden konnten.

6.2.2 Kennziffern für den Gesamtquerschnitt

Auswertungen für den Gesamtquerschnitt basieren auf den summierten Zählwerten beider Richtungen. Dieser Informationsblock ist in 5 Bereiche unterteilt.

Der erste Bereich enthält die „Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärken“ (DTV) des Kfz-Verkehrs für alle Tage des Jahres (Mo-So) und für die Fahrtzweckgruppen W, U, S sowie deren prozentualen Veränderungen zum Vorjahr.

Zählstellen, für die keine oder zu wenige Daten vorlagen, blieben in der Auswertung unberücksichtigt. Dort wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV-Wert) einer zurückliegenden Veröffentlichung angegeben. Dieser Wert soll lediglich als Orientierungswert verstanden werden. Weitere Unterteilungen und Kennwerte wurden in diesen Fällen nicht ausgewiesen. Wenn der DTV-Wert des Vorjahres (2014) wegen längerer Datenausfälle nicht berechnet werden konnte, können keine Veränderungsdaten angegeben werden. In der 5. Zeile sind - soweit bekannt - Hinweise zu Ursachen fehlender Kennwerte bzw. zu Unregelmäßigkeiten vermerkt.

Für die „Lkw-Gruppe“ im zweiten Bereich sind neben den DTV-Werten für alle Tage des Jahres (Mo-So) und den drei Fahrtzweckgruppen W, U, S die Veränderungsdaten gegenüber dem Vorjahr und die %-Anteile am gesamten Kfz-Verkehr ausgewiesen. Für Zählstellen mit Fahrzeugartenunterscheidung ist hier der SV-Anteil berechnet, ansonsten wird nur

der Anteil der Lkw-ähnlichen Kraftfahrzeuge angegeben. Zählstellen ohne gesonderte Erfassung Lkw-ähnlicher Kraftfahrzeuge haben in diesem Block einen entsprechenden Texteintrag.

Veränderungsdaten entfallen bei solchen Zählstellen, bei denen die „Lkw-Analyse“ geändert wurde. Änderungen in der Fahrzeugartenunterscheidung treten meist in Verbindung mit Schleifenumstellungen, Geräteumrüstungen (Umstellung von alter Längenunterscheidung auf 8+1 oder 5+1 Fahrzeugkategorien) oder Änderungen der Analyse-Software auf. Die resultierenden neuen „Lkw“-Abgrenzungen sind dadurch nicht mehr mit den vorherigen vergleichbar.

Im dritten Bereich ist die prozentuale Aufteilung auf die Fahrzeugarten angegeben (8+1 oder 5+1 Fahrzeugarten).

Im vierten Bereich wird die Verkehrscharakteristik des Querschnitts anhand ausgewählter Faktoren beschrieben:

$$\text{Ferienverkehrsfaktor} = \text{DTV}_U / \text{DTV}_W$$

Dieser Faktor nimmt Werte größer „1“ an, wenn der Kfz-Verkehr an Urlaubswerktagen DTV_U höher ist als an anderen Werktagen DTV_W . Entsprechend kennzeichnen Werte kleiner „1“ Streckenabschnitte mit unterdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen in Ferienzeiten.

$$b_{So}: \text{Sonntagsfaktor} = \text{DTV}_{So,NZB} / \text{DTV}_{DiMiDo,NZB}$$

(NZB: Normalzeitbereich)

$$b_{Fr}: \text{Freitagsfaktor} = \text{DTV}_{Fr,NZB} / \text{DTV}_{DiMiDo,NZB}$$

(NZB: Normalzeitbereich)

Die Berechnung der Wochentagsfaktoren (b_{So} , b_{Fr}) basiert ebenso wie die Ableitung der Tages- und Wochenganglinien auf dem „Normalzeitbereich“ (NZB), um ferien- oder witterungsbedingte Einflüsse möglichst auszuschließen. Vergleichsbasis ist dabei der durchschnittliche Tagesverkehr von Dienstag bis Donnerstag des Normalzeitbereichs ($\text{DTV}_{DiMiDo,NZB}$). Der Sonntagsfaktor beschreibt, inwieweit sich der Verkehr an Sonntagen davon normalerweise unterscheidet. Gleiches gilt analog für den Freitagsfaktor. Werte größer „1“ kennzeichnen somit überdurchschnittlich hohe Verkehrsstärken für den betreffenden Wochentag.

Der fünfte Bereich enthält als Beurteilungsgrundlage für Lärmberechnungen nach der Definition in den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-

90) die mittleren stündlichen Kfz-Verkehrsstärken für den Tag- (M_t : 6-22 Uhr) und den Nachtbereich (M_n : 0-6 Uhr und 22-24 Uhr) sowie die jeweiligen mittleren Lkw-Anteile (entsprechend der vorhandenen Fahrzeugartenunterscheidung) am Kfz-Verkehr (p_t, p_n).

Für die Kartierung von Umgebungslärm nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes können aus den Erhebungen durch die automatischen Dauerzählstellen weitere Werte zur Verfügung gestellt werden. Da die Berechnung zur Kartierung nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ erfolgt, werden für die hierfür notwendigen zusätzlichen Zeiträume „day“ (6:00-18:00 Uhr) und „evening“ (18:00-22:00 Uhr) die stündlichen Verkehrsstärken M_{day} , M_{eve} und mittleren Lkw-Anteile p_{day} , p_{eve} bereitgestellt.

6.2.3 Kennziffern im Zusammenhang mit der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke (MSV)

Eine weitere wesentliche Kenngröße ist die maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV; auch genannt: Bemessungsverkehrsstärke q_B) des Kfz-Verkehrs. Dieser Wert gibt das Verkehrsaufkommen der 50. höchstbelasteten Stunde des Jahres an. Mit Einführungserlass zum überarbeiteten Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) im Jahr 2015 erfolgte die Umstellung von der 30. auf die 50. Stunde. Die bisherige Aufteilung auf die drei Fahrtzweckgruppen W, U, S entfällt. Zusätzlich zum MSV-Wert wird der entsprechende bemessungsrelevante Schwerverkehrsanteil b_{SV} aufgeführt. Die bemessungsrelevanten Kennwerte werden sowohl für BAB als auch für die Bundesstraßen richtungsgetrennt bereitgestellt. Die Interpretation erfolgt vor allem im Zusammenhang mit den richtungsbezogenen DTV-Werten aller Tage des Jahres (DTV) und aller Werktage von Montag bis Freitag des Jahres außerhalb der Schulferien des jeweiligen Landes (DTV_{W5}). Je geringer der Anteil der 50. Stunde am DTV-Wert ist (d_{50} -Faktor), desto eher liegt eine gleichmäßige Verkehrsbelastung innerhalb des entsprechenden Zeitbereiches vor.

Eine Bereitstellung aller bemessungsrelevanten Kenngrößen, auch die der bemessungsrelevanten Lkw-Fahrzeugkombinationen-Anteile b_{LkwK} am MSV-Wert, erfolgt als Download beim Verlag sowie im Internet (s. Kap. 6.3).

6.2.4 Ganglinientypen (einschl. Dauerlinientypen) (vgl. Abschnitt 5)

Die *Tagesganglinientypen* (TG) der einzelnen Wochentage sind richtungsbezogen ausschließlich für den Normalzeitbereich ausgewiesen. Sie charakterisieren die typische Stundenverteilung im Normalzeitbereich, das heißt möglichst ohne besondere Einflüsse wie Ferien oder extreme Witterungsbedingungen.

Die auf die Fahrrichtungen bezogenen *Wochen-ganglinientypen* (WG) kennzeichnen die typische Kfz-Tagesbelastung ebenfalls im Normalzeitbereich.

Für den *Jahresganglinientyp* (JG) werden die für das gesamte Jahr vorliegenden Tagesverkehrsstärken des Gesamtquerschnitts über die Zeiträume von 7 Tagen (Mittwoch-Dienstag) gemittelt. Der JG-Typ kennzeichnet in erster Linie die Verkehrsbelastung in den Ferien- und Feiertagswochen. Darüber hinaus ist pro Zählstelle auf Basis vorhandener Zählzeiten eine Jahresgangliniengrafik für den Gesamt-Kfz-Verkehr und den Schwerverkehr erstellt worden, die im Downloadbereich bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Bremen, bereitgestellt ist.

Die *richtungsgetrennten Dauerlinientypen* (DL) kennzeichnen die vorherrschende Verkehrsart der Richtung einer Straße. Es werden 6 *Dauerlinientypen* unterschieden (s. Bild 10 und Tab. 9).

6.3 Ergebnisbereitstellung - digital -

Für alle Dauerzählstellen werden die im Heft ausgewiesenen Kennwerte zusätzlich bei der Carl Schünemann Verlag GmbH, Bremen, als kostenpflichtiger Download bereitgestellt. Zusätzlich aufgenommen sind UTM32-Koordinaten, WGS84-Koordinaten, bemessungsrelevante Lkw-Fahrzeugkombinationen-Anteile b_{LkwK} , Kennwerte in Verbindung mit dem Normalzeitbereich, Anmerkungen, Jahresgangliniengrafiken einzelner Zählstellen sowie die Fahrtzweckgruppenkalender von 1997 bis 2015.

Ausgewählte Ergebniskenngrößen sowie die als Basis für die Berechnungen zu Grunde liegenden stündlichen Verkehrsmengendaten sind im Internet unter www.bast.de → Statistik → Automatische Zählstellen frei verfügbar.

Da dieses Heft zu den Ergebniskenngrößen nähere Erläuterungen enthält, empfiehlt es sich, die digitalen Daten in Verbindung mit dem Heft „Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2015“ zu nutzen, das im elektronischen BAST-Archiv ELBA auch unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/benutzung.php> als PDF-Dokument zur Verfügung steht.

7 Verzeichnis der Dauerzählstellen und Ergebnistabellen der Jahresauswertung 2015

| | | | |
|-------------------------------|------------|----------------------------|------------|
| Baden-Württemberg | 28 | Niedersachsen | 147 |
| Zählstellen | 28 | Zählstellen | 147 |
| Jahresauswertung 2015 | 31 | Jahresauswertung 2015 | 151 |
| - Autobahnen | 31 | - Autobahnen | 151 |
| - Bundesstraßen | 35 | - Bundesstraßen | 159 |
| Bayern | 45 | Nordrhein-Westfalen | 171 |
| Zählstellen | 45 | Zählstellen | 171 |
| Jahresauswertung 2015 | 53 | Jahresauswertung 2015 | 177 |
| - Autobahnen | 53 | - Autobahnen | 177 |
| - Bundesstraßen | 85 | - Bundesstraßen | 198 |
| Berlin | 99 | Rheinland-Pfalz | 213 |
| Zählstellen | 99 | Zählstellen | 213 |
| Jahresauswertung 2015 | 100 | Jahresauswertung 2015 | 217 |
| - Autobahnen | 100 | - Autobahnen | 217 |
| - Bundesstraßen | 101 | - Bundesstraßen | 230 |
| Brandenburg | 103 | Saarland | 240 |
| Zählstellen | 103 | Zählstellen | 240 |
| Jahresauswertung 2015 | 105 | Jahresauswertung 2015 | 242 |
| - Autobahnen | 105 | - Autobahnen | 242 |
| - Bundesstraßen | 107 | - Bundesstraßen | 249 |
| Bremen | 115 | Sachsen | 251 |
| Zählstellen | 115 | Zählstellen | 251 |
| Jahresauswertung 2015 | 116 | Jahresauswertung 2015 | 253 |
| - Autobahnen | 116 | - Autobahnen | 253 |
| - Bundesstraßen | 116 | - Bundesstraßen | 257 |
| Hamburg | 117 | Sachsen-Anhalt | 262 |
| Zählstellen | 117 | Zählstellen | 262 |
| Jahresauswertung 2015 | 118 | Jahresauswertung 2015 | 264 |
| - Autobahnen | 118 | - Autobahnen | 264 |
| - Bundesstraßen | 119 | - Bundesstraßen | 267 |
| Hessen | 121 | Schleswig-Holstein | 275 |
| Zählstellen | 121 | Zählstellen | 275 |
| Jahresauswertung 2015 | 123 | Jahresauswertung 2015 | 277 |
| - Autobahnen | 123 | - Autobahnen | 277 |
| - Bundesstraßen | 128 | - Bundesstraßen | 280 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 136 | Thüringen | 288 |
| Zählstellen | 136 | Zählstellen | 288 |
| Jahresauswertung 2015 | 138 | Jahresauswertung 2015 | 290 |
| - Autobahnen | 138 | - Autobahnen | 290 |
| - Bundesstraßen | 139 | - Bundesstraßen | 292 |

Automatische Dauerzählstellen in Baden-Württemberg

| automatische Dauerzählstelle | | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|-----------------------------|--------|------------|---------------------|---------------------------------|--------------------------------|------------|--|-------------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | | |
| 6517 | 8010 Eppelheim | A 5 | 8+1 | Heidelberg | AK Kreuz Heidelberg (A656) | AS Heidelberg/Schwetzingen | | | Karlsruhe |
| 7016 | 8018 St. Leon | A 5 | 8+1 | Heidelberg | AK Kreuz Walldorf (A6) | AS Kronau | | | Karlsruhe |
| 7314 | 8023 Karlsruhe 1 | A 5 | 8+1 | Karlsruhe | AS Karlsruhe-Mitte | AD Dreieck Karlsruhe (A8) | | | Weil am Rhein |
| 7812 | 8035 Achern | A 5 | 5+1 | Karlsruhe | AS Bühl | AS Achern | | | Weil am Rhein |
| 8012 | 8047 Nimbürg | A 5 | 8+1 | Karlsruhe | AS Tenningen | AS Freiburg-Nord | | | Weil am Rhein |
| 8211 | 8049 T+R Breisgau | A 5 | 8+1 | Karlsruhe | AS Freiburg-Süd | AS Bad Krozingen | | | Lyon (F) |
| 8311 | 8052 Neuenburg am Rhein | A 5 | 8+1 | AD Neuenburg (A5) | AD Dreieck Neuenburg (A5) | GUG Otmarsheim | | | Weil am Rhein |
| 8411 | 8053 Kleinkems | A 5 | 8+1 | Karlsruhe | AS Efringen-Kirchen | AD Dreieck Weil am Rhein (A98) | | | Basel (CH) |
| 6617 | 8099 Weil am Rhein/GZA | A 5 | 8+1 | Weil am Rhein | AS Weil am Rhein/Hünningen | GUG Weil am Rhein | | | Heilbronn |
| 6717 | 8016 Walldorf | A 6 | 8+1 | Mannheim | AD Dreieck Hockenheim (A61) | AK Kreuz Walldorf (A5) | | | Mannheim |
| 6821 | 8059 Neckarsulm 1 | A 6 | 8+1 | Heilbronn | AS Wiesloch/Rauenberg | AK Kreuz Neckarsulm | | | Heilbronn |
| 6822 | 8091 Schwabbach | A 6 | 8+1 | Nürnberg | AK Kreuz Weinsberg (A81) | AK Kreuz Weinsberg (A81) | | | Heilbronn |
| 7526 | 8061 Langenau | A 7 | 8+1 | Würzburg | AS Niederstotzingen | AS Langenau | | | Ulm |
| 7018 | 8077 Pforzheim-Ost | A 8 | 8+1 | Stuttgart | AK Kreuz Stuttgart (A8/A831) | AS Pforzheim-Nord | | | Karlsruhe |
| 7321 | 8075 Denkendorf | A 8 | 8+1 | Stuttgart | AS Esslingen | AS Leonberg-Ost | | | Karlsruhe |
| 7424 | 8068 Merklingen | A 8 | 8+1 | Ulm | AS Mühlhausen | AS Aichelberg | | | Ulm |
| 6722 | 8084 Neuenstadt | A 81 | 8+1 | München | AS Ulm-West | AS Merklingen | | | Stuttgart |
| 7021 | 8086 Pleidelsheim | A 81 | 8+1 | Würzburg | AS Neuenstadt (Kocher) | AK Kreuz Weinsberg (A6) | | | Stuttgart |
| 7020 | 8087 Ludwigsburg | A 81 | 8+1 | Würzburg | AS Mundelsheim | AS Pleidelsheim | | | Stuttgart |
| 7120 | 8088 Kornthal | A 81 | 8+1 | Würzburg | AS Ludwigsburg-Nord | AS Ludwigsburg-Süd | | | Singen |
| 7220 | 8101 Böblingen | A 81 | 8+1 | Stuttgart | AK Kreuz Stuttgart (A8/A831) | AS Stuttgart-Feuerbach | | | Stuttgart |
| 7518 | 8028 Horb | A 81 | 8+1 | Stuttgart | AS Rottenburg | AS Sindelfingen-Ost | | | Singen |
| 8118 | 8746 Geislingen | A 81 | 8+1 | Stuttgart | AS Geislingen | AS Horb a.N. | | | Singen |
| 8118 | 8038 T+R Hegau | A 81 | 8+1 | Stuttgart | AS Geislingen | AS Engen | | | Singen |
| 8224 | 8120 Wangen | A 96 | 8+1 | Memmingen | AS Wangen-West | AS Engen | | | Singen |
| 8126 | 8041 Leutkirch-West | A 96 | 8+1 | Memmingen | AS Aichstetten | AS Leutkirch-West | | | Lindau |
| 8312 | 8003 Lörrach | A 98 | 8+1 | Lörrach | AS Lörrach-Mitte | AS Leutkirch-Ost | | | Schatthausen (CH) |
| 8414 | 8116 Murg | A 98 | 8+1 | Stockach | AS Laufenburg | AS Murg, B34 | | | Lörrach |
| 8315 | 8998 Lauchringen | A 98 | 8+1 | Schatthausen (CH) | AS Lauchringen | AS Triengen-Ost | | | Lörrach |
| 8119 | 8040 Stockach | A 98 | 8+1 | Stockach | AS Stockach-West | AK Kreuz Hegau (A81/B33) | | | Kreuz Hegau |
| 6517 | 8009 Mannheim-Seckenheim | A 656 | 8+1 | Heidelberg | AS Mannheim-Seckenheim | AK Kreuz Mannheim (A6) | | | Mannheim |
| 8412 | 8961 Rheinfelden | A 861 | 8+1 | AD Hochrhein | AS Rheinfelden-Mitte (B316) | AS Rheinfeiden Süd (B34) | | | Sissach (CH) |
| 8017 | 8034 Bad Dürrenheim | A 864 | 8+1 | AD Bad Dürrh. (A81) | AD Dreieck Bad Dürrenheim (A81) | AS Donaueschingen (B27/B33) | | | Donaueschingen |
| 6917 | 8520 Karlsruhe 2 | B 3 | 8+1 | Heidelberg | Weingarten | Karlsruhe-Durlach | | | Freiburg |
| 7314 | 8525 Achern-Önsbach | B 3 | 8+1 | Karlsruhe | Achern | Achern-Önsbach | | | Freiburg |
| 7913 | 8527 Emmendingen | B 3 | 8+1 | Offenburg | Emmendingen | Freiburg | | | Freiburg |
| 8012 | 8531 Scherzingen | B 3 | 8+1 | Freiburg | Freiburg (B31, B31a) | Abzweig B31 | | | Weil am Rhein |
| 7019 | 8678 Vaihingen (Enz) | B 10 | 8+1 | Stuttgart | Schwieberdingen | Illingen | | | Pforzheim |
| 7120 | 8440 Stuttgart-Zuffenhausen | B 10 | 8+1 | Stuttgart | Stuttgart-Feuerbach | AS Stuttgart-Zuffenhausen | | | Karlsruhe |
| 7221 | 8441 Stuttgart-Heidelvingen | B 10 | 8+1 | Eßlingen | Eßlingen | Stuttgart | | | Stuttgart |
| 7222 | 8360 Plochingen | B 10 | 8+1 | Ulm | Plochingen | Esslingen | | | Stuttgart |
| 7323 | 8100 Göppingen | B 10 | 8+1 | Ulm | Eisingen | Uhringen | | | Stuttgart |
| 7525 | 8810 Ulm-Nord | B 10 | 8+1 | Göppingen | Dornstadt | Ulm | | | Ulm |
| 8018 | 8714 Tuttlingen | B 14 | 8+1 | Rottweil | Tuttlingen (B311) | Abzweig B491 | | | Stockach |
| 7518 | 8928 Horb-Nord | B 14 | 8+1 | Herrnberg | Bidelchingen | Horb | | | Horb |
| 7122 | 8926 Korb | B 14 | 8+1 | Backnang | Winnenden | Waiblingen | | | Waiblingen |
| 7022 | 8390 Strümpfelbach | B 14 | 8+1 | Schwäb. Hall | Oppenweiler | Backnang | | | Stuttgart |
| 6724 | 8634 Künzelsau | B 19 | 8+1 | Bad Mergentheim | Beisenberg | Künzelsau | | | Schwäbisch Hall |
| 8317 | 8933 Jestetten-Hardt | B 27 | 8+1 | Jestetten | Jestetten | Bundesgrenze (CH) | | | Schatthausen |

Automatische Dauerzählstellen in Baden-Württemberg

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|------|-----------------------|----------|----------------------|--|-------------------------|-----------------|
| TK Nr. | Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel |
| 8317 | 8932 | Lottstetten | B 27 | Lottstetten | | Lottstetten | Eglisau (CH) |
| 8117 | 8935 | Neuhaus | B 27 | Neuhaus | | Neuhaus | Bargen (CH) |
| 7817 | 8712 | Rottweil | B 27 | Tübingen | | Deisingen | Donaueschingen |
| 7520 | 8601 | Tübingen Süd | B 27 | Tübingen | | Hechingen | Rottweil |
| 7220 | 8453 | Echterdingen 2 | B 27 | Stuttgart | | AS Stuttgart-Degerloch | Tübingen |
| 7121 | 8423 | Kornwestheim | B 27 | Würzburg | | Stuttgart-Zuffenhausen | Stuttgart |
| 6920 | 8624 | Walheim | B 27 | Heilbronn | | Bietigheim-Bissingen | Stuttgart |
| 6821 | 8382 | Neckarsulm 2 | B 27 | Würzburg | | AS Heilbronn/Neckarsulm | Stuttgart |
| 6521 | 8620 | Rittersbach | B 27 | Heilbronn | | Dallau | Heilbronn |
| 6323 | 8801 | Tauberbischofsheim | B 27 | Heilbronn | | Tauberbischofsheim | Würzburg |
| 7412 | 8529 | Kehl-Europabrücke | B 28 | Kehl | | Bundesgrenze (F) | Strassburg |
| 7514 | 8533 | Oppenau-West | B 28 | Blaubeuren | | Oberkirch | Kehl |
| 7524 | 8818 | Heroldstatt | B 28 | Tübingen | | Feldstetten | Bad Urach |
| 7420 | 8340 | Tübingen West | B 28 a | Tübingen | | Hirschau | Rottenburg |
| 7122 | 8403 | Grünbach | B 29 | Stuttgart | | Schorndorf | Stuttgart |
| 7126 | 8468 | Westumgehung Aalen | B 29 | Stuttgart | | Aalen West | Nördlingen |
| 8024 | 8816 | Eberhardzell | B 30 | Biberach | | Oberessendorf | Bad Waldsee |
| 7911 | 8720 | Breisach | B 31 | Freiburg | | Neubreisach (F) | Colmar (F) |
| 8013 | 8540 | Freiburg Ost Tunnel | B 31 | Donaueschingen | | Freiburg | Freiburg |
| 8014 | 8539 | Falkenstein | B 31 | Hinterzarten | | Freiburg | Freiburg |
| 8014 | 8541 | Hinterzarten | B 31 | Donaueschingen | | Hinterzarten | Freiburg |
| 8015 | 8542 | Friedenweiler | B 31 | Donaueschingen | | Freiburg | Freiburg |
| 8116 | 8544 | Döggingen | B 31 | Donaueschingen | | Freiburg | Freiburg |
| 8321 | 8311 | Harach | B 31 | Friedrichshafen | | Freiburg | Freiburg |
| 7912 | 8538 | March-Umkirch Ost | B 31 a | Freiburg | | Neustadt i. Schwarzwald | Freiburg |
| 7912 | 8537 | March-Umkirch West | B 31 a | Freiburg | | Freiburg | Freiburg |
| 7821 | 8302 | Sigmaringen | B 32 | Hechingen | | Meersburg | Stockach, A 98 |
| 7715 | 8704 | Gulach 2 | B 33 | Offenburg | | Umkirch | Breisach |
| 7715 | 8701 | Hornberg Tunnel | B 33 | Offenburg | | Sigmaringen | Breisach |
| 8220 | 8551 | Radolfzell 2 | B 33 | Singen | | Hornberg | Donaueschingen |
| 8220 | 8552 | Kloster Hegne | B 33 | Radolfzell | | Triburg | Donaueschingen |
| 8320 | 8944 | Konstanz-Tägermoos | B 33 | Winterthur (CH) | | Allensbach-West | Konstanz |
| 8411 | 8925 | Grenzacherhorn | B 34 | Ludwigshf. (Bodens.) | | Konstanz | Konstanz |
| 8316 | 8931 | Erzingen | B 34 | Erzingen | | OD Konstanz | Radolfzell |
| 8315 | 8929 | Waldshut Rheinbrücke | B 34 | Waldshut | | Bundesgrenze (CH) | Basel (CH) |
| 8218 | 8936 | Bielingen | B 34 | Bielingen | | Bundesgrenze (CH) | Basel (CH) |
| 7115 | 8685 | Rastatt | B 36 | Karlsruhe | | Bundesgrenze (CH) | Baden (CH) |
| 7512 | 8535 | Goldscheuer Nord | B 36 | Kehl | | Bundesgrenze (CH) | Herblingen (CH) |
| 6826 | 8927 | Craltsheim-Süd | B 290 | Craltsheim | | Rastatt | Kehl |
| 6424 | 8375 | Bad Mergentheim 2 | B 290 | Tauberbischofsheim | | K5330 Altheim | Lahr |
| 6521 | 8623 | Auerbach | B 292 | Adelsheim, A 81 | | K5330 Altheim | Lahr |
| 6820 | 8644 | Schwaigern | B 293 | Heilbronn | | Jagstheim | Eilwangen |
| 7616 | 8690 | Alpirsbach | B 294 | Freudenstadt | | Bad Mergentheim | Craltsheim |
| 7913 | 8724 | Waldkirch 2 | B 294 | Freudenstadt | | Auerbach | Mosbach, B 27 |
| 7822 | 8321 | Ertingen 2 | B 311 | Ulm | | Schwaigern | Karlsruhe |
| 8411 | 8921 | Weil-Friedlingen | B 317 | Lörrach | | Alpirsbach | Freiburg |
| 8213 | 8570 | Schönau | B 317 | Neustadt | | Freiburg | Tutlingen |
| 8111 | 8051 | Neuenburg-Rheinbrücke | B 378 | Mühlheim | | Herblingen | Basel (CH) |
| 7216 | 8490 | Weisenbach | B 462 | Rastatt | | Bundesgrenze (CH) | Basel (CH) |
| 7716 | 8526 | Schramberg | B 462 | Schramberg | | Zell | Lörrach |
| | | | B 462 | Schramberg | | Chalamppe (F) | Mülhausen (F) |
| | | | B 462 | Schramberg | | Forbach | Freudenstadt |
| | | | B 462 | Schramberg | | Dunningen | Rottweil, A81 |

Automatische Dauerzählstellen in Baden-Württemberg

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | | |
|------------------------------|-----------------------------|------------|----------|---------------|---------------|------------------------------------|
| TK Nr. | Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel |
| 7114 | 8686 Rheinbrücke Iffezheim | B 500 | 8+1 | Baden-Baden | Iffezheim | Roppenheim (F) |
| 8413 | 8106 Bad Säckingen 3 Grenze | B 518 | 8+1 | Bad Säckingen | Bad Säckingen | Stein |
| 8311 | 8910 Palmrainbrücke | B 532 | 8+1 | Weil am Rhein | Weil a. Rhein | Bundesgrenze (F) Mühlhausen (F) |

Jahresauswertung 2015

Baden-Württemberg

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---|--|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|--------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren | | | Tag- e | | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | +Krad | | m. | | o. | | Anh. | | +Sattel- zug | | Anh. | | Sattel- zug | | | | Kfz | | Lkw m. | | Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] | Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] | Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] | | |
| | | | Mo-So [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | SV | ähnl. | +Lkw +Krad | Pkw +Lkw | Lkw- Krad | Lkw Pkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | | | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | | | | o. Anh. | |
| Anz. Fahreinstiege | | | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Veränd. zu '14 [%] | SV | ähnl. | +Lkw +Krad | Pkw +Lkw | Lkw- Krad | Lkw Pkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | | | | o. Anh. | o. Anh. |
| A 5 | Eppelheim 6517/8010 R1(N): AK Kreuz Heidelberg (A656) R2(S): AS Heidelberg/Schwetzingen Fs=4 km 575,9 | 191/335 123/201 30/74 38/60 | 79 284 82 045 80 290 68 218 | -1,0 -1,0 -1,0 +2,2 | 8 090 9 952 8 273 2 242 | 10,2 12,1 10,3 1,8 | 8 090 9 952 8 273 2 242 | 10,2 12,1 10,3 1,8 | -0,2 -0,3 -1,9 +6,7 | 88,7 86,9 88,4 97,0 | 7,0 7,3 7,3 5,0 | 0,3 0,3 0,4 0,5 | 1,0 0,9 2,0 1,1 | 1,9 2,3 2,0 0,3 | 0,3 0,9 0,4 0,5 | 1,1 1,1 1,1 1,1 | 0,9 0,9 0,9 0,9 | 1,1 1,1 1,1 1,1 | 0,9 0,9 0,9 0,9 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 3 610 8,4% 3 495 8,5% | 4 747 9,2% 3 615 7,1% | 8,9 8,4 9,0 8,5 | R1 R1 R2 R2 | D B C A | 8 8 8 15 | D 8 18 C | 9 18 D 19 |
| A 5 | St. Leon 6717/8018 R1(N): AK Kreuz Walldorf (A6) R2(S): AS Kronau Fs=6 km 591,7 | 345/332 206/197 77/75 62/60 | 109 217 110 913 110 270 101 881 | -1,3 -1,5 -2,7 +1,0 | 16 848 20 679 17 046 2 983 | 15,4 18,6 15,5 2,9 | 16 848 20 679 17 046 2 983 | 15,4 18,6 15,5 2,9 | -0,7 -1,1 -1,3 +3,4 | 83,1 80,0 82,7 95,4 | 8,5 8,9 9,0 6,5 | 0,3 0,2 0,4 0,5 | 1,3 1,1 1,6 1,5 | 1,9 2,3 1,9 0,5 | 0,3 0,2 0,4 0,5 | 1,9 2,3 1,9 0,5 | 10,0 12,2 10,0 1,6 | 10,0 12,2 10,0 1,6 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 6 012 13,0% 1 627 33,4% | 6 327 13,4% 5 069 11,4% | 8,2 8,0 8,3 8,1 | R1 R1 R2 R2 | B D C A | C C C 14 | C C C D | C C C 18 | | |
| A 5 | Karlsruhe 1 7016/8023 R1(N): AS Karlsruhe-Mitte R2(S): AD Dreieck Karlsruhe (A8) Fs=8 km 626,6 | 225/29 152/25 30/0 43/4 | 135 339 138 777 136 583 121 574 | -4,4 -4,9 -6,5 +0,6 | 20 261 24 884 20 009 4 138 | 15,0 17,9 14,6 3,4 | 20 261 24 884 20 009 4 138 | 15,0 17,9 14,6 3,4 | +0,3 +0,4 -3,3 +14,8 | 83,9 81,1 84,0 95,4 | 8,1 8,4 8,4 6,3 | 0,3 0,3 0,5 0,5 | 1,1 1,0 1,3 1,2 | 1,1 1,1 2,6 1,1 | 0,3 0,3 0,5 0,5 | 1,1 1,1 2,6 1,1 | 12,0 14,6 11,8 1,9 | 12,0 14,6 11,8 1,9 | 0,8 0,6 0,9 1,4 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,0 0,0 0,1 0,0 | 0,0 0,0 0,1 0,0 | 7 505 12,9% 1 907 31,5% | 7 955 13,3% 6 155 11,3% | 9,0 8,7 8,9 8,5 | R1 R1 R2 R2 | B D C D | 8 8 15 18 | C D C D | C C C 18 | | | |
| A 5 | Achern 7314/8035 R1(N): AS Bühl R2(S): AS Achern Fs=4 km 669,5 | Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 5 | Nimburg 7812/8047 R1(N): AS Tenningen R2(S): AS Freiburg-Nord Fs=4 km 743,8 | 342/353 207/216 74/75 61/62 | 72 428 73 398 76 705 63 685 | +4,5 +4,4 +4,9 +3,8 | 8 864 10 837 9 121 5 533 | 12,2 14,8 11,9 2,4 | 8 864 10 837 9 121 5 533 | 12,2 14,8 11,9 2,4 | +4,6 +3,8 +5,9 +5,8 | 86,2 83,8 86,2 96,0 | 9,0 9,6 9,3 6,5 | 0,4 0,3 0,4 0,5 | 1,4 1,2 1,7 1,5 | 2,3 2,6 2,3 0,4 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 1,4 1,2 1,7 1,5 | 9,5 11,6 9,2 1,4 | 9,5 11,6 9,2 1,4 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 0,4 0,4 0,4 0,1 | 0,4 0,4 0,4 0,1 | 4 096 11,3% 862 21,0% | 4 368 12,1% 3 279 8,1% | 9,4 9,1 9,3 9,0 | R1 R1 R2 R2 | D E C A | 18 18 17 18 | D 18 18 A | 19 18 17 14 | | | | |
| A 5 | T+R Breisgau 8012/8049 R1(N): AS Freiburg-Süd R2(S): AS Bad Krozingen Fs=4 km 761,7 | 352/344 214/206 75/76 63/62 | 64 683 65 468 69 847 55 497 | +4,1 +4,5 +2,6 +4,2 | 8 631 10 594 8 839 2 389 | 13,3 16,2 12,7 2,5 | 8 631 10 594 8 839 2 389 | 13,3 16,2 12,7 2,5 | +3,5 +3,0 +3,5 +5,5 | 85,2 82,5 85,5 95,8 | 9,2 9,7 9,4 6,9 | 0,4 0,3 0,5 0,6 | 1,3 1,1 1,7 1,6 | 2,4 2,9 2,3 0,4 | 0,4 0,3 0,6 0,6 | 1,3 2,4 2,3 0,4 | 10,5 12,9 9,9 1,5 | 10,5 12,9 9,9 1,5 | 8,0 9,8 7,5 1,3 | 0,5 0,4 0,4 0,6 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 3 648 12,6% 789 20,0% | 3 896 13,6% 2 905 8,6% | 9,2 9,0 8,6 8,4 | R1 R1 R2 R2 | E B C C | 18 18 14 14 | D D D D | 18 18 14 A | | | |
| A 5 | Neuenburg am Rhein 8211/8052 R1(N): AD Dreieck Neuenburg (A5) R2(S): GUG Ottmarsheim Fs=6 km 789,6 | 345/356 210/216 74/77 61/63 | 17 286 17 081 20 777 13 690 | +5,5 +5,2 +5,8 +6,3 | 4 186 5 103 4 181 933 | 24,2 29,9 20,1 6,8 | 4 186 5 103 4 181 933 | 24,2 29,9 20,1 6,8 | +6,5 +5,8 +7,3 +6,2 | 74,0 68,6 77,7 90,8 | 8,5 8,4 8,5 9,0 | 0,5 0,4 0,6 0,9 | 1,5 1,1 2,0 2,3 | 1,7 2,0 1,5 0,8 | 0,5 0,6 0,6 0,9 | 1,7 2,0 1,5 0,8 | 21,8 27,2 18,1 4,9 | 21,8 27,2 18,1 4,9 | 18,9 23,5 15,6 4,6 | 0,7 0,6 0,6 1,0 | 0,3 0,4 0,1 0,1 | 0,3 0,4 0,1 0,1 | 933 23,5% 294 28,7% | 986 24,6% 776 19,4% | 11,3 11,7 12,2 12,1 | R1 R1 R2 R2 | F B C D | 18 18 17 15 | C C C 15 | A F C 15 | | | |
| A 5 | Kleinkems 8311/8053 R1(N): AS Efmingen-Kirchen R2(S): AD Dreieck Weil am Rhein (A) Fs=4 km 802,3 | 354/345 217/211 75/72 62/62 | 45 285 45 789 48 609 39 376 | +4,1 +4,4 +3,4 +3,9 | 5 042 6 284 5 203 426 | 11,1 13,7 10,7 1,1 | 5 042 6 284 5 203 426 | 11,1 13,7 10,7 1,1 | +3,1 +2,9 +2,5 +3,5 | 87,7 85,2 87,8 97,6 | 7,8 8,1 8,0 5,8 | 0,5 0,4 0,6 0,7 | 1,1 0,9 1,3 1,3 | 1,8 2,2 1,8 0,2 | 0,5 0,4 0,6 0,7 | 1,1 0,9 1,3 1,3 | 9,0 11,2 8,6 0,4 | 9,0 11,2 8,6 0,4 | 6,9 8,5 6,6 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 0,1 0,2 0,2 0,1 | 0,1 0,2 0,2 0,1 | 2 577 11,1% 507 11,3% | 2 757 12,4% 2 036 5,7% | 12,3 11,8 10,3 10,2 | R1 R1 R2 R2 | E C F C | 18 18 17 14 | G D F D | 7 8 A A | | | |

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------------------------|--|---|-------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--|--|-----------------------------|--|---|---|----------------------------------|---|--|--------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} eve _{22,6} | | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ w ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ w ₅₀ [Kfz/h] [%] [] | R1 R2 Mo Di-Do Fr Sa So | R2 | | | |
| | | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | nkf. Kfz b ₅₀ b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ D ₁ D _n [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | WG R1 R2 | | | | TG | | |
| | | | | Mo-So Veränd. zu '14 [Kfz/24h] [%] | U S [Kfz/24h] [%] | Mo-So SV [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [Kfz/24h] [%] | Lkw- Ähnl. [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Kfz [Kfz/24h] [%] | Lkw m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Bus | | | | | | | | | | |
| A 5 | Weil am Rhein/GZA 8411/8099 | km 812,5 | 347/354 213/216 74/77 60/61 | +1,6 +1,5 +1,8 +1,0 | 2 565 3 161 2 683 298 | 7,9 9,5 7,6 1,2 | +0,1 -0,4 +0,2 +0,7 | 91,1 89,7 91,1 97,5 | 6,3 6,4 6,0 7,2 | 5,2 4,3 4,9 2,2 | 0,4 0,3 0,3 0,5 | 1,2 1,4 1,2 0,4 | 6,3 7,7 6,0 0,3 | 5,2 6,4 4,9 0,2 | 0,4 0,3 0,3 0,1 | 1 849 8,1% 362 5,8% | 1 986 9,0% 1 435 4,6% | 2 164 6,2% 2 242 4,9% | 13,5 13,1 13,6 13,1 | R1 R1 R2 R2 | F 18 C B F 18 F 17 C 10 14 | A 7 A 7 A 7 A 19 | |
| A 6 | AD Hockenheim 6617/8017 | km 812,5 | 343/345 206/206 77/77 60/62 | +2,6 +2,7 +1,4 +3,7 | 15 745 19 346 16 202 2 376 | 16,4 19,7 16,7 2,7 | +1,3 +1,2 +0,3 +0,4 | 82,2 79,0 81,6 95,6 | 8,2 8,7 8,4 5,9 | 0,3 0,2 0,4 0,5 | 0,3 0,2 1,1 0,4 | 1,3 1,1 1,6 1,5 | 1,9 2,2 1,9 0,4 | 14,1 17,2 14,4 1,7 | 10,9 13,2 11,1 1,4 | 0,4 0,3 0,4 0,5 | 5 331 14,1% 1 343 34,7% | 5 658 14,7% 4 350 11,6% | 4 195 4,3% 4 094 8,5% | 8,4 8,1 8,9 8,6 | R1 R1 R2 R2 | B C D B C C A D 13 | C C C C 15 |
| A 6 | Walldorf 6717/8016 | km 581,4 | 346/347 208/208 76/76 62/63 | +1,2 +0,9 +0,8 +2,7 | 17 182 20 960 17 803 2 979 | 18,7 22,3 19,2 3,6 | -0,3 -0,8 +0,1 -1,8 | 80,0 76,6 79,4 95,0 | 8,1 8,5 8,2 6,1 | 0,2 0,2 0,3 0,4 | 1,2 1,1 1,4 1,3 | 2,5 2,9 2,6 0,8 | 15,9 19,1 16,3 2,3 | 12,6 15,1 12,9 2,0 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 5 092 16,3% 1 277 38,2% | 5 392 16,9% 4 194 13,8% | 4 084 12,8% 3 806 16,5% | 8,9 8,5 8,4 8,0 | R1 R1 R2 R2 | B D 9 18 D B C C A D 14 | G 8 C C D 18 | |
| A 6 | Neckarsulm 1 6821/8059 | km 589,7 | 325/303 190/175 73/66 62/62 | +1,2 +0,7 +1,7 +2,4 | 18 928 23 121 19 581 3 213 | 19,1 22,6 19,5 3,8 | +0,4 -0,3 +1,5 +2,1 | 79,2 76,1 78,3 94,0 | 8,1 8,5 8,2 6,1 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 1,2 1,1 1,4 1,3 | 3,0 3,5 3,1 1,0 | 15,8 18,8 16,1 2,4 | 12,2 14,5 12,4 2,0 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 5 457 16,7% 1 468 36,8% | 5 809 17,4% 4 399 14,2% | 4 448 12,9% 4 493 16,0% | 8,8 8,2 9,3 8,8 | R1 R1 R2 R2 | B C B B C C B 8 A A A | G 8 B 8 B 8 D 18 | |
| A 6 | Schwabbach 6822/8091 | km 637,1 | 331/330 194/201 75/67 62/62 | +1,3 +0,8 +2,0 +1,9 | 14 054 17 281 14 403 2 152 | 22,2 26,5 22,2 3,9 | -0,0 -0,7 +0,9 +0,8 | 76,1 71,8 75,8 94,3 | 8,8 9,3 8,9 6,6 | 0,2 0,1 0,2 0,3 | 1,5 1,4 1,7 0,8 | 2,6 3,0 2,5 0,8 | 19,2 23,2 19,3 2,5 | 14,7 17,7 14,8 2,1 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 3 454 19,5% 1 021 40,3% | 3 675 20,0% 2 793 17,3% | 2 944 17,6% 2 795 2,4% | 9,1 8,5 9,0 8,7 | R1 R1 R2 R2 | B C C B C C A A A | G 8 C C D 18 | |
| A 7 | Langenau 7526/8061 | km 650,4 | 343/0 214/0 70/0 59/0 | +0,8 +0,6 +0,5 +2,1 | 6 336 7 818 6 566 792 | 13,9 17,3 13,9 1,8 | +3,1 +2,6 +4,0 -1,9 | 84,3 81,1 84,0 96,3 | 8,7 9,2 9,1 6,2 | 0,4 0,3 0,5 0,7 | 1,6 1,4 2,0 1,8 | 1,9 2,3 1,8 0,3 | 11,7 14,7 11,7 1,0 | 8,4 10,6 8,4 0,8 | 0,4 0,1 0,3 0,5 | 2 596 12,6% 488 28,7% | 2 842 13,1% 1 859 10,2% | 2 617 9,1% 2 371 1,4% | 11,5 11,4 10,4 10,4 | R1 R1 R2 R2 | D 9 17 D D 9 17 E 14 F 12 | G 8 B 8 E 17 B 11 | |
| A 8 | Pforzheim-Ost 7018/8077 | km 831,2 | 302/269 178/158 65/65 59/56 | +6,1 +5,3 +7,6 +7,0 | 12 824 15 793 13 193 1 811 | 14,7 17,8 15,0 2,3 | +7,3 +6,5 +8,4 +8,4 | 83,9 81,0 83,4 96,2 | 8,4 8,9 8,6 6,3 | 0,3 0,2 0,4 0,5 | 1,2 1,0 1,5 1,4 | 1,9 2,3 2,0 0,4 | 12,4 15,1 12,6 1,4 | 9,3 11,3 9,5 1,1 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 4 839 12,7% 1 204 31,2% | 5 113 13,3% 4 014 10,4% | 3 418 1,6% 3 564 8,4% | 7,9 7,7 8,1 7,8 | R1 R1 R2 R2 | B C D C C C C A C 11 16 | C C C A A | |
| A 8 | Stuttgarter Vaihingen 7220/8073 | km 240,3 | 225/0 127/0 58/0 40/0 | +2,8 +2,7 +2,3 +3,7 | 19 078 23 507 19 670 2 598 | 12,4 15,0 12,6 1,9 | +2,6 +2,0 +2,9 +8,1 | 86,3 83,9 85,8 96,8 | 8,0 8,5 8,3 5,4 | 0,3 0,3 0,5 0,6 | 1,1 1,0 1,3 0,6 | 2,5 3,0 2,5 0,5 | 9,6 11,7 9,9 1,0 | 7,0 8,5 7,2 0,8 | 0,3 0,3 0,2 0,4 | 8 551 11,0% 2 139 23,3% | 9 021 11,8% 7 142 8,3% | 6 319 14,0% 6 131 10,6% | 8,1 7,8 8,1 7,9 | R1 R1 R2 R2 | B G 8 B D C C C A A | C C C A A | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--|-----------------------------|---|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--|---|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--|--|--|--|---|------------------|-------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------------|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | DTV | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag-Nacht | | day-18 | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | SV Lkw- ähnl. U S [Kfz/24h] [%] | Lkw- Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw Krad m. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | Anh. +Sattel- zug [%] | o. Anh. [%] | nkl. Kfz [%] | fer b _{so} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _n D _n [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | Mo-So b _{sv} Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | d ₅₀ Richtung d ₅₀ [] | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | |
| A 8 | Denkendorf 7321/8075 R1(W): AS Esslingen R2(O): AS Wendlingen Fs=6 | 340/360 203/223 75/75 62/62 | +2,6 +2,1 +2,8 +4,3 | 11,9 14,2 12,2 2,1 | +6,7 +5,9 +7,9 +6,6 | 85,1 83,0 84,5 94,6 | 6,1 6,6 6,3 4,1 | 0,4 0,3 0,5 0,6 | 1,1 1,0 1,4 1,3 | 2,6 3,0 2,7 0,6 | 9,0 10,8 9,2 1,1 | 6,7 8,1 6,9 0,9 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 0,99 0,85 1,08 1,9 | 5 960 10,6% 1 383 23,4% | 6 363 11,2% 4 752 8,2% | 5 128 10,5% 5 219 8,2% | 9,6 9,2 9,9 9,3 | R1 R1 R2 R2 | B D B D | 7 B 7 D | E E E A | 18 17 17 18 | | | |
| A 8 | Aichelberg 7323/8078 R1(O): AS Mühlhausen R2(W): AS Aichelberg Fs=6 | 344/340 208/203 74/76 62/61 | +3,9 +3,8 +3,6 +4,9 | 15,3 19,0 15,2 2,8 | +7,9 +7,5 +8,5 +4,9 | 82,7 79,2 82,4 95,3 | 9,4 9,8 9,5 8,0 | 0,3 0,2 0,4 0,4 | 1,7 1,5 2,1 1,7 | 2,7 3,3 2,1 0,7 | 12,1 15,2 12,1 1,4 | 9,2 11,5 9,2 1,1 | 0,5 0,5 0,4 0,6 | 1,06 1,00 1,12 0,2 | 3 926 13,5% 944 30,9% | 4 169 14,1% 3 196 11,1% | 3 280 4,5% 3 217 1,5% | 9,4 9,4 9,0 9,2 | R1 R1 R2 R2 | D D C C | C C E B | C C 17 11 | C C D A | 19 19 13 18 | | |
| A 8 | Merklingen 7424/8068 R1(O): AS Ulm-West R2(W): AS Merklingen Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 81 | Neuenstadt 6722/8084 R1(N): AS Neuenstadt (Kocher) R2(S): AK Kreuz Weinsberg (A6) Fs=4 | 343/335 206/208 75/71 62/56 | +3,9 +4,0 +3,2 +4,0 | 15,0 17,9 15,4 2,0 | +6,0 +5,7 +5,9 +4,1 | 83,8 80,9 83,1 96,7 | 8,2 8,8 8,6 5,4 | 0,3 0,2 0,4 0,6 | 1,1 1,0 1,3 1,2 | 2,0 2,4 2,1 0,4 | 12,7 15,3 13,1 1,3 | 9,4 11,3 9,8 1,1 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,98 0,87 1,17 0,1 | 2 150 13,0% 483 32,6% | 2 302 13,6% 1 695 10,6% | 2 239 9,9% 2 038 12,3% | 11,7 10,7 10,7 10,2 | R1 R1 R2 R2 | B C D C | D E E A | 18 18 17 B | G B C B | 8 8 C 13 | | |
| A 81 | Pleidelsheim 7021/8086 R1(N): AS Mundelsheim R2(S): AS Pleidelsheim Fs=6 | 346/337 208/205 75/70 63/62 | +2,8 +2,2 +4,1 +3,6 | 10,7 12,8 11,0 1,5 | +1,2 +0,6 +2,1 -0,5 | 88,0 85,9 87,5 97,3 | 8,7 9,2 9,0 5,8 | 0,3 0,2 0,4 0,5 | 1,1 1,0 1,2 1,1 | 2,4 2,9 2,4 0,4 | 8,1 9,7 8,3 0,8 | 5,6 6,8 5,8 0,6 | 0,2 0,3 0,2 0,1 | 0,97 0,86 1,10 0,1 | 6 081 9,5% 1 364 21,9% | 6 436 10,2% 5 018 6,7% | 5 055 7,4% 4 957 1,3% | 9,3 8,6 9,2 8,8 | R1 R1 R2 R2 | B B C D | D D C A | 18 18 C A | D D C D | 18 18 C 14 | | |
| A 81 | Ludwigsburg 7020/8087 R1(N): AS Ludwigsburg-Nord R2(S): AS Ludwigsburg-Süd Fs=7 | 344/236 209/132 74/62 61/42 | +0,9 -0,1 +2,5 +3,0 | 10,0 11,8 10,4 1,5 | +1,1 +0,2 +2,6 +1,5 | 87,1 85,4 86,6 95,5 | 6,1 6,6 6,3 3,3 | 0,4 0,3 0,5 0,6 | 0,8 0,8 1,0 0,9 | 2,9 3,3 3,0 0,5 | 6,9 8,1 7,1 0,7 | 4,9 5,8 5,0 0,5 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,96 0,79 1,07 0,1 | 7 212 9,0% 1 636 19,1% | 7 644 9,8% 5 917 6,1% | 5 945 7,8% 5 762 10,7% | 9,3 8,6 8,9 8,3 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | D D C A | 17 18 B B | D B C A | 17 18 B 8 14 18 | | |
| A 81 | Kornthal 7120/8088 R1(N): AS Stuttgart-Zuffenhausen R2(S): AS Stuttgart-Feuerbach Fs=6 | 266/280 154/167 62/58 50/55 | +2,2 +1,4 +2,8 +4,1 | 11,2 13,1 11,7 1,7 | +1,7 +1,1 +2,6 +1,8 | 87,1 85,2 86,4 96,6 | 7,6 8,1 7,8 4,8 | 0,8 0,7 0,9 1,1 | 0,8 0,7 0,9 0,7 | 3,5 4,0 3,7 0,7 | 7,5 8,8 7,8 0,7 | 5,2 6,2 5,4 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,95 0,79 1,05 0,8 | 6 584 10,3% 1 432 20,0% | 7 033 11,1% 5 238 6,8% | 5 094 9,5% 5 272 10,8% | 8,8 8,1 8,9 8,3 | R1 R1 R2 R2 | A B C A | D D C D | 17 17 B B | D B C A | 17 17 8 8 | | |
| A 81 | Böblingen 7220/8101 R1(N): AK Kreuz Stuttgart (A8/A831) R2(S): AS Sindelfingen-Ost Fs=6 | 271/343 176/206 46/76 49/61 | +1,3 +0,7 +2,1 +2,3 | 7,6 8,8 7,9 1,0 | +1,7 +0,8 +3,5 +0,7 | 91,4 90,2 90,9 98,0 | 7,3 7,7 7,6 4,8 | 0,4 0,3 0,5 0,6 | 0,8 0,7 0,9 0,9 | 1,9 2,2 2,1 0,3 | 5,5 6,4 5,7 0,5 | 3,9 4,6 4,1 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,94 0,75 1,04 0,1 | 7 211 6,9% 1 575 14,1% | 7 657 7,6% 5 873 4,3% | 5 695 5,8% 5 768 8,4% | 8,9 8,1 9,0 8,3 | R1 R1 R2 R2 | A B C D | D D C D | 18 17 B A | B B C A | 8 8 8 18 | | |

Schleifendefekt zeitweise in 2015

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | |
|--------------------|---|--|--|---------------------------------|--|---|--|---------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|---------------------------------|--|---|--|--|---|---|----------------------|------------------|----|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak-toren | | Tag-z22 | | WG | | TG |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw-Veränd. zu '14 [Ähnl.] [%] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lfw Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw [Kfz/24h] [%] | m. Anh. [Kfz/24h] [%] | o. Anh. [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Sattel-zug [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b _{So} b _{Fr} [] | b _{So} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _n P _n [Kfz/h] [] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [] | Mo-So b _{SV} d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Mo-So b _{SV} d ₅₀ [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | |
| A 81 | Horb 7518/8028 R1(N): AS Rottenburg R2(S): AS Horb a.N. Fs=4 km 629,1 | 351/108 215/78 77/11 59/19 | +1,0 +1,1 +0,3 +1,4 | +4,3 +3,6 +6,8 -12,0 | 6 054 7 473 6 328 667 | 11,3 14,1 11,5 1,2 | 1,2 2,1 2,1 0,3 | 1,2 2,1 2,1 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 8,8 11,2 9,0 0,6 | 6,3 8,0 6,5 0,4 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 1,05 1,10 1,22 | 3 036 10,2% 631 21,6% | 3 196 11,1% 2 554 6,9% | 2 682 1,0% 2 698 3,4% | 10,1 10,1 10,0 10,0 | R1 R1 R2 R2 | D D C C | 7 7 18 18 | C C E D | |
| A 81 | Geisingen 8118/8746 R1(N): AS Geisingen R2(S): AS Engen Fs=4 km 703,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 81 | T+R Hegau 8118/8038 R1(N): AS Geisingen R2(S): AS Engen Fs=5 km 711,5 | 327/52 201/34 68/8 58/10 | +2,6 +2,0 +4,5 +2,3 | +1,4 +1,1 +0,3 +9,3 | 4 355 5 361 4 512 587 | 11,6 15,0 11,2 1,4 | 1,3 1,2 1,6 1,3 | 1,3 1,2 1,6 0,4 | 2,3 2,9 2,3 0,4 | 8,9 11,7 8,5 0,6 | 6,6 8,7 6,3 0,4 | 0,4 0,1 0,3 0,1 | 1,13 1,17 1,23 1,88% | 2 174 11,0% 355 18,8% | 2 311 12,0% 1 762 6,9% | 2 256 0,8% 2 146 1,5% | 11,9 12,5 11,5 12,1 | R1 R1 R2 R2 | E D E C | 8 8 17 13 | G C C C | |
| A 96 | Wangen 8224/8120 R1(O): AS Wangen-West R2(W): AS Weißenberg Fs=4 km 18,0 | 293/354 173/216 67/77 53/61 | +5,6 +5,7 +5,2 +6,0 | +2,9 +2,3 +4,2 -0,1 | 3 827 4 707 3 936 561 | 11,2 14,6 10,8 1,5 | 1,4 1,3 1,7 1,3 | 1,4 1,3 1,7 0,2 | 1,4 1,8 1,3 0,2 | 9,2 12,2 8,8 0,5 | 7,2 9,5 6,9 0,4 | 0,6 0,6 0,6 0,7 | 1,13 1,17 1,27 | 1 944 10,7% 370 16,5% | 2 069 11,5% 1 567 7,5% | 2 013 6,0% 1 856 1,3% | 11,9 12,6 10,9 11,6 | R1 R1 R2 R2 | F D E F | 18 17 17 11 | G C E C | |
| A 96 | Leutkirch-West 8126/8041 R1(O): AS Achstetten R2(W): AS Leutkirch-West Fs=4 km 45,8 | 277/337 185/202 42/76 50/59 | +5,2 +4,7 +6,4 +5,8 | +2,5 +2,1 +2,6 -0,4 | 4 886 6 017 5 025 691 | 12,2 15,7 11,6 1,6 | 1,6 1,4 1,9 1,6 | 1,6 1,4 1,9 0,6 | 1,8 2,2 1,7 0,3 | 9,9 13,0 9,4 0,7 | 7,5 9,8 7,1 0,5 | 0,6 0,5 0,5 0,1 | 1,13 1,11 1,23 | 2 293 11,6% 409 19,4% | 2 453 12,5% 1 811 7,9% | 2 299 2,2% 2 146 1,3% | 11,5 12,0 10,7 11,3 | R1 R1 R2 R2 | F D E F | 18 18 18 11 | D C E C | |
| A 98 | Lörrach 8312/8003 R1(W): AS Lörrach-Mitte R2(O): AS Lörrach-Ost Fs=4 km 9,3 | 362/96 221/66 78/13 63/17 | +3,0 +2,9 +3,0 +2,4 | -6,0 -6,2 -9,4 +65,1 | 2 092 2 597 2 163 210 | 8,3 9,5 8,5 1,3 | 0,7 0,6 0,8 0,6 | 0,7 0,6 0,8 0,6 | 2,2 2,5 2,3 0,5 | 6,0 6,9 6,1 0,6 | 4,6 5,3 4,7 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,94 0,82 1,10 | 1 466 8,4% 209 7,5% | 1 584 9,4% 1 112 4,2% | 1 371 8,2% 1 977 6,7% | 12,0 10,8 14,4 12,8 | R1 R1 R2 R2 | A B B E | 8 8 8 12 | F F F F | |
| A 98 | Murg 8414/8116 R1(O): AS Lautenburg R2(W): AS Murg, B34 Fs=2 km 45,0 | 358/351 218/216 77/74 63/61 | +2,8 +3,0 +2,6 +1,6 | +1,4 +2,1 -2,6 +12,2 | 836 1 041 884 52 | 12,3 14,1 12,9 1,1 | 1,1 1,1 1,3 1,1 | 1,1 1,1 1,3 0,5 | 3,7 4,3 4,0 0,5 | 8,4 9,7 8,8 0,4 | 5,8 6,8 6,1 0,2 | 0,1 0,1 0,2 0,3 | 0,93 0,65 1,00 | 394 12,3% 63 12,8% | 433 13,7% 278 5,3% | 392 12,0% 342 11,9% | 11,3 10,1 10,3 9,2 | R1 R1 R2 R2 | A B B D | 8 8 8 15 | E E E E | |
| A 98 | Lauchringen 8315/8998 R1(O): AS Lauchringen R2(W): AS Tiengen-Ost Fs=3 km 97,6 | 355/354 215/216 77/74 63/64 | +6,3 +5,4 +9,0 +5,5 | +11,7 +8,1 +24,0 +15,3 | 1 379 1 730 1 430 67 | 12,8 15,0 13,0 0,9 | 1,2 1,1 1,4 1,0 | 1,2 1,1 1,4 0,4 | 2,6 3,0 2,6 0,4 | 10,0 11,8 10,2 0,3 | 7,2 8,5 7,4 0,2 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,96 0,68 1,06 | 619 12,7% 112 13,0% | 673 14,4% 457 5,4% | 545 11,8% 734 17,7% | 10,5 9,5 13,1 11,8 | R1 R1 R2 R2 | C B E D | 18 17 17 18 | A A A C | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--------------------------------------|----------------------|------------------------------|----------------------|-----------|-----------------------------|---------------------|-----------------------|-------------|-------------|------------|--------------------------|-------------------------------|--|--|--|--|--|--------------------------|--|--------------------------|---|--------------------------|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|----------------------|------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Pkw +Lkw | | Lkw +Krad | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ w ₅₀ [Kfz/h] | | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ w ₅₀ [Kfz/h] | | R1 R2 | | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | | | | | | | |
| B 10 | Vaihingen (Enz) 7019/8678 R1(O): Schwieberdingen R2(W): Illingen Fs=2 | 355/205 214/145 78/23 63/37 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | SV Lkw- ähnl. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | 595 13,9% 592 12,0% 595 13,9% 592 12,0% | 9,5 8,5 9,7 8,7 | R1 R1 R2 R2 | A B B A | B B B A | 7 7 8 E | 18 18 17 19 | E E E E | 18 18 17 19 | C 16 | | | | | | | | | | | | | |
| B 10 | Stuttgart-Zuffenhausen 7120/8440 R1(O): Stuttgart-Feuerbach R2(W): AS Stuttgart-Zuffenhausen Fs=4 | 301/312 182/195 66/63 53/54 | Mo-So W U S | +1,4 +1,1 +1,0 +3,1 | Mo-So W U S | [Kfz/24h] | +7,1 8,0 7,5 1,2 | SV Lkw- ähnl. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | 2,7 2,5 2,5 2,5 | 6,9 7,3 7,3 4,0 | 0,7 0,6 0,6 0,9 | 0,5 0,4 0,6 0,5 | 2,5 2,8 2,7 0,3 | 3,1 3,6 3,3 0,4 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 0,2 0,2 0,3 0,1 | 0,88 0,65 1,04 0,98 | 4 6,8% 1,045 9,8% | 385 6,8% 3,594 3,5% | 4 7,6% 3,594 3,5% | 648 7,6% 3,594 3,5% | 10,2 9,0 10,1 8,9 | R1 R1 R2 R2 | A B B C | B B B A | 8 7 8 E | 17 17 16 19 | D D D A | 16 17 18 18 | |
| B 10 | Stuttgart-Heidelingen 7221/8441 R1(O): Eßlingen R2(W): Stuttgart Fs=5 | 344/343 209/203 72/76 63/64 | Mo-So W U S | +0,1 -0,1 +0,3 -0,5 | Mo-So W U S | [Kfz/24h] | 6,1 6,9 6,5 0,8 | SV Lkw- ähnl. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | -1,8 -1,8 -3,2 -1,7 | 9,3 9,5 9,9 9,7 | 0,8 0,6 0,7 0,9 | 0,6 0,6 0,7 0,4 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,89 0,62 1,03 7,2% | 3 6,0% 1,085 7,2% | 883 6,8% 3,165 2,8% | 4 6,8% 3,165 2,8% | 122 9,3% 10,4 9,2 | R1 R1 R2 R2 | A A C E | E A C D | 17 17 15 18 | B A D D | 7 7 7 15 | D D D D | 18 18 18 18 |
| B 10 | Plochingen 7222/8360 R1(O): Plochingen R2(W): Esslingen Fs=4 | 349/353 212/212 74/77 63/64 | Mo-So W U S | -0,5 -0,9 -0,1 -0,4 | Mo-So W U S | [Kfz/24h] | 6,3 7,1 6,7 1,0 | SV Lkw- ähnl. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | -1,5 -1,8 -2,1 -2,2 | 9,0 9,3 9,2 8,5 | 0,7 0,6 0,7 0,5 | 0,6 0,6 0,7 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,89 0,58 1,04 7,8% | 3 6,1% 963 7,8% | 796 6,9% 3,009 2,9% | 4 6,9% 3,009 2,9% | 122 9,3% 11,5 10,0 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | E A E D | 17 17 15 15 | B B B D | 7 7 7 15 | D D D D | 18 18 18 18 |
| B 10 | Göppingen 7323/8100 R1(O): Eßlingen R2(W): Uihingen Fs=4 | 363/291 223/165 77/74 63/52 | Mo-So W U S | +1,2 +0,4 +3,3 +0,6 | Mo-So W U S | [Kfz/24h] | 6,6 7,4 7,0 0,7 | SV Lkw- ähnl. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | +2,1 +1,9 +1,3 -2,9 | 9,5 9,7 9,9 9,7 | 0,6 0,5 0,8 1,1 | 0,7 0,7 0,9 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,88 0,54 1,03 8,3% | 2 6,5% 494 8,3% | 385 7,3% 1,744 2,6% | 2 6,5% 1,744 2,6% | 598 11,6% 10,0 11,1 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | B B B D | 8 8 8 14 | E E D A | 17 17 15 15 | D D D D | 17 17 18 18 |
| B 10 | Ulm-Nord 7525/8810 R1(N): Dornstadt R2(S): Ulm Fs=4 | 281/230 174/143 55/45 52/42 | Mo-So W U S | +5,5 +4,9 +6,2 +6,2 | Mo-So W U S | [Kfz/24h] | 7,3 8,3 7,4 1,7 | SV Lkw- ähnl. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | +6,6 +6,5 +6,1 +4,0 | 9,0 8,9 9,0 9,5 | 1,0 0,5 0,8 1,0 | 1,1 1,0 1,1 1,1 | 0,4 0,2 0,2 0,2 | 0,4 0,3 0,3 0,4 | 0,5 0,5 0,5 0,5 | 0,5 0,5 0,5 0,5 | 0,5 0,5 0,5 0,5 | 0,94 0,66 1,07 1,3% | 3 6,7% 635 13,3% | 324 7,3% 2,449 4,2% | 3 6,7% 2,449 4,2% | 616 9,5% 10,1 9,1 | R1 R1 R2 R2 | A B D D | D D B C | 17 17 14 11 | D D B C | 17 17 8 15 | D D 18 18 | | |
| B 14 | Tuttlingen 8018/8714 R1(N): Tuttlingen (B311) R2(S): Abzweig B491 Fs=2 | 340/349 201/214 76/72 63/63 | Mo-So W U S | +2,9 +2,6 +4,5 +1,0 | Mo-So W U S | [Kfz/24h] | 10,7 12,1 11,1 1,6 | SV Lkw- ähnl. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | -1,5 -2,3 +0,1 -0,3 | 8,7 8,6 8,8 9,2 | 6,6 7,0 6,9 4,5 | 1,1 0,7 1,4 2,8 | 1,1 0,6 0,6 0,6 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,92 0,65 1,08 16,0% | 728 10,2% 127 16,0% | 804 11,1% 502 5,9% | 728 11,1% 502 5,9% | 11,4 10,1 12,1 10,5 | R1 R1 R2 R2 | A A E C | E A E E | 17 17 8 13 | D D B C | 17 17 8 13 | D D B 18 | |
| B 14 | Horb-Nord 7518/8828 R1(N): Bidechingen R2(S): Horb Fs=2 | 299/289 187/178 60/56 52/55 | Mo-So W U S | +2,4 +1,6 +5,4 +0,7 | Mo-So W U S | [Kfz/24h] | 6,6 7,6 6,5 0,9 | SV Lkw- ähnl. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | +3,6 +3,2 +4,2 -3,5 | 9,1 9,3 9,2 9,7 | 6,3 6,6 6,2 4,6 | 1,2 0,7 1,4 3,6 | 1,2 0,9 1,2 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,95 0,56 1,06 10,1% | 722 6,4% 100 10,1% | 787 7,2% 526 2,8% | 722 6,4% 526 2,8% | 11,1 10,0 10,4 9,3 | R1 R1 R2 R2 | C B E C | E A E C | 18 17 13 18 | D A E C | 17 17 12 18 | D D D 18 | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|--------------------------------------|--|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|--|---|--|--|--|----------------------|------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------------|--|----|--|----|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | DTV | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak- toren | | Tag- e | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lkw Krad Kfz [%] | m. Anh. [%] | o. Anh. [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | Bus [%] | nkl. Kfz [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n [Kfz/h] [] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kfz/h] [] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [%] [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | | | |
| B 14 | Anz. Fahrstreifen Korb 71228826 R1(N): Winnenden R2(S): Waiblingen Fs=4 | 216/280 143/171 33/54 40/55 | +1,7 +0,5 +4,0 +3,2 | 54 538 60 618 53 292 34 462 | 4,3 4,8 4,4 0,5 | 2 326 2 918 2 369 170 | 93,3 92,8 92,8 97,3 | 6,9 7,3 7,2 4,3 | 0,8 0,7 0,9 1,1 | 0,7 0,7 0,9 0,5 | 2,2 2,4 2,3 0,2 | 2,0 2,3 2,0 0,2 | 1,3 1,5 1,3 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1,8 1,7 1,9 1,7 | 3 076 4,3% 666 4,2% | 3 280 5,0% 2 462 1,3% | 3 191 2,7% 3 604 3,3% | 11,9 10,2 13,0 11,3 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | E 17 A 8 E 17 D 15 | A A E D | E 17 A 8 E 17 D 15 | A A E E | A 8 A 8 A 8 A 8 | | | | | | |
| B 14 | Strümpfelbach 7022/8330 R1(N): Oppenweiler R2(S): Backmang Fs=2 | 350/362 211/221 78/77 61/64 | +1,4 +1,0 +2,2 +1,1 | 18 934 20 397 18 720 13 998 | 6,6 7,6 7,0 0,6 | 1 248 1 567 1 304 83 | 91,8 90,7 91,3 98,4 | 7,0 7,5 7,1 3,9 | 1,1 0,7 1,3 3,0 | 1,1 1,1 1,3 0,7 | 3,0 3,5 3,2 0,2 | 3,2 3,7 3,4 0,2 | 2,1 2,5 2,2 0,1 | 0,4 0,4 0,4 0,2 | 0,5 0,6 0,5 0,4 | 1 072 6,6% 223 6,1% | 1 148 7,8% 843 2,0% | 900 4,5% 922 7,2% | 9,8 8,9 9,4 8,6 | R1 R1 R2 R2 | A B E D | E 18 E 18 E 18 D 15 | A B E D | E 18 E 18 E 18 D 15 | A B E D | B 8 B 8 B 8 G 18 | | | | | | |
| B 19 | Künzelsau 6724/8634 R1(N): Beisenberg R2(S): Künzelsau Fs=2 | 349/363 223/222 65/77 61/64 | +0,4 +0,5 -0,3 -1,1 | 18 428 20 987 18 216 9 588 | 5,0 5,6 4,8 0,8 | 923 1 175 882 78 | 94,0 93,4 93,9 98,5 | 4,9 5,2 4,9 2,7 | 1,3 0,8 1,4 4,3 | 0,8 0,8 1,0 0,6 | 2,1 2,3 2,2 0,3 | 1,9 2,2 1,9 0,2 | 1,3 1,4 1,3 0,1 | 1,0 1,1 0,7 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1 071 5,0% 161 4,5% | 1 186 5,7% 725 1,7% | 1 183 2,9% 1 257 3,9% | 12,9 10,8 13,6 11,4 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | F 18 F 18 D 12 D 18 | A A E E | F 18 F 18 D 12 D 18 | B 8 D 8 E 18 F 12 | | | | | | | |
| B 27 | Jestetten-Hardt 8317/8933 R1(S): Jestetten R2(N): Bundesgrenze (CH) Fs=2 | 134/2 69/2 41/0 24/0 | -4,1 -3,7 -4,1 -6,9 | 9 948 10 508 10 791 6 913 | 2,4 2,8 2,4 0,3 | 239 293 258 20 | 95,6 95,0 95,4 99,0 | 4,3 4,4 4,3 3,2 | 1,3 1,1 1,6 2,1 | 0,4 0,4 0,5 0,1 | 0,9 1,0 0,9 0,1 | 1,4 1,6 1,3 0,0 | 1,1 1,3 1,0 0,0 | 0,2 0,1 0,2 0,2 | 1,6 1,7 1,7 0,3 | 568 2,5% 108 1,1% | 605 2,9% 456 0,8% | 514 1,6% 565 1,9% | 10,3 9,7 11,3 10,5 | R1 R1 R2 R2 | B B D D | D 8 D 8 E 18 C 11 | B B D C | E 18 E 18 E 18 C 13 | B 7 E 18 E 18 D 17 | | | | | | | |
| B 27 | Lottstetten 8317/8932 R1(N): Lottstetten R2(S): Bundesgrenze (CH) Fs=2 | 280/216 166/115 67/63 47/38 | +4,0 +4,0 +5,4 -0,3 | 9 212 9 894 10 086 5 702 | 6,0 7,0 5,7 0,4 | 550 689 576 24 | 88,9 87,7 87,8 99,0 | 3,6 3,7 3,7 3,0 | 0,9 0,3 1,1 1,8 | 0,3 0,3 0,4 0,4 | 3,6 4,2 3,5 0,2 | 2,2 2,7 2,0 0,0 | 1,9 2,2 1,6 0,0 | 0,2 0,1 0,2 0,2 | 4,8 5,0 6,1 0,2 | 527 6,3% 98 2,1% | 567 7,6% 406 1,0% | 571 1,8% 501 4,8% | 12,1 11,2 11,2 10,1 | R1 R1 R2 R2 | D A F E | E 18 A 8 E 18 F 11 | D A F F | E 18 E 18 E 18 C 13 | B 7 B 7 C B 11 | | | | | | | |
| B 27 | Neuhaus 8117/8935 R1(N): Neuhaus R2(S): Bundesgrenze (CH) Fs=3 | 361/341 223/208 76/72 62/61 | -6,0 -5,8 -5,5 -7,7 | 3 007 2 970 3 259 2 825 | 10,4 12,9 9,9 1,7 | 312 382 324 49 | 88,2 85,8 88,5 96,9 | 5,2 5,2 5,6 4,8 | 1,8 1,2 2,2 3,4 | 0,7 0,6 1,0 0,8 | 1,5 1,8 1,4 0,5 | 8,1 10,4 7,8 0,3 | 5,1 6,5 4,9 0,2 | 0,7 0,7 0,8 0,2 | 0,6 0,6 0,6 0,6 | 174 11,0% 28 3,3% | 193 12,5% 116 3,5% | 247 5,3% 242 16,5% | 16,9 16,4 15,6 15,6 | R1 R1 R2 R2 | E C D C | F 18 F 18 F 17 C 11 | E C D A | F 18 F 18 A 7 E 18 | A 8 A 7 A 7 D 13 | | | | | | | |
| B 27 | Rotweil 7817/8712 R1(N): Rotweil R2(S): Deisslingen Fs=2 | 365/359 224/217 78/78 63/64 | +0,1 +0,1 -0,6 +0,7 | 14 438 15 967 14 574 8 834 | 5,0 5,7 5,0 0,6 | 719 903 734 50 | 94,0 93,3 93,7 98,8 | 8,6 9,1 8,7 5,5 | 0,7 0,4 0,9 1,8 | 1,0 1,0 1,3 0,6 | 2,7 3,1 2,8 0,3 | 2,2 2,5 2,2 0,1 | 1,4 1,7 1,4 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 838 5,0% 128 4,5% | 914 5,8% 610 1,5% | 817 4,5% 770 3,0% | 11,2 9,9 10,8 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | D 8 D 8 D 17 D 18 | A A D C | D 8 D 8 D 17 D 18 | E 17 E 17 E 16 E 15 | | | | | | | |
| B 27 | Tübingen Süd 7520/8601 R1(N): Tübingen R2(S): Hechingen Fs=4 | 220/302 121/186 60/61 39/55 | +3,5 +2,4 +6,6 +3,7 | 34 779 37 561 34 363 25 402 | 5,0 5,7 5,4 0,6 | 1 737 2 136 1 861 163 | 93,8 93,1 93,1 98,7 | 7,3 7,8 7,3 4,3 | 0,8 0,6 1,0 1,5 | 1,2 1,2 1,5 0,7 | 2,1 2,4 2,3 0,3 | 2,6 3,0 2,9 0,2 | 1,6 1,8 1,8 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1 987 4,8% 374 7,1% | 2 136 5,5% 1 540 2,1% | 2 244 3,3% 1 893 2,7% | 12,7 11,5 11,0 9,8 | R1 R1 R2 R2 | A B A A | A 8 A 8 A 8 A 8 | E 17 E 17 E 16 E 15 | E 17 E 17 E 16 E 15 | | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|---|--------------------------------|--|-----------------------------|------------------------------|--|--|--|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|--|---|--|--|---|------------------|---------------------|----------------------|--------------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} eve _{22.6} | | MSV (50. höchste Stunde) | | JG WG | | TG | |
| | | | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Lkw-Gruppe SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lkw Krad Pkw +Lfw +Krad [%] | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) m. Anh. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw Krad Pkw +Lfw +Krad [%] | Veränd. zu '14 [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | nkl. Kfz [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} D _{eve} [Kfz/h] [%] | Mo-So b _{sv} Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Richt- tung Mo-So d ₅₀ [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | |
| B 31 | Anz. Fahrstreifen Hinterzarten 8014/8541 R1(O): Titisee R2(W): Hinterzarten Fs=2 | 335/356 198/215 76/77 61/64 | 22 211 +1,4 21 691 -0,0 24 355 +6,0 21 407 +0,5 | +1,1 -0,6 +5,0 +6,7 | 2 486 3 027 2 604 417 | 11,2 14,0 10,7 1,9 | 87,4 84,8 87,5 96,6 | 9,6 10,1 9,9 7,6 | 1,1 0,7 1,5 2,2 | 1,3 1,2 1,6 1,3 | 2,4 2,9 2,3 0,3 | 8,1 10,3 7,6 0,8 | 5,9 7,6 5,5 0,6 | 0,7 0,1 0,8 0,9 | 0,2 0,1 0,2 0,2 | 1 300 10,3% 177 24,3% | 1 420 10,9% 940 7,4% | 1 178 2,0% 1 186 2,9% 1 077 2,9% | 10,7 11,0 10,5 10,7 | R1 R1 R2 R2 | E C D E | D D D E | 8 8 17 17 | 9 9 17 18 | |
| B 31 | Friedenweiler 8015/8542 R1(O): Rötzbach R2(W): Neustadt i. Schwarzwald Fs=3 | 218/269 142/151 40/60 36/58 | 19 177 -0,2 18 896 -0,9 20 517 +2,2 18 518 -0,8 | -0,7 -1,6 +1,0 +2,8 | 2 366 2 894 2 457 376 | 12,3 15,3 12,0 2,0 | 86,1 83,3 86,1 96,5 | 8,5 9,0 8,7 6,5 | 0,9 0,6 1,1 1,8 | 1,4 1,2 1,7 1,4 | 2,6 3,2 2,6 0,5 | 9,1 11,5 8,8 0,8 | 6,9 8,7 6,6 0,6 | 0,6 0,2 0,6 0,7 | 1 116 11,4% 166 25,0% | 1 207 12,1% 842 8,4% | 1 034 1,6% 979 6,5% 1 034 1,6% | 10,8 10,9 10,2 10,1 | R1 R1 R2 R2 | E D E B | D D E B | 8 8 17 11 | 8 8 17 13 | | |
| B 31 | Döggingen 8116/8544 R1(O): Donaueschingen R2(W): Freiburg Fs=4 | 344/350 212/218 70/70 62/62 | 18 646 +0,9 18 341 +0,2 20 007 +3,4 18 047 +0,5 | -0,1 -0,9 +1,0 +2,4 | 2 427 2 972 2 520 372 | 13,0 16,2 12,6 2,1 | 85,4 82,4 85,4 96,4 | 8,5 8,9 8,8 6,6 | 0,9 0,5 1,1 1,7 | 1,5 1,3 1,9 1,5 | 2,7 3,4 2,7 0,5 | 9,7 12,3 9,3 0,8 | 7,3 9,3 7,0 0,5 | 0,6 0,1 0,5 0,8 | 1 084 12,1% 163 25,0% | 1 176 12,9% 809 8,6% | 997 1,3% 1 007 6,5% 946 5,0% 851 1,3% | 10,8 10,9 10,7 10,7 | R1 R1 R2 R2 | E D D B | B D D C | 8 8 17 12 | 18 18 18 12 | | |
| B 31 | Harlechen 8321/8311 R1(O): Immenstaad R2(W): Meersburg Fs=2 | 270/354 185/218 36/73 49/63 | 18 820 -0,3 18 748 +0,1 19 996 -1,2 17 623 -0,9 | -0,3 -0,9 +0,3 -0,9 | 2 085 2 574 2 128 354 | 11,1 13,7 10,6 2,0 | 87,5 85,1 87,7 96,4 | 7,4 7,6 7,5 6,2 | 1,3 1,0 1,6 2,0 | 1,1 1,0 1,3 1,2 | 2,0 2,4 2,1 0,5 | 8,1 10,3 7,6 0,6 | 6,6 8,3 6,2 0,5 | 0,3 0,2 0,4 0,4 | 1 092 10,6% 168 17,9% | 1 175 11,4% 845 7,5% | 946 5,0% 851 1,3% 1 538 4,3% 1 358 4,8% | 9,9 9,8 9,2 9,1 | R1 R1 R2 R2 | E D E C | B D E C | 8 8 17 17 | 18 17 18 14 | | |
| B 31a | March-Umkirch Ost 7912/8538 R1(O): AS Freiburg-Mitte R2(W): Umkirch Fs=2 | 362/360 222/219 77/77 63/64 | 23 333 -5,2 23 630 -5,0 21 524 -5,8 12 929 -6,6 | -0,9 -1,2 -1,7 +4,6 | 1 161 1 423 1 234 143 | 5,4 6,0 5,7 1,1 | 93,6 93,0 93,1 98,3 | 8,1 8,6 8,1 4,8 | 0,9 0,7 1,1 1,2 | 0,8 0,8 1,0 0,4 | 2,8 3,1 3,0 0,3 | 2,5 2,7 2,6 0,7 | 1,7 1,8 1,1 0,6 | 0,1 0,2 0,2 0,1 | 1 224 5,3% 218 7,6% | 1 334 6,0% 895 1,9% | 1 538 4,3% 1 358 4,8% | 14,5 12,5 12,6 10,9 | R1 R1 R2 R2 | A A A F | A A A B | 8 8 8 15 | 18 18 16 18 | | |
| B 31a | March-Umkirch West 7912/8537 R1(O): AS Freiburg-Mitte R2(W): Umkirch Fs=2 | 362/359 222/219 77/77 63/63 | 18 620 -7,0 20 835 -6,1 18 854 -8,7 10 454 -10,3 | -6,9 -5,4 -9,9 -29,7 | 1 090 1 334 1 158 142 | 5,9 6,4 6,1 1,4 | 93,2 92,7 92,8 98,1 | 7,8 8,2 7,7 4,8 | 0,9 0,7 1,1 1,3 | 0,8 0,8 0,9 0,4 | 3,1 3,4 3,2 0,3 | 2,6 2,8 2,6 0,8 | 1,7 1,9 1,8 0,7 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 1 069 5,7% 190 8,1% | 1 176 6,4% 749 2,1% | 1 188 5,3% 1 120 4,2% | 12,9 11,0 11,9 10,2 | R1 R1 R2 R2 | A A B E | B A B C | 8 8 8 14 | 18 17 18 14 | | |
| B 32 | Sigmaringen 7821/8302 R1(W): Vönggenstadt R2(O): Sigmaringen Fs=2 | 360/362 220/220 77/78 63/64 | 9 608 +4,7 9 806 +3,8 9 828 +9,7 8 629 +1,3 | +5,9 +5,1 +7,4 +1,0 | 1 089 1 333 1 108 84 | 11,1 13,6 11,3 1,0 | 87,3 84,8 86,8 97,7 | 6,9 7,5 6,8 4,6 | 1,9 1,1 2,3 4,9 | 1,5 1,5 1,8 1,2 | 3,1 3,6 3,1 0,3 | 7,7 9,5 7,9 0,3 | 4,9 6,1 5,0 0,1 | 0,3 0,1 0,2 0,1 | 562 10,5% 76 20,3% | 619 11,9% 393 3,8% | 661 0,5% 575 0,7% | 13,8 13,2 11,9 11,4 | R1 R1 R2 R2 | D B E E | E B E B | 8 8 8 8 | 14 14 13 13 | | |
| B 33 | Gutach 2 7715/8704 R1(N): Hausach R2(S): Hornberg Fs=2 | 364/363 223/223 78/77 63/63 | 10 134 -1,6 10 224 -1,8 10 704 -1,2 9 109 -1,7 | -10,7 -11,3 -9,8 -9,7 | 1 107 1 374 1 128 132 | 10,9 13,4 10,5 1,5 | 87,9 85,5 88,1 97,6 | 6,6 7,1 6,8 4,5 | 2,5 1,6 3,3 5,0 | 1,0 0,9 1,1 0,8 | 2,9 3,6 2,9 0,3 | 7,5 9,3 7,2 0,7 | 5,5 6,9 5,2 0,5 | 0,5 0,2 0,4 0,5 | 589 10,3% 89 18,7% | 653 11,0% 397 7,1% | 556 7,9% 525 1,5% | 10,9 10,5 10,5 10,1 | R1 R1 R2 R2 | E B E C | D E E C | 8 17 17 15 | 17 18 17 15 | | |

Jahresauswertung 2015

Baden-Württemberg

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | |
|--------------------|--|-------------------|------|-------------|------------|-----|---------|-----|-----|------|------|------|---------------------------------|------|-----------------------------|-----------------|-----------|------------------|-----------------|-----------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | | | MSV (50. höchste Stunde) | | JG WG | TG R1 R2 | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Kfz | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak-toren | Tagg-22 |
| Mo-So | Veränd. | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. | PKW | Lkw | PKW | Lkw | o. | Anh. | o. | Anh. | Kfz | nkl. | fer | M ₁ | day-18 | M _{day} | d ₅₀ | Richt- |
| W | zu '14 | W | U | ähnl. | +Lfw | Lkw | W | Lkw | o. | Anh. | o. | Anh. | + | + | b _{So} | P ₁ | eve, 22.5 | b _{So} | d ₅₀ | d ₅₀ |
| U | S | U | S | [%] | [%] | U | S | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | b _{Fr} | M ₁ | eve, 22.5 | b _{Fr} | d ₅₀ | d ₅₀ |
| S | S | S | S | [%] | [%] | S | S | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | d ₁₈ | P ₁ | eve, 22.5 | d ₁₈ | d ₅₀ | d ₅₀ |
| Mo-So | Veränd. | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. | PKW | Lkw | PKW | Lkw | o. | Anh. | o. | Anh. | Kfz | nkl. | fer | M ₁ | day-18 | b _{So} | d ₅₀ | d ₅₀ |
| [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | day-18 | [%] | [%] | [%] |
| 5 057 | -1,2 | 988 | 19,5 | -10,4 | 79,1 | 6,5 | 2,8 | 1,2 | 4,3 | 14,7 | 10,8 | 0,5 | 0,2 | 1,11 | 294 | 330 | 314 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| 4 943 | -1,1 | 1 226 | 24,8 | -11,3 | 73,9 | 6,9 | 1,7 | 1,2 | 5,6 | 18,8 | 13,9 | 0,5 | 0,2 | 0,91 | 18,4% | 19,2% | 1,3% | 12,4 | 12,4 | 12,4 |
| 5 485 | -1,0 | 1 017 | 18,5 | -8,8 | 79,9 | 6,7 | 3,7 | 1,4 | 4,3 | 13,8 | 10,0 | 0,5 | 0,2 | 1,09 | 44 | 185 | 311 | 12,2 | 12,2 | 12,2 |
| 4 933 | -1,5 | 111 | 2,2 | -10,1 | 96,6 | 4,9 | 5,5 | 1,0 | 0,4 | 1,2 | 0,8 | 0,6 | 0,2 | | 34,5% | 14,2% | 1,0% | 12,2 | 12,2 | 12,2 |
| 21 409 | -1,2 | 1 293 | 6,0 | -26,0 | 92,6 | 2,7 | 0,7 | 0,6 | 2,5 | 3,5 | 2,8 | 0,0 | 0,8 | 1,03 | 1 237 | 1 321 | 1 104 | 10,3 | 10,3 | 10,3 |
| 21 636 | -2,5 | 1 565 | 7,2 | -27,6 | 91,3 | 3,1 | 0,6 | 0,6 | 3,0 | 4,2 | 3,4 | 0,0 | 0,9 | 0,93 | 6,0% | 7,0% | 4,6% | 10,1 | 10,1 | 10,1 |
| 22 364 | +2,2 | 1 374 | 6,1 | -25,7 | 92,3 | 2,8 | 0,8 | 0,8 | 2,6 | 3,5 | 2,8 | 0,0 | 0,8 | 1,12 | 203 | 985 | 1 054 | 9,9 | 9,9 | 9,9 |
| 19 421 | -0,8 | 227 | 1,2 | +22,9 | 98,0 | 1,1 | 1,0 | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,4 | 0,0 | 0,2 | | 6,1% | 2,4% | 2,0% | 9,7 | 9,7 | 9,7 |
| 29 233 | -0,4 | 1 649 | 5,6 | -3,9 | 93,5 | 6,8 | 1,1 | 0,7 | 2,1 | 3,3 | 2,3 | 0,3 | 0,1 | 0,99 | 1 684 | 1 801 | 1 432 | 9,8 | 9,8 | 9,8 |
| 30 384 | -0,7 | 2 037 | 6,7 | -4,1 | 92,4 | 7,2 | 0,8 | 0,7 | 2,5 | 3,9 | 2,7 | 0,3 | 0,1 | 0,82 | 5,7% | 6,6% | 9,2 | 9,2 | 9,2 | |
| 30 031 | -0,0 | 1 723 | 5,7 | -5,2 | 93,2 | 7,1 | 1,4 | 0,9 | 2,2 | 3,3 | 2,3 | 0,3 | 0,2 | 1,07 | 286 | 1 334 | 1 264 | 8,7 | 8,7 | 8,7 |
| 24 154 | -0,3 | 175 | 0,7 | +2,4 | 98,6 | 4,6 | 1,6 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,4 | 0,1 | | 5,4% | 1,8% | 8,2 | 8,2 | 8,2 | |
| 18 882 | +3,2 | 868 | 4,5 | +2,2 | 93,0 | 3,6 | 0,9 | 0,3 | 0,9 | 3,5 | 2,6 | 0,2 | 2,2 | 1,04 | 1 096 | 1 146 | 1 233 | 12,0 | 12,0 | 12,0 |
| 19 790 | +2,4 | 1 052 | 5,3 | +1,3 | 91,9 | 3,5 | 0,7 | 0,3 | 1,0 | 4,1 | 3,1 | 0,2 | 2,4 | 0,73 | 4,7% | 5,6% | 11,7 | 11,7 | 11,7 | |
| 20 659 | +6,2 | 908 | 4,4 | +3,2 | 92,9 | 3,7 | 1,1 | 0,4 | 0,8 | 3,3 | 2,5 | 0,2 | 2,3 | 1,12 | 168 | 946 | 9,9 | 9,9 | 9,9 | |
| 13 456 | +0,7 | 106 | 0,8 | +7,6 | 98,4 | 3,6 | 1,4 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,4 | 0,5 | | 2,5% | 1,5% | 9,7 | 9,7 | 9,7 | |
| 10 228 | -2,0 | 207 | 2,0 | +11,0 | 97,9 | 3,5 | 2,6 | 0,1 | 0,6 | 0,2 | 0,2 | 1,3 | 0,0 | 0,96 | 586 | 628 | 12,9 | 12,9 | 12,9 | |
| 11 302 | -1,1 | 249 | 2,2 | +13,9 | 97,7 | 3,6 | 2,4 | 0,1 | 0,6 | 0,2 | 0,2 | 1,3 | 0,0 | 0,51 | 2,1% | 2,4% | 11,5 | 11,5 | 11,5 | |
| 10 896 | -3,8 | 230 | 2,1 | +6,1 | 97,7 | 3,4 | 3,3 | 0,2 | 0,6 | 0,2 | 0,2 | 1,3 | 0,0 | 1,10 | 107 | 459 | 13,9 | 13,9 | 13,9 | |
| 5 562 | -6,0 | 32 | 0,6 | -19,2 | 99,3 | 2,5 | 2,4 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,0 | | 0,8% | 0,9% | 12,6 | 12,6 | 12,6 | |
| 5 051 | -0,6 | 96 | 1,9 | -1,6 | 96,5 | 4,4 | 1,5 | 0,6 | 0,7 | 0,9 | 0,6 | 0,3 | 1,0 | 1,03 | 301 | 329 | 11,1 | 11,1 | 11,1 | |
| 5 262 | -1,3 | 119 | 2,3 | -1,7 | 96,2 | 4,5 | 1,1 | 0,6 | 0,8 | 1,1 | 0,7 | 0,4 | 1,0 | 0,74 | 1,9% | 2,2% | 10,5 | 10,5 | 10,5 | |
| 5 422 | +3,0 | 98 | 1,8 | +0,2 | 96,3 | 4,5 | 1,7 | 0,7 | 0,7 | 0,9 | 0,6 | 0,2 | 1,2 | 1,05 | 29 | 216 | 13,8 | 13,8 | 13,8 | |
| 3 840 | -3,1 | 10 | 0,3 | -28,5 | 98,5 | 3,3 | 3,1 | 0,6 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,6 | | 1,6% | 0,6% | 13,1 | 13,1 | 13,1 | |
| 13 292 | +4,3 | 779 | 5,9 | +59,3 | 89,4 | 3,7 | 1,4 | 0,4 | 0,9 | 4,9 | 3,5 | 0,1 | 4,3 | 1,00 | 768 | 811 | 11,7 | 11,7 | 11,7 | |
| 14 193 | +3,7 | 981 | 6,9 | +52,9 | 87,8 | 3,7 | 1,0 | 0,4 | 1,0 | 5,8 | 4,1 | 0,1 | 4,9 | 0,66 | 6,0% | 7,2% | 10,9 | 10,9 | 10,9 | |
| 14 221 | +8,7 | 806 | 5,7 | +85,0 | 89,5 | 3,7 | 1,7 | 0,4 | 0,9 | 4,7 | 3,3 | 0,1 | 4,4 | 1,12 | 125 | 641 | 9,8 | 9,8 | 9,8 | |
| 8 940 | -1,0 | 28 | 0,3 | +19,4 | 98,7 | 3,3 | 3,2 | 0,4 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,6 | | 4,3% | 1,3% | 9,3 | 9,3 | 9,3 | |
| 15 870 | +2,4 | 1 349 | 8,5 | +1,6 | 89,6 | 6,0 | 0,5 | 0,7 | 1,1 | 7,1 | 5,3 | 0,3 | 1,2 | 1,06 | 905 | 957 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | |
| 15 987 | +2,9 | 1 680 | 10,5 | +1,6 | 87,8 | 6,1 | 0,4 | 0,7 | 1,3 | 8,9 | 6,6 | 0,3 | 1,0 | 0,90 | 8,8% | 9,9% | 10,4 | 10,4 | 10,4 | |
| 16 999 | +2,1 | 1 385 | 8,1 | -0,1 | 89,4 | 6,3 | 0,7 | 0,9 | 1,1 | 6,8 | 5,0 | 0,3 | 1,5 | 1,14 | 173 | 750 | 8,7 | 8,7 | 8,7 | |
| 14 053 | +0,6 | 126 | 0,9 | +5,3 | 97,1 | 5,0 | 0,8 | 0,7 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,5 | 1,3 | | 5,8% | 4,4% | 8,8 | 8,8 | 8,8 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---|---------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|--------------------------|--|--|--|---|---|---|---|---|---|------------------|------------------|----------------------|---------------------|--|-----|--|----|--|----|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | DTV | | | | | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | Faktoren | | | Tag-22 | | | MSV | | WG | | TG |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | SV Lkw- ähnl. S [%] | Lkw- Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lkw Krad Kfz [%] | m. Anh. +Sattel- zug [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | Bus Kfz [%] | nkl. Kfz [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} D _n [] | fer b ₅₀ b _{Fr} D _n [] | fer b ₅₀ b _{Fr} D _n [] | M ₁ P ₁ M _{ve} P _{ve} [Kfz/h] | M ₁ P ₁ M _{ve} P _{ve} [Kfz/h] | M ₁ P ₁ M _{ve} P _{ve} [Kfz/h] | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | |
| B 294 | Anz. Fahrstreifen Waldkirch 2 79138724 R1(N): Waldkirch R2(S): Freiburg Fs=2 | 334/151 205/75 68/49 61/27 | +2,3 +2,4 +3,1 -1,2 | 819 1 013 863 74 | 4,0 4,5 4,3 0,5 | -6,0 -8,1 -1,1 +10,6 | 94,8 94,3 94,4 98,8 | 7,7 8,2 7,7 4,3 | 1,1 1,1 1,5 2,3 | 1,1 1,1 1,3 0,6 | 2,3 2,6 2,4 0,2 | 1,6 1,8 1,7 0,1 | 0,9 1,0 1,0 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,1 0,0 0,1 0,0 | 1 190 3,9% | 1 306 4,5% | 1 433 2,7% | 13,7 12,8% | 13,7 12,8% | 13,7 12,8% | 13,7 12,8% | 13,7 12,8% | 13,7 12,8% | A A F D | F F F D | 8 8 8 13 | | | | | | |
| B 311 | Ertingen 2 78228321 R1(N): Riedlingen R2(S): Heberlingen Fs=2 | 351/360 212/221 77/75 62/64 | +1,2 +0,9 +2,5 +0,5 | 1 554 1 944 1 586 127 | 16,3 19,6 16,4 1,6 | -1,0 -1,3 -1,7 -0,1 | 81,8 78,6 81,3 96,8 | 6,8 7,3 7,0 4,7 | 1,1 0,6 1,4 2,7 | 1,8 1,7 2,2 1,5 | 3,4 4,0 3,5 0,5 | 12,7 15,4 12,7 0,9 | 8,7 10,6 8,7 0,5 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,2 0,1 | 545 15,4% | 594 16,7% | 481 10,7% | 10,2 9,5 | 10,2 9,5 | 10,2 9,5 | 10,2 9,5 | 10,2 9,5 | 10,2 9,5 | B B D C | D D D G | 8 17 17 18 | | | | | | |
| B 317 | Weil-Friedlingen R1(O): Weil-Friedlingen R2(W): Bundesgrenze (CH) Fs=2 | 12 298 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 317 | Lörrach-Stetten 84118924 R1(O): Lörrach-Stetten R2(W): Bundesgrenze (CH) Fs=2 | 285/346 179/206 56/78 50/62 | -6,7 -6,4 -8,1 -6,9 | 102 119 111 34 | 0,9 0,9 0,9 0,4 | -8,2 -9,2 -6,8 -5,0 | 98,9 98,9 98,8 99,5 | 3,2 3,2 3,7 2,3 | 2,2 2,2 2,2 2,4 | 0,1 0,1 0,2 0,0 | 0,2 0,2 0,2 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,0 | 674 0,9% | 719 1,0% | 598 0,5% | 10,6 9,9 | 10,6 9,9 | 10,6 9,9 | 10,6 9,9 | 10,6 9,9 | A B E D | E E E D | 8 17 17 17 | | | | | | | |
| B 317 | Schönau 82138570 R1(N): Schönau R2(S): Zell Fs=2 | 338/363 206/221 73/78 59/64 | +2,3 +2,1 +3,0 +1,8 | 524 649 529 77 | 5,7 6,9 5,6 1,0 | -6,0 -5,8 -8,3 -4,5 | 93,1 91,9 93,0 98,2 | 5,8 6,2 5,9 3,4 | 2,5 1,5 3,3 5,9 | 1,0 1,0 1,2 0,6 | 2,8 3,4 2,7 0,4 | 2,1 2,5 2,1 0,1 | 1,3 1,6 1,3 0,0 | 0,8 0,9 0,8 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 535 5,7% | 597 6,3% | 520 4,8% | 11,4 10,6 | 11,4 10,6 | 11,4 10,6 | 11,4 10,6 | 11,4 10,6 | C B E C | E E E C | 17 17 8 14 | | | | | | | |
| B 378 | Neuenburg-Rheinbrücke 81118051 R1(O): Neuenburg R2(W): Chalamp (F) Fs=2 | 189/299 106/181 53/66 30/52 | +0,0 -1,3 +3,9 -1,2 | 410 524 396 27 | 3,9 4,7 3,3 0,4 | +17,7 +18,1 +16,9 -16,3 | 94,8 94,0 95,5 98,2 | 2,8 2,8 2,9 2,8 | 1,2 0,8 1,3 2,9 | 0,4 0,4 0,5 0,4 | 0,6 0,7 0,6 0,1 | 3,1 3,8 2,6 0,1 | 2,8 3,4 2,3 0,1 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,9 0,9 0,7 0,9 | 615 3,8% | 678 4,3% | 649 0,6% | 12,2 11,6 | 12,2 11,6 | 12,2 11,6 | 12,2 11,6 | 12,2 11,6 | E B D G | D D D F | 15 15 15 12 | | | | | | | |
| B 462 | Weisenbach 72168490 R1(N): Gernsbach R2(S): Forbach Fs=2 | 363/359 223/217 78/78 62/64 | +1,8 +2,7 +0,5 -0,6 | 625 790 612 54 | 5,8 7,1 5,8 0,6 | -2,8 -1,2 -9,4 -6,8 | 92,8 91,6 92,5 98,5 | 5,9 6,5 5,7 3,6 | 3,3 2,2 4,0 7,2 | 1,1 1,1 1,3 0,6 | 1,9 2,3 2,0 0,3 | 3,8 4,7 3,6 0,2 | 2,6 3,2 2,5 0,2 | 0,1 0,1 0,2 0,1 | 0,3 0,3 0,4 0,3 | 613 5,5% | 673 6,2% | 580 4,7% | 10,9 10,1 | 10,9 10,1 | 10,9 10,1 | 10,9 10,1 | 10,9 10,1 | A B B D | B B B C | 8 8 8 14 | | | | | | | |
| B 462 | Schramberg 77168526 R1(N): Schramberg R2(S): Dunningen Fs=4 | 363/243 222/136 78/64 63/43 | +4,2 +2,8 +8,4 +3,2 | 969 1 200 991 124 | 7,1 8,1 7,2 1,4 | +10,3 +10,9 +6,5 +14,1 | 91,8 90,9 91,5 97,7 | 5,6 6,0 5,7 3,6 | 1,2 0,8 1,6 3,2 | 0,9 0,8 1,1 0,8 | 2,5 2,8 2,7 0,4 | 3,5 4,0 3,6 0,3 | 2,5 2,9 2,5 0,2 | 1,1 1,2 0,9 0,2 | 0,1 0,1 0,2 0,7 | 786 6,9% | 859 7,8% | 754 4,6% | 10,2 9,0 | 10,2 9,0 | 10,2 9,0 | 10,2 9,0 | 10,2 9,0 | A A D D | D D D C | 8 17 16 13 | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | | MSV (50. höchste Stunde) | | Ganglinientypen WG R1 R2 | | TG R1 R2 | |
|--------------------|--|--------------------------------------|---------------------------------|-------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------------|--|--|--|--|-----------------------------|------------------|-------------------------------|------------------|----------------------|----------|
| | | VT 2015/14 | | | | DTV | | | | Faktoren | | | | Tag _{22.6} | | | | | | | | | |
| | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw | | Kfz | | M ₁ | | day ₆₋₁₈ | | Mo-So | | | | | | | |
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw m. Anh. | Lkw o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Kfz nkl. Kfz | b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} | Richt- tung | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | R1 R2 | | |
| B 500 | Anz. Fahrstreifen Rheinbrücke Iffezheim 7114/8686 R1(O): Iffezheim R2(W): Roppenheim (F) Fs=2 | 272/175 163/93 60/53 49/29 | +16,4 +19,9 +13,2 +4,8 | 3 3 3 503 | 18,6 21,8 16,6 4,6 | +28,5 +31,2 +16,8 +42,2 | 80,3 77,2 82,2 93,9 | 5,7 7,2 5,6 5,4 | 0,8 0,5 0,9 2,0 | 1,3 1,4 1,2 1,3 | 17,1 20,1 15,2 3,7 | 14,6 17,2 13,0 3,4 | 0,3 0,2 0,2 0,4 | 907 17,2% 224 31,5% | 988 17,2% 662 15,9% | 905 10,4% 1 078 9,2% | 11,0 10,4 13,4 12,6 | R1 R1 R2 R2 | E B B D | 8 8 8 15 | F F F D | 17 18 17 12 | |
| B 518 | Bad Säckingen 3 Grenze 8413/8106 R1(N): Bad Säckingen R2(S): Stein Fs=2 | 330/351 201/214 72/76 57/61 | +1,4 +1,5 +1,7 -1,8 | 311 390 322 17 | 2,3 2,6 2,2 0,2 | -10,2 -7,7 -19,4 -3,2 | 97,0 96,7 97,0 99,4 | 3,9 4,0 3,8 3,0 | 1,6 1,2 2,0 3,7 | 0,3 0,3 0,6 0,2 | 1,6 1,9 1,6 0,0 | 1,2 1,4 1,1 0,0 | 0,0 0,0 0,4 0,1 | 790 2,4% 120 1,1% | 850 2,8% 610 0,5% | 999 1,4% 897 1,6% | 14,9 13,3 13,0 11,7 | R1 R1 R2 R2 | B A F F | 18 18 18 11 | A A A D | 7 7 7 14 | 16 16 |
| B 532 | Palmrainbrücke 8311/8910 R1(O): Weil a. Rhein R2(W): Bundesgrenze (F) Fs=2 | 314/291 184/171 75/69 55/51 | +0,4 -0,5 +1,8 +1,6 | 487 614 489 34 | 2,5 3,0 2,3 0,3 | +5,3 +5,4 +4,9 -16,1 | 96,6 96,1 96,7 99,1 | 7,0 7,0 6,9 7,1 | 1,4 1,2 1,7 2,1 | 0,5 0,6 0,5 0,1 | 1,9 2,3 1,8 0,1 | 1,6 1,9 1,4 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1 112 2,6% 180 1,7% | 1 187 3,0% 886 1,1% | 1 126 1,4% 1 185 1,3% | 11,5 10,5 12,6 11,8 | R1 R1 R2 R2 | B B B C | 7 8 8 11 | F F F C | 18 18 17 15 | 16 16 |

Datenübertragungsprobleme zeitweise in 2015 und Normalisierung nach Baustelle in 2014 / Baustelle zeitweise in 2014

Gerätedefekt zeitweise in 2014

Automatische Dauerzählstellen in Bayern

| automatische Dauerzählstelle | | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|------|---------------------------|------------|----------|-------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------|-------------------|
| TK | Nr. | Name | Strasse | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 6020 | 9033 | AD Seligenstadt (O) | A 3 | 8+1 | Würzburg | AS Stockstadt (B469) | AD Seligenstädter Dreieck (A45) | Frankfurt a. Main | Frankfurt a. Main |
| 6020 | 9505 | AS Aschaffenburg (W) | A 3 | 2 | Frankfurt a. Main | AS Stockstadt (B469) | AS Aschaffenburg-West (B8) | Würzburg | Würzburg |
| 6020 | 9506 | AS-Aschaffenburg | A 3 | 8+1 | Frankfurt a. Main | AS Aschaffenburg-Ost (B26) | AS Aschaffenburg-West (B8) | Frankfurt a. Main | Frankfurt a. Main |
| 5921 | 9727 | Goldbach (W) | A 3 | 2 | Frankfurt a. Main | AS Aschaffenburg-Ost (B26) | AS Goldbach (B26) | Würzburg | Würzburg |
| 5921 | 9507 | AS Goldbach | A 3 | 5+1 | Frankfurt a. Main | AS Goldbach (B26) | AS Hösbach (B26) | Würzburg | Würzburg |
| 5921 | 9010 | Hösbach (O) | A 3 | 8+1 | Frankfurt a. Main | AS Hösbach | AS Bessenbach/Waldaschaff | Würzburg | Würzburg |
| 6021 | 9508 | AS Bessenbach-Waldaschaff | A 3 | 8+1 | Würzburg | AS Weibersbrunn | AS Bessenbach/Waldaschaff | Frankfurt a. Main | Frankfurt a. Main |
| 6122 | 9991 | Rohrbrunn (O) | A 3 | 8+1 | Frankfurt a. Main | AS Weibersbrunn | AS Rohrbrunn | Würzburg | Würzburg |
| 6123 | 9510 | AS Marktheidenfeld | A 3 | 8+1 | Frankfurt a. Main | AS Marktheidenfeld (B8) | AS Wertheim/Lengfurt | Würzburg | Würzburg |
| 6224 | 9511 | AS Wertheim/Lengfurt | A 3 | 8+1 | Frankfurt a. Main | AS Wertheim/Lengfurt | AS Helmstadt (B468) | Würzburg | Würzburg |
| 6224 | 9034 | AD Würzburg-West (W) | A 3 | 8+1 | Frankfurt a. Main | AS Helmstadt | AD Dreieck Würzburg-West (A81) | Würzburg | Würzburg |
| 6225 | 9011 | AD Würzburg-West (O) | A 3 | 8+1 | Frankfurt a. Main | AS Würzburg/Kist | AD Dreieck Würzburg-West (A81) | Frankfurt a. Main | Frankfurt a. Main |
| 6225 | 9159 | Würzburg-Kist | A 3 | 8+1 | Frankfurt a. Main | AS Würzburg/Kist | AS Würzburg-Heidingsfeld | Nürnberg | Nürnberg |
| 6225 | 9513 | AS Würzburg-Heidingsfeld | A 3 | 5+1 | Frankfurt a. Main | AS Würzburg-Heidingsfeld (B19) | AS Würzburg/Randersacker (B13) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6226 | 9512 | AS-Würzburg-Randersacker | A 3 | 8+1 | Frankfurt a. Main | AS Würzburg/Randersacker (B13) | AS Rottendorf (B8) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6226 | 9036 | AK Biebelried (W) | A 3 | 8+1 | Würzburg | AS Rottendorf | AK Kreuz Biebelried (A7) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6226 | 9038 | AK Biebelried (O) | A 3 | 8+1 | Würzburg | AK Kreuz Biebelried (A7) | AS Kitzingen/Schwarzach | Nürnberg | Nürnberg |
| 6227 | 9027 | Kitzingen/Schwarzach (O) | A 3 | 8+1 | Würzburg | AS Kitzingen/Schwarzach | AS Wiesentheid | Nürnberg | Nürnberg |
| 6228 | 9041 | Geiselwind (W) | A 3 | 8+1 | Würzburg | AS Wiesentheid | AS Geiselwind | Nürnberg | Nürnberg |
| 6229 | 9515 | AS Geiselwind | A 3 | 5+1 | Würzburg | AS Geiselwind | AS Schlüsselfeld | Nürnberg | Nürnberg |
| 6229 | 9627 | Schlüsselfeld | A 3 | 8+1 | Würzburg | AS Geiselwind | AS Schlüsselfeld | Nürnberg | Nürnberg |
| 6230 | 9516 | AS Schlüsselfeld | A 3 | 5+1 | Würzburg | AS Schlüsselfeld | AS Höchstadt-Nord | Nürnberg | Nürnberg |
| 6230 | 9251 | Pommersfelden (W) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Pommersfelden | AS Höchstadt-Nord | Nürnberg | Nürnberg |
| 6230 | 9252 | Pommersfelden (O) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Höchstadt-Ost | AS Pommersfelden | Nürnberg | Nürnberg |
| 6331 | 9517 | AS Höchstadt-Ost | A 3 | 5+1 | Würzburg | AS Höchstadt-Ost | AS Höchstadt-Nord | Nürnberg | Nürnberg |
| 6431 | 9518 | AS Erlangen-West | A 3 | 5+1 | Würzburg | AS Höchstadt-Ost (B470) | AS Erlangen-West | Nürnberg | Nürnberg |
| 6431 | 9951 | AK Fürth/Erlangen (W) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Erlangen-West | AS Erlangen-Frauenaurach | Nürnberg | Nürnberg |
| 6432 | 9050 | AK Fürth/Erlangen (O) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AK Kreuz Fürth/Erlangen (A73) | AS Erlangen-Frauenaurach | Nürnberg | Nürnberg |
| 6432 | 9519 | AS Erlangen-Tennenlohe | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Erlangen-Tennenlohe | AK Kreuz Fürth/Erlangen (A73) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6432 | 9519 | AS Erlangen-Tennenlohe | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Erlangen-Tennenlohe | AK Kreuz Nürnberg (A9) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6533 | 9520 | AS Nürnberg-Nord | A 3 | 5+1 | Würzburg | AS Nürnberg-Nord (B2) | AS Nürnberg/Behringersdorf (B14) | Passau | Passau |
| 6533 | 9521 | AS Nürnberg/Behringersd. | A 3 | 5+1 | Würzburg | AS Nürnberg/Behringersdorf (B14) | AS Nürnberg-Mögeeldorf | Passau | Passau |
| 6533 | 9039 | AK Nürnberg (W) | A 3 | 8+1 | Passau | AK Kreuz Nürnberg (A9) | AS Nürnberg-Mögeeldorf | Nürnberg | Nürnberg |
| 6533 | 9040 | AK Nürnberg (O) | A 3 | 8+1 | Passau | AK Kreuz Nürnberg (A6) | AK Kreuz Nürnberg (A9) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6633 | 9046 | AK Altdorf (S) | A 3 | 8+1 | Passau | AS Altdorf/Burgthann | AK Kreuz Altdorf (A6) | Passau | Passau |
| 6634 | 9624 | AS Oberölsbach | A 3 | 5+1 | Nürnberg | AS Oberölsbach | AS Neumarkt/Opf. | Passau | Passau |
| 6634 | 9051 | Neumarkt/Opf. (S) | A 3 | 8+1 | Passau | AS Velburg | AS Neumarkt/Opf. | Nürnberg | Nürnberg |
| 6937 | 9081 | Nittendorf (W) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Laaber | AS Nittendorf | Passau | Passau |
| 7038 | 9074 | AK Regensburg (W) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Sinzing | AS Nittendorf | Passau | Passau |
| 7038 | 9080 | AK Regensburg (O) | A 3 | 8+1 | Passau | AS Regensburg-Universität | AK Kreuz Regensburg (A93) | Nürnberg | Nürnberg |
| 7038 | 9009 | Regensburg-Ost (W) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Regensburg-Burgweinting | AK Kreuz Regensburg (A93) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6939 | 9076 | Regensburg-Ost (O) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Regensburg-Ost | AS Regensburg-Ost | Passau | Passau |
| 7039 | 9077 | Rosenhof (W) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Neutraubling | AS Neutraubling | Passau | Passau |
| 7143 | 9093 | AK Deggendorf (W) | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Metten | AS Rosenhof | Passau | Passau |
| 7345 | 9628 | Aicha vorm Wald | A 3 | 8+1 | Nürnberg | AS Metten | AK Kreuz Deggendorf (A92) | Passau | Passau |
| 7546 | 9085 | Pocking (O) | A 3 | 8+1 | Passau | AS Garham/Vilshofen | AS Aicha vorm Wald | Passau | Passau |
| 6727 | 9566 | AK Feuchtw./Craillsh. (W) | A 6 | 8+1 | Nürnberg | AK Pocking | AS GÜG Suben | Linz (A) | Linz (A) |
| 6727 | 9567 | AK Feuchtw./Craillsh. (O) | A 6 | 8+1 | Nürnberg | AK Kreuz Feuchtwangen/Craillsh. (A7) | AS Schnellorf | Heilbronn | Heilbronn |
| 6728 | 9522 | AS Feuchtwangen-Nord | A 6 | 5+1 | Nürnberg | AS Feuchtwangen-Nord | AK Kreuz Feuchtwangen/Craillsh. (A7) | Heilbronn | Heilbronn |
| 6728 | 9523 | AS Aurach | A 6 | 5+1 | Nürnberg | AS Aurach (B14) | AS Feuchtwangen-Nord (B25) | Heilbronn | Heilbronn |
| 6729 | 9751 | Herrieden (O) | A 6 | 8+1 | Nürnberg | AS Herrieden | AS Aurach (B14) | Heilbronn | Heilbronn |
| 6729 | 9524 | AS Ansbach | A 6 | 5+1 | Nürnberg | AS Ansbach | AS Herrieden | Heilbronn | Heilbronn |
| 6730 | 9525 | AS Neuendettelsau (W) | A 6 | 5+1 | Nürnberg | AS Neuendettelsau | AS Ansbach (B13) | Heilbronn | Heilbronn |
| 6730 | 9525 | AS Neuendettelsau (W) | A 6 | 5+1 | Nürnberg | AS Neuendettelsau | AS Lichtenau | Heilbronn | Heilbronn |

Automatische Dauerzählstellen in Bayern

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|----------|----------------------------|----------|---------------------|---|---|------------|------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 6631 | 9526 | AS Neuendeltelsau | A 6 | Nürnberg | AS Schwabach-West (B466) | AS Neuendeltelsau | Heilbronn | Heilbronn |
| 6632 | 9651 | Schwabach-West | A 6 | Waidhaus | AS Schwabach-Süd (B2) | AS Schwabach-West (B466) | Heilbronn | Heilbronn |
| 6632 | 9055 | Roth (W) | A 6 | Nürnberg | AS Roth | AS Schwabach-Süd | Heilbronn | Heilbronn |
| 6632 | 9944 | AK Nürnberg-Süd (W) | A 6 | Nürnberg | AK Kreuz Nürnberg-Süd (A73) | AS Roth | Heilbronn | Heilbronn |
| 6632 | 9527 | AS Nürnberg-Langwasser (W) | A 6 | Waidhaus | AS Nürnberg-Langwasser | AK Kreuz Nürnberg Süd (A73) | Heilbronn | Heilbronn |
| 6633 | 9047 | AK Nürnberg-Ost (W) | A 6 | Nürnberg | AK Kreuz Nürnberg-Ost (A9) | AK Nürnberg-Langwasser | Nürnberg | Nürnberg |
| 6633 | 9753 | AK Nürnberg-Ost (O) | A 6 | Waidhaus | AK Kreuz Nürnberg-Ost (A9) | AK Kreuz Nürnberg-Ost (A9) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6533 | 9054 | AK Altdorf (O) | A 6 | Waidhaus | AK Altdorf/Leinburg | AK Kreuz Altdorf (A3) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6535 | 9018 | Alfeld (O) | A 6 | Waidhaus | AS Sulzbach-Rosenberg | AK Kreuz Altdorf (A3) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6537 | 9239 | Amberg-Ost (W) | A 6 | Waidhaus/Tschechien | AS Amberg-Ost | AS Alfeld | Nürnberg | Nürnberg |
| 6538 | 9528 | AS Amberg-Ost | A 6 | Waidhaus | AS Amberg-Ost | AS Amberg-Süd | Nürnberg | Nürnberg |
| 6538 | 9238 | AK Oberpfälzer Wald (W) | A 6 | Waidhaus | AK Kreuz Oberpfälzer Wald (A93) | AS Amberg-Ost (B85) | Nürnberg | Nürnberg |
| 6439 | 9088 | AK Oberpfälzer Wald (O) | A 6 | Waidhaus | AS Wernberg-Ost | AS Nabburg-West | Nürnberg | Nürnberg |
| 6341 | 9008 | Waidhaus (O) | A 6 | Plisen (CZ) | GÜG Waidhaus/Rozvadov | AK Kreuz Oberpfälzer Wald (A93) | Waidhaus | Waidhaus |
| 5926 | 9152 | AS Wasserlosen | A 7 | Fulda | AD Dreieck Schweinfurt/Werneck | AS Waidhaus | Füssen | Füssen |
| 5926 | 9529 | AS Wasserlosen | A 7 | Fulda | AS Wasserlosen (B303) | AK Kreuz Schweinfurt/Werneck (A70/B26a) | Würzburg | Würzburg |
| 6026 | 9530 | Kreuz Schweinfurt/Werneck | A 7 | Fulda | AK Kreuz Schweinfurt/Werneck (A70/B26a) | AK Kreuz Schweinfurt/Werneck (A70/B26a) | Würzburg | Würzburg |
| 6026 | 9020 | Gramschatzer Wald (S) | A 7 | Fulda | AS Gramschatzer Wald | AS Gramschatzer Wald | Würzburg | Würzburg |
| 6226 | 9037 | AK Biebelried (N) | A 7 | Fulda | AS Würzburg/Estenfeld | AK Würzburg/Estenfeld | Würzburg | Würzburg |
| 6226 | 9452 | AK Biebelried (S) | A 7 | Würzburg | AK Kreuz Biebelried (A3) | AK Kreuz Biebelried (A3) | Würzburg | Würzburg |
| 6226 | 9531 | AS Kitzingen | A 7 | Würzburg | AS Kitzingen (B8) | AS Kitzingen | Ulm | Ulm |
| 6326 | 9532 | AS Marktbreit | A 7 | Würzburg | AS Marktbreit | AS Marktbreit | Ulm | Ulm |
| 6427 | 9067 | Uffenheim/Langenst. (N) | A 7 | Würzburg | AS Gollhofen (B13) | AS Gollhofen (B13) | Ulm | Ulm |
| 6427 | 9533 | AS Uffenh.-Langensteinach | A 7 | Würzburg | AS Uffenheim-Langensteinach | AS Uffenheim-Langensteinach | Ulm | Ulm |
| 6527 | 9534 | AS Bad Windsheim | A 7 | Würzburg | AS Bad Windsheim (B470) | AS Bad Windsheim (B470) | Ulm | Ulm |
| 6627 | 9535 | AS Rothenburg o.d.T. | A 7 | Würzburg | AS Rothenburg o.d.T. | AS Rothenburg o.d.T. | Ulm | Ulm |
| 6727 | 9625 | Bottenweiler | A 7 | Würzburg | AS Wörnitz | AS Wörnitz | Ulm | Ulm |
| 6727 | 9569 | AK Feuchtw./Cralish. (N) | A 7 | Würzburg | AK Feuchtwangen/Cralisheim (A6) | AK Kreuz Feuchtwangen/Cralisheim (A6) | Ulm | Ulm |
| 6727 | 9568 | AK Feuchtw./Cralish. (S) | A 7 | Würzburg | AK Feuchtwangen/Cralisheim (A6) | AK Kreuz Feuchtwangen/Cralisheim (A6) | Ulm | Ulm |
| 7626 | 9230 | AD Hiltstetten (S) | A 7 | Ulm | AS Dreieck Hiltstetten | AS Feuchtwangen-West | Füssen | Füssen |
| 8026 | 9231 | AK Memmingen (S) | A 7 | Ulm | AK Kreuz Memmingen (A96) | AS Memmingen-Süd | Füssen | Füssen |
| 8328 | 9016 | Nesselwang (W) | A 7 | Ulm | AD Dreieck Allgäu (A980) | AS Oy-Mittelberg | Füssen | Füssen |
| 8429 | 9072 | Tunnel Reinerthof | A 7 | Ulm | AS Nesselwang | AS Nesselwang | Füssen | Füssen |
| 8429 | 9071 | Tunnel Füssen | A 7 | Füssen | AS Füssen | AS Füssen | Füssen | Füssen |
| 8328 | 9696 | AS Oy-Mittelberg (W) | A 7 | Ulm | AS Füssen (B310) | Bundesgrenze (A) | Reutte (A) | Reutte (A) |
| 8328 | 9697 | AS Oy-Mittelberg (O) | A 7 | Ulm | AD Dreieck Allgäu (A980) | AS Oy-Mittelberg (B309) | Füssen | Füssen |
| 7527 | 9130 | Leipheim (W) | A 8 | Augsburg | AS Oy-Mittelberg (B309) | AS Nesselwang | Ulm | Ulm |
| 7527 | 9966 | Leipheim (O) | A 8 | Augsburg | AS Leipheim | AK Kreuz Ulm/Eichingen (A7) | Ulm | Ulm |
| 7528 | 9012 | Burgau (W) | A 8 | Augsburg | AS Günzburg | AS Leipheim | Ulm | Ulm |
| 7528 | 9965 | Zusmarshausen (W) | A 8 | Augsburg | AS Burgau | AS Günzburg | Ulm | Ulm |
| 7530 | 9013 | Zusmarshausen (O) | A 8 | Augsburg | AS Zusmarshausen | AS Burgau | Ulm | Ulm |
| 7531 | 9964 | Neusäß (W) | A 8 | Augsburg | AS Adelsried | AS Zusmarshausen | Ulm | Ulm |
| 7531 | 9131 | Augsburg-West (W) | A 8 | Augsburg | AS Adelsried | AS Adelsried | Ulm | Ulm |
| 7531 | 9963 | Augsburg-West | A 8 | München | AS Augsburg-West | AS Neusäß | Ulm | Ulm |
| 7531 | 9962 | Augsburg-Ost | A 8 | München | AS Augsburg-Ost | AS Augsburg-West | Augsburg | Augsburg |
| 7531 | 9961 | Darching | A 8 | München | AS Friedberg | AS Augsburg-Ost | Augsburg | Augsburg |
| 7632 | 9132 | Adelzhausen (W) | A 8 | München | AS Dasing | AS Friedberg | Augsburg | Augsburg |
| 7632 | 9960 | Adelzhausen (O) | A 8 | München | AS Adelzhausen | AS Dasing | Augsburg | Augsburg |
| 7633 | 9014 | Odelzhausen (O) | A 8 | München | AS Odelzhausen | AS Adelzhausen | Augsburg | Augsburg |
| 7733 | 9003 | Sulzemoos (O) | A 8 | München | AS Sulzemoos | AS Odelzhausen | Augsburg | Augsburg |
| 7734 | 9773 | Dachau/FFB (W) | A 8 | München | AS Dachau/Fürstenfeldbruck | AS Sulzemoos | Augsburg | Augsburg |

Automatische Dauerzählstellen in Bayern

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|-------------------------------|------------|----------|--------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--|-----------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 7734 | 9772 Dachau/FFB (O) | A 8 | 8+1 | München | AD Dreieck München-Eschenried (A99) | AS Dachau/Fürstenfeldbruck | | Augsburg |
| 7834 | 9223 AD München-Eschenried | A 8 | 1 | München | AS München-Langwied | AD Dreieck München-Eschenried (A99) | | Augsburg |
| 7834 | 9141 AK München-West (W) | A 8 | 8+1 | München | AK Kreuz München-West (A99) | AS München-Langwied | | Augsburg |
| 7834 | 9140 AK München-West (O) | A 8 | 8+1 | München | AS München-Obermenzing | AK Kreuz München-West (A99) | | München |
| 7935 | 9082 AK München-Perlach (S) | A 8 | 8+1 | Rosenheim | AS Neubiberg | AS München-Perlach | | München |
| 8036 | 9224 AK München-Süd | A 8 | 8+1 | Rosenheim | AS Hofoldinger Forst | AK Kreuz München-Süd (A99/A995) | | München |
| 8036 | 9171 Holzkirchen (W) | A 8 | 8+1 | Rosenheim | AS Holzkirchen | AS Hofoldinger Forst | | München |
| 8136 | 9225 AS Weyarn | A 8 | 8+1 | Rosenheim | AS Weyarn | AS Holzkirchen (B318) | | München |
| 8136 | 9226 AS Weyarn | A 8 | 8+1 | Rosenheim | AS Irschenberg (B472) | AS Weyarn | | München |
| 8138 | 9227 AS Irschenberg | A 8 | 8+1 | Rosenheim | AS Bad Aibling | AS Irschenberg (B472) | | München |
| 8138 | 9180 AD Imtal (W) | A 8 | 8+1 | Rosenheim | AD Dreieck Imtal (A93) | AS Bad Aibling | | München |
| 8138 | 9023 Rosenheim (O) | A 8 | 8+1 | Salzburg (A) | AS Rohrdorf | AS Rosenheim | | Rosenheim |
| 8139 | 9026 Frasdorf (O) | A 8 | 8+1 | Salzburg (A) | AS Bernau | AS Frasdorf | | Rosenheim |
| 8140 | 9028 Felden (O) | A 8 | 8+1 | Salzburg (A) | AS Übersee | AS Felden | | Rosenheim |
| 8141 | 9192 AS Grabenstätt | A 8 | 8+1 | Salzburg (A) | AS Traunstein/Siegsdorf (B306) | AS Grabenstätt | | Rosenheim |
| 8141 | 9193 AS Schweinbach | A 8 | 8+1 | Salzburg (A) | AS Traunstein/Siegsdorf (B306) | AS Schweinbach | | Rosenheim |
| 8142 | 9194 AS Traunstein | A 8 | 8+1 | Salzburg (A) | AS Neukirchen | AS Traunstein/Siegsdorf (B306) | | Rosenheim |
| 8142 | 9031 Neukirchen (O) | A 8 | 8+1 | Salzburg (A) | AS Ager | AS Neukirchen | | Rosenheim |
| 8141 | 9195 AS Ager | A 8 | 1 | Salzburg (A) | AS Bad Reichenhall (B20) | AS Ager | | Rosenheim |
| 8243 | 9032 Bad Reichenhall (O) | A 8 | 8+1 | Salzburg (A) | GUG Bad Reichenhall-Autobahn | AS Bad Reichenhall | | Hof |
| 5636 | 9903 AD Bayer. Vogtland (N) | A 9 | 8+1 | Hersdorf | AD Dreieck Bayerisches Vogtland (A72) | AD Dreieck Bayerisches Vogtland (A72) | | Hof |
| 5636 | 9994 AD Bayer. Vogtland (S) | A 9 | 8+1 | Hersdorf | AS Naila/Selbitz | AD Dreieck Bayerisches Vogtland (A72) | | Hof |
| 5736 | 9620 AS Hof-West | A 9 | 5+1 | Hof | AD Hof-West (B15) | AS Hof-West | | Bayreuth |
| 5836 | 9621 AS Münchberg-Nord | A 9 | 5+1 | Hof | AS Münchberg-Nord | AS Münchberg-Nord | | Bayreuth |
| 5935 | 9001 AD Bayreuth/Kulmbach (N) | A 9 | 8+1 | Hof | AD Dreieck Bayreuth/Himmelkron | AD Dreieck Bayreuth/Kulmbach (A70) | | Bayreuth |
| 5935 | 9002 AD Bayreuth/Kulmbach (S) | A 9 | 8+1 | Hof | AD Dreieck Bayreuth/Kulmbach (A70) | AD Dreieck Bayreuth/Kulmbach (A70) | | Bayreuth |
| 6035 | 9622 AS Bindlacher Berg | A 9 | 5+1 | Hof | AS Bindlacher Berg | AS Bindlacher Berg | | Bayreuth |
| 6035 | 9623 AS Bayreuth-Nord | A 9 | 5+1 | Hof | AS Bayreuth-Nord (B2) | AS Bayreuth-Nord (B2) | | Bayreuth |
| 6235 | 9029 Pegnitz (N) | A 9 | 8+1 | Bayreuth | AS Trockau | AS Pegnitz (B85) | | Nürnberg |
| 6234 | 9536 AS Pegnitz | A 9 | 8+1 | Bayreuth | AS Pegnitz (B85/B470) | AS Pegnitz | | Nürnberg |
| 6433 | 9728 Lauf (N) | A 9 | 2 | Bayreuth | AS Lauf/Hersbruck | AS Lauf | | Nürnberg |
| 6533 | 9042 AK Nürnberg (N) | A 9 | 8+1 | Bayreuth | AK Kreuz Nürnberg (A3) | AK Kreuz Nürnberg (A3) | | Nürnberg |
| 6533 | 9060 AK Nürnberg (S) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Nürnberg-Fischbach | AS Nürnberg-Fischbach | | Nürnberg |
| 6533 | 9057 AK Nürnberg-Ost (N) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Nürnberg-Fischbach | AK Kreuz Nürnberg-Ost (A6) | | München |
| 6633 | 9754 AK Nürnberg-Ost (S) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AD Dreieck Nürnberg-Ost (A6) | AD Dreieck Nürnberg/Feucht (A73) | | München |
| 6633 | 9538 AD Nürnberg-Feucht (S) | A 9 | 5+1 | Nürnberg | AD Dreieck Nürnberg/Feucht (A73) | AS Allersberg | | München |
| 6833 | 9539 AS Allersberg (S) | A 9 | 5+1 | Nürnberg | AS Allersberg | AS Allersberg | | München |
| 6934 | 9061 Greding (N) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Hilpoltstein | AS Hilpoltstein | | München |
| 7234 | 9090 Lenting (S) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Lenting | AS Greding | | München |
| 7234 | 9552 Ingolstadt-Nord (S) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Ingolstadt-Nord | AS Ingolstadt-Nord | | München |
| 7234 | 9554 Manching (N) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Ingolstadt-Süd | AS Ingolstadt-Süd | | München |
| 7335 | 9056 AD Holledau (N) | A 9 | 5+1 | Nürnberg | AS Langenbruck | AD Dreieck Holledau (A93) | | München |
| 7435 | 9241 AD Dreieck Holledau | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AD Dreieck Holledau (A93) | AD Dreieck Holledau (A93) | | München |
| 7535 | 9058 Allershausen (N) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Pfaffenhofen | AS Pfaffenhofen | | München |
| 7535 | 9059 AK Neufahrn (N) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Allershausen | AS Allershausen | | München |
| 7635 | 9065 AK Neufahrn (S) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AK Kreuz Neufahrn (A92) | AK Kreuz Neufahrn (A92) | | München |
| 7735 | 9062 Garching-Nord (N) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Eching | AS Eching | | München |
| 7735 | 9115 AK München-Nord (N) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AS Garching-Nord | AS Garching-Nord | | München |
| 7735 | 9066 AK München-Nord (S) | A 9 | 8+1 | Nürnberg | AK Kreuz München-Nord (A99) | AK Kreuz München-Nord (A99) | | München |
| 7735 | 9242 München-Fröttmaning-Süd | A 9 | 5+1 | Nürnberg | AS München-Fröttmaning-Süd | AS München-Fröttmaning-Süd | | München |

Automatische Dauerzählstellen in Bayern

| automatische Dauerzählstelle | | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|----------|--------------------------|------------|----------------|-----------------------------------|--|------------|--|--|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | | |
| 7835 | 9064 | München-Schwabing (N) | A 9 | Nürnberg | AS München-Frankfurter Ring | | | | München |
| 5920 | 9540 | AS Alzenau-Nord | A 45 | Gießen | AS Alzenau-Nord | | | | AS Alzenau-Mitte |
| 5920 | 9950 | Alzenau (S) | A 45 | Gießen | AS Alzenau | | | | AS Karstein |
| 5926 | 9203 | AD Schweinf./Werneck (O) | A 70 | Bamberg | AS Werneck | | | | AD Dreieck Schweinfurt/Werneck (A7/B26a) |
| 5926 | 9233 | AD Wernthal (W) | A 70 | Bamberg | AS Dreieck Wernthal (A71) | | | | AS Werneck |
| 5926 | 9234 | AD Wernthal (O) | A 70 | Bamberg | AS Schweinfurt/Bergtheimfeld | | | | AD Dreieck Wernthal (A71) |
| 5927 | 9541 | AS Schweinf./Bergtheimf. | A 70 | Bamberg | AS Schweinfurt-Hafen | | | | AS Schweinfurt/Bergtheimfeld (B26) |
| 5927 | 9542 | AS Schweinfurt-Hafen | A 70 | Bamberg | AS Schweinfurt-Zentrum (B286) | | | | AS Schweinfurt-Hafen |
| 5927 | 9543 | AS Schweinfurt-Zentrum | A 70 | Bamberg | AS Gochsheim | | | | AS Schweinfurt-Zentrum (B286) |
| 5927 | 9544 | AS Gochsheim | A 70 | Bamberg | AS Schoningen (B303) | | | | AS Gochsheim |
| 5928 | 9545 | AS Schoningen | A 70 | Bamberg | AS Haßfurt | | | | AS Schoningen (B303) |
| 6029 | 9256 | Knezzgau (W) | A 70 | Bamberg | AS Knezzgau | | | | AS Haßfurt |
| 6029 | 9546 | AS Knezzgau | A 70 | Bamberg | AS Eiltmann (B26) | | | | AS Knezzgau |
| 6030 | 9547 | AS Eiltmann | A 70 | Bamberg | AS Viereth-Trunstadt | | | | AS Eiltmann (B26) |
| 6031 | 9548 | AS Viereth-Trunstadt | A 70 | Bamberg | AS Bamberg-Hafen (B26) | | | | AS Viereth-Trunstadt |
| 6031 | 9549 | AS Bamberg-Hafen | A 70 | Bayreuth | AS Hallstadt (B4) | | | | AS Bamberg-Hafen (B26) |
| 6031 | 9580 | AS Hallstadt | A 70 | Bayreuth | AS Bamberg | | | | AS Hallstadt (B4) |
| 6031 | 9024 | AK Bamberg (W) | A 70 | Bayreuth | AK Kreuz Bamberg (A73/B505/B173) | | | | AS Bamberg |
| 6031 | 9068 | AK Bamberg (O) | A 70 | Bayreuth | AD Dreieck Bayreuth/Kulmbach (A9) | | | | AK Kreuz Bamberg (A73/B505/B173) |
| 5935 | 9053 | AD Bayreuth/Kulmbach (W) | A 70 | Bayreuth | AS Schreßlitz | | | | AS Kulmbach/Neudrossenfeld |
| 5528 | 9166 | Meilrichstadt (N) | A 71 | Erfurt | AS Rentwertshausen | | | | AS Meilrichstadt |
| 5826 | 9167 | Pfersdorf | A 71 | Erfurt | AS Bad Kissingen (B286) | | | | AS Poppenhausen |
| 5926 | 9232 | AD Wernthal (N) | A 71 | Schweinfurt | AD Dreieck Wernthal (A70) | | | | AS Schweinfurt-West |
| 5636 | 9025 | AD Bayer. Vogtland (O) | A 72 | Plauen | AS Hof-Nord | | | | AD Dreieck Bayerisches Vogtland (A9) |
| 5637 | 9094 | AD Hochfranken (W) | A 72 | Plauen | AD Dreieck Hochfranken (A93) | | | | AS Hof/Töpen |
| 5637 | 9095 | AD Hochfranken (O) | A 72 | Plauen | AS Pirik | | | | AD Dreieck Hochfranken (A93) |
| 5631 | 9165 | Eisfeld (S) | A 73 | Lichtenfels | AS Coburg (B4) | | | | AS Eisfeld-Süd (B4) |
| 5832 | 9235 | Untersiema (N) | A 73 | Lichtenfels | AK Untersiemau | | | | AS Ebersdorf b.Coburg |
| 5832 | 9236 | Untersiema (S) | A 73 | Lichtenfels | AS Lichtenfels-Nord | | | | AS Untersiemau |
| 5931 | 9306 | Ebenfeld | A 73 | Breitengüßbach | Ebenfeld | | | | Staffelstein |
| 6031 | 9101 | AK Bamberg (N) | A 73 | Suhl | Gundelsheim | | | | AK Bamberg |
| 6031 | 9581 | AK Kreuz Bamberg | A 73 | Lichtenfels | AK Kreuz Bamberg (A70) | | | | AK Memmelsdorf |
| 6031 | 9021 | Bamberg-Ost (N) | A 73 | Bamberg | AS Memmelsdorf | | | | AS Bamberg-Ost |
| 6131 | 9582 | AS Bamberg-Ost | A 73 | Lichtenfels | AS Bamberg-Ost | | | | AS Bamberg-Süd (B22) |
| 6131 | 9583 | AS Bamberg-Süd | A 73 | Bamberg | AS Bamberg-Süd (B22) | | | | AS Bamberg-Süd (B22) |
| 6132 | 9584 | AS Hirschaid | A 73 | Bamberg | AS Hirschaid | | | | AS Hirschaid |
| 6232 | 9585 | AS Buttenheim | A 73 | Bamberg | AS Buttenheim | | | | AS Buttenheim |
| 6232 | 9586 | AS Forchheim-Nord | A 73 | Bamberg | AS Forchheim-Nord | | | | AS Forchheim-Nord (B470) |
| 6332 | 9587 | AS Baierdorf-Nord (N) | A 73 | Bamberg | AS Forchheim-Süd (B470) | | | | AS Forchheim-Süd (B470) |
| 6332 | 9588 | AS Baierdorf-Nord | A 73 | Bamberg | AS Baierdorf-Nord | | | | AS Baierdorf-Nord |
| 6331 | 9589 | AS Möhrendorf | A 73 | Bamberg | AS Möhrendorf | | | | AS Möhrendorf |
| 6331 | 9660 | AS Erlangen-Nord | A 73 | Bamberg | AS Erlangen-Nord | | | | AS Erlangen-Nord |
| 6431 | 9661 | AS Erlangen-Zentrum | A 73 | Bamberg | AS Erlangen-Zentrum | | | | AS Erlangen-Zentrum |
| 6431 | 9952 | AK Fürth/Erlangen (N) | A 73 | Bamberg | AS Erlangen-Bruck | | | | AK Kreuz Fürth/Erlangen (A3) |
| 6431 | 9953 | AK Fürth/Erlangen (S) | A 73 | Bamberg | AS Erlangen-Bruck | | | | AS Erlangen-Bruck (B4) |
| 6431 | 9650 | AS Erlangen-Eltersdorf | A 73 | Bamberg | AK Kreuz Fürth/Erlangen (A3) | | | | AS Erlangen-Eltersdorf |
| 6532 | 9111 | Nürnberg/Fürth (N) | A 73 | Bamberg | AS Fürth-Poppenreuth | | | | AS Nürnberg/Fürth |
| 6632 | 9004 | Nürnberg-Hafen-Ost (S) | A 73 | Nürnberg | AS Nürnberg-Hafen-Ost | | | | AS Nürnberg-Königshof |
| 6632 | 9662 | AS Nürnberg-Königshof | A 73 | Bamberg | AS Nürnberg-Königshof | | | | AS Nürnberg-Zollhaus (B8) |
| 6632 | 9593 | AS Nürnberg-Zollhaus (S) | A 73 | Bamberg | AS Nürnberg-Zollhaus (B8) | | | | AK Kreuz Nürnberg Süd (A6) |
| 6632 | 9594 | AS Wendelstein-Nord | A 73 | Bamberg | AK Kreuz Nürnberg-Süd (A6) | | | | AS Wendelstein-Nord |
| 6633 | 9333 | Röthenbach b.St.W. (O) | A 73 | Nürnberg | AS Röthenbach b. St. W. | | | | AS Feucht |

Automatische Dauerzählstellen in Bayern

| automatische Dauerzählstelle | | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|------|---------------------------|------------|----------|----------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------------|----------|
| TK | Nr. | Name | Striße | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 6633 | 9005 | AD Nürnberg/Feucht (W) | A 73 | 8+1 | Nürnberg | AD Dreieck Nürnberg/Feucht | AS Feucht | München, A9 | |
| 6224 | 9035 | AD Würzburg-West (S) | A 81 | 8+1 | Würzburg | AD Dreieck Würzburg-West (A3) | AS Gerthshelm | Stuttgart | |
| 7735 | 9217 | AD M.-Feldmoching (N) | A 92 | 8+1 | Landshut | AS Oberschleißheim | AD Dreieck München-Feldmoching (A99) | München | |
| 7735 | 9006 | Oberschleißheim (O) | A 92 | 8+1 | Landshut | AS Lohhof | AS Oberschleißheim | München | |
| 7635 | 9015 | AK Neufahrn (W) | A 92 | 8+1 | Landshut | AK Kreuz Neufahrn | AS Lohhof | München | |
| 7635 | 9007 | AK Neufahrn (O) | A 92 | 8+1 | Landshut | AS Freising-Süd | AS Eching-Ost | München | |
| 7636 | 9185 | AS Flughafen München | A 92 | 8+1 | Landshut | AS Flughafen München | AS Freising-Süd (B11) | München | |
| 7636 | 9182 | AS Freising Mitte | A 92 | 8+1 | Landshut | AS Freising-Mitte (B301) | AS Flughafen München | München | |
| 7636 | 9183 | AS Freising Ost | A 92 | 8+1 | Landshut | AS Freising-Ost (B11a) | AS Freising-Mitte (B301) | München | |
| 7537 | 9184 | AS Erding | A 92 | 8+1 | Landshut | AS Erding | AS Freising-Ost (B11a) | München | |
| 7438 | 9017 | Altodorf (O) | A 92 | 8+1 | Landshut | AS Landshut-Nord | AS Altodorf | München | |
| 7341 | 9019 | Landau a.d. Isar (W) | A 92 | 8+1 | Deggendorf | AS Landau a. d. Isar | AS Plissing-Großköllnbach | Landshut | |
| 5637 | 9096 | AD Hochfranken (S) | A 93 | 8+1 | AD Hochfranken (A72) | AD Dreieck Hochfranken (A72) | AS Hof-Ost | Hof | |
| 5638 | 9099 | Selb-West (S) | A 93 | 8+1 | Hof | AS Selb-West | AS Hochstädt | Weiden | |
| 6438 | 9901 | Wernberg-Köblitz (S) | A 93 | 8+1 | Weiden | AS Wernberg-Köblitz | AK Kreuz Oberpälzer Wald (A6) | Regensburg | |
| 6439 | 9087 | AK Oberpälzer Wald (S) | A 93 | 8+1 | Weiden | AK Kreuz Oberpälzer Wald (A6) | AS Pfreimd | Regensburg | |
| 6638 | 9902 | Schwandorf-Mitte (N) | A 93 | 8+1 | Weiden | AS Schwandorf-Nord | AS Schwandorf-Mitte | Regensburg | |
| 6938 | 9049 | Rgb.-Pflaenstein (N) | A 93 | 8+1 | Weiden | AS Regensburg-Nord | AS Regensburg-Pflaenstein | Regensburg | |
| 6938 | 9044 | Rgb.-Königswiesen (S) | A 93 | 8+1 | Weiden | AS Regensburg-Königswiesen | AS Regensburg-Kumpfmühl | AD Holledau (A9) | |
| 7038 | 9045 | AK Regensburg (N) | A 93 | 8+1 | Weiden | AS Regensburg-Kumpfmühl | AK Kreuz Regensburg (A3) | Regensburg | |
| 7237 | 9030 | Siegenburg (S) | A 93 | 8+1 | Regensburg | AS Siegenburg | AS Eisendorf | AD Holledau (A9) | |
| 8138 | 9190 | AD Initial (S) | A 93 | 8+1 | Rosenheim | AD Dreieck Initial (A8) | AS Reichenhart | Kieferfelden | |
| 8238 | 9629 | Fischbach am Inn | A 93 | 8+1 | Rosenheim | AS Brannenburg | AS Oberaudorf | Bundesgrenze (A) | |
| 8339 | 9191 | Kieferfelden (S) | A 93 | 8+1 | Rosenheim | AS Kieferfelden | AS GÜG Kieferfelden-Autobahn | Kieferfelden | |
| 7836 | 9985 | München-Riem (W) | A 94 | 8+1 | Mühlhof | AS München-Riem | AS München-Am Moosfeld | München | |
| 7836 | 9986 | München-Riem (O) | A 94 | 8+1 | Mühlhof | AS Feldkirchen-Riem | AS München-Riem | München | |
| 7836 | 9987 | Feldkirchen-Ost (W) | A 94 | 8+1 | Mühlhof | AS Feldkirchen-Ost | AS Feldkirchen-West | München | |
| 7836 | 9840 | AK München-Ost (O) | A 94 | 8+1 | Mühlhof | AS Parsdorf | AK Kreuz München-Ost (A99) | München | |
| 7740 | 9984 | Wimpasing | A 94 | 5+1 | Simbach | AS Waldkraiburg/Ampfing | AS Heidenstein (B12) | München | |
| 7934 | 9043 | München-Kreuzhof (W) | A 95 | 8+1 | München | AS München-Kreuzhof | AS München-Fürstenried | Garmisch-Partenkir. | |
| 7934 | 9151 | AD Starnberg (N) | A 95 | 8+1 | München | AS München-Fürstenried | AD Dreieck Starnberg (A952) | Garmisch-Partenkir. | |
| 8134 | 9161 | Seeshaupt (N) | A 95 | 8+1 | München | AS Wolfratshausen | AS Seeshaupt | Garmisch-Partenkir. | |
| 8333 | 9164 | Murnau/Kochel (S) | A 95 | 8+1 | München | AS Murnau/Kochel | AS Eschenlohe | Garmisch-Partenkir. | |
| 8424 | 9250 | Lindau (S) | A 96 | 8+1 | Lindau | AS Lindau | GÜG Lindau-Autobahn | Bregenz (A) | |
| 7928 | 9550 | Stetten (W) | A 96 | 8+1 | München | AS Stetten | AS Erkheim | Memmingen | |
| 7931 | 9136 | Landenberg a. L.-Nord (O) | A 96 | 8+1 | München | AS Landenberg a. Lech-Ost | AS Landsberg a. Lech-Nord | Memmingen | |
| 7834 | 9222 | Gräfenlöffing (W) | A 96 | 8+1 | München | AS Gräfenlöffing | AD Dreieck München-Südwest | Memmingen | |
| 7834 | 9106 | München-Laim (W) | A 96 | 8+1 | München | AS München-Laim | AS München-Blumenau | Memmingen | |
| 7834 | 9219 | AS Germering-Nord (N) | A 99 | 5+1 | AK München-Nord (A9) | AS München-Lochhausen | AS Germering-Nord | AD München-SW (A96) | |
| 7834 | 9220 | AK München-West (N) | A 99 | 5+1 | AK München-Nord (A9) | AD Dreieck München-Allach (A99) | AK Kreuz München-West (A8) | AD München-SW (A96) | |
| 7734 | 9774 | AD München-Eschenried (O) | A 99 | 8+1 | AD M.-Eschenried | AD Dreieck München-Eschenried (A8) | AD Dreieck München-Allach (A99) | AD München-Allach | |
| 7734 | 9775 | AD München-Allach (O) | A 99 | 8+1 | Kreuz Langwied (A8) | AD Dreieck München-Allach (A99) | AS München-Ludwigstfeld | AK München/Brunnthal | |
| 7735 | 9155 | Feldmoching | A 99 | 8+1 | AK München/Brunnthal | AD Dreieck München-Feldmoching (A92) | AS München-Ludwigstfeld | Kreuz Langwied (A8) | |
| 7735 | 9216 | AD M.-Feldmoching (W) | A 99 | 8+1 | AK München/Brunnthal | AD Dreieck München-Feldmoching (A92) | AS München-Ludwigstfeld | Kreuz Langwied (A8) | |
| 7735 | 9207 | AD M.-Feldmoching (O) | A 99 | 8+1 | Kreuz Langwied (A8) | AD Dreieck München-Feldmoching (A92) | AS München-Neuherberg | AK München/Brunnthal | |
| 7735 | 9215 | AK München-Nord (W) | A 99 | 8+1 | Kreuz Langwied (A8) | AS München-Neuherberg | AS München-Fröttmanning-Nord | AK München/Brunnthal | |
| 7735 | 9218 | Aschheim-West | A 99 | 8+1 | AK München/Brunnthal | AS Aschheim-Ismaning | AK Kreuz München-Nord (A9) | Autobahnring München | |
| 7836 | 9211 | Aschheim/Ismaning (S) | A 99 | 8+1 | Autobahnring München | AS Kirchheim | AS Aschheim/Ismaning | Autobahnring München | |
| 7836 | 9212 | AK München-Ost (N) | A 99 | 8+1 | Kreuz Langwied (A8) | AS Kirchheim b. München | AK Kreuz München-Ost (A94) | AK München/Brunnthal | |
| 7836 | 9213 | AK München-Ost (S) | A 99 | 8+1 | Autobahnring München | AS Haar | AK Kreuz München-Ost | Autobahnring München | |
| 7936 | 9244 | Neu-Keferloh | A 99 | 8+1 | AK München/Brunnthal | AS Hohenbrunn | AS Haar | Kreuz Langwied (A8) | |
| 7936 | 9228 | Hohenbrunn | A 99 | 8+1 | AK München-Ost (A94) | AS Hohenbrunn (B471) | AS Ottobrunn | AK München-Süd (A8) | |

Automatische Dauerzählstellen in Bayern

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|------|-------------------------|----------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|
| TK Nr. | Name | Strasse | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Richtung 1 | Richtung 2 |
| 7936 | 9229 | Otobrunn | A 99 | AK München-Ost (A94) | AS Otobrunn | AS Otobrunn | AK München-Süd (A8/A995) |
| 7934 | 9150 | AD Starnberg (W) | A 952 | AD Starnberg (A95) | AD Dreieck Starnberg (A95) | AD Dreieck Starnberg (A95) | AS Percha |
| 7935 | 9221 | München-Giesing (S) | A 995 | AK München/Brunnthal | AS Unterhaching-Nord | AS Unterhaching-Nord | AS München-Giesing (B13) |
| 6632 | 9945 | Schwabach | B 2 | Nürnberg | Rednitzhembach | Rednitzhembach | Roth |
| 6931 | 9271 | Weißenburg i.Bay. | B 2 | Weissenburg | Weissenburg i. Bay. | Weissenburg i. Bay. | Ellingen |
| 7230 | 9270 | Donauwörth | B 2 | Augsburg | Nordheim | Donauwörth | Donauwörth |
| 7531 | 9129 | Langweid | B 2 | Donauwörth | Meitingen | Donauwörth | Augsburg |
| 7834 | 9800 | Germering | B 2 | München | Germering | Germering | Aubing |
| 8333 | 9360 | Eschenlohe (n) | B 2 | Garmisch-Partenkir. | Eschenlohe | Eschenlohe | Murnau |
| 8433 | 9361 | Eschenlohe (s) | B 2 | Garmisch-Partenkir. | Eschenlohe | Eschenlohe | Murnau |
| 8432 | 9350 | Oberau (n) | B 2 | München | Eschenlohe | Farchant | Garmisch-Partenkir. |
| 8432 | 9353 | Oberau (Mitte) | B 2 | Murnau | Eschenlohe | Farchant | Garmisch-Partenkir. |
| 8432 | 9351 | Oberau (s) | B 2 | Garmisch-Partenkir. | Eschenlohe | Farchant | Murnau |
| 8432 | 9107 | GAP - Partenkirchen | B 2 | München | Farchant | Partenkirchen | Mittenwald |
| 8533 | 9274 | Mittenwald | B 2 | Garmisch-Partenkir. | Mittenwald | GU Scharnitz | Bundesgrenze (A) |
| 6226 | 9275 | Kitzingen | B 8 | Würzburg | Biebelried | Repperndorf | Kitzingen |
| 6328 | 9272 | Markt Bibart | B 8 | Neustadt a.d. Aisch | Langenfeld | Markt Bibart | Markt Bibart |
| 6634 | 9273 | Burghann-Oberferrieden | B 8 | Feucht | Oberferrieden | Postbauer-Heng | Neumarkt |
| 6939 | 9276 | Barbing | B 8 | Straubing | AS Rosenhof | Barbing | Regensburg |
| 7040 | 9295 | Rain | B 8 | Regensburg | Rain | Atting | Straubing |
| 7935 | 9830 | Pullach | B 11 | München | München | Baierbrunn | Wolfrathshausen |
| 7735 | 9850 | Garching-Dirnismaning | B 11 | Freising | Garching | München | München |
| 7438 | 9310 | Eching-Viecht | B 11 | Landshut | Landshut | Moosburg | München |
| 7143 | 9401 | Deggendorf | B 11 | Bayrisch Eisenstein | Grafing | Deggendorf | Deggendorf |
| 6845 | 9277 | Bayerisch Eisenstein | B 11 | Bundesgrenze (CZ) | Bundesgrenze (CZ) | Bayrisch Eisenstein | Regen |
| 8228 | 9175 | Kempten | B 12 | Kaufbeuren | Marktoberdorf/B472 | Marktoberdorf/B472 | AS Kempten, A7 |
| 7930 | 9380 | Buchloe | B 12 | München | Buchloe | Kaufbeuren | Kempten |
| 7744 | 9863 | Simbach a. Inn (w) | B 12 | Simbach, Braunau | Simbach | Alttötting | München |
| 7744 | 9862 | Simbach a. Inn (n) | B 12 | Simbach | Simbach | Alttötting | München |
| 7744 | 9861 | Simbach a. Inn (s) | B 12 | Passau | Simbach | Alttötting | München |
| 7148 | 9125 | Philippsreut | B 12 | Prag (CZ) | Bundesgrenze (CZ) | Freyung | Liniz (A) |
| 6225 | 9299 | Eibelsstadt | B 13 | Eibelsstadt | Eibelsstadt-Süd | Eibelsstadt-Süd | Passau |
| 6528 | 9278 | Oberdachstetten | B 13 | Uffenheim, A7 | Oberdachstetten | Oberdachstetten | Wurzburg |
| 7133 | 9124 | Eichstätt | B 13 | Eichstätt | Eichstätt | Eichstätt | Ingolstadt |
| 7735 | 9820 | Oberschleißheim-Neuh. | B 13 | Ingolstadt | Harthof | Oberschleißheim | Ingolstadt |
| 6434 | 9280 | Hersbruck | B 14 | Sulzbach-Rosenberg | Salzbach-Rosenhof | Laufbach-Rosenhof | Lauf a.d. Pegnitz |
| 6437 | 9279 | Schnaittenbach | B 14 | Wernberg-Köblitz | Schnaittenbach | Schnaittenbach | Sulzbach-Rosenberg |
| 7939 | 9301 | Soyen | B 15 | Reitmeining | Reitmeining | Soyen | Haag |
| 7339 | 9300 | Ergoldsbach | B 15 | Essenbach | Matrinschaun | Ergoldsbach | Ergoldsbach |
| 6838 | 9281 | Maxhütte-Haidhof | B 15 | Schwandorf | Burglengentfeld | Regenstauf | Regensburg |
| 5737 | 9113 | Hof | B 15 | Hof | Hof | Rehau | Marktredwitz |
| 7138 | 9254 | AS Schierling | B 15 | Allersdorf, A 93 | AS Schierling-Nord, ST2144 | AS Schierling-Süd | Neulahrn (NB), S 2142 |
| 7236 | 9282 | Neustadt a.d. Donau | B 16 | Regensburg | Regensburg | Ingolstadt | Ingolstadt |
| 8330 | 9283 | Halblech | B 17 | Peiting | Halblech | Buching | Füssen |
| 7831 | 9138 | Untermeitingen-Lagerle. | B 17 | Augsburg | Königsbrunn | Kaufering | Landsberg |
| 8527 | 9114 | Fischen | B 19 | Sonthofen | Fischen | Oberstdorf | Oberstdorf |
| 8327 | 9137 | Waltenhofen-Herzmanns | B 19 | Kempten | Waltenhofen | Martinszell | Sonthofen |
| 6125 | 9302 | Würzburg-Estenfeld | B 19 | Würzburg | Lengfeld | Estenfeld | Estenfeld |
| 6026 | 9201 | Werneck-Ebleben | B 19 | Schweinfurt | AS Werneck (A70) | Bergheim | Würzburg |
| 8043 | 9109 | Laufen | B 20 | Laufen | Laufen | Freilassing | Freilassing |
| 7542 | 9149 | Eggenfelden (s) | B 20 | Landau a.d. Isar | Falkenberg | Wurmannsquick | Burghausen |
| 7542 | 9148 | Eggenfelden (n) | B 20 | Landau a.d. Isar, A92 | Falkenberg | Wurmannsquick | Burghausen |

Automatische Dauerzählstellen in Bayern

| automatische Dauerzählstelle | | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|------|---------------------------|------------|----------|---------------------|------------------------|-----------------------------|----------------------|
| TK | Nr. | Name | Striße | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel | Fernziel |
| 6742 | 9262 | Weiding | B 20 | 8+1 | Furth im Wald | Weiding | Cham | Cham |
| 6643 | 9284 | Furth i. Wald | B 20 | 8+1 | Bundesgrenze (CZ) | Bundesgrenze (CZ) | Furth i.W. | Cham |
| 8342 | 9285 | Schneizelreuth-Melleck | B 21 | 8+1 | Bad Reichenhall | Schneizelreuth-Melleck | Schneizelreuth-Melleck | Bundesgrenze (A) |
| 8343 | 9121 | Schneizelreuth-Baumgarten | B 21 | 8+1 | Bad Reichenhall | Salzburg | Lofer | Bundesgrenze (A) |
| 6129 | 9303 | Burgwindheim | B 22 | 8+1 | Burgwindheim | Burgwindheim | Kappel | Bamberg |
| 6035 | 9286 | Weidenberg | B 22 | 8+1 | Bayreuth | Bayreuth | Seybothenroth | Weiden i.d. Oberpf. |
| 6238 | 9287 | Altenstadt a.d. Waldnaab | B 22 | 8+1 | Bayreuth | Neustadt/Bayreuth | Weiden i.d. Oberpfalz | Cham |
| 6339 | 9104 | Weiden i.d. Opf. | B 22 | 8+1 | Bayreuth | Neustadt a.d. Waldnaab | Bechtsrieth | Cham |
| 6540 | 9304 | Winklarn | B 22 | 8+1 | Rötz | Pillmersried | Winklarn | Cham |
| 8432 | 9352 | Oberau (w) | B 23 | 8+1 | Oberau (B 2) | Oberau | Ettal | Oberviechtach |
| 8432 | 9163 | GAP - Garmisch | B 23 | 8+1 | Ehrwald (A) | Murnau | Garmisch | Schongau |
| 7028 | 9156 | Fremdingen | B 25 | 8+1 | Dinkelsbühl | Wilburgstetten | Fremdingen | Augsburg |
| 7230 | 9157 | Harburg | B 25 | 8+1 | Augsburg | Harburg (Schwabben) | Hoppingen | Nördlingen |
| 5924 | 9288 | Karsbach-Höllrich | B 27 | 8+1 | Hammelburg | Höllrich | Heßdorf | Donau-Ries |
| 8424 | 9949 | Lindau-Diepoldsbergtunnel | B 31 | 8+1 | Lindau | Weißensberg | Kressbronn | Karlstadt |
| 5733 | 9210 | Stockheim-Hablach (n) | B 85 | 8+1 | Ludwigsstadt | Kronach | Neuhaus | Friedrichshafen |
| 5733 | 9209 | Stockheim-Hablach (s) | B 85 | 8+1 | Ludwigsstadt | Stockheim | Kronach | Kronach |
| 6537 | 9289 | Amberg (w) | B 85 | 8+1 | Pegnitz, A9 | Sulzbach-Rosenberg | Amberg | Amberg |
| 6741 | 9290 | Roding | B 85 | 8+1 | Cham | Roding | Mitterdorf | Schwandorf |
| 5733 | 9206 | Stockheim-Hablach (w) | B 89 | 8+1 | Kronach | Grafenau | Schönberg | Sonneberg |
| 5833 | 9571 | Marktzeuln-Zettlitz (w) | B 173 | 8+1 | Hof | Kronach | Lichtenfels | Bamberg |
| 5833 | 9572 | Marktzeuln-Zettlitz (o) | B 173 | 8+1 | Hof | Kronach | Lichtenfels | Bamberg |
| 5734 | 9305 | Kronach (O) | B 173 | 8+1 | Kronach | Höfles | Unterrödnach | Bamberg |
| 5426 | 9108 | Fladungen | B 285 | 8+1 | Reichenhausen | Rednitzembach | Roth | Fladungen |
| 6027 | 9291 | Kolitzheim-Oberspleshheim | B 286 | 8+1 | Schweinfurt | Lichtenfels | Alitzheim | Gerolzhofen |
| 5832 | 9237 | Untersiemau (W) | B 289 | 8+1 | Lichtenfels | Lichtenfels | Untersiemau | Fladungen |
| 5833 | 9573 | Zettlitz Süd | B 289 | 8+1 | Kulmbach | Horb a. Main | Zettlitz | Coburg |
| 6537 | 9292 | Amberg (s) | B 299 | 8+1 | Amberg | Amberg | Ursensollen | Lichtenfels |
| 7632 | 9311 | Oberzell | B 300 | 8+1 | Augsburg | Friedberg | AS Dasing (A8) | Neumarkt i.d. Ober. |
| 7433 | 9293 | Schrobenhausen | B 300 | 8+1 | Reichershofen | Hohenwart | Schrobenhausen | Aichach-Friedberg |
| 7736 | 9308 | Schweigbach/Halbergmooß | B 301 | 8+1 | Flughafen München | Abzweig S12053 | Abzweig B388, Fischerhäuser | Aichachshofen |
| 5936 | 9294 | Bischofsgrün | B 303 | 8+1 | Bundesgrenze (CZ) | Marktreudwiz | Bad Berneck | Ismaning |
| 5939 | 9153 | Schirnding | B 303 | 8+1 | Eger (CZ) | Bundesgrenze (CZ) | Arzberg | Bad Berneck, A9 |
| 7734 | 9810 | Karlsfeld-Rothschwaige | B 304 | 2 | Dachau | Dachau | Karlsfeld | Marktreudwiz |
| 7936 | 9320 | Zorneding | B 304 | 8+1 | Ebersberg | Kirchseeon | Vaterstetten | München |
| 7938 | 9321 | Steinhöring | B 304 | 8+1 | Wasserburg | Traunstein | Ebersberg | München |
| 8041 | 9135 | Altenmarkt | B 304 | 8+1 | Traunstein | Altenmarkt | Traunstein | Wasserburg-Altötting |
| 8041 | 9937 | Nußdorf-Aiging | B 304 | 8+1 | Traunreut | Altenmarkt | Traunstein | Traunstein |
| 8141 | 9143 | Tunnel Ettendorf | B 304 | 8+1 | Freilassing | Abzweig B306 | Abzweig S12105 | Altenmarkt |
| 8142 | 9142 | Traunstein | B 304 | 8+1 | Salzburg (A) | Teisendorf | Traunstein | Traunstein |
| 8143 | 9144 | Freilassing | B 304 | 8+1 | Salzburg (A) | Salzburg | Freilassing | Traunstein |
| 8240 | 9147 | Unterwössen-Oberwössen | B 305 | 8+1 | Marquartstein | Unterwössen | Reit im Winkel | Freilassing |
| 7736 | 9102 | Ismaning-Fischerhäuser | B 388 | 8+1 | Erding | Moosimring | Ismaning | München |
| 7542 | 9462 | Eggenfelden (o) | B 388 | 8+1 | Passau | Auhof | Eggenfelden | München |
| 6221 | 9307 | Kleinheubach | B 469 | 8+1 | Miltenberg | Miltenberg | Kleinheubach | München |
| 6221 | 9296 | Miltenberg | B 469 | 8+1 | Obernburg a.M. | Kleinheubach | Amorbach | Worth a. Main |
| 6429 | 9324 | Dietersheim | B 470 | 8+1 | Dottenheim | Dottenheim | Neustadt a.d. Aisch | Amorbach |
| 6233 | 9297 | Goßweinstein-Sachsenmühle | B 470 | 8+1 | Weiden i.d. Oberpf. | Pottenstein | Neustadt a.d. Aisch | Neustadt a.d. Aisch |
| 7734 | 9988 | Bergkirchen-Geiselbullach | B 471 | 8+1 | Dachau | Dachau | AS Dachau/Fürstenfeldbruck | Fürstentheim |
| 8131 | 9188 | Bergkirchen-Hohenbrand | B 472 | 8+1 | Peißenberg | Hugelfing | Peiting | Fürstentheim |
| 8132 | 9204 | Polling (w) | B 472 | 8+1 | Peißenberg | Hugelfing | Schongau | Schongau |
| 8132 | 9199 | Polling (o) | B 472 | 8+1 | Huglfing | Oberhausen | Peißenberg/Polling | Hugelfing/Polling |

Automatische Dauerzählstellen in Bayern

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | |
|------------------------------|-------------------------|------------|------------------|--|-----------|
| TK Nr. | Name | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel |
| 6230 | 9853 Höchstädt | 8+1 | Bamberg | Pommerseiden | Höchstädt |
| 7546 | 9871 Neuhaus a. Inn (s) | 8+1 | Neuhaus a. Inn | Mittlich | Pocking |
| 7546 | 9870 Neuhaus a. Inn (o) | 8+1 | Bundesgrenze (A) | Bundesgrenze (A) | Passau |
| 7146 | 9420 Grafenau | 8+1 | Grafenau | AS Roth | Schönberg |
| | | | | AS Pommerseiden AS Pocking B12 Rednitzhembach | |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|----------------------------------|--|------------------------------|------------------------------|-------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------|-----|-----|-----|--|--|--|--|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- e | | MSV | | WG | | TG | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Pkw +Lfw +Krad | | Lkw +Lkw m. Sattel- zug | | Kfz +Sattel- zug | | Fahrgarten (Anteil von Kfz) | | M ₁ P ₁ M _{Fr} P _{Fr} M _{So} P _{So} | | M _{So} P _{So} M _{Fr} P _{Fr} M _{Do} P _{Do} | | R1 R2 | | R1 R2 | | | | | | | | | | | | |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | Kfz | nkl. | fer | M ₁ | P ₁ | M _{Fr} | P _{Fr} | M _{So} | P _{So} | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | Veränd. zu '14 | R1 | R2 | R1 | R2 | | | | |
| | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | | | | |
| A 3 | AD Seligenstadt (O) 6020/9033 R1(S): AS Stockstadt (B469) R2(N): AD Seligenstädter Dreieck (A) Fs=6 km 205,7 | 114/167 64/96 30/38 20/33 | +2,7 +2,5 +3,6 +1,9 | 15 948 19 439 16 771 2 947 | 16,4 19,2 18,8 3,6 | +3,6 +3,3 +3,6 -2,1 | 81,0 78,3 80,4 93,6 | 7,6 8,0 7,8 5,7 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 1,3 1,2 1,5 1,5 | 3,4 3,8 3,4 1,2 | 12,6 15,0 13,0 1,8 | 9,5 11,3 9,8 1,4 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 1,3 1,3 1,09 1,2 | 0,99 0,79 1,09 0,6 | 5 352 14,1% 4 213 33,0% | 5 731 14,2% 4 213 13,4% | 4 776 12,8% 4 199 12,2% | 9,4 8,7 9,0 8,6 | 17,1 17,1 15,2 16,1 | C B C A | D B C D | 8 17 17 16 | R1 R2 R1 R2 | C B C A | 17 17 15 11 | C E E A | | | | | | | |
| A 3 | AS Aschaffenburg (W) 6020/9505 R1(N): AS Stockstadt (B469) R2(S): AS Aschaffenburg-West (B8) Fs=6 km 207,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 3 | AS-Aschaffenburg 6020/9506 R1(S): AS Aschaffenburg-Ost (B26) R2(N): AS Aschaffenburg-West (B8) Fs=6 km 215,2 | 93/- 36/- 37/- 20/- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 3 | Goldbach (W) 592/19727 R1(N): AS Aschaffenburg-Ost (B26) R2(S): AS Goldbach (B26) Fs=6 km 217,0 | 152/- 88/- 37/- 27/- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 3 | AS Goldbach 592/19507 R1(N): AS Goldbach (B26) R2(S): AS Hösbach (B26) Fs=6 km 218,8 | 165/55 80/21 54/19 31/15 | +2,2 +3,3 +0,0 +0,5 | 14 176 17 312 14 894 2 528 | 15,5 18,2 16,0 3,3 | 83,2 80,5 82,5 95,3 | 12,4 14,7 13,0 1,9 | 1,3 1,3 1,5 1,4 | 2,8 3,2 2,8 1,1 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,98 0,82 1,10 0,9 | 5 092 12,8% 1 267 36,7% | 5 470 12,9% 3 959 12,6% | 4 267 13,2% 5 002 10,3% | 9,3 8,8 10,9 10,3 | 17,1 17,1 17,2 15,2 | C B C D | G B C C | 8 8 8 15 | E E E D | 18 17 17 15 | R1 R2 R2 R2 | C B C D | 15 15 15 15 | A E E C | | | | | | | |
| A 3 | Hösbach (O) 592/19010 R1(N): AS Hösbach R2(S): AS Bessenbach/Waldaschaff Fs=6 km 220,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 3 | AS Bessenbach-Waldaschaff 6021/9508 R1(S): AS Weibersbrunn R2(N): AS Bessenbach/Waldaschaff Fs=6 km 225,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 3 | Rohrbrunn (O) 6122/9991 R1(N): AS Weibersbrunn R2(S): AS Rohrbrunn Fs=4 km 237,6 | 313/300 178/177 73/60 62/63 | +1,4 +2,0 -0,3 +1,7 | 12 623 15 338 13 246 2 536 | 21,4 26,0 21,8 4,5 | +3,0 +2,9 +2,4 +0,2 | 75,9 71,5 75,3 92,6 | 8,1 8,5 8,1 6,9 | 0,7 0,7 0,8 0,9 | 1,6 1,4 1,8 1,9 | 3,3 3,9 3,3 1,4 | 17,5 21,6 17,9 2,4 | 13,5 16,7 13,9 1,9 | 0,6 0,5 0,6 0,7 | 1,1 1,1 1,12 0,7 | 3 188 17,8% 998 44,6% | 3 363 18,0% 2 662 16,8% | 2 773 4,5% 2 678 3,4% | 9,5 9,5 9,0 8,8 | 17,1 17,1 17,2 16,1 | D D E D | C B E C | 14 14 16 14 | R1 R2 R2 R2 | C C C D | 14 14 16 14 | A C C A | | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | |
|--------------------|---|--|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--|--|--|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------------|---|---------------------------------|---|----------------------|---|
| Strabe | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak- toren | Tag- Nacht | day- eve, b22 | Mo-So d ₅₀ b _{SV} Mo-So d ₅₀ b _{SV} [Kfz/h] | R1 R2 | TG R1 R2 Mo Di-Do Fr Sa So | | |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 | W U S [Kfz/24h] | SV Lkw- Veränd. zu '14 | ähn- lich | M. Anh. +Sattel- zug | Krad +Krad | Pkw +Lkw | Lkw +Lkw m. Anh. o. Anh. +Sattel- zug | Kw +Kw m. Anh. o. Anh. +Sattel- zug | Lkw +Lkw m. Anh. o. Anh. +Sattel- zug | Bus | | | | | | | nkl. Kfz | M ₁ P ₁ M _n P _n [Kfz/h] |
| A 3 | AS Marktheidenfeld 6123/9510 R1(N): AS Marktheidenfeld (B8) R2(S): AS Wertheim/Lengfurt Fs=4 km 259,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 3 | AS Wertheim/Lengfurt 6224/9511 R1(N): AS Wertheim/Lengfurt R2(S): AS Helmsstadt (B468) Fs=6 km 268,7 | 286/311 157/183 70/67 59/61 | 63 996 64 055 65 635 61 695 | -2,0 -1,5 -4,1 -0,6 | 20,2 24,7 20,6 3,8 | +1,2 +1,1 +0,2 -1,6 | 78,0 73,6 77,4 94,1 | 8,5 9,0 8,5 6,6 | 0,4 0,4 0,5 0,5 | 2,1 1,8 | 1,8 2,3 | 17,3 21,4 17,7 2,2 | 13,6 16,8 13,9 1,8 | 0,6 0,6 0,6 0,8 | 1,02 0,97 1,12 0,0 | 3 460 16,8% 1 080 41,9% | 3 681 16,9% 2 794 16,6% | 3 033 2,1% 2 846 2,7% | 9,6 9,5 8,8 8,7 | R1 R1 R2 R2 | C C C C |
| A 3 | AD Würzburg-West (W) 6224/9034 R1(N): AS Helmsstadt R2(S): AD Dreieck Würzburg-West (G) Fs=6 km 277,0 | 303/238 170/138 71/53 62/47 | 65 798 65 974 67 801 62 627 | -1,7 -1,1 -3,0 -1,8 | 21,3 25,8 21,6 4,4 | +2,6 +2,4 +2,0 -1,3 | 75,8 71,4 75,2 92,5 | 7,3 7,6 7,3 6,1 | 0,8 0,7 0,9 1,0 | 1,7 1,5 1,9 2,0 | 1,7 3,4 3,4 1,4 | 17,4 21,4 17,8 2,3 | 13,5 16,6 13,8 1,8 | 0,5 0,5 0,5 0,7 | 1,03 0,93 1,11 1,2 | 3 569 17,9% 1 086 43,5% | 3 821 18,0% 2 814 17,5% | 3 248 2,3% 2 895 2,9% | 10,0 9,9 8,7 8,5 | R1 R1 R2 R2 | C C C C |
| A 3 | AD Würzburg-West (O) 6225/9011 R1(S): AS Würzburg/Kist R2(N): AD Dreieck Würzburg-West (G) Fs=6 km 280,2 | 335/288 198/166 75/69 62/53 | 87 795 88 017 90 167 83 993 | +0,6 +1,1 -1,2 +1,3 | 20,6 25,0 21,0 4,0 | +2,9 +2,9 +2,0 -1,6 | 76,7 72,4 76,0 93,1 | 7,7 8,1 7,8 6,3 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 1,5 1,3 1,7 1,8 | 1,5 3,8 3,3 1,3 | 16,8 20,8 17,3 2,1 | 12,8 15,7 13,1 0,6 | 0,5 0,5 0,5 1,1 | 1,02 0,94 1,11 1,1 | 4 783 17,3% 1 409 43,0% | 5 102 17,4% 3 824 16,8% | 3 822 13,8% 4 479 2,4% | 8,8 8,5 10,1 10,0 | R1 R1 R2 R2 | C C C C |
| A 3 | Würzburg-Kist 6225/9159 R1(N): AS Würzburg/Kist R2(S): AS Würzburg-Heidingsfeld Fs=6 km 283,2 | 298/219 171/118 71/61 56/40 | 87 630 87 993 90 048 83 290 | -0,5 -0,2 -1,9 +0,4 | 20,3 24,6 20,7 4,0 | +1,3 +1,3 +0,6 -2,4 | 76,9 72,7 76,2 93,0 | 7,6 8,0 7,7 6,1 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 1,5 1,4 1,7 1,7 | 1,5 3,8 3,3 1,3 | 16,6 20,4 17,0 2,1 | 12,5 15,4 12,8 1,6 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 1,02 0,93 1,10 1,3 | 4 768 16,9% 1 417 42,8% | 5 092 17,0% 3 797 16,5% | 4 439 2,6% 3 638 3,4% | 10,0 9,8 8,5 8,2 | R1 R1 R2 R2 | C C C C |
| A 3 | AS Würzburg-Heidingsfeld 6225/9513 R1(N): AS Würzburg-Heidingsfeld (E) R2(S): AS Würzburg/Randersacker (E) Fs=5 km 287,2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 3 | AS Würzburg-Randersacker 6226/9512 R1(N): AS Würzburg/Randersacker R2(S): AS Rottendorf (B8) Fs=6 km 298,4 | 337/- 200/- 75/- 62/- | 73 655 73 900 76 068 69 725 | | 16 109 19 738 16 922 2 649 | | 76,4 71,7 75,7 94,1 | 8,4 8,8 8,4 6,7 | 0,5 0,4 0,5 0,6 | 1,8 1,6 2,0 2,1 | 2,3 2,8 2,3 0,8 | 19,1 23,5 19,5 2,4 | 14,9 18,4 15,3 1,9 | 0,5 0,4 0,5 0,6 | 1,03 0,93 1,12 1,1 | 3 988 18,3% 1 230 44,8% | 4 272 18,4% 3 139 18,0% | 3 728 2,2% 3 198 1,8% | 10,2 10,1 8,6 8,3 | R1 R1 R2 R2 | C C C C |
| A 3 | AK Bieblried (W) 6226/9036 R1(N): AS Rottendorf R2(S): AK Kreuz Bieblried (A7) Fs=6 km 300,2 | 327/54 199/39 69/5 59/10 | 76 558 76 842 78 976 72 491 | +3,8 +4,7 +2,1 +3,2 | 21,0 25,6 21,5 3,8 | +3,4 +4,0 +3,3 -17,1 | 77,2 72,8 76,6 94,2 | 8,3 8,8 8,4 6,6 | 0,4 0,3 0,4 0,5 | 1,7 1,6 2,0 2,0 | 2,3 2,7 2,3 0,8 | 18,2 22,4 18,7 2,3 | 14,2 17,5 14,6 1,8 | 0,5 0,5 0,5 0,7 | 1,03 0,93 1,13 1,1 | 4 154 17,6% 1 261 43,6% | 4 445 17,7% 3 283 17,3% | 3 816 2,0% 3 410 11,8% | 10,0 9,9 8,9 8,6 | R1 R1 R2 R2 | C C C C |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|----------------------------|--------------------------|------------------|-----------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- z22.6 Nacht- eve, b22 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 |
| | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | |
| A 3 | AK Bielefeld (O) 6226/9038 R1(N): AK Kreuz Bielefeld (A7) R2(S): AS Kitzingen/Schwarzach Fs=4 km 306,4 | 0/249 0/139 0/66 0/44 | 66 239 65 738 68 557 64 983 | +4,0 +4,7 +1,7 +5,0 | 13 927 16 892 14 646 2 859 | 21,0 25,7 21,4 4,4 | +2,9 +2,1 +2,1 -1,8 | 76,2 71,6 75,7 92,7 | 8,3 8,7 9,0 6,3 | 0,6 0,5 0,6 0,7 | 2,0 1,9 2,2 2,2 | 3,0 3,5 2,9 1,4 | 17,3 21,5 17,9 2,2 | 13,6 16,9 14,1 1,7 | 0,7 0,7 0,6 0,8 | 1,04 0,97 1,13 40,7% | 3 512 17,5% 2 957 40,7% | 3 697 17,1% 2 957 18,8% | 3 139 2,6% 3 110 10,4% | 9,6 9,8 9,2 9,1 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E D B B | C C C D |
| A 3 | Kitzingen/Schwarzach (O) 6227/9027 R1(N): AS Kitzingen/Schwarzach R2(S): AS Wiesentheid Fs=4 km 314,0 | 323/328 192/195 73/72 58/61 | 64 210 63 431 67 162 63 094 | +4,1 +4,6 +2,6 +4,6 | 13 942 16 869 14 719 2 927 | 21,7 26,6 21,9 4,6 | +3,8 +3,6 +3,5 +0,7 | 75,4 70,7 74,9 92,1 | 7,9 8,3 7,9 6,4 | 0,6 0,6 0,7 0,9 | 1,8 1,7 2,1 2,2 | 3,2 3,7 3,1 1,4 | 17,9 22,3 18,2 2,4 | 14,0 17,4 14,2 1,9 | 0,6 0,6 0,6 0,7 | 1,06 0,97 1,14 41,9% | 3 436 18,3% 1 154 41,9% | 3 640 18,2% 2 824 18,6% | 3 042 2,7% 2 936 3,1% | 9,7 9,8 9,0 8,9 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E D D D | C C C C |
| A 3 | Geiselwind (W) 6228/9041 R1(N): AS Wiesentheid R2(S): AS Geiselwind Fs=4 km 327,5 | 335/319 200/192 76/68 59/59 | 63 902 63 033 66 866 63 081 | +4,1 +4,9 +2,2 +4,4 | 14 227 17 209 15 016 3 010 | 22,3 27,3 22,5 4,8 | +4,7 +4,5 +4,2 +1,4 | 74,8 70,0 74,3 92,0 | 8,0 8,4 8,0 6,7 | 0,6 0,5 0,7 0,8 | 1,9 1,7 2,1 2,2 | 3,3 3,8 3,2 1,5 | 18,4 22,9 18,6 2,5 | 14,6 18,1 14,8 2,0 | 0,6 0,6 0,6 0,7 | 1,06 0,98 1,14 42,6% | 3 415 18,8% 1 159 42,6% | 3 615 18,7% 2 812 19,2% | 3 035 2,9% 2 922 3,4% | 9,7 9,8 9,0 9,0 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E D E A | C C C B |
| A 3 | AS Geiselwind 6229/9515 R1(N): AS Geiselwind R2(S): AS Schlüsselfeld Fs=4 km 334,7 | 114/329 54/196 42/74 18/59 | 63 859 62 921 66 900 63 173 | +4,4 +5,0 +3,1 +4,6 | 14 879 17 912 15 680 3 474 | 23,3 28,5 23,4 5,5 | +3,4 +3,1 +4,1 -4,0 | 74,0 69,0 73,7 91,9 | 8,4 8,0 8,8 6,7 | 0,6 0,5 0,7 0,8 | 2,1 2,0 2,3 2,2 | 4,9 5,7 4,8 2,5 | 17,8 22,2 18,1 2,5 | 14,0 17,3 14,3 1,9 | 0,6 0,5 0,5 0,8 | 1,06 0,97 1,13 41,1% | 3 446 18,2% 1 166 41,1% | 3 645 18,2% 2 850 18,6% | 3 027 3,5% 2 901 3,8% | 9,6 9,8 8,9 8,9 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E D E D | C C C C |
| A 3 | Schlüsselfeld 6229/9627 R1(N): AS Geiselwind R2(S): AS Schlüsselfeld Fs=4 km 338,5 | 159/248 81/140 51/58 27/50 | 64 468 63 768 67 360 63 157 | +4,8 +5,7 +3,0 +4,4 | 13 894 16 799 14 732 2 883 | 21,6 26,3 21,9 4,6 | +5,2 +4,7 +5,8 +1,8 | 74,5 69,8 73,9 91,6 | 8,4 8,7 8,8 6,7 | 0,6 0,5 0,6 0,8 | 1,6 1,5 1,7 1,9 | 3,1 3,6 3,0 1,4 | 17,9 22,2 18,3 2,4 | 14,0 17,3 14,3 1,9 | 0,6 0,5 0,5 0,8 | 1,06 0,97 1,13 41,1% | 3 446 18,2% 1 166 41,1% | 3 645 18,2% 2 850 18,6% | 3 089 3,2% 2 927 3,1% | 9,7 9,8 9,0 9,0 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E D E D | C C C C |
| A 3 | AS Schlüsselfeld 6230/9516 R1(N): AS Schlüsselfeld R2(S): AS Höchststadt-Nord Fs=4 km 346,9 | 336/336 197/202 80/77 59/57 | 64 832 64 086 67 778 63 609 | +4,3 +4,9 +3,0 +4,4 | 14 853 17 879 15 693 3 423 | 22,9 27,9 23,2 5,4 | +5,0 +4,6 +5,2 +2,6 | 74,7 69,8 74,2 92,2 | 7,6 8,1 7,9 6,6 | 1,1 1,0 1,1 1,4 | 1,5 1,4 1,6 1,7 | 3,0 3,5 2,9 1,2 | 17,4 21,6 16,9 2,5 | 13,6 16,9 13,8 2,0 | 0,6 0,5 0,6 0,8 | 1,06 0,96 1,14 40,7% | 3 469 19,4% 1 166 43,5% | 3 682 19,3% 2 831 20,0% | 3 083 3,5% 2 919 3,8% | 9,7 9,8 8,9 8,8 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E D E D | C C C C |
| A 3 | Pommerfelden (W) 6230/9251 R1(S): AS Pommerfelden R2(N): AS Höchststadt-Nord Fs=4 km 355,5 | 155/309 94/183 29/71 32/55 | 66 890 66 374 70 104 64 537 | +4,3 +4,7 +3,3 +4,4 | 14 019 16 989 14 776 2 886 | 21,0 25,6 21,1 4,5 | +4,0 +3,7 +3,9 +1,0 | 76,5 71,9 76,3 92,8 | 7,6 8,1 7,9 5,6 | 1,1 1,0 1,1 1,4 | 1,5 1,4 1,6 1,7 | 3,0 3,5 2,9 1,2 | 17,4 21,6 16,9 2,5 | 13,6 16,9 13,8 2,0 | 0,6 0,5 0,6 0,8 | 1,06 0,96 1,14 40,7% | 3 597 17,8% 1 166 40,7% | 3 840 17,6% 2 871 18,2% | 2 980 7,2% 3 480 4,7% | 8,8 8,7 10,6 10,7 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E D C B | C C E C |
| A 3 | Pommerfelden (O) 6230/9252 R1(S): AS Höchststadt-Ost R2(N): AS Pommerfelden Fs=4 km 357,6 | 267/266 156/153 54/57 57/56 | 64 941 64 750 67 875 61 836 | +4,6 +5,1 +3,6 +4,4 | 13 388 16 160 14 130 2 950 | 20,6 25,0 20,8 4,8 | +4,5 +4,1 +4,6 +2,1 | 76,4 72,3 75,8 91,8 | 7,9 8,3 8,0 6,6 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 1,8 1,6 2,0 2,1 | 3,4 3,9 3,4 1,6 | 16,6 20,5 16,9 2,5 | 12,0 14,6 12,5 1,8 | 0,6 0,5 0,5 0,7 | 1,05 0,94 1,13 39,9% | 3 490 17,5% 1 138 39,9% | 3 721 17,4% 2 795 18,0% | 2 892 2,7% 3 121 7,9% | 8,9 8,8 9,7 9,7 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E D C A | C E E C |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---|-------------------|----------------|------------|------------|----------------|----------------|-----------|------|--------------------------------|------|-----------|----------|------------------|----------|-----------------|----------------|-----------|-------|-----------------|-------|-----------------|-----------|-----------|
| Strasse | VT 2015/14 | Kfz | | Lkw-Gruppe | | | DTV | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Faktoren | | Tag-22 | | MSV | | WG | | TG | | | |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | SV | Lkw-ähnli. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | m. | o. | Anh. | Lkw m. Sattelzug | nkl. Kfz | fer | M ₁ | Nacht | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | R1 | R2 |
| | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] |
| A 3 | AS Höchststadt-Ost 328/329 196/197 74/71 58/61 FS=4 km 367,5 | 69 068 | +5,4 | 13 602 | 19,7 | +5,6 | 78,1 | 1,7 | 4,6 | 14,6 | 0,5 | 0,5 | 1,03 | 3 724 | 3 984 | 3 297 | 9,6 | 10,4% | 2 931 | 8,4 | 5,7% | 8,2 | R1 | R2 |
| A 3 | AS Erlangen-West 187/187 72/73 61/58 FS=4 km 370,5 | 69 832 | +6,9 | 16 642 | 23,8 | +5,5 | 74,0 | 1,6 | 5,5 | 17,9 | 0,4 | 0,6 | 0,88 | 17,1% | 16,9% | 10,1% | 9,3 | 10,4% | 2 965 | 8,6 | 5,0% | 8,4 | R1 | R2 |
| A 3 | AK Fürth/Erlangen (W) 344/20 207/13 76/2 61/5 FS=4 km 380,5 | 82 248 | -0,5 | 14 377 | 17,5 | +10,3 | 80,7 | 7,6 | 11,1 | 3,7 | 13,3 | 10,5 | 1,1 | 4 500 | 4 838 | 3 564 | 8,6 | 12,0% | 3 672 | 9,0 | 12,3% | 8,5 | R1 | R2 |
| A 3 | AK Fürth/Erlangen (O) 306/261 176/158 71/45 59/58 FS=6 km 384,4 | 93 098 | +4,5 | 15 771 | 16,9 | +3,6 | 80,0 | 7,5 | 2,2 | 1,5 | 3,6 | 10,2 | 0,4 | 5 134 | 5 562 | 4 022 | 8,4 | 14,6% | 4 059 | 8,9 | 15,0% | 8,5 | R1 | R2 |
| A 3 | AS Erlangen-Tennenlohe 342/319 203/208 77/53 62/58 FS=6 km 393,0 | 95 487 | +7,5 | 16 450 | 17,2 | +5,6 | 80,5 | 1,7 | 4,5 | 12,4 | 0,3 | 0,6 | 0,98 | 5 308 | 5 775 | 4 470 | 9,6 | 13,2% | 4 503 | 9,2 | 12,9% | 8,6 | R1 | R2 |
| A 3 | AS Nürnberg-Nord 342/319 202/207 77/53 63/59 FS=6 km 394,5 | 98 689 | +1,6 | 16 909 | 17,1 | +3,1 | 80,6 | 1,7 | 4,7 | 12,2 | 0,3 | 0,6 | 1,00 | 5 470 | 5 954 | 4 873 | 10,0 | 14,9% | 4 889 | 9,8 | 14,4% | 9,2 | R1 | R2 |
| A 3 | AS Nürnberg/Behringersd. 108/62 72/41 15/10 21/11 FS=6 km 398,0 | 104 036 | +2,1 | 14 886 | 14,3 | -2,7 | 82,0 | 1,6 | 2,6 | 11,3 | 0,4 | 2,1 | 0,99 | 5 808 | 6 315 | 5 044 | 9,8 | 12,6% | 5 335 | 10,2 | 11,4% | 9,5 | R1 | R2 |
| A 3 | AK Nürnberg (W) 51/218 40/132 3/45 8/41 FS=6 km 401,3 | 102 789 | +3,1 | 17 364 | 16,9 | +8,2 | 80,3 | 7,6 | 0,8 | 1,5 | 3,8 | 12,6 | 0,4 | 5 726 | 6 261 | 4 968 | 9,5 | 14,7% | 5 226 | 10,3 | 12,3% | 9,8 | R1 | R2 |

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|--|--|---|--------------------------------|------------------|---------|---------|---------------|---------------|---|---|--|--|---|-----------------|-------------------------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Lage bei Anz. Fahrstreifen km | DTV | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | TG | | |
| | | | | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Lkw-Gruppe SV Lkw- ähnl. U S [Kfz/24h] [%] | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | Tag- Nacht | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | Mo-So bsv Mo-So bsv [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | |
| A 3 | AK Nürnberg (O) 6633/9040 R1(S): AK Kreuz Altdorf (A6) R2(N): AK Kreuz Nürnberg (A9) Fs=4 | 264/291 160/170 53/61 51/60 | | Veränd. zu '14 +4,2 +4,0 +3,6 +1,4 | Lkw-Veränd. zu '14 +4,2 +4,0 +3,6 +1,4 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad +Lkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | nkl. Kfz b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So bsv [Kfz/h] [%] | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 3 | AK Altdorf (S) 6633/9046 R1(S): AS Altdorf/Burghann R2(N): AK Kreuz Altdorf (A6) Fs=4 | 323/319 194/189 68/70 61/60 | | Veränd. zu '14 +1,9 +1,8 +0,9 +0,3 | Lkw-Veränd. zu '14 +1,9 +1,8 +0,9 +0,3 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad +Lkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | nkl. Kfz b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So bsv [Kfz/h] [%] | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 3 | AS Oberörsbach 6634/9624 R1(N): AS Oberörsbach R2(S): AS Neumarkt/OPf. Fs=4 | 37/244 | (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 3 | Neumarkt/Opf. (S) 6634/9051 R1(S): AS Veilburg R2(N): AS Neumarkt/OPf. Fs=4 | 301/297 174/173 70/68 57/56 | | Veränd. zu '14 +2,2 +2,1 +1,1 +2,4 | Lkw-Veränd. zu '14 +2,2 +2,1 +1,1 +2,4 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad +Lkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | nkl. Kfz b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So bsv [Kfz/h] [%] | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 3 | Nittendorf (W) 6937/9081 R1(N): AS Laaber R2(S): AS Nittendorf Fs=4 | 336/336 205/199 73/74 58/63 | | Veränd. zu '14 +2,2 +3,0 -0,5 +3,5 | Lkw-Veränd. zu '14 +2,2 +3,0 -0,5 +3,5 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad +Lkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | nkl. Kfz b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So bsv [Kfz/h] [%] | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 3 | AK Regensburg (W) 7038/9074 R1(N): AS Sinsing R2(S): AK Kreuz Regensburg (A93) Fs=4 | 352/351 211/209 79/78 62/64 | | Veränd. zu '14 +3,4 +4,0 +1,5 +4,0 | Lkw-Veränd. zu '14 +3,4 +4,0 +1,5 +4,0 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad +Lkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | nkl. Kfz b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So bsv [Kfz/h] [%] | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 3 | AK Regensburg (O) 7038/9080 R1(S): AS Regensburg-Universität R2(N): AK Kreuz Regensburg (A93) Fs=6 | 354/353 211/208 80/81 63/64 | | Veränd. zu '14 +5,4 +5,6 +4,2 +5,9 | Lkw-Veränd. zu '14 +5,4 +5,6 +4,2 +5,9 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad +Lkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | nkl. Kfz b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So bsv [Kfz/h] [%] | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 3 | Regensburg-Ost (W) 7038/9009 R1(N): AS Regensburg-Burgweinting R2(S): AS Regensburg-Ost Fs=4 | 348/351 207/205 79/82 62/64 | | Veränd. zu '14 +3,9 +3,9 +2,7 +4,9 | Lkw-Veränd. zu '14 +3,9 +3,9 +2,7 +4,9 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad +Lkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | nkl. Kfz b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So bsv [Kfz/h] [%] | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|---|--|---------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--|-----------------------------|---|--------------------------|--|--|---|---|---|--|----------------------|------------------|------------------|-------------------|----------------------|-------------------|
| Strasse | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [Kfz/24h] [%] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | |
| | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | m. Anh. [Kfz/24h] [%] | o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Bus [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz b ₅₀ b _{Fr} [] | fer [] | M ₁ P ₁ M _{ave} P _{ave} [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ [Kfz/h] [%] | Richt- ung Mo-So d ₅₀ b ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | |
| A 3 Regensburg-Ost (O) 6939/9076 R1(N): AS Regensburg-Ost R2(S): AS Neutraubing Fs=4 km 499,9 | 345/335 206/194 78/77 61/64 | +4,1 +4,1 +3,1 +5,0 | 11 330 13 810 12 053 9 921 | +17,4 +20,2 +17,7 +3,8 | 17,4 20,2 17,7 3,8 | +2,1 +1,9 +1,0 +2,6 | 76,0 73,5 74,7 90,2 | 6,3 6,7 6,5 4,5 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 2,5 2,2 2,9 2,8 | 3,3 3,8 3,3 1,4 | 13,7 16,1 14,0 1,9 | 10,8 12,7 11,2 1,5 | 0,4 0,4 0,3 0,5 | 4,2 4,1 4,8 3,3 | 1,00 0,71 0,98 0,30 | 3 590 15,6% 982 30,4% | 3 938 15,8% 2 544 14,7% | 2 288 14,7% 3 057 13,5% 8,5 | 10,2 9,6 9,3 8,5 | R1 R1 R2 R2 | C B B C | B B B C | 8 8 8 14 | 17 17 C A | |
| A 3 Rosenhof (W) 7039/9077 R1(N): AS Neutraubing R2(S): AS Rosenhof Fs=4 km 503,9 | 348/332 209/192 77/78 62/62 | +5,1 +5,1 +4,4 +5,6 | 11 048 13 438 11 828 8 867 | +19,8 +23,4 +20,1 +4,0 | 19,8 23,4 20,1 4,0 | +2,6 +2,4 +2,0 +1,8 | 73,9 70,5 73,3 89,5 | 4,5 4,8 4,6 3,4 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 2,7 2,5 2,8 3,2 | 3,4 3,9 3,4 1,4 | 15,8 18,9 16,2 2,1 | 12,7 15,2 13,0 1,6 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 3,6 3,6 3,8 3,2 | 1,03 0,77 1,07 0,32 | 3 036 17,9% 908 32,6% | 3 329 18,1% 2 456 16,7% | 2 804 15,1% 2 778 15,2% 9,0 | 10,3 10,0 9,7 9,0 | R1 R1 R2 R2 | E B B D | G B B D | 8 8 8 A | 17 17 16 13 | |
| A 3 AK Deggendorf (W) 7143/9093 R1(N): AS Melten R2(S): AK Kreuz Deggendorf (A92) Fs=4 km 561,9 | 348/346 208/208 78/76 62/62 | +0,8 +2,3 -3,2 +1,5 | 9 075 11 073 9 555 6 233 | +23,3 +28,1 +23,2 +4,7 | 23,3 28,1 23,2 4,7 | +1,3 +1,6 -1,3 +1,6 | 72,6 67,7 72,5 91,5 | 4,8 5,0 4,9 4,2 | 0,5 0,5 0,5 0,5 | 2,4 2,2 2,5 2,8 | 3,9 4,5 3,7 1,7 | 18,9 23,0 18,9 2,4 | 15,5 19,0 15,6 1,8 | 0,6 0,6 0,6 0,6 | 1,7 1,9 1,7 0,9 | 1,05 0,83 1,07 0,33 | 2 072 21,6% 714 33,5% | 2 273 22,0% 1 470 19,8% | 1 893 3,1% 1 841 13,2% 8,6 | 10,2 10,1 9,1 8,6 | R1 R1 R2 R2 | E B C B | C C C C | C C C A | C C C 16 | C C C 12 |
| A 3 Aicha vorm Wald 7345/9628 R1(N): AS Gartham/Vilshofen R2(S): AS Aicha vorm Wald Fs=4 km 591,4 | 269/53 154/30 63/9 52/14 | +5,7 +6,6 +2,4 +7,8 | 9 847 11 934 10 471 1 905 | +22,4 +27,2 +22,2 +4,8 | 22,4 27,2 22,2 4,8 | +3,0 +3,0 +1,0 +6,7 | 72,3 67,6 72,4 89,9 | 9,2 9,5 9,1 8,2 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 2,4 2,2 2,5 2,9 | 4,2 4,9 4,0 2,0 | 17,5 21,7 17,5 1,9 | 14,2 17,5 14,2 1,5 | 0,7 0,7 0,6 0,8 | 2,8 2,9 2,9 2,4 | 1,08 0,87 1,09 0,32 | 2 331 20,7% 824 32,5% | 2 522 21,1% 1 758 18,9% | 2 376 2,8% 2 230 9,9% 9,5 | 11,0 11,2 10,0 10,2 | R1 R1 R2 R2 | F D C C | C C C C | C C C A | C C C 12 | C C C 12 |
| A 3 Pocking (O) 7546/9085 R1(N): AS Pocking R2(S): AS GÜG Suben Fs=4 km 626,6 | 142/351 88/205 26/82 28/64 | +3,1 +5,8 -4,9 +6,6 | 9 089 11 016 9 741 1 546 | +30,9 +37,2 +31,0 +6,0 | 30,9 37,2 31,0 6,0 | +4,0 +3,6 +3,5 +6,6 | 64,3 58,0 64,2 89,3 | 6,0 6,3 5,8 5,5 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 2,8 2,7 2,7 3,3 | 3,8 4,3 3,8 2,2 | 26,6 32,5 26,8 3,1 | 22,5 27,8 22,1 2,4 | 0,5 0,5 0,5 0,7 | 2,0 2,1 2,1 1,4 | 1,06 0,84 1,09 0,38 | 1 527 29,4% 611 38,5% | 1 620 28,9% 1 250 31,3% | 1 547 2,7% 1 597 11,8% 10,2 | 11,0 10,8 10,5 10,2 | R1 R1 R2 R2 | E B E C | C C E B | C C C A | C C C 13 | C C C 13 |
| A 6 AK Feuchtw./Craish. (W) 6727/9566 R1(O): AK Kreuz Feuchtwangen/Cra R2(W): AS Schnelldorf Fs=4 km 713,6 | 282/255 160/141 66/65 56/49 | +1,0 +1,4 -0,1 +0,8 | 14 107 17 258 14 670 2 616 | +27,2 +33,1 +27,5 +5,1 | 27,2 33,1 27,5 5,1 | +0,6 +0,5 -0,1 -2,0 | 70,0 64,3 69,5 91,7 | 8,0 8,3 8,2 6,7 | 0,7 0,6 0,7 1,0 | 1,6 1,4 1,8 1,8 | 3,8 4,4 3,7 1,6 | 22,9 28,3 23,3 3,0 | 17,6 21,6 17,9 2,5 | 0,5 0,4 0,4 0,6 | 1,2 1,2 1,2 1,2 | 1,02 0,94 1,14 0,49 | 2 794 23,7% 887 49,4% | 2 965 24,1% 2 282 22,1% | 2 611 17,9% 2 807 2,5% 10,7 | 10,0 9,5 10,9 10,7 | R1 R1 R2 R2 | D C C C | C C C C | C C C A | C C C 18 | C C C 18 |
| A 6 AK Feuchtw./Craish. (O) 6727/9567 R1(O): AS Feuchtwangen-Nord R2(W): AK Kreuz Feuchtwangen/Cra Fs=4 km 715,9 | 231/239 134/131 46/60 51/48 | +0,7 +1,2 -0,5 +0,9 | 13 787 16 848 14 330 2 616 | +26,2 +32,0 +26,4 +5,1 | 26,2 32,0 26,4 5,1 | +0,8 +0,7 -0,0 -1,2 | 71,2 65,5 70,6 92,0 | 8,3 8,6 8,5 6,9 | 0,6 0,5 0,7 0,9 | 1,6 1,4 1,7 1,8 | 3,7 4,3 3,7 1,7 | 21,9 27,2 22,3 2,8 | 16,9 20,9 17,3 2,3 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 1,1 1,1 1,2 1,1 | 1,03 0,96 1,15 0,47 | 2 831 22,7% 924 47,4% | 2 981 23,0% 2 382 21,6% | 2 738 17,4% 2 856 2,6% 10,8 | 10,3 9,9 10,9 10,8 | R1 R1 R2 R2 | D C C C | C C C C | C C C A | C C C 13 | C C C 18 |
| A 6 AS Feuchtwangen-Nord 6728/9522 R1(O): AS Aurach (B14) R2(W): AS Feuchtwangen-Nord (B2) Fs=4 km 730,3 | 273/159 150/94 74/36 49/29 | -0,0 +0,2 -1,0 +0,5 | 14 584 17 728 15 100 3 050 | +26,5 +32,1 +26,7 +5,8 | 26,5 32,1 26,7 5,8 | -0,6 -0,7 -1,6 -2,0 | 71,4 65,7 70,9 92,2 | 7,1 6,7 7,0 9,2 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 1,6 1,5 1,8 1,6 | 4,7 5,4 4,6 2,3 | 21,4 26,4 21,8 3,1 | 16,9 20,9 17,3 2,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,6 0,7 0,7 0,4 | 1,03 0,95 1,14 0,47 | 2 961 23,0% 960 47,6% | 3 128 23,3% 2 461 21,8% | 2 727 19,0% 2 922 3,3% 10,5 | 9,9 9,4 10,6 10,5 | R1 R1 R2 R2 | D C C C | C C C C | C C C A | C C C 18 | C C C 18 |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------|---|--------------------------|----------------------|------------------|------------------------------------|----------------------|--|----------------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- z22.6 Nacht- eve,be22 | | MSV | | WG | | TG | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Pkw +Lkw +Krad | | Lkw +Krad | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] |
| | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | |
| A 6 | AS Nürnberg-Langwasser (W) 6632/9527 | 0/238 0/146 0/48 0/44 | 78 349 81 950 80 385 63 415 | +0,4 +0,2 -0,1 +1,3 | 17 042 20 905 17 756 2 905 | 21,8 25,5 22,1 4,6 | -0,6 -0,3 -2,7 -2,2 | 75,8 72,1 75,2 93,1 | 8,8 9,2 9,3 6,3 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 1,3 1,2 1,4 1,3 | 4,6 5,3 4,5 1,5 | 16,9 19,9 17,3 2,6 | 12,6 14,8 13,0 2,1 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 4 304 1 185 40,7% | 4 656 3 249 17,9% | 3 600 16,9% 3 507 8,8% 2,6% | 9,3 8,4 8,8 8,2 | R1 R1 R2 R2 | B A C A | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 18 | C A C D | B 13 D 8 B 9 E 16 C A D 12 D 18 | |
| A 6 | AK Nürnberg-Ost (W) 6633/9047 | 53/255 32/151 | 76 659 79 958 | +0,4 +0,2 | 17 166 21 055 | 22,4 26,3 | -0,5 -0,3 | 75,1 71,2 | 9,0 9,3 | 0,4 0,3 | 1,3 1,3 | 4,6 5,3 | 17,5 20,8 | 13,2 15,6 | 0,3 0,3 | 4 204 19,5% | 4 525 19,3% | 3 897 15,9% | 10,3 9,3 | R1 R1 | B A | D 8 17 D 9 18 | G 8 B 9 | E 16 C | D 8 17 B 9 E 16 C |
| A 6 | AK Nürnberg-Ost (O) 6633/9753 | 10/55 11/49 | 78 349 63 206 | -0,5 +2,2 | 17 885 2 938 | 22,8 4,6 | -2,6 -2,0 | 74,4 93,1 | 9,5 6,5 | 0,4 0,5 | 1,5 1,3 | 4,6 1,6 | 17,9 2,7 | 13,5 2,3 | 0,3 0,4 | 1 175 43,3% | 3 240 20,1% | 3 817 14,6% | 9,8 9,2 | R2 R2 | E C | 16 A | B 11 D 12 D 18 | B 8 B 11 D 18 | E 17 A C |
| A 6 | AK Altdorf (O) 6633/9753 | 137/339 80/197 | 41 432 43 723 | -1,2 -0,9 | 9 499 11 641 | 22,9 26,6 | +0,8 +1,0 | 74,3 70,6 | 8,7 9,1 | 0,7 0,6 | 1,6 1,5 | 4,6 5,2 | 17,8 21,0 | 13,7 16,1 | 0,5 0,5 | 2 270 20,5% | 2 453 20,8% | 2 436 15,8% | 11,5 10,4 | R1 R1 | C B | E 17 E 18 | G 8 B 8 | E 17 B 8 | D 18 B 8 |
| A 6 | AK Altdorf (O) 6633/9054 | 26/77 31/65 | 41 813 33 105 | -3,6 +1,2 | 9 899 1 656 | 23,7 5,0 | -1,3 +1,4 | 73,3 92,1 | 8,9 6,7 | 0,7 0,9 | 1,8 1,9 | 4,6 1,8 | 18,5 2,5 | 14,3 2,0 | 0,5 0,7 | 640 40,4% | 1 721 19,0% | 2 110 16,8% | 10,4 9,6 | R2 R2 | E C | 17 B 12 | B 8 B 11 D 18 | E 17 A C | B 8 B 11 D 18 |
| A 6 | Alfeld (O) 6535/9018 | 313/350 177/206 | 31 877 33 942 | +3,6 +3,4 | 7 884 9 633 | 24,7 28,4 | +5,4 +5,2 | 72,8 69,2 | 8,0 8,5 | 1,4 1,3 | 1,2 1,1 | 5,2 5,9 | 19,0 22,1 | 14,8 17,1 | 0,5 0,4 | 1 751 21,7% | 1 912 22,0% | 1 668 17,4% | 10,5 9,4 | R1 R1 | A A | E 17 E 18 | G 8 B 8 | E 16 B 8 | D 18 D 18 |
| A 6 | Alfeld (O) 6535/9018 | 74/80 62/64 | 31 937 24 734 | +2,5 +5,5 | 8 212 1 482 | 25,7 6,0 | +4,3 +5,6 | 71,6 91,4 | 8,1 5,9 | 1,5 1,7 | 1,3 1,4 | 5,3 2,0 | 20,0 3,3 | 15,6 2,7 | 0,5 0,7 | 483 46,5% | 1 267 20,3% | 1 672 21,9% | 10,4 9,5 | R2 R2 | E A | 16 A | B 8 B 11 D 18 | E 16 A D | B 8 B 11 D 18 |
| A 6 | Alfeld (O) 6535/9018 | 26/108 16/39 | 26 678 28 090 | +3,6 +3,5 | 7 529 9 149 | 28,2 32,6 | +5,1 +4,4 | 72,8 69,2 | 8,0 8,5 | 1,4 1,3 | 1,2 1,1 | 5,2 5,9 | 19,0 22,1 | 14,8 17,1 | 0,5 0,4 | 1 454 24,6% | 1 598 24,9% | 1 364 22,9% | 10,5 9,5 | R1 R1 | A B | G 8 D 8 17 | G 8 C | E 14 B 11 | D 8 15 D 18 |
| A 6 | Amberg-Ost (W) 6537/9239 | 4/46 6/23 | 26 848 21 627 | +2,1 +6,0 | 7 868 1 552 | 29,3 7,2 | +3,9 +16,0 | 60,8 89,0 | 8,4 6,0 | 2,0 2,9 | 1,4 1,5 | 6,7 2,4 | 22,8 4,8 | 22,8 4,1 | 0,6 0,9 | 427 52,7% | 1 021 23,3% | 1 276 25,6% | 9,3 8,6 | R2 R2 | E C | 14 A | B 11 D 18 | E 14 B 11 | D 8 15 D 18 |
| A 6 | Amberg-Ost (W) 6537/9239 | 337/278 210/160 | 21 411 22 353 | +4,8 +5,0 | 6 709 8 136 | 31,3 36,4 | +6,5 +6,3 | 65,8 60,8 | 7,9 8,4 | 2,1 2,0 | 1,4 1,4 | 5,9 6,7 | 24,8 29,1 | 19,5 22,8 | 0,6 0,6 | 1 150 27,7% | 1 247 27,8% | 1 107 22,9% | 10,5 9,6 | R1 R1 | B C | C C | C | C | C |
| A 6 | Amberg-Ost (W) 6537/9239 | 67/70 60/48 | 21 548 18 015 | +3,0 +6,4 | 6 999 1 452 | 32,5 8,1 | +5,7 +6,6 | 64,6 89,0 | 7,9 6,0 | 2,2 2,9 | 1,5 1,5 | 6,0 2,4 | 25,9 4,8 | 20,4 4,1 | 0,6 0,9 | 377 53,6% | 857 27,4% | 1 048 4,1% | 9,6 9,0 | R2 R2 | C C | C | C | C | C |
| A 6 | Amberg-Ost (W) 6538/9528 | 336/337 208/196 | 17 586 18 467 | +8,6 +8,6 | 5 601 6 776 | 31,8 36,7 | +9,3 +8,8 | 65,3 60,5 | 8,0 8,4 | 2,5 2,3 | 1,3 1,3 | 6,0 6,8 | 25,1 29,3 | 20,0 23,2 | 0,7 0,6 | 934 28,0% | 1 002 28,0% | 926 23,3% | 10,5 9,6 | R1 R1 | C C | C | C | C | C |
| A 6 | Amberg-Ost (W) 6538/9528 | 67/80 61/61 | 17 675 14 456 | +7,5 +9,6 | 5 850 1 259 | 33,1 8,7 | +9,0 +8,9 | 64,0 88,4 | 7,9 6,2 | 2,6 3,3 | 1,4 1,3 | 6,1 2,6 | 26,3 5,0 | 21,0 4,4 | 0,7 1,1 | 331 53,5% | 728 28,3% | 819 4,9% | 9,4 8,7 | R2 R2 | C A | C | C | C | C |
| A 6 | Ak Oberpfälzer Wald (W) 6538/9238 | 193/348 130/207 | 17 120 18 015 | +7,6 +7,5 | 5 557 6 709 | 32,5 37,2 | +9,0 +8,5 | 64,8 60,0 | 8,5 8,7 | 2,0 1,9 | 1,4 1,3 | 6,0 6,7 | 25,7 29,8 | 20,4 23,6 | 0,8 0,7 | 907 28,6% | 969 28,3% | 869 23,4% | 10,2 9,3 | R1 R1 | A C | C | C | C | C |
| A 6 | Ak Oberpfälzer Wald (W) 6538/9238 | 26/78 37/63 | 17 164 14 002 | +6,7 +9,9 | 5 782 1 327 | 33,7 9,5 | +8,5 +9,6 | 63,4 87,8 | 8,7 7,1 | 2,0 2,4 | 1,5 1,2 | 6,0 2,8 | 26,9 5,4 | 21,5 4,7 | 0,8 1,2 | 327 53,7% | 719 29,9% | 806 4,4% | 9,3 8,7 | R2 R2 | C A | C | C | C | C |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|----------------|-----------|----------------|-----------|----------------|-----------|----------------|-----------|----------------|-----|-------|------|--------------------------------|-----|---------|------|------------------|---------|---------|---------|---------|-----------------|---------|---------|----|----------------|---------|----------------|---------|----------------|---------|----|-------|----|----|----|
| Strabe | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Veränd. zu '14 | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag-22 | | MSV | | WG | | TG | | | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So | | W | | U | | S | | Veränd. zu '14 | | | | m. Anh. | | o. Anh. | | Lkw m. Sattelzug | | Kfz | | nkl. | | fer | | | M ₁ | | P ₁ | | D ₁ | | Mo | Di-Do | Fr | Sa | So |
| | | | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | SV | Lkw | ähnl. | [%] | Pkw | Lkw | Krad | PKW | Lkw | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | | | | | |
| A 7 | AK Feuchtw./Craish. (S) 6727/9568 R1(N): AK Feuchtwagen/Craish. (S) R2(S): AS Feuchtwagen-West Fs=4 km 742,9 | 345/338 208/194 74/79 63/65 | +0,4 | 43 024 | -0,7 | 8 030 | 18,7 | +0,4 | 78,7 | 7,9 | 0,8 | 1,6 | 2,9 | 15,3 | 10,9 | 0,4 | 1,1 | 1,06 | 2 422 | 2 625 | 2 689 | 12,5 | 12,5 | R 1 | E | C | C | 2 689 | 12,5 | R 1 | E | C | | | | | | |
| A 7 | AD Hittstetten (S) 7626/9230 R1(N): AS Dreieck Hittstetten R2(S): AS Vöhringen Fs=4 km 852,8 | 353/290 212/164 79/74 62/52 | +1,5 | 65 554 | +1,8 | 6 460 | 9,9 | +1,5 | 88,6 | 7,9 | 0,6 | 1,5 | 2,0 | 7,5 | 5,6 | 0,4 | 0,0 | 1,07 | 3 767 | 4 146 | 3 543 | 10,7 | 10,7 | R 1 | D | B | 8 | 3 543 | 10,7 | R 1 | D | B | 8 | | | | | |
| A 7 | AK Memmingen (S) 8026/9231 R1(N): AK Kreuz Memmingen (A96) R2(S): AS Memmingen-Süd Fs=4 km 891,1 | 352/352 214/209 77/81 61/62 | -3,4 | 35 813 | -0,1 | 3 385 | 9,5 | -3,4 | 82,8 | 7,9 | 0,3 | 3,0 | 2,9 | 5,7 | 4,1 | 0,8 | 4,7 | 1,17 | 2 081 | 2 361 | 2 429 | 13,8 | 13,8 | R 1 | F | D | 8 | 2 429 | 13,8 | R 1 | F | D | 8 | | | | | |
| A 7 | AD Allgäu (S) 8328/9097 R1(N): AD Dreieck Allgäu (A980) R2(S): AS Oy-Mittelberg Fs=4 km 931,1 | 347/356 209/212 77/80 61/64 | +8,6 | 26 974 | +6,5 | 1 515 | 5,6 | +8,6 | 91,7 | 4,8 | 0,5 | 1,9 | 2,3 | 2,7 | 2,1 | 0,6 | 0,8 | 1,24 | 1 579 | 1 800 | 2 002 | 15,0 | 15,0 | R 1 | F | D | 8 | 2 002 | 15,0 | R 1 | F | D | 8 | | | | | |
| A 7 | Nesselwang (W) 8328/9016 R1(N): AS Oy-Mittelberg R2(S): AS Nesselwang Fs=4 km 943,2 | 355/358 215/214 79/81 61/63 | +10,9 | 19 681 | +5,4 | 1 251 | 6,4 | +10,9 | 90,9 | 3,3 | 0,5 | 2,2 | 2,4 | 3,3 | 2,6 | 0,7 | 0,5 | 1,28 | 1 149 | 1 305 | 1 470 | 14,9 | 14,9 | R 1 | G | D | 11 | 1 470 | 14,9 | R 1 | G | D | 11 | | | | | |
| A 7 | Tunnel Reinertshof 8429/9072 R1(N): AS Nesselwang R2(S): AS Füssen Fs=4 km 957,0 | 354/358 209/211 82/83 63/64 | +11,9 | 16 327 | +6,8 | 1 224 | 7,5 | +11,9 | 89,1 | 8,3 | 1,9 | 2,3 | 3,1 | 3,7 | 3,0 | 0,7 | 1,1 | 1,33 | 951 | 1 082 | 1 262 | 15,4 | 15,4 | R 1 | G | D | 11 | 1 262 | 15,4 | R 1 | G | D | 11 | | | | | |
| A 7 | Tunnel Füssen 8429/9071 R1(N): AS Füssen (B310) R2(S): Bundesgrenze (A) Fs=2 km 962,3 | 346/357 206/213 77/80 63/64 | +12,6 | 15 809 | +4,2 | 1 006 | 6,4 | +12,6 | 90,7 | 7,8 | 1,4 | 2,2 | 2,2 | 3,6 | 3,0 | 0,6 | 0,7 | 1,31 | 919 | 1 040 | 1 161 | 14,6 | 14,6 | R 1 | G | E | 17 | 1 161 | 14,6 | R 1 | G | E | 17 | | | | | |
| A 7 | AS Oy-Mittelberg (W) 8328/9696 R1(N): AD Dreieck Allgäu (A980) R2(S): AS Oy-Mittelberg (B309) Fs=4 km 939,0 | 352/358 210/214 80/80 62/64 | +10,5 | 19 693 | +5,6 | 1 301 | 6,6 | +10,5 | 86,8 | 8,6 | 2,2 | 2,4 | 2,5 | 3,3 | 2,6 | 0,7 | 4,2 | 1,28 | 1 149 | 1 306 | 1 468 | 14,8 | 14,8 | R 1 | G | D | 9 | 1 468 | 14,8 | R 1 | G | D | 9 | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|-------------------|--|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------------------------|--|--|--|--|--|------------------|---|--------------------|--|--------------------|--|--------------------|--------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Lage bei [d] | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- zählung | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | |
| | | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Pkw +Lkw | | Lkw +Lkw | | Kfz +Sattel- zug | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | M ₁ P ₁ M _{ave} P _{ave} | | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | | Mo-So b _{so} b _{Fr} | | Mo-So d ₅₀ d _{50,w5} | | Mo-So d ₅₀ d _{50,w5} | | R1 R2 |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw | Lkw +Lkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Lkw +Sattel- zug | nkl. Kfz | b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ave} P _{ave} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b _{so} b _{Fr} | Mo-So d ₅₀ d _{50,w5} | Mo-So d ₅₀ d _{50,w5} | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 |
| A 8 | Augsburg-West 7531/9963 | 337/338 198/199 77/77 62/62 | km 52,6 | 98 894 104 362 102 230 75 910 | +3,7 +4,0 +1,9 +4,7 | 14 128 17 330 14 779 2 340 | 14,3 16,6 14,5 3,1 | +5,3 +5,5 +3,2 +4,8 | 82,3 80,1 81,9 93,7 | 7,2 7,5 7,3 5,4 | 1,6 1,5 1,7 1,9 | 1,2 1,1 1,4 1,3 | 4,4 5,1 4,5 1,2 | 9,5 11,1 9,6 1,4 | 6,7 7,9 6,8 1,0 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 5 580 13,1% 1 202 25,6% | 4 593 11,8% 4 776 9,9% | 9,3 8,5 9,7 8,9 | R1 R1 R2 R2 | C B D D | B B D D | 8 8 17 18 | D D 17 18 | 8 8 16 13 | D D 18 18 | 8 8 16 13 | D D 18 18 |
| A 8 | Augsburg-Ost 7531/9962 | 334/338 198/195 74/81 62/62 | km 48,4 | 89 133 93 166 91 667 72 089 | +3,8 +4,3 +2,0 +4,2 | 12 471 15 291 13 028 2 106 | 14,0 16,4 14,2 2,9 | +5,6 +5,9 +3,3 +3,9 | 83,5 81,1 83,0 94,5 | 7,7 8,0 7,8 5,7 | 0,8 0,8 0,9 1,1 | 1,2 1,1 1,5 1,4 | 3,6 4,2 3,7 1,0 | 9,9 11,8 10,1 1,3 | 7,3 8,7 7,4 1,0 | 0,5 0,4 0,4 0,6 | 5 022 12,7% 1 097 25,5% | 4 001 10,2% 4 168 8,4% | 9,0 8,3 9,3 8,7 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | B B C A | 8 8 18 13 | D D 18 18 | 8 8 18 13 | D D 18 18 | 8 8 18 13 | D D 18 18 |
| A 8 | Darching 7531/9961 | 338/345 199/202 77/81 62/62 | km 45,8 | 82 308 85 491 84 601 68 480 | +3,8 +4,4 +2,0 +4,1 | 11 725 14 347 12 276 2 044 | 14,2 16,8 14,5 3,0 | +6,3 +6,5 +4,3 +4,9 | 84,0 81,6 83,5 95,3 | 4,0 4,2 4,1 2,6 | 0,3 0,3 0,4 0,3 | 1,2 1,1 1,4 1,1 | 3,3 3,8 3,3 0,9 | 10,5 12,6 10,7 1,4 | 7,7 9,2 7,9 1,1 | 0,5 0,4 0,4 0,6 | 4 622 12,9% 1 045 26,1% | 3 633 10,3% 3 876 9,4% | 8,9 8,3 9,3 8,8 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | B B C A | 8 9 18 13 | D D 18 18 | 8 8 18 13 | D D 18 18 | 8 8 18 13 | D D 18 18 |
| A 8 | Adeizhausen (W) 7632/9132 | 336/345 199/202 76/81 61/62 | km 34,0 | 76 352 78 630 78 853 65 349 | +4,0 +4,7 +2,3 +3,8 | 10 243 12 477 10 802 1 885 | 13,4 15,9 13,7 2,9 | +6,6 +6,6 +5,3 +4,2 | 85,0 82,6 84,4 95,5 | 3,2 3,4 3,2 2,1 | 0,3 0,3 0,4 0,3 | 1,2 1,0 1,4 1,3 | 3,0 3,5 3,1 0,9 | 9,9 11,9 10,1 1,3 | 7,3 8,7 7,5 1,0 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 4 279 12,1% 985 25,1% | 3 482 9,2% 3 739 7,2% | 9,1 8,6 9,8 9,3 | R1 R1 R2 R2 | D B C C | D B C A | 7 7 18 13 | D D 18 18 | 8 8 18 13 | D D 18 18 | 8 8 18 13 | D D 18 18 |
| A 8 | Adeizhausen (O) 7632/9960 | 340/343 202/199 76/82 62/62 | km 29,9 | 76 520 78 940 78 858 65 243 | +3,7 +4,4 +2,0 +3,4 | 10 504 12 790 11 034 2 005 | 13,7 16,2 14,0 3,1 | +6,6 +6,8 +4,9 +4,4 | 83,6 81,3 83,1 94,3 | 7,7 8,1 7,9 5,8 | 1,1 1,0 1,1 1,2 | 3,4 4,0 3,5 1,1 | 3,4 4,0 3,5 1,1 | 9,8 11,8 10,0 1,4 | 7,1 8,6 7,3 1,0 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 4 291 12,4% 984 25,3% | 3 625 12,9% 3 784 7,5% | 9,5 8,9 9,9 9,3 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | B B C A | 7 7 18 13 | D D 18 18 | 8 8 18 13 | D D 18 18 | 8 8 18 13 | D D 18 18 |
| A 8 | Odeizhausen (O) 7633/9014 | 335/337 197/197 77/78 61/62 | km 22,5 | 82 794 86 088 84 919 68 801 | +3,9 +4,5 +2,1 +3,8 | 10 320 12 608 10 805 1 872 | 12,5 14,6 12,7 2,7 | +6,5 +6,7 +4,7 +4,6 | 86,0 83,9 85,5 95,7 | 3,1 3,4 3,1 2,0 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,1 1,0 1,4 1,3 | 2,9 3,3 2,9 0,8 | 9,1 10,9 9,4 1,3 | 6,7 8,0 6,9 1,0 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 4 649 11,3% 1 052 23,0% | 4 289 12,4% 4 213 7,6% | 10,4 9,7 10,1 9,5 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | B B C A | 7 7 18 14 | D D 18 18 | 8 8 18 16 | D D 18 18 | 8 8 18 16 | D D 18 18 |
| A 8 | Sulzemoos (O) 7733/9003 | 344/172 203/112 78/29 63/31 | km 17,7 | 85 889 89 503 88 222 70 536 | +4,0 +4,0 +3,6 +4,2 | 10 426 12 731 10 927 1 898 | 12,1 14,2 12,4 2,7 | +6,0 +6,1 +4,1 +4,0 | 86,3 84,3 85,8 95,7 | 3,6 3,9 3,6 2,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,1 1,0 1,4 1,3 | 2,8 3,3 2,9 0,9 | 8,8 10,5 9,0 1,2 | 6,5 7,7 6,6 0,9 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 4 827 11,0% 1 082 22,4% | 4 646 12,2% 4 357 8,0% | 10,9 10,1 10,1 9,5 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | B B C A | 7 7 18 14 | D D 18 18 | 8 8 18 16 | D D 18 18 | 8 8 18 16 | D D 18 18 |
| A 8 | Dachau/FFB (W) 7734/9773 | 0/121 0/78 0/21 0/22 | km 11,7 | 86 262 90 574 86 316 71 437 | +3,4 +3,6 +2,2 +3,3 | 10 963 13 334 11 460 2 214 | 12,7 14,7 13,3 3,1 | +5,2 +5,3 +3,4 +4,6 | 82,5 80,7 81,5 92,1 | 9,7 10,0 10,0 8,0 | 2,7 2,6 2,8 3,3 | 3,3 3,2 3,7 1,4 | 5,5 6,4 5,7 1,4 | 6,6 7,7 6,9 1,5 | 3,4 4,0 3,6 0,8 | 0,6 0,7 0,6 0,2 | 4 859 11,5% 1 065 23,9% | 4 907 10,1% 4 419 9,0% | 11,3 10,5 10,3 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A B B A | A B B A | 8 8 18 16 | D D 18 18 | 8 8 18 16 | D D 18 18 | 8 8 18 16 | D D 18 18 |

Schleifendefekt in 2015 / Baustelle zeitweise in 2014

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|----------------------|---------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------|----------------------|--------|--------------------------|----------------------|--------------------|-------|---------------|------|--|-------|--|-------|---|------|---|--------|---------------|---------|-------------------------------|--|--|--|--|--|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | TG | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | Faktoren | | Tag-22 | | WG | | R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anz. Fahrstreifen Dachau/FFB (O) | | Mo-So W U S | | Veränd. zu '14 | | Mo-So W U S | | SV Lkw-Veränd. zu '14 | | Pkw +Lfw +Krad | | Lkw +Lkw m. Sattelzug | | Anh. +Sattelzug | | Kfz +Kfz | | M ₁ P ₁ D ₁ | | M _{day} P _{day} D _{day} | | Mo-So b _{SV} d ₅₀ | | Mo-So b _{SV} d ₅₀ | | Richt. ung | | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | |
| Lage bei [d] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | [Kfz/24h] [%] | | | | | |
| A 8 | Dachau/FFB (O) 7734/9772 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 8 | AD München-Eschenried 7834/9223 | 42/0 | 37 268 | +3,8 | Nur Kfz-Erfassung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 8 | AK München-West (W) 7834/9141 | 173/0 | 46 781 | +2,4 | 2 272 | 5,2 | -4,5 | 91,8 | 6,8 | 0,0 | 0,9 | 2,3 | 2,4 | 1,6 | 0,5 | 2,0 | 0,93 | 2 129 | 2 245 | 2 654 | 12,0 | 12,0 | R 1 | A | A 8 | E 18 | | | | | | | |
| A 8 | AK München-West (O) 7834/9140 | 173/181 | 36 944 | +3,5 | 2 740 | 5,9 | -4,1 | 91,1 | 7,3 | 0,0 | 1,0 | 2,6 | 2,7 | 1,8 | 0,5 | 2,1 | 0,71 | 4,9% | 5,5% | 5,6% | 10,9 | 10,9 | R 1 | B | B 8 | F 18 | | | | | | | |
| A 8 | AK Kreuz München-West (AS) 7834/9142 | 61/5 | 43 632 | +1,0 | 2 366 | 5,5 | -6,7 | 91,4 | 7,0 | 0,0 | 1,1 | 2,4 | 2,5 | 1,7 | 0,5 | 2,1 | 1,06 | 4,27 | 2 067 | 2 591 | 11,9 | 11,9 | R 2 | A | A 8 | E 17 | | | | | | | |
| A 8 | AK Kreuz München-West (A) 7834/9143 | 45/1 | 33 270 | +1,4 | 523 | 1,6 | -6,8 | 95,8 | 3,7 | 0,0 | 0,7 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,6 | 1,9 | | 8,8% | 2,6% | 4,3% | 10,7 | 10,7 | R 2 | C | E D 18 | C 17 | | | | | | | |
| A 8 | München-Perlach (S) 7935/9082 | 355/357 | 54 321 | +2,5 | 1 402 | 2,6 | +6,3 | 90,8 | 6,7 | 0,5 | 1,0 | 1,7 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 5,6 | 0,92 | 3 130 | 3 311 | 2 770 | 10,3 | 10,3 | R 1 | A | E 18 | B 8 | | | | | | | |
| A 8 | AK München Süd 8036/9224 | 214/212 | 59 066 | +2,0 | 1 681 | 2,8 | +6,8 | 90,5 | 7,0 | 0,5 | 1,0 | 1,9 | 0,7 | 0,4 | 0,3 | 5,6 | 0,62 | 2,5% | 2,8% | 1,7% | 9,2 | 9,2 | R 1 | A | E 18 | B 8 | | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9171 | 80/81 | 54 447 | +3,3 | 1 508 | 2,8 | +4,5 | 90,7 | 6,7 | 0,6 | 1,1 | 1,8 | 0,7 | 0,4 | 0,3 | 5,4 | 1,02 | 5,31 | 2 565 | 3 165 | 11,5 | 11,5 | R 2 | D | D 9 17 | B 8 | | | | | | | |
| A 8 | AS Hofoldinginger Forst 8036/9172 | 61/64 | 37 920 | +2,3 | 312 | 0,8 | -0,7 | 92,3 | 5,6 | 0,6 | 1,2 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 5,7 | | 3,5% | 1,2% | 2,4% | 10,3 | 10,3 | R 2 | D | D 14 | E 18 | | | | | | | |
| A 8 | AS Hofoldinginger Forst 8036/9173 | 307/300 | 117 358 | +8,4 | 13 100 | 11,2 | +3,7 | 86,6 | 6,2 | 0,7 | 1,3 | 2,7 | 7,4 | 6,1 | 1,1 | 1,0 | 1,09 | 6 657 | 7 215 | 5 907 | 10,0 | 10,0 | R 1 | E | E 18 | B 8 | | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9174 | 179/174 | 115 241 | +7,4 | 15 365 | 13,3 | +3,9 | 84,5 | 6,5 | 0,6 | 1,2 | 3,1 | 9,1 | 7,5 | 1,1 | 1,0 | 0,91 | 10,3% | 10,7% | 5,5% | 9,9 | 9,9 | R 1 | C | D E 18 | B 8 | | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9175 | 72/76 | 126 101 | +10,2 | 14 289 | 11,3 | +2,4 | 86,2 | 6,4 | 0,7 | 1,4 | 2,7 | 7,6 | 6,3 | 1,0 | 1,0 | 1,09 | 1 356 | 4 983 | 6 021 | 10,4 | 10,4 | R 2 | E | E 17 | B 8 | | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9176 | 56/50 | 113 398 | +9,4 | 3 825 | 3,4 | +1,1 | 94,5 | 5,1 | 0,8 | 1,4 | 1,1 | 1,3 | 1,1 | 1,0 | 0,8 | | 19,6% | 8,6% | 2,7% | 10,8 | 10,8 | R 2 | B | B 11 | E 18 | | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9177 | 0/163 | 106 853 | +4,6 | 11 072 | 10,4 | +5,2 | | | | | | | | | | | 1,14 | 6 070 | 6 616 | 5 832 | 10,4 | 10,4 | R 1 | F | E 18 | B 8 | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9178 | 0/108 | 103 135 | +5,1 | 13 359 | 13,0 | +4,8 | | | | | | | | | | | 0,98 | 9,4% | 9,7% | 1,8% | 10,6 | 10,6 | R 1 | C | F E 18 | B 8 | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9179 | 0/26 | 118 073 | +4,4 | 11 604 | 9,8 | +5,2 | | | | | | | | | | | 1,12 | 1 218 | 4 431 | 6 027 | 11,8 | 11,8 | R 2 | B | E 17 | B 8 | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9180 | 0/29 | 105 201 | +3,7 | 2 567 | 2,4 | +2,3 | | | | | | | | | | | | 19,5% | 8,5% | 1,6% | 12,7 | 12,7 | R 2 | B | B 12 | C 11 18 | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9181 | 271/94 | 87 515 | +3,2 | 11 740 | 13,4 | -2,3 | | | | | | | | | | | | 1,17 | 4 918 | 5 346 | 10,8 | 10,8 | R 1 | F | E 18 | G 8 | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9182 | 169/61 | 83 231 | +4,0 | 13 661 | 16,4 | -2,1 | | | | | | | | | | | | 1,03 | 12,4% | 12,6% | 5,8% | 11,2 | 11,2 | R 1 | C | F E 18 | B 8 | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9183 | 51/15 | 97 266 | +3,3 | 12 629 | 13,0 | -4,0 | | | | | | | | | | | | 1,13 | 1 103 | 3 636 | 10,0 | 10,0 | R 2 | E | E 17 | C | | | | | | |
| A 8 | AS Holzkirchen (W) 8036/9184 | 51/18 | 89 681 | +0,9 | 4 060 | 4,5 | -1,5 | | | | | | | | | | | | | 22,6% | 11,5% | 3,6% | 10,9 | 10,9 | R 2 | D | D 15 | C 17 | | | | | |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|---|--|--|--------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------|----------------|--|--|----------------------------------|---|----------------|-------------------------------|--|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [Kfz/24h] | DTV | | | | | | | | | | | | | | | | Fak-toren | | | WG | | TG R1 R2 | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | | Mo-So bsv Mo-So [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ [Kfz/h] | Richt- tung | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 | W U S | [Kfz/24h] | Mo-So Veränd. zu '14 | SV ähnli. U S | [Kfz/24h] | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad Krad | Lkw Krad Krad | Lkw m. o. Anh. | Sattel- zug | Bus zug | nkl. Kfz | fer b _{so} b _{fr} | M _n P _n M _{ve} P _{ve} | M _{ab} P _{ab} M _{eve} P _{eve} | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | | | | | | |
| A 8 | AS Weyarn | 173/257 104/159 38/55 31/43 | +3,5 +3,7 +2,2 +5,5 | 13 311 15 124 14 470 5 620 | 17,2 20,7 16,7 6,9 | +3,0 +2,2 +1,9 | 83,2 79,7 83,5 93,2 | 4,8 4,5 5,3 4,8 | 0,8 0,8 0,8 0,9 | 2,0 1,7 2,5 2,3 | 2,0 2,4 2,0 0,9 | 10,9 14,4 10,2 1,6 | 9,1 12,1 8,5 1,3 | 0,7 0,7 0,6 0,8 | 1,2 1,2 1,2 1,3 | 1,18 1,04 1,14 26,7% | 4 327 16,0% 1 031 26,7% | 4 677 16,3% 3 276 15,1% | 4 245 8,0% 4 177 5,1% | 10,2 10,7 11,6 12,9 | R1 R1 R2 R2 | E 18 E 18 E 18 E 13 | G 8 B 8 C C 11 | | | | | | | | |
| A 8 | AS Irnschenberg | 309/298 188/172 67/76 54/50 | +4,3 +5,0 +2,6 +5,5 | 10 548 12 599 11 205 2 688 | 13,6 17,5 12,8 3,2 | +7,1 +7,2 +5,9 +4,4 | 83,2 79,7 83,5 93,2 | 4,8 4,5 5,3 4,8 | 0,8 0,8 0,8 0,9 | 2,0 1,7 2,5 2,3 | 2,0 2,4 2,0 0,9 | 10,9 14,4 10,2 1,6 | 9,1 12,1 8,5 1,3 | 0,7 0,7 0,6 0,8 | 1,2 1,2 1,2 1,3 | Fehlerhafte Fahrzeugartenanalyse in 2015 | | | 4 026 6,4% 4 231 2,5% | 10,4 11,1 10,9 12,4 | R1 R1 R2 R2 | F C E F E 17 B 13 | G 8 C C F 12 | | | | | | | | |
| A 8 | AD Imtal (W) | 87/341 60/199 12/81 15/61 | +5,3 +5,9 +3,6 +6,5 | 11 436 13 582 12 319 2 960 | 12,9 16,2 12,4 3,2 | +6,8 +4,8 +11,3 +7,9 | 82,7 79,7 82,7 92,1 | 6,2 5,7 7,1 6,2 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,7 1,6 1,7 1,8 | 2,2 2,7 2,2 0,9 | 10,0 12,8 9,7 1,5 | 8,5 10,9 8,2 1,3 | 0,7 0,7 0,6 0,8 | 2,7 2,5 3,2 2,8 | 4 984 11,9% 1 119 21,5% | 5 411 12,0% 3 700 11,6% | 5 182 4,3% 4 594 3,0% | 11,8 12,3 10,3 11,4 | R1 R1 R2 R2 | F C E F E 17 B 11 | G 8 D 8 C C 11 | | | | | | | | | |
| A 8 | Rosenheim (O) | 353/321 210/186 81/80 62/55 | +2,9 +3,4 +2,3 +2,3 | 6 844 8 192 7 328 1 610 | 10,3 12,7 9,9 2,5 | +3,3 +3,1 +3,2 +0,2 | 81,2 79,4 80,6 88,0 | 6,1 6,0 6,5 5,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 3,3 3,0 3,9 3,8 | 2,5 3,0 2,5 0,9 | 7,2 9,1 6,9 1,0 | 5,4 6,9 5,2 0,7 | 0,6 0,6 0,5 0,7 | 5,2 4,9 5,6 5,7 | 3 732 9,3% 871 18,4% | 4 047 9,6% 2 786 8,3% | 3 167 6,2% 3 185 5,9% | 9,6 9,7 9,5 10,0 | R1 R1 R2 R2 | G C C D E 17 B 12 | G 8 D 8 C F 12 | | | | | | | | | |
| A 8 | Frasdorf (O) | 345/350 206/207 77/80 62/63 | +2,8 +3,8 +1,6 +2,2 | 6 586 7 869 7 084 1 558 | 11,0 13,9 10,4 2,6 | +3,7 +3,5 +3,8 -0,5 | 85,4 82,8 85,5 93,8 | 8,9 9,0 9,5 8,1 | 0,4 0,3 0,4 0,4 | 2,2 1,9 2,7 2,4 | 2,6 3,1 2,5 0,9 | 7,7 10,0 7,3 0,9 | 6,1 8,0 5,7 0,7 | 0,7 0,7 0,6 0,8 | 1,4 1,5 1,4 1,2 | 3 337 9,9% 812 19,9% | 3 615 10,1% 2 504 9,1% | 2 986 7,8% 3 071 2,5% | 9,9 10,3 10,3 11,2 | R1 R1 R2 R2 | G C C D E 17 D 12 | G 8 D 8 C F 12 | | | | | | | | | |
| A 8 | Feiden (O) | 293/267 175/148 67/70 51/49 | +1,8 +2,7 +1,0 +0,8 | 6 520 7 773 7 037 1 573 | 11,6 14,7 10,9 2,8 | +3,6 +3,6 +3,5 -1,9 | 84,8 81,9 85,0 93,6 | 5,3 5,4 5,7 4,6 | 0,5 0,4 0,6 0,5 | 2,2 1,9 2,7 2,5 | 2,8 3,3 2,7 1,0 | 8,1 10,6 7,6 1,0 | 6,5 8,5 6,1 0,7 | 0,7 0,7 0,6 0,8 | 1,4 1,5 1,4 1,1 | 3 121 10,5% 791 20,2% | 3 371 10,7% 2 368 9,6% | 2 857 7,3% 2 939 2,1% | 10,1 10,5 10,5 11,5 | R1 R1 R2 R2 | G C C F E 17 C 11 | C C C F 12 | | | | | | | | | |
| A 8 | AS Grabenstätt | 316/343 184/200 75/81 57/62 | +1,5 +1,9 +1,1 +1,4 | 7 703 8 773 8 544 2 961 | 14,5 17,6 13,9 5,5 | +1,8 +3,7 -1,7 -6,0 | Fehlerhafte Fahrzeugartenanalyse in 2015 | | | | | | | | 1,23 1,08 1,20 | 2 943 13,2% 758 24,4% | 3 183 13,3% 2 222 12,8% | 2 740 11,2% 2 922 4,9% | 10,4 10,9 10,9 12,1 | R1 R1 R2 R2 | G C E F E 17 C 11 | C C E 16 F 11 | | | | | | | | | |
| A 8 | AS Schweinbach | 0/287 0/160 0/75 0/52 | +2,2 +3,0 +1,7 +1,5 | 8 999 9 918 10 163 4 363 | 16,9 19,9 16,4 8,1 | +6,7 +7,4 +4,1 +7,3 | Fehlerhafte Fahrzeugartenanalyse in 2014 | | | | | | | | 1,24 1,05 1,18 | 2 986 15,5% 690 28,8% | 3 274 15,4% 2 122 16,2% | 2 822 14,1% 3 558 6,6% | 10,5 11,0 13,5 15,1 | R1 R1 R2 R2 | G C E F E 16 B 12 | C D 8 E 16 F 11 | | | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------|----------------------|-----------------------------|--|--|--|----------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | | WG | R1 | R2 | | | | | |
| | | | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | | | | Fak-toren | Tag _{22.6} -Nacht _{22.6} | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | SV ähnl. | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw +Krad | Krad | Lkw | Lkw m. Anh. | Sattelzug | Bus | nkl. Kfz | fer | b _{so} | b _{Fr} | d ₅₀ | | | | Mo-So b _{sv} Mo-So d ₅₀ | Mo-So d ₅₀ |
| A 8 | AS Traunstein 8142/9194 R1(O): AS Neukirchen R2(W): AS Traunstein/Siegsdorf (B3) Fs=4 km 103,3 | 0/166 0/102 0/32 0/32 | 47 188 +0,6 44 141 +1,6 54 926 -0,8 47 703 +0,2 | 16,5 7 784 8 717 3 304 | 16,5 7 784 8 717 3 304 | +0,6 +2,1 -2,3 -4,7 | 83,3 80,0 84,0 92,8 | 6,9 0,1 7,1 5,9 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 1,5 1,5 1,6 1,7 | 3,9 4,5 3,6 2,4 | 10,2 10,3 9,9 1,4 | 8,0 10,3 7,8 1,4 | 1,1 1,1 0,9 1,2 | 1,24 1,05 1,18 | 2 605 15,2% 688 26,4% | 2 811 15,2% 987 15,3% | 2 605 16,3% 2 798 4,3% | 10,8 11,4 12,1 13,4 | R1 R1 R2 R2 | C C E 16 B 12 | G C F B 12 | C C F C C B 13 | C C C C C C | |
| A 8 | Neukirchen (O) 8142/9031 R1(O): AS Anger R2(W): AS Neukirchen Fs=4 km 107,0 | 302/302 187/180 56/65 59/57 | 46 078 -0,1 42 835 +1,0 53 933 -1,1 47 109 -1,1 | 15,1 18,6 14,4 5,5 | 15,1 18,6 14,4 5,5 | +3,7 +4,1 +2,5 +1,0 | 83,3 80,0 84,0 92,8 | 6,9 0,1 7,1 5,9 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 1,5 1,5 1,6 1,7 | 3,9 4,5 3,6 2,4 | 10,2 10,3 9,9 1,4 | 8,0 10,3 7,8 1,4 | 1,1 1,1 0,9 1,2 | 1,26 1,05 1,16 1,16 | 2 529 13,8% 702 24,5% | 2 724 13,8% 943 13,9% | 2 561 6,7% 2 545 7,9% | 11,0 11,7 11,1 12,5 | R1 R1 R2 R2 | C C E 16 D 14 | G C F E 16 D 14 | C C C C C C | C C C C C C | |
| A 8 | AS Anger 8141/9195 R1(O): AS Bad Reichenhall (B20) R2(W): AS Anger Fs=4 km 119,6 | 159/223 82/139 51/39 26/45 | 38 491 +2,3 35 385 +4,1 45 132 -0,4 40 611 +1,9 | Nur Kfz-Erfassung | Nur Kfz-Erfassung | | | | | | | | | | | 2 100 611 | 2 251 1 646 | 2 088 2 331 | 11,4 11,6 13,3 | R1 R1 R2 R2 | C C E 16 B 13 | G C F E 16 B 13 | C C C C C C | C C C C C C | C C C C C C |
| A 8 | Bad Reichenhall (O) 8243/9032 R1(O): GUG Bad Reichenhall-Autob R2(W): AS Bad Reichenhall Fs=4 km 125,0 | 8/97 6/68 1/10 1/19 | 49 241 +1,2 46 432 +1,9 57 730 +0,8 47 973 +0,4 | 19,2 19,6 15,3 6,4 | 19,2 19,6 15,3 6,4 | +1,1 +2,1 -0,6 -5,3 | 82,5 79,1 83,3 92,3 | 0,8 0,7 0,8 10,0 | 0,8 0,7 0,8 0,8 | 0,8 0,7 0,8 0,9 | 5,2 6,0 4,8 3,2 | 10,5 13,1 10,1 2,6 | 7,3 9,2 7,0 1,5 | 0,5 0,5 0,4 0,6 | 1,24 1,09 1,16 1,16 | 2 728 14,9% 700 26,4% | 2 967 14,8% 2 010 15,3% | 2 668 10,3% 3 048 5,0% | 10,9 11,3 12,4 13,6 | R1 R1 R2 R2 | G C C C C C | G C C C C C | G C C C C C | C C C C C C | |
| A 9 | AD Bayer. Vogtland (N) 5636/9903 R1(N): AS Naila/Selbitz R2(S): AD Dreieck Bayerisches Vog Fs=4 km 254,8 | 337/313 199/180 75/77 63/56 | 41 153 +3,6 39 763 +3,7 43 346 +2,9 43 103 +4,3 | 20,8 25,9 20,9 4,4 | 20,8 25,9 20,9 4,4 | +3,2 +2,5 +3,9 +2,6 | 76,6 71,5 76,3 92,9 | 8,5 9,1 8,4 6,6 | 1,3 1,2 1,4 1,4 | 1,4 1,3 1,6 1,5 | 3,0 3,6 3,0 1,1 | 17,2 21,7 17,3 2,6 | 13,0 16,4 13,1 2,1 | 0,6 0,6 0,5 0,7 | 1,09 1,11 1,28 1,2 | 2 250 17,9% 644 40,9% | 2 438 17,9% 2 299 17,4% | 2 520 10,3% 2 636 2,6% | 12,4 12,4 12,7 13,2 | R1 R1 R2 R2 | E C D E 17 D 15 | E C D E 17 D 15 | E C D E 15 F 11 C 16 | G C C C C C | |
| A 9 | AD Bayer. Vogtland (S) 5636/9994 R1(N): AD Dreieck Bayerisches Vog R2(S): AS Hof-West Fs=6 km 257,2 | 95/149 47/71 15/35 33/43 | 54 151 +1,5 52 813 +2,3 55 310 -0,6 57 246 +1,8 | 20,5 25,4 20,8 4,5 | 20,5 25,4 20,8 4,5 | +1,8 +1,9 +0,6 -0,7 | 74,9 70,0 74,1 91,3 | 9,0 9,7 9,2 6,8 | 0,7 0,7 0,7 0,8 | 1,6 1,5 1,7 1,5 | 3,6 4,3 3,8 1,3 | 16,2 20,4 16,2 2,6 | 11,5 14,5 11,5 1,9 | 0,7 0,7 0,8 0,6 | 1,05 1,12 1,29 | 2 937 17,6% 895 39,4% | 3 150 17,7% 2 299 17,4% | 3 529 10,7% 3 625 2,1% | 13,1 12,8 13,3 13,8 | R1 R1 R2 R2 | E C D E 17 D 13 | E C D E 17 D 13 | E C D E 15 B 11 C 16 | G C C C C C | |
| A 9 | AS Hof-West 5736/9620 R1(N): AS Hof-West (B15) R2(S): AS Muenchberg-Nord Fs=6 km 269,5 | 313/343 210/206 48/74 55/63 | 64 824 +2,9 64 114 +3,3 66 966 +2,5 64 508 +2,5 | 21,4 25,9 21,5 5,7 | 21,4 25,9 21,5 5,7 | +3,2 +2,8 +2,7 +4,1 | 71,0 66,6 70,3 87,1 | 7,1 6,6 7,3 8,1 | 2,4 2,3 2,7 2,4 | 2,4 2,3 2,7 2,2 | 5,8 6,9 5,8 2,2 | 14,5 18,0 14,8 2,4 | 1,4 1,8 1,9 2,4 | 1,0 1,0 0,9 1,1 | 1,04 1,03 1,24 | 3 508 18,6% 1 087 39,5% | 3 765 18,7% 2 738 18,1% | 3 893 13,4% 3 864 2,7% | 12,1 11,6 11,9 12,0 | R1 R1 R2 R2 | E C D E 14 D 15 | E C D E 14 D 15 | E C D E 14 D 15 | G C C E 14 B 11 C 16 | |
| A 9 | AS Muenchberg-Nord 5836/9621 R1(N): AS Muenchberg-Nord R2(S): AS Muenchberg-Süd Fs=6 km 270,8 | 312/343 209/205 48/75 55/63 | 64 171 +3,1 63 319 +3,6 66 174 +2,4 64 518 +2,7 | 21,6 26,3 21,8 5,7 | 21,6 26,3 21,8 5,7 | +3,3 +2,9 +2,6 +4,2 | 70,5 66,0 69,8 86,9 | 7,5 6,0 6,8 8,9 | 2,5 2,4 2,7 2,5 | 2,5 2,4 2,7 2,2 | 5,9 7,0 5,8 2,2 | 14,7 18,3 15,0 2,4 | 1,4 1,8 1,5 2,4 | 1,0 1,0 1,0 1,1 | 1,05 1,05 1,25 | 3 470 18,8% 1 081 39,9% | 3 721 18,9% 2 719 18,3% | 3 820 13,3% 3 842 2,8% | 12,0 11,5 11,9 12,1 | R1 R1 R2 R2 | E C D E 17 D 15 | E C D E 17 D 15 | E C D E 14 B 11 D 18 | G C C E 14 B 11 D 18 | |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|------------------------------|---|-----------------------------|--|--|---|--|--------------------------|---------------------------------|---|--|---|--|---|--|----------------------|------------------|------------------|--|-------------------|--|--|--|
| Strabe | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Anz. Fahrstreifen Lage bei km | DTV | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | | WG | | | TG R1 R2 | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. zu '14 | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Tag ₂₂₋₆ Nacht | | | day ₆₋₁₈ eve ₆₋₂₂ | | | | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ d _{50,WS} Richt- tung Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ d _{50,WS} Richt- tung | | | | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | SV Lkw- ähnl. U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | PKw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Pkw [Kfz/24h] [%] | o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Bus [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} [Kfz/24h] [%] | M ₁ P ₁ M ₁ P ₁ [Kfz/24h] [%] | d ₅₀ d _{50,WS} [Kfz/24h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/24h] [%] | d ₅₀ d _{50,WS} [Kfz/24h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | | |
| A 9 | AD Bayeruth/Kulmbach (N) 5935/9001 R1(N): AS Bad Berneck/Himmelkron R2(S): AD Dreieck Bayeruth/Kulmbach Fs=6 km 294,5 | 322/341 204/202 62/74 56/65 | 72 330 72 228 74 072 70 447 | +3,0 +3,4 +2,1 +3,1 | 13 441 16 252 14 151 2 909 | 18,6 22,5 19,1 4,1 | -1,1 +0,1 -2,0 -21,8 | 79,0 75,1 78,2 93,5 | 7,7 8,2 8,0 5,6 | 1,5 1,4 1,5 1,6 | 1,3 1,2 1,4 1,3 | 3,9 4,5 4,1 1,3 | 14,2 17,6 14,5 2,2 | 10,9 13,4 11,0 1,8 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 1,03 1,00 1,23 1,1 | 4 231 12,6% 4 148 11,2% | 11,8 11,2 | R1 R1 R2 R2 | D C E E | G D E D | 8 17 14 11 | | | | |
| A 9 | AD Bayeruth/Kulmbach (S) 5935/9002 R1(N): AD Dreieck Bayeruth/Kulmbach R2(S): AS Bindlacher Berg Fs=6 km 296,1 | 322/333 197/199 70/74 55/60 | 67 513 68 432 68 877 62 622 | +4,0 +4,5 +3,1 +3,2 | 11 582 14 001 12 132 2 588 | 17,2 20,5 17,6 4,1 | +2,8 +2,2 +2,6 +4,9 | 80,6 77,3 80,0 93,6 | 8,3 8,7 8,5 6,4 | 1,7 1,7 1,7 1,7 | 1,1 1,0 1,3 1,3 | 3,9 4,4 4,1 1,4 | 12,9 15,8 13,1 2,1 | 9,7 11,8 9,9 1,8 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 1,01 0,93 1,20 1,0 | 3 850 11,8% 3 765 2,6% | 11,5 10,9 11,0 10,8 | R1 R1 R2 R2 | D C D E | E E E D | 17 17 14 15 | 8 8 8 11 | | | |
| A 9 | AS Bindlacher Berg 6035/9622 R1(N): AS Bindlacher Berg R2(S): AS Bayeruth-Nord (B2) Fs=6 km 302,0 | 63/256 41/163 12/46 10/47 | 66 134 66 776 67 876 61 705 | +4,0 +4,4 +3,4 +3,5 | 10 975 13 363 11 318 2 365 | 16,6 20,0 16,7 3,8 | +0,2 +0,1 -1,4 +1,4 | 79,9 76,4 79,6 93,3 | 7,9 7,7 8,2 6,4 | 1,7 1,7 1,7 1,7 | 1,2 1,2 1,3 1,1 | 3,3 3,9 3,4 1,1 | 12,9 15,7 12,9 2,2 | 12,9 15,7 13,3 2,2 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,02 0,93 1,21 1,7 | 3 781 11,8% 3 775 10,9% | 11,6 10,9 11,3 11,1 | R1 R1 R2 R2 | D C D E | E E E C | 17 17 14 15 | 8 8 C B | | | |
| A 9 | AS Bayeruth-Nord 6035/9623 R1(N): AS Bayeruth-Nord (B2) R2(S): AS Bayeruth-Süd (B85) Fs=6 km 304,0 | 128/260 90/165 19/47 19/48 | 63 407 63 932 65 116 59 420 | +2,6 +3,1 +1,3 +2,7 | 10 907 13 295 11 250 2 300 | 17,2 20,8 17,3 3,9 | -0,1 -0,0 -1,9 +1,1 | 78,9 75,2 78,5 93,1 | 9,3 9,9 9,9 7,1 | 0,9 0,9 0,9 1,0 | 1,3 1,2 1,3 1,2 | 3,1 4,2 3,6 1,2 | 11,1 16,1 13,3 2,2 | 11,1 16,1 13,3 2,2 | 0,5 0,5 0,4 0,5 | 1,05 0,94 1,22 1,8 | 3 541 11,5% 3 470 1,9% | 11,3 10,6 10,8 10,7 | R1 R1 R2 R2 | D C D E | E E E C | 17 17 14 15 | 8 8 E B | | | |
| A 9 | Pegnitz (N) 6235/9029 R1(N): AS Trockau R2(S): AS Pegnitz Fs=6 km 334,2 | 289/309 170/176 64/69 55/64 | 54 197 53 095 55 490 56 313 | +1,7 +2,2 +0,4 +1,9 | 10 211 12 372 10 637 2 269 | 18,8 23,3 19,2 4,0 | +1,8 +1,7 +1,7 +2,2 | 78,3 73,9 77,7 93,2 | 9,3 9,9 9,6 7,1 | 0,9 0,9 0,9 1,0 | 1,3 1,2 1,5 1,3 | 3,1 3,7 3,1 1,2 | 11,1 14,0 11,2 2,2 | 11,1 14,0 11,2 2,2 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 1,05 1,10 1,26 1,4 | 3 212 10,3% 3 193 2,2% | 11,9 11,6 11,8 12,2 | R1 R1 R2 R2 | D C D E | C C E E | 7 C E E | G C E E | | | |
| A 9 | AS Pegnitz 6234/9536 R1(N): AS Pegnitz (B85/B470) R2(S): AS Weidensees Fs=6 km 335,2 | 292/301 173/168 64/70 55/63 | 57 269 56 261 58 656 58 942 | +1,4 +1,7 +0,5 +1,8 | 10 805 13 078 11 234 2 476 | 18,9 23,2 19,2 4,2 | +2,9 +2,2 +2,9 +7,5 | 78,2 73,9 77,7 93,0 | 9,5 10,1 9,7 7,3 | 0,9 0,8 0,9 1,0 | 1,2 1,2 1,4 1,3 | 3,6 4,3 3,5 1,5 | 14,7 18,4 15,0 2,1 | 14,7 13,4 10,8 1,7 | 0,6 0,5 0,6 0,6 | 1,04 1,08 1,24 1,5 | 3 311 10,4% 3 334 2,0% | 11,6 11,3 11,6 12,0 | R1 R1 R2 R2 | D C D E | C C E E | G C E E | 7 C E E | | | |
| A 9 | Lauf (N) 6433/9728 R1(N): AS Lauf/Hersbruck R2(S): AS Lauf Fs=6 km 366,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | AK Nürnberg (N) 6533/9042 R1(N): AS Lauf R2(S): AK Kreuz Nürnberg (A3) Fs=6 km 371,8 | 324/320 191/193 76/69 57/58 | 79 222 81 355 79 927 71 017 | +0,9 +1,2 -0,3 +1,0 | 12 252 14 908 12 810 2 446 | 15,5 18,3 16,0 3,4 | +1,0 +0,7 +0,6 -0,6 | 81,9 79,1 81,2 93,7 | 7,5 8,0 7,6 5,4 | 2,9 2,7 3,0 3,3 | 1,1 1,0 1,2 1,2 | 3,7 4,3 3,8 1,2 | 11,3 13,6 11,7 1,7 | 11,3 10,3 8,9 1,5 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 0,98 0,89 1,14 1,7 | 4 119 10,5% 4 055 15,4% | 10,6 9,9 10,1 9,7 | R1 R1 R2 R2 | C C E D | E D E E | 17 17 16 14 | 8 8 8 11 | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|---------------------------------------|--|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------|----------------------|---------------------|------------------------------------|---------------------|--|--|--|--|--|--|---------------|--|-------------------------------------|--|-----|--|----------|--|-------------------------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | TG | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Krad | | Pkw | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | Fak-toren | | Tag-22 | | Nacht-22,6 | | day-16 | | eve-16,22 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | Mo-So W U S | | Veränd. zu '14 | | SV Lkw- ähnl. | | Pkw +Lfw +Krad | | Lkw Krad | | m. Anh. | | o. Anh. | | Lkw m. Sattel- zug | | Anh. +Sattel- zug | | nkl. Kfz | | fer | | b _{So} b _{Fr} | | M ₁ P ₁ M _{1ve} D ₁ | | M _{1day} P _{1day} M _{1eve} D _{1eve} | | Mo-So b _{SV} d _{50,WS} | | RiCh- tung | | Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] | | [] | | R1 R2 | | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 9 | AK Nürnberg (S) 6533/9060 R1(N): AK Kreuz Nürnberg (A3) R2(S): AS Nürnberg-Fischbach Fs=6 | 330/338 195/204 73/71 62/63 | 109 675 110 904 111 635 102 957 | +2,1 +2,1 +1,6 +2,8 | 17 237 20 924 17 983 3 665 | 15,7 18,9 16,1 3,6 | +1,8 +1,5 +1,7 +0,2 | 81,7 78,7 81,1 93,8 | 8,3 8,8 8,4 6,4 | 0,6 0,5 0,6 0,7 | 1,3 1,2 1,5 1,1 | 3,1 3,7 3,2 1,1 | 12,1 14,8 12,4 1,9 | 8,9 10,8 9,2 1,5 | 9,1 10,1 9,5 0,6 | 1,2 1,3 1,3 1,1 | 1,01 0,94 1,13 0,6 | 6 077 13,6% 1 555 32,6% | 6 576 13,7% 4 581 12,8% | 4 877 12,3% 4 934 2,3% | 9,1 8,7 8,8 8,7 | R1 R1 R2 R2 | D C C D | 8 17 8 17 | G D D D | 8 17 8 16 | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | AK Nürnberg-Ost (N) 6533/9057 R1(N): AS Nürnberg-Fischbach R2(S): AK Kreuz Nürnberg-Ost (A6) Fs=6 | 303/270 180/162 67/62 56/46 | 106 031 106 326 108 168 102 284 | +1,3 +1,3 +0,3 +2,9 | 17 138 20 789 17 854 3 730 | 16,2 19,6 16,5 3,6 | +1,7 +1,4 +0,6 +3,8 | 81,1 77,8 80,8 93,7 | 7,7 8,1 8,0 5,8 | 0,7 0,7 0,8 0,8 | 1,2 1,1 1,2 1,3 | 3,3 3,9 3,4 1,2 | 12,3 15,1 12,7 1,8 | 9,3 11,4 9,6 1,5 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 1,5 1,5 1,5 1,4 | 5 865 14,0% 1 523 32,8% | 6 329 14,2% 4 475 13,3% | 4 754 10,5% 4 924 2,2% | 9,1 8,8 9,2 9,1 | R1 R1 R2 R2 | D C C D | 8 8 17 13 | G C C D | 8 17 16 12 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | AK Nürnberg-Ost (S) 6633/9754 R1(N): AK Kreuz Nürnberg-Ost (A6) R2(S): AD Dreieck Nürnberg/Feucht Fs=6 | 328/334 196/201 73/73 59/60 | 74 702 73 672 77 663 74 435 | +17,4 +16,5 +17,6 +13,8 | 11 974 14 433 12 716 2 608 | 16,0 19,6 16,4 3,5 | +33,3 +33,1 +35,1 +16,9 | 79,8 76,3 79,2 92,5 | 6,2 6,5 6,3 5,1 | 1,7 1,7 1,8 1,7 | 1,3 1,2 1,6 1,5 | 2,5 3,0 2,6 0,8 | 12,8 15,9 13,2 1,9 | 10,2 12,6 10,5 1,7 | 0,7 0,7 0,6 0,7 | 2,8 2,9 2,8 2,4 | 1,05 1,00 1,14 30,8% | 4 169 14,3% 1 000 30,8% | 4 520 14,5% 3 115 13,0% | 3 742 13,7% 3 929 2,4% | 10,5 10,3 10,1 10,3 | R1 R1 R2 R2 | E C D D | 8 8 18 13 | C E E D | 8 18 15 12 | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | AD Nürnberg-Feucht (S) 6633/9538 R1(N): AD Dreieck Nürnberg/Feucht R2(S): AS Allersberg Fs=6 | 157/200 96/107 35/55 26/38 | 83 066 82 089 85 405 83 412 | +5,1 +5,5 +3,7 +5,5 | 11 649 14 074 12 135 2 730 | 14,0 17,1 14,2 3,3 | +5,2 +5,1 +4,0 +3,7 | 83,4 80,5 82,9 94,1 | 8,2 8,5 8,2 9,1 | 1,5 1,3 1,7 1,6 | 2,5 3,0 2,5 0,9 | 10,9 13,6 11,1 1,7 | 11,6 14,7 11,1 1,7 | 0,6 0,6 0,6 1,0 | 1,1 1,1 1,1 1,0 | 1,04 1,03 1,17 29,0% | 4 636 12,2% 1 111 29,0% | 5 000 12,5% 3 545 11,1% | 4 312 7,8% 4 137 2,7% | 10,5 10,5 9,8 10,0 | R1 R1 R2 R2 | E D D D | 8 8 18 12 | C D E D | 8 18 16 12 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | AS Allersberg (S) 6833/9539 R1(N): AS Allersberg R2(S): AS Hilpoltstein Fs=6 | 154/200 94/107 35/55 25/38 | 75 130 73 128 77 513 78 926 | +4,4 +4,7 +2,9 +5,5 | 11 043 13 323 11 484 2 678 | 14,7 18,2 14,8 3,4 | +3,4 +3,3 +2,6 +3,1 | 82,6 79,3 82,1 93,9 | 8,2 7,9 8,1 9,9 | 1,5 1,3 1,8 1,7 | 2,4 2,9 2,4 0,9 | 11,6 14,7 11,8 1,8 | 11,6 14,7 11,8 1,8 | 0,6 0,6 0,6 0,7 | 1,1 1,2 1,2 1,0 | 1,06 1,10 1,20 30,8% | 4 178 12,7% 1 036 30,8% | 4 493 12,9% 3 233 11,9% | 4 125 9,9% 3 945 2,7% | 11,0 11,3 10,4 10,8 | R1 R1 R2 R2 | E D D C | 9 17 16 12 | G C E C | 9 17 16 12 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | Greding (N) 6934/9061 R1(N): AS Hilpoltstein R2(S): AS Greding Fs=6 | 286/166 170/107 63/27 53/32 | 73 805 71 632 76 276 78 077 | +4,2 +4,6 +3,3 +4,3 | 11 147 13 406 11 645 2 781 | 15,1 18,7 15,3 3,6 | +3,9 +3,3 +3,6 +7,5 | 81,6 78,1 81,0 93,2 | 7,2 7,6 7,3 5,7 | 1,2 1,2 1,2 1,3 | 1,5 1,3 1,8 1,7 | 2,8 3,3 2,9 1,1 | 11,7 14,8 11,8 1,8 | 8,7 10,9 8,7 1,4 | 0,6 0,6 0,5 0,7 | 1,8 1,8 1,9 1,6 | 1,06 1,11 1,19 31,2% | 4 115 13,2% 3 167 12,5% | 4 431 13,3% 3 646 10,0% | 4 174 8,9% 3 926 2,6% | 11,4 11,7 10,5 11,0 | R1 R1 R2 R2 | E D D E | 9 18 15 12 | G C E D | 9 18 17 12 | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | Leiting (S) 7234/9090 R1(N): AS Leiting R2(S): AS Ingolstadt-Nord Fs=6 | 301/313 175/177 70/77 56/59 | 86 585 86 216 89 071 84 663 | +4,2 +4,3 +2,8 +5,8 | 11 030 13 332 11 514 2 529 | 12,7 15,5 12,9 3,0 | +3,2 +2,8 +2,0 +8,5 | 84,9 82,3 84,4 94,9 | 2,6 2,8 2,7 1,9 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,5 1,4 1,8 1,7 | 2,1 2,5 2,2 0,7 | 10,1 12,5 10,3 1,7 | 8,2 10,1 8,3 1,4 | 0,5 0,5 0,5 0,6 | 0,8 0,9 0,9 0,4 | 1,03 0,99 1,14 26,3% | 4 865 11,2% 1 093 26,3% | 5 271 11,5% 3 646 10,0% | 4 531 7,6% 4 254 2,1% | 10,6 10,6 9,7 9,7 | R1 R1 R2 R2 | E D E D | 7 17 14 12 | G C E D | 8 8 16 11 | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | Ingolstadt-Nord (S) 7234/9552 R1(N): AS Ingolstadt-Nord R2(S): AS Ingolstadt-Süd Fs=6 | 182/321 110/184 36/78 36/59 | 102 814 104 970 106 470 90 751 | +4,6 +4,7 +3,4 +5,8 | 12 195 14 673 12 937 2 761 | 11,9 14,0 12,2 3,0 | +3,6 +2,7 +3,7 +10,5 | 85,9 83,8 85,4 95,0 | 4,7 5,0 4,7 3,2 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 1,3 1,3 1,4 1,5 | 2,3 2,6 2,4 0,7 | 9,1 10,9 9,3 1,6 | 7,2 8,6 7,4 1,4 | 0,5 0,5 0,5 0,7 | 0,9 0,9 1,0 0,5 | 1,01 0,86 1,11 25,6% | 5 781 10,3% 1 290 25,6% | 6 289 10,7% 4 256 8,5% | 5 002 6,4% 4 839 6,3% | 9,9 9,5 9,3 9,0 | R1 R1 R2 R2 | D B E D | 8 18 16 12 | D C E B | 17 17 16 11 | | | | | | | | | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|--------------------------------|---|-----------------------------------|---------------------------------|--|------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|----------------|--|----------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrstreifen | DTV | | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. zu '14 | | | Lkw-Veränd. zu '14 | | | Pkw +Lkw +Krad | | | Lkw +Krad +Pkw | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | fer | | b _{So} b _{Fr} | | M ₁ P ₁ M _n P _n | | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | | Mo-So b _{sv} d ₅₀ Mo-So b _{sv} d ₅₀ | | Richt- tung | | R1 R2 |
| A 9 | Garching-Nord (S) 77359063 R1(N): AS Garching-Nord R2(S): AS Garching-Süd Fs=8 | 315/331 186/194 73/79 56/58 | 146 664 152 664 148 261 124 088 | +4,0 +3,7 +3,3 +6,0 | 8,9 10,3 9,1 2,6 | 8,9 10,3 9,1 2,6 | +1,8 +1,4 +1,5 +2,3 | 90,1 88,8 89,7 96,4 | 6,5 7,0 6,5 4,4 | 1,0 0,9 1,2 1,1 | 1,0 0,9 1,2 0,9 | 2,7 3,0 2,7 0,9 | 5,4 5,1 4,5 0,8 | 4,3 3,0 4,5 0,8 | 0,8 0,8 0,7 0,7 | 0,97 0,82 1,06 0,0 | 8 265 8 265 1 804 15,5% | 8 853 8 853 6 499 5,9% | 6 829 7,2% 6 169 9,6% | 9,3 8,8 8,4 7,9 | R1 R1 R2 R2 | C B E D | D 8 18 B 18 E 16 C 11 13 | G 7 B 7 C C 15 | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | AK München-Nord (N) 77359115 R1(N): AS Garching-Süd R2(S): AK Kreuz München-Nord (A9) Fs=8 | 178/93 118/64 28/13 32/16 | 153 094 160 848 154 087 125 287 | +2,6 +1,7 +1,2 +6,5 | 7,4 8,5 7,6 2,3 | 7,4 8,5 7,6 2,3 | -13,9 -14,8 -14,5 -1,7 | 91,5 90,5 91,2 96,6 | 6,7 7,2 6,8 4,1 | 1,2 1,1 1,2 1,5 | 1,1 1,1 1,2 0,7 | 2,1 2,4 2,1 0,7 | 4,7 5,5 4,9 1,2 | 3,6 4,1 3,8 0,8 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 0,96 0,79 1,07 12,5% | 8 630 6,8% 1 876 12,5% | 9 241 7,2% 6 799 5,1% | 7 110 6,8% 6 045 4,1% | 9,1 8,4 8,1 7,6 | R1 R1 R2 R2 | A B C D | D 8 18 B 8 18 C D 12 | D 7 18 C C A | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | AK München-Nord (S) 77359066 R1(N): AK Kreuz München-Nord (A9) R2(S): AS München-Fröttmaning-Süd Fs=6 | 260/178 164/95 46/50 50/33 | 121 881 132 592 121 652 85 523 | +5,5 +5,1 +4,8 +7,8 | 5,1 5,7 5,3 1,6 | 5,1 5,7 5,3 1,6 | +5,3 +5,7 +2,3 +7,1 | 94,1 93,5 94,0 97,8 | 5,8 6,1 5,8 3,7 | 1,4 0,8 1,3 1,4 | 0,7 0,8 0,7 0,6 | 2,6 2,9 2,7 0,7 | 1,9 2,2 2,0 0,3 | 1,2 1,4 1,3 0,2 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 0,92 0,67 1,04 8,2% | 6 910 4,8% 1 415 8,2% | 7 351 5,4% 5 587 2,6% | 6 450 3,0% 6 156 7,1% | 10,3 9,0 10,4 9,2 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | E 17 B 7 D 8 16 A | B 7 B 7 B 8 A | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | München-Fröttmaning-Süd 77359242 R1(N): AS München-Fröttmaning-Süd R2(S): AS München-Freimann Fs=6 | 338/287 200/160 78/73 60/54 | 111 389 120 655 109 682 81 870 | +4,5 +4,1 +3,6 +6,6 | 5,8 6,4 6,2 1,9 | 5,8 6,4 6,2 1,9 | +2,3 +2,7 -0,2 +1,5 | 93,6 93,0 93,1 97,7 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 1,4 0,8 1,3 1,4 | 0,7 0,6 0,9 0,5 | 3,5 3,9 3,9 1,0 | 1,9 2,1 2,0 0,4 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 0,91 0,70 1,04 9,2% | 6 299 5,4% 1 326 9,2% | 6 706 6,0% 5 077 3,2% | 5 223 4,7% 5 199 6,1% | 9,3 8,2 9,4 8,4 | R1 R1 R2 R2 | A B D A | D 8 17 B 7 D 8 16 A | D 19 D 7 19 B 7 B 8 A | | | | | | | | | | | | | |
| A 9 | München-Schwabing (N) 78359064 R1(N): AS München-Frankfurter Ring R2(S): AS München-Schwabing Fs=4 | 315/342 186/201 73/80 56/61 | 88 923 94 721 87 905 70 389 | +3,1 +2,7 +2,8 +4,7 | 5,6 6,2 6,0 2,0 | 5,6 6,2 6,0 2,0 | +1,2 +1,5 -1,3 +2,3 | 93,9 93,2 93,4 97,5 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 1,1 0,8 1,1 1,1 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 3,4 3,6 3,7 1,0 | 1,8 2,0 1,9 0,6 | 0,5 0,5 0,4 0,5 | 0,93 0,77 1,05 9,8% | 4 874 5,0% 1 367 9,8% | 5 395 5,3% 3 311 3,5% | 3 698 5,0% 3 617 6,9% | 8,3 7,5 8,2 7,5 | R1 R1 R2 R2 | A B C A | D 7 16 C C A | D 18 C C A | | | | | | | | | | | | | |
| A 45 | Alzenau-Nord 5920/9540 R1(N): AS Alzenau-Nord R2(S): AS Alzenau-Mitte Fs=4 | 154/227 84/131 41/49 29/47 | 39 025 42 198 39 184 27 966 | -0,9 -0,8 -3,7 +2,4 | 14,5 16,5 15,1 2,6 | 14,5 16,5 15,1 2,6 | -0,1 -0,2 -1,3 -2,4 | 83,2 81,2 82,4 94,8 | 6,7 7,1 6,7 4,6 | 0,8 0,7 0,9 1,1 | 1,2 1,1 1,3 1,6 | 3,5 3,9 3,6 1,0 | 10,8 12,4 11,3 1,3 | 7,7 8,9 8,1 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,2 1,2 1,2 1,1 | 2 199 12,7% 481 30,1% | 2 406 13,4% 1 576 9,9% | 1 986 11,1% 2 040 10,2% | 10,1 9,0 10,5 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A A D A | B 8 D 8 18 D 8 16 D 14 | B 8 D 8 18 D 8 17 D 14 | | | | | | | | | | | | |
| A 45 | Alzenau (S) 5920/9950 R1(N): AS Alzenau R2(S): AS Karlstein Fs=4 | 258/158 145/84 68/40 45/34 | 40 178 43 599 40 515 28 040 | +2,2 +2,8 -0,3 +2,8 | 14,2 16,2 14,8 2,6 | 14,2 16,2 14,8 2,6 | +1,2 +1,1 +0,0 -1,6 | 83,5 81,6 82,8 94,8 | 6,6 7,0 6,7 4,5 | 0,8 0,7 0,8 1,2 | 1,2 1,1 1,3 1,5 | 3,5 3,9 3,6 1,0 | 10,5 12,1 11,0 1,3 | 7,5 8,6 7,9 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,1 1,1 1,2 1,0 | 2 265 12,5% 492 29,7% | 2 493 13,0% 1 582 10,0% | 2 023 12,5% 2 127 9,9% | 10,0 8,8 10,6 9,4 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | B 8 D 8 18 D 8 16 D 14 | B 8 D 8 18 D 8 17 D 14 | | | | | | | | | | | | |
| A 70 | AD Schweinf./Werneck (O) 5926/9203 R1(O): AS Werneck R2(W): AD Dreieck Schweinfurt/Werneck Fs=4 | 314/309 183/182 70/67 61/60 | 44 905 47 484 44 693 36 353 | +3,3 +3,9 +1,2 +3,4 | 16,2 18,8 17,1 3,0 | 16,2 18,8 17,1 3,0 | +4,5 +5,1 +2,0 -2,4 | 81,4 78,8 80,2 94,5 | 7,2 7,7 7,4 5,0 | 0,7 0,7 0,8 1,0 | 1,1 1,0 1,3 1,0 | 3,1 3,5 3,3 0,9 | 12,8 15,0 13,5 1,7 | 9,0 10,5 9,7 1,2 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,94 0,79 1,14 37,5% | 2 524 13,8% 566 37,5% | 2 753 14,1% 1 836 12,4% | 2 280 12,6% 2 372 8,9% | 10,3 9,2 10,4 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A C C | B 8 D 8 17 C D 14 | C E 17 E 15 C 11 14 | | | | | | | | | | | | |

Jahresauswertung 2015

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---------------------------------------|--|---|---------------------------------|--|--------------------------|-----------------------------|---|--------------------------|------------------------------|---|--|------------------------------|---|---|--|----|-----------------------------|---------|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | | | Fak-toren | | Tag-z | | MSV (50. höchste Stunde) | JG | | TG | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | M ₁ P ₁ M ₂ P ₂ M ₃ P ₃ | | day ₆₋₁₈ eve ₆₋₂₂ | | | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mo-So W U S | | | Mo-So W U S | | | SV Lkw-Veränd. ähn. zu '14 % [Kfz/24h] | | | Pkw Lkw-Krad +Lfw +Krad % [Kfz/24h] | | | m. Anh. o. Anh. +Sattel- % [Kfz/24h] | | | nkf. Kfz % [Kfz/24h] | | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ % [Kfz/h] | | C | | | B | D | E | F | Sa | So | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mo-So W U S | | | Mo-So W U S | | | SV Lkw-Veränd. ähn. zu '14 % [Kfz/24h] | | | Pkw Lkw-Krad +Lfw +Krad % [Kfz/24h] | | | m. Anh. o. Anh. +Sattel- % [Kfz/24h] | | | nkf. Kfz % [Kfz/24h] | | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ % [Kfz/h] | | | C | B | | | | | | | D | E | F | Sa | So | | | | | | | | | | | | | |
| Mo-So W U S | | | Mo-So W U S | | | SV Lkw-Veränd. ähn. zu '14 % [Kfz/24h] | | | Pkw Lkw-Krad +Lfw +Krad % [Kfz/24h] | | | m. Anh. o. Anh. +Sattel- % [Kfz/24h] | | | nkf. Kfz % [Kfz/24h] | | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ % [Kfz/h] | | C | | | B | D | E | F | Sa | So | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 70 | AS Knetzgau 6029/9546 R1(O): AS Eltmann (B26) R2(W): AS Knetzgau Fs=4 km 43,3 | 274/332 154/188 70/82 50/62 | 24 271 +1,8 24 968 +2,3 24 237 -0,4 21 932 +2,6 | 3 809 15,7 4 674 18,7 4 016 16,6 582 2,7 | +1,4 +1,9 -1,0 -2,5 | 80,7 77,6 79,6 94,5 | 1,6 3,1 2,7 0,6 | 12,7 15,2 13,5 1,6 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 1,9 2,1 1,7 1,4 | 0,97 0,89 1,17 0,96 | 1 364 13,4% 306 35,8% 1 485 | 1 331 11,1 10,2% 1 378 11,2 1,8% 10,6 | 11,1 10,3 11,2 10,6 | R1 R1 R2 R2 | C | D | 9 | | 17 | G | | | | | | | 8 | 8 | 17 | D | 8 | 17 | E | 15 | B | 11 | D | 15 | D | 18 | D | 18 | | |
| A 70 | AS Eltmann 6030/9547 R1(O): AS Viereth-Trunstadt R2(W): AS Eltmann (B26) Fs=4 km 46,6 | 309/350 186/206 68/80 55/64 | 28 419 +2,3 29 666 +3,0 28 375 -0,3 24 209 +2,6 | 4 683 16,5 5 712 19,3 4 850 17,1 948 3,9 | +7,4 +7,7 +2,5 +25,9 | 81,3 78,6 80,5 93,9 | 1,1 1,0 1,2 1,2 | 4,0 4,5 4,0 1,9 | 12,1 14,4 12,7 1,9 | 1,1 1,2 1,1 0,9 | 0,96 0,83 1,15 0,96 | 1 597 14,2% 358 36,6% 1 739 | 1 466 10,4 12,7% 1 548 10,8 8,6% 10,1 | 10,4 9,5 10,8 10,1 | R1 R1 R2 R2 | C | B | 8 | 8 | D | 8 | 17 | E | 17 | B | B | 8 | 17 | E | 15 | D | 15 | D | 18 | D | 18 | | | | | | | | | |
| A 70 | AS Viereth-Trunstadt 6030/9548 R1(O): AS Bamberg-Hafen (B26) R2(W): AS Viereth-Trunstadt Fs=4 km 55,7 | 279/294 158/166 70/74 51/54 | 31 559 +4,4 33 241 +4,9 31 594 +2,5 25 762 +4,3 | 4 572 14,5 5 602 16,9 4 785 15,1 776 3,0 | +3,3 +4,0 -0,1 -0,7 | 83,9 81,6 83,1 95,6 | 1,0 0,9 1,1 1,1 | 4,1 4,7 4,2 1,2 | 10,0 11,8 10,6 1,4 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,6 0,78 1,14 0,3 | 1 774 12,6% 398 31,6% 2 717 | 1 639 10,5 11,1% 1 745 11,0 6,4% 10,2 | 10,5 9,4 11,0 10,2 | R1 R1 R2 R2 | D | C | D | 18 | D | 18 | C | B | 8 | D | 8 | 17 | E | 17 | B | B | 8 | 17 | E | 15 | D | 15 | D | 18 | | | | | | |
| A 70 | AS Bamberg-Hafen 6031/9549 R1(O): AS Hallstadt (B4) R2(W): AS Bamberg-Hafen (B26) Fs=4 km 61,8 | 281/150 161/103 69/20 51/27 | 43 371 +2,3 46 672 +2,5 44 101 +0,6 31 139 +3,5 | 5 634 13,0 6 923 14,8 5 910 13,4 870 2,8 | +3,7 +4,2 +0,1 +8,3 | 85,1 83,2 84,5 95,5 | 1,0 1,0 1,2 1,1 | 4,1 4,6 4,2 1,2 | 8,5 9,8 8,9 1,3 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 0,94 0,68 1,11 0,6 | 2 464 11,5% 494 27,5% 2 717 | 2 198 10,0 11,9% 2 246 10,5 9,4% 9,4 | 10,0 8,9 10,5 9,4 | R1 R1 R2 R2 | A | B | 8 | D | 8 | 17 | E | 17 | A | B | D | 8 | 17 | E | 15 | D | 14 | C | 11 | 15 | D | 18 | C | 15 | | | | | | |
| A 70 | AS Hallstadt 6031/9580 R1(O): AS Bamberg R2(W): AS Hallstadt (B4) Fs=4 km 63,0 | 360/243 214/168 82/30 64/45 | 47 528 +2,1 51 531 +2,2 48 563 +0,8 32 504 +3,0 | 6 414 13,5 7 892 15,3 6 684 13,8 1 011 3,1 | +5,2 +5,7 +2,1 +5,9 | 84,3 82,5 83,9 95,0 | 1,1 1,1 1,3 1,1 | 5,2 5,9 5,3 1,6 | 8,1 9,3 8,3 1,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,1 0,65 1,11 0,8 | 2 710 12,1% 522 27,5% 3 004 | 2 440 10,2 11,2% 2 405 10,2 10,4% 9,2 | 10,2 8,9 10,2 9,2 | R1 R1 R2 R2 | A | D | 8 | 17 | D | 8 | 17 | A | A | D | 8 | 17 | D | 8 | 15 | E | 15 | D | 14 | C | 11 | 15 | D | 18 | C | 15 | | | | |
| A 70 | AK Bamberg (W) 6031/9024 R1(O): AK Kreuz Bamberg (A73/B5) R2(W): AS Bamberg Fs=4 km 64,8 | 177/193 120/128 27/28 30/37 | 43 524 +3,3 46 838 +3,7 44 670 +1,5 30 716 +3,8 | 5 781 13,3 7 119 15,2 6 100 13,7 793 2,6 | +3,0 +3,2 +0,2 +3,5 | 84,5 82,6 84,0 95,4 | 1,0 1,0 1,2 1,0 | 3,4 3,9 3,5 0,9 | 9,6 11,1 9,9 1,3 | 0,3 0,3 0,2 0,4 | 1,1 0,67 1,11 0,8 | 2 471 11,8% 498 28,4% 2 732 | 2 433 11,2 9,3% 2 201 10,1 10,1% 9,1 | 11,2 9,9 10,1 9,1 | R1 R1 R2 R2 | A | E | 17 | B | 8 | 17 | A | A | E | 17 | D | 8 | 14 | E | 15 | C | 11 | 14 | D | D | 18 | D | 18 | | | | | | | |
| A 70 | AK Bamberg (O) 6031/9068 R1(O): AS Scheßlitz R2(W): AK Kreuz Bamberg (A73/B5) Fs=4 km 66,5 | 347/291 211/163 75/73 61/55 | 24 487 +5,9 25 769 +6,6 24 370 +3,7 20 251 +5,7 | 3 902 15,9 4 793 18,6 4 118 16,9 576 2,8 | +8,5 +9,2 +5,5 +0,2 | 81,7 79,1 80,5 94,7 | 1,1 1,0 1,3 1,2 | 3,7 4,2 3,9 1,0 | 11,9 14,1 12,7 1,4 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,3 0,95 0,79 1,2 | 1 397 14,2% 267 33,6% 1 546 | 1 502 12,3 12,9% 1 448 11,8 14,8% 10,8 | 12,3 11,0 11,8 10,8 | R1 R1 R2 R2 | C | D | 8 | 17 | A | C | B | E | 17 | B | 8 | 8 | E | 16 | D | 8 | 14 | C | 11 | 15 | C | 10 | 14 | E | B | D | 18 | G | 18 | |
| A 70 | AD Bayreuth/Kulmbach (W) 5935/9053 R1(O): AD Dreieck Bayreuth/Kulmb R2(W): AS Kulmbach/Neudrossenfel Fs=4 km 119,2 | 339/327 209/192 72/76 58/59 | 23 519 +13,6 24 751 +14,6 23 350 +11,2 19 517 +12,1 | 4 269 18,2 5 233 21,1 4 416 18,9 784 4,0 | +13,9 +14,4 +9,9 +19,2 | 79,4 76,5 78,5 93,5 | 1,1 1,1 1,3 1,2 | 5,0 5,7 5,1 1,7 | 12,9 15,2 13,6 1,9 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,3 0,78 1,15 1,3 | 1 336 16,3% 268 36,2% 1 476 | 1 398 11,7 13,9% 1 262 11,0 9,2% 10,1 | 11,7 10,4 11,0 10,1 | R1 R1 R2 R2 | C | B | 8 | 8 | B | C | B | D | 8 | 17 | D | 8 | 17 | D | 8 | 14 | E | 15 | B | 11 | C | 11 | 15 | D | 18 | C | D | 18 | D | 18 |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-------------------------------|------------------------------|----------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------|-------|-----------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | | | Fak-toren | | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} eve _{22,6} eve _{22,6} | | WG | | TG | | | | | |
| | | | Mo-So | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw +Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw +Lfw +Krad | Lkw m. Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | Anh. o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | | P ₁ | P ₂ | M _{22,6} | Mo-So | d ₅₀ |
| A 71 | Mellrichstadt (N) 5528/9166 R1(N): AS Renntwisthausen R2(S): AS Mellrichstadt Fs=4 km 164,8 | 356/358 214/212 78/82 64/64 | 13 471 13 543 13 660 12 984 | +2,6 +3,7 +0,9 +1,2 | 2 015 2 465 2 135 321 | 15,0 18,2 15,6 2,5 | +5,7 +6,0 +4,6 -5,8 | 82,5 79,2 81,6 95,1 | 8,8 9,6 9,1 5,7 | 2,3 2,3 2,3 2,3 | 1,2 1,1 1,4 1,3 | 3,2 3,7 3,3 0,9 | 11,5 14,2 12,1 1,2 | 8,3 10,3 8,7 0,9 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,4 1,4 1,4 1,2 | 1,01 1,01 1,38 1,2 | 757 13,2% 169 30,5% | 825 13,7% 554 11,3% | 1 091 9,8% 994 13,7% | 16,2 14,7 14,8 14,6 | R1 R1 R2 R2 | D C F E | E 17 D 17 F 16 F 11 | G 7 B 8 E 16 F 11 | | | |
| A 71 | Pfersdorf 5826/9167 R1(N): AS Bad Kissingen (B286) R2(S): AS Poppenthausen Fs=4 km 205,7 | 356/356 216/211 77/81 63/64 | 23 613 24 833 23 528 19 550 | +2,6 +3,1 +1,3 +2,0 | 2 446 3 016 2 563 345 | 10,4 12,1 10,9 1,8 | -1,5 -0,7 -3,4 -16,5 | 87,4 85,7 86,7 96,1 | 7,6 8,2 7,9 4,7 | 2,4 2,4 2,4 2,4 | 1,1 1,0 1,3 1,2 | 2,6 3,3 3,0 0,7 | 7,3 8,6 7,7 0,8 | 5,1 6,0 5,3 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,1 1,2 1,1 1,0 | 0,95 0,83 1,21 21,3% | 1 344 9,3% 263 21,3% | 1 698 6,7% 1 588 10,1% | 14,1 12,6 13,7 12,8 | R1 R1 R2 R2 | A C F D | E 17 F 17 F 16 D 15 | A 8 B 8 B 8 C 11 | | | | |
| A 71 | AD Wemtal (N) 5926/9232 R1(S): AD Dreieck Wemtal (A70) R2(N): AS Schweinfurt-West Fs=4 km 219,6 | 348/357 207/211 79/83 62/63 | 23 111 24 236 23 165 19 195 | +3,2 +4,0 +1,5 +2,0 | 2 583 3 174 2 714 393 | 11,2 13,1 11,7 2,0 | +2,6 +3,3 +0,2 -6,6 | 86,3 84,5 85,6 95,5 | 9,0 9,5 9,1 6,4 | 1,2 1,1 1,2 1,5 | 1,2 1,1 1,4 1,2 | 3,5 4,0 3,7 1,0 | 7,4 8,8 7,8 0,8 | 5,2 6,1 5,4 0,6 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 1,3 1,4 1,3 1,2 | 0,96 10,1% 256 22,2% | 1 316 10,6% 918 7,7% | 1 682 8,2% 1 579 10,4% | 14,4 12,8 13,8 12,9 | R1 R1 R2 R2 | A C F D | E 17 D 17 F 15 D 14 | A 8 B 8 D 8 C 11 | | | | |
| A 72 | AD Bayer. Vogtland (O) 5636/9025 R1(O): AS Hof-Nord R2(W): AD Dreieck Bayerisches Vogtland Fs=4 km 0,2 | 304/274 181/165 65/49 58/60 | 31 112 30 552 31 857 32 072 | +4,1 +5,3 +3,1 +2,2 | 6 791 8 233 7 125 4 427 | 21,8 26,9 22,4 4,4 | +7,6 +7,0 +8,6 +1,7 | 74,7 69,7 74,0 91,9 | 8,4 9,1 8,4 6,2 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 1,4 1,3 1,6 1,5 | 3,6 4,2 3,6 1,4 | 17,8 22,3 18,3 2,5 | 13,8 17,2 14,2 2,0 | 0,5 0,4 0,4 0,6 | 2,0 2,0 2,0 2,1 | 1 04 19,3% 513 38,8% | 1 814 19,3% 1 310 18,8% | 1 903 14,5% 1 921 2,2% | 12,1 11,7 12,4 12,7 | R1 R1 R2 R2 | D C D E | E 17 C E 15 B 12 | G 7 C E 15 F 12 | | | | |
| A 72 | Hochfranken (W) 5637/9094 R1(O): AD Dreieck Hochfranken (A9) R2(W): AS Hof/Töpen Fs=4 km 13,5 | 354/338 211/198 80/76 63/64 | 36 699 36 442 38 010 35 896 | +4,3 +5,2 +3,6 +2,6 | 7 813 9 515 8 198 4 497 | 21,3 26,1 21,6 4,2 | +4,9 +4,9 +4,2 -1,3 | 75,9 71,1 75,5 93,1 | 8,4 9,1 8,4 6,1 | 1,9 1,8 1,9 2,1 | 1,3 1,2 1,4 1,3 | 4,2 4,9 4,2 1,5 | 16,7 20,8 17,0 2,2 | 12,7 15,8 12,9 1,7 | 0,4 0,3 0,3 0,5 | 1,5 1,5 1,5 1,4 | 10,4 19,1% 584 36,1% | 2 001 19,3% 1 480 18,1% | 2 205 15,5% 2 154 1,9% | 12,3 11,7 11,5 11,5 | R1 R1 R2 R2 | D C D E | E 17 C E 15 B 12 | G 7 C E 15 B 12 | | | | |
| A 72 | Hochfranken (O) 5637/9095 R1(O): AS Pirik R2(W): AD Dreieck Hochfranken (A9) Fs=4 km 15,5 | 350/340 207/199 80/78 63/63 | 37 342 37 132 38 352 36 763 | +2,4 +3,4 +1,9 -0,2 | 7 124 8 684 7 445 1 376 | 19,1 23,4 19,4 3,7 | +4,7 +4,6 +4,4 -2,3 | 78,4 74,1 77,9 93,7 | 8,6 9,3 8,7 6,0 | 1,9 1,9 1,8 2,2 | 1,2 1,2 1,3 1,3 | 3,9 4,7 4,0 1,4 | 14,8 18,4 15,1 1,9 | 11,2 13,9 11,4 1,6 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,3 1,3 1,3 1,2 | 10,3 10,2 1,29 33,0% | 2 037 17,1% 593 33,0% | 2 637 13,0% 2 434 18,4% | 14,2 13,4 13,0 13,1 | R1 R1 R2 R2 | D C D E | E 17 C E 15 B 12 | G 7 B 8 C F 11 | | | | |
| A 73 | Eisfeld (S) 5631/9165 R1(S): AS Coburg (B4) R2(N): AS Eisfeld-Süd (B4) Fs=4 km 35,0 | 282/330 172/191 56/80 54/59 | 13 901 14 767 14 213 10 541 | +1,0 +1,4 -0,6 +1,2 | 1 911 2 350 2 023 263 | 13,7 15,9 14,2 2,5 | +4,2 +4,3 +3,1 -1,7 | 84,1 82,0 83,4 95,3 | 6,8 7,3 6,8 4,2 | 1,9 1,8 2,0 2,0 | 1,0 0,9 1,2 0,8 | 3,7 4,2 3,9 0,8 | 9,9 11,5 10,1 1,4 | 7,0 8,2 7,2 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,2 1,2 1,2 1,0 | 0,96 0,71 1,15 26,3% | 793 12,5% 153 30,0% | 980 9,1% 1 032 10,9% | 14,0 12,5 14,9 13,6 | R1 R1 R2 R2 | B A F E | F 17 F 17 F 15 D 14 | A 7 A 8 B 7 F 11 | | | | |
| A 73 | Untersiemau (N) 5832/9235 R1(S): AK Untersiemau R2(N): AS Ebersdorf b. Coburg Fs=4 km 65,4 | 151/257 86/154 39/59 26/44 | 16 119 16 867 16 335 13 282 | +2,5 +2,9 +0,7 +3,2 | 2 088 2 585 1 944 254 | 13,0 15,3 13,4 1,9 | +5,4 +5,9 +2,8 +1,3 | 84,8 82,5 84,2 95,8 | 8,6 9,2 9,0 5,5 | 2,1 2,1 2,1 2,1 | 1,0 0,9 1,1 1,1 | 4,1 4,6 4,3 0,9 | 8,7 10,4 9,0 0,8 | 6,2 7,4 6,5 0,6 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 1,2 1,3 1,4 1,2 | 0,97 0,81 1,14 23,8% | 926 12,0% 162 7,9% | 944 9,5% 893 13,1% | 11,7 10,6 11,1 10,5 | R1 R1 R2 R2 | C B E D | D 8 E 17 E 16 D 18 | B 8 D 8 D 8 C 11 | | | | |

Baustelle im Umfeld und Schleifendefekt zeitweise in 2015

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---|--|------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---|--|--|---|---|---|---|---|---|---|------------------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. zu '14 | | Pkw +Lkw +Krad | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | nkf. Kfz b _{So} b _{Fr} D _n P _{ave} [] | fer b _{So} b _{Fr} D _n P _{ave} [] | Mo-So b _{SV} d ₅₀ Mo-So b _{SV} d ₅₀ [Kfz/h] | Mo-So b _{SV} d ₅₀ Mo-So b _{SV} d ₅₀ [Kfz/h] | | | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | | |
| Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] | SV Lkw ähnl. [%] | Lkw-Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | Lkw Pkw Krad | m. o. Anh. +Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | Mo-So b _{SV} d ₅₀ Mo-So b _{SV} d ₅₀ [Kfz/h] | | | | | Mo-So b _{SV} d ₅₀ Mo-So b _{SV} d ₅₀ [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | | | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | |
| A 73 | Anz. Fahrstreifen Untersiemau (S) 5632/9236 R1(S): AS Lichtenfels-Nord R2(N): AS Untersiemau Fs=4 km 65,4 | 157/255 90/152 40/59 27/44 | +3,5 +3,2 +3,6 +3,5 | 24 009 25 538 24 203 18 527 | +5,2 +2,6 +3,8 -0,9 | 87,1 85,3 86,5 96,3 | 8,2 8,7 8,5 5,5 | 1,5 1,4 1,5 1,7 | 0,9 0,8 1,0 0,7 | 3,8 4,4 4,0 0,7 | 6,9 8,0 7,2 0,7 | 4,8 5,7 5,1 0,5 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 1,2 1,2 1,2 1,1 | 1 265 1 294 1 294 1 265 | 10,6 9,5 10,7 9,8 | 1 533 11,0% 943 6,0% | 1 385 10,2% 231 19,1% | 1 667 10,9% 312 18,1% | 1 593 8,6% 1 438 10,3% | 1 816 11,7% 1 217 7,2% | A B D D | D 8 17 8 17 8 16 C 11 15 | B 8 D 8 17 D 8 14 C 11 15 |
| A 73 | Ebensfeld 5931/9306 R1(S): Ebenfeld R2(N): Staffelstein Fs=4 km 18,7 | 84/314 54/183 13/75 17/56 | +3,1 +2,9 +3,2 +3,2 | 29 163 30 688 29 363 23 690 | +2,4 +2,6 +0,9 -5,3 | 87,5 85,4 86,9 97,5 | 6,9 7,4 7,2 4,1 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 0,9 0,9 1,0 0,9 | 3,5 4,0 3,7 0,6 | 7,9 9,4 8,1 0,8 | 5,2 6,2 5,4 0,4 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,1 0,2 0,2 0,1 | 1 593 8,6% 1 438 10,3% | 1 816 11,7% 1 217 7,2% | 1 667 10,9% 312 18,1% | 1 593 8,6% 1 438 10,3% | 1 816 11,7% 1 217 7,2% | A B E D | D 8 17 8 17 15 14 | B 8 D 8 17 D 8 14 D 18 | | |
| A 73 | AK Bamberg (N) 6031/9101 R1(N): Gundelsheim R2(S): AK Bamberg Fs=4 km 0,2 | 336/346 201/205 72/80 63/61 | +2,6 +2,6 +1,7 +3,0 | 39 982 42 857 39 924 30 218 | -1,1 -0,8 -3,0 -7,9 | 87,8 86,3 87,1 96,5 | 7,6 8,1 7,8 4,9 | 1,5 1,4 1,6 1,7 | 1,0 1,0 1,2 1,0 | 3,3 3,8 3,5 0,7 | 6,7 7,8 7,1 0,7 | 4,5 5,2 4,8 0,5 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,9 0,9 0,9 0,8 | 2 235 8,0% 2 518 7,6% | 11,4 10,2 12,3 11,2 | 2 536 10,3% 1 574 5,8% | 2 296 9,5% 406 18,2% | 2 235 8,0% 2 518 7,6% | 11,4 10,2 12,3 11,2 | A B E D | E 17 E 17 15 18 | A 8 A 8 B 8 D 18 | |
| A 73 | AK Kreuz Bamberg 6031/9581 R1(N): AK Kreuz Bamberg (A70) R2(S): AS Memmelsdorf Fs=4 km 98,0 | 229/331 132/200 57/73 40/58 | +3,5 +3,6 +1,9 +5,3 | 57 065 60 666 57 263 44 489 | +7,0 +7,3 +4,1 +8,5 | 84,9 82,8 84,1 95,9 | 8,9 8,0 9,0 1,1 | 1,0 0,9 1,1 0,9 | 1,0 0,9 1,1 0,9 | 4,3 4,9 4,5 0,9 | 8,7 10,1 9,0 1,1 | 8,7 10,1 9,0 1,1 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,0 1,0 1,2 0,9 | 3 184 3 046 3 046 11,9% | 11,3 10,2 10,6 9,6 | 3 569 12,2% 2 303 9,2% | 3 252 11,7% 629 28,1% | 3 184 10,9% 3 046 11,9% | 11,3 10,2 10,6 9,6 | A B E C | D 8 17 E 17 16 18 | B 8 B 8 D 8 16 D 18 | |
| A 73 | Bamberg-Ost (N) 6031/9021 R1(N): AS Memmelsdorf R2(S): AS Bamberg-Ost Fs=4 km 75,0 | 325/341 188/206 77/75 60/60 | +2,3 +2,4 +1,1 +3,1 | 55 351 58 721 55 786 43 261 | +2,8 +3,1 +0,7 +0,0 | 84,8 82,7 84,0 95,6 | 6,5 7,0 6,6 3,9 | 1,2 1,1 1,3 1,5 | 1,1 1,0 1,3 1,2 | 3,3 3,8 3,5 0,7 | 9,8 11,4 10,3 1,3 | 6,9 8,0 7,3 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,8 0,8 1,3 0,8 | 3 088 10,5% 2 897 14,2% | 11,1 10,0 10,5 9,6 | 3 460 12,4% 2 226 9,1% | 3 151 11,8% 617 28,3% | 3 088 10,5% 2 897 14,2% | 11,1 10,0 10,5 9,6 | A B E C | D 8 17 E 17 15 18 | B 8 B 8 D 8 16 D 18 | |
| A 73 | AS Bamberg-Ost 6131/9582 R1(N): AS Bamberg-Ost R2(S): AS Bamberg-Süd (B22) Fs=4 km 101,3 | 90/34 67/26 7/3 16/5 | +2,4 +3,1 +1,2 +0,7 | 47 097 49 632 47 483 37 928 | +0,2 +1,5 -2,4 -23,0 | 83,5 80,9 82,6 96,2 | 14,6 17,1 15,2 2,4 | 1,0 1,0 1,2 0,9 | 1,0 1,0 1,2 0,9 | 4,4 5,1 4,6 0,9 | 10,0 11,8 10,4 1,2 | 10,0 11,8 10,4 1,2 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,9 0,9 1,1 0,5 | 2 714 10,4% 2 486 14,8% | 11,5 10,4 10,6 9,8 | 2 911 13,5% 1 945 10,1% | 2 669 12,8% 548 31,5% | 2 714 10,4% 2 486 14,8% | 11,5 10,4 10,6 9,8 | A B E E | D 8 18 E 17 16 15 | B 8 B 8 D 8 16 C 11 14 | |
| A 73 | AS Bamberg-Süd 6131/9583 R1(N): AS Bamberg-Süd (B22) R2(S): AS Hirschaid Fs=4 km 111,0 | 319/289 189/168 72/67 58/54 | +0,5 +0,6 -1,1 +2,0 | 47 923 50 603 48 006 38 645 | -0,1 +0,5 -3,0 -3,0 | 87,8 86,0 87,0 96,8 | 10,8 12,6 11,4 2,0 | 0,8 0,8 1,0 0,8 | 0,8 0,8 1,0 0,8 | 3,4 3,9 3,6 0,8 | 7,2 8,5 7,6 1,0 | 7,2 8,5 7,6 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,6 0,6 1,1 0,3 | 2 511 7,3% 2 419 9,4% | 10,6 9,7 10,0 9,2 | 2 980 10,1% 1 979 7,3% | 2 730 9,6% 531 23,9% | 2 511 7,3% 2 419 9,4% | 10,6 9,7 10,0 9,2 | A B E D | D 8 17 E 17 14 18 | B 8 B 8 D 8 16 D 18 | |
| A 73 | AS Hirschaid 6132/9584 R1(N): AS Hirschaid R2(S): AS Buttenheim Fs=4 km 112,5 | 320/289 188/168 74/66 58/55 | +0,6 +0,9 -1,7 +2,3 | 48 377 51 105 48 270 39 180 | +2,1 +2,5 -0,7 +3,8 | 87,5 85,8 86,7 96,6 | 11,1 12,8 11,7 2,2 | 0,8 0,8 0,9 0,8 | 0,8 0,8 0,9 0,8 | 3,7 4,3 4,0 0,9 | 7,1 8,3 7,6 1,0 | 7,1 8,3 7,6 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,6 0,6 1,1 0,3 | 2 575 7,3% 2 565 9,3% | 10,7 9,7 10,6 9,8 | 3 003 10,3% 2 007 7,5% | 2 754 9,8% 539 24,2% | 2 575 7,3% 2 565 9,3% | 10,7 9,7 10,6 9,8 | A B E D | E 17 E 17 14 18 | B 8 B 8 D 8 16 D 18 | |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-------------------|--------|----------------|-----------|------------|----------------|-----------|-----|---------------------------------|-----------|-----|----------------|-----------|-----------------|----------------|-----------|----------------|----------------|----------------|--------|----------------|-----------|-------|----------------|-----------|-----|----------------|---|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT | | | | DTV | | | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak-toren | | Tag-z22 | | MSV | | WG | | TG | | | | | | | | | |
| | | 2015/14 | | Mo-So | | Lkw-Gruppe | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Kfz | | Veränd. | | Veränd. | | M ₁ | | M ₂ | | Mo-So | | Mo-So | | | | | | |
| | | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | |
| | [d] | [Kfz/24h] | [%] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Veränd. zu '14 | | |
| A 73 | AS Buttenheim | 329/315 | 46 416 | +1,4 | 5 278 | 11,4 | -2,7 | 87,0 | 0,9 | 3,2 | 7,9 | 0,3 | 0,8 | 0,95 | 2 644 | 2 880 | 2 536 | 11,0 | R 1 | A | E 17 | G 8 | | | | | | | | |
| | 6232/9585 | 194/182 | 48 893 | +1,6 | 6 471 | 13,2 | -2,8 | 85,1 | 0,8 | 3,7 | 9,2 | 0,3 | 0,8 | 0,78 | 10,0% | 10,5% | 6,2% | 10,1 | R 1 | B | E 17 | B 8 | | | | | | | | |
| | R1(N): AS Buttenheim | 73/72 | 46 589 | -0,2 | 5 582 | 12,0 | -2,8 | 86,1 | 1,1 | 3,5 | 8,3 | 0,3 | 0,8 | 1,11 | 515 | 1 935 | 2 556 | 10,9 | R 2 | E | E 14 | B 8 | | | | | | | | |
| | R2(S): AS Forchheim-Nord | 62/61 | 37 720 | +2,9 | 806 | 2,1 | -10,1 | 96,3 | 0,9 | 0,7 | 1,1 | 0,3 | 0,6 | 25,8% | 7,5% | | 10,3% | 10,1 | R 2 | A | E 14 | B 8 | | | | | | | | |
| | Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D | D | C 15 | A 7 | | | | | | | |
| A 73 | AS Forchheim-Nord | 331/346 | 47 106 | +0,7 | 5 668 | 12,0 | -2,7 | 86,3 | 0,9 | 3,7 | 8,0 | 0,3 | 0,8 | 0,95 | 2 682 | 2 928 | 2 612 | 11,2 | R 1 | A | E 17 | A 7 | | | | | | | | |
| | 6232/9586 | 194/206 | 49 851 | +1,0 | 6 962 | 14,0 | -2,3 | 84,4 | 0,9 | 4,3 | 9,4 | 0,3 | 0,8 | 0,76 | 10,7% | 11,3% | 7,6% | 10,2 | R 1 | B | E 17 | B 8 | | | | | | | | |
| | R1(N): AS Forchheim-Nord | 75/76 | 47 184 | -1,2 | 5 980 | 12,7 | -5,0 | 85,4 | 1,1 | 3,9 | 8,5 | 0,3 | 0,8 | 1,10 | 523 | 1 946 | 2 790 | 11,7 | R 2 | E | E 18 | B 8 | | | | | | | | |
| | R2(S): AS Forchheim-Süd (B470) | 62/64 | 37 614 | +2,0 | 837 | 2,2 | -6,8 | 96,2 | 0,9 | 0,8 | 1,1 | 0,3 | 0,6 | 26,2% | 7,8% | | 9,5% | 10,8 | R 2 | A | E 18 | B 8 | | | | | | | | |
| | Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D | C | D 18 | A 7 | | | | | | | |
| A 73 | AS Baiersdorf-Nord (N) | 102/303 | 61 351 | +2,5 | 5 941 | 9,7 | +2,9 | 88,9 | 0,7 | 3,1 | 6,4 | 0,2 | 0,7 | 0,94 | 3 502 | 3 819 | 3 588 | 11,7 | R 1 | A | E 17 | G 7 | | | | | | | | |
| | 6332/9587 | 68/180 | 65 714 | +2,5 | 7 298 | 11,1 | +3,3 | 87,5 | 0,7 | 3,5 | 7,3 | 0,2 | 0,7 | 0,69 | 8,6% | 9,1% | 5,6% | 10,4 | R 1 | A | F 17 | A 8 | | | | | | | | |
| | R1(N): AS Forchheim-Süd (B470) | 16/65 | 61 672 | +1,6 | 6 271 | 10,2 | +0,0 | 88,3 | 0,8 | 3,2 | 6,7 | 0,2 | 0,7 | 1,08 | 664 | 2 551 | 3 737 | 12,2 | R 2 | E | E 16 | B 8 | | | | | | | | |
| | R2(S): AS Baiersdorf-Nord | 18/58 | 46 007 | +2,6 | 872 | 1,9 | +2,1 | 96,9 | 0,6 | 0,7 | 0,9 | 0,3 | 0,6 | 21,0% | 6,3% | | 7,2% | 11,0 | R 2 | D | E 15 | A 8 | | | | | | | | |
| | Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D | C | D 18 | A 7 | | | | | | | |
| A 73 | AS Baiersdorf-Nord | 328/300 | 60 680 | -0,8 | 6 382 | 10,5 | +8,4 | 87,9 | 0,8 | 3,6 | 6,5 | 0,2 | 0,8 | 0,93 | 3 465 | 3 802 | 3 529 | 11,8 | R 1 | A | E 17 | A 8 | | | | | | | | |
| | 6332/9588 | 193/178 | 65 158 | -0,9 | 7 831 | 12,0 | +8,7 | 86,5 | 0,7 | 4,3 | 7,5 | 0,2 | 0,8 | 0,69 | 9,4% | 10,0% | 5,5% | 10,5 | R 1 | A | B 17 | A 8 | | | | | | | | |
| | R1(N): AS Baiersdorf-Nord | 74/65 | 60 458 | -2,2 | 6 724 | 11,1 | +5,3 | 87,2 | 0,9 | 4,1 | 6,8 | 0,2 | 0,8 | 1,06 | 654 | 2 456 | 4 180 | 13,6 | R 2 | E | E 14 | A 8 | | | | | | | | |
| | R2(S): AS Möhrenndorf | 61/57 | 45 642 | +1,5 | 987 | 2,2 | +10,7 | 96,3 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 0,3 | 0,7 | 22,1% | 6,7% | | 7,6% | 12,2 | R 2 | D | E 15 | A 8 | | | | | | | | |
| | Fs=6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | E | C 15 | D 18 | | | | | | | |
| A 73 | AS Möhrenndorf | 342/316 | 69 332 | -0,2 | 6 777 | 9,8 | +0,4 | 88,8 | 0,7 | 3,8 | 5,7 | 0,3 | 0,7 | 0,91 | 3 973 | 4 365 | 4 020 | 11,9 | R 1 | A | F 17 | A 8 | | | | | | | | |
| | 6331/9589 | 203/186 | 75 512 | +0,2 | 8 343 | 11,0 | +1,3 | 87,5 | 0,7 | 4,3 | 6,5 | 0,3 | 0,7 | 0,64 | 8,8% | 9,4% | 4,6% | 10,5 | R 1 | A | F 17 | A 8 | | | | | | | | |
| | R1(N): AS Möhrenndorf | 76/71 | 68 438 | -2,5 | 7 081 | 10,3 | -3,3 | 88,0 | 0,9 | 4,1 | 6,0 | 0,2 | 0,7 | 1,05 | 720 | 2 799 | 5 435 | 15,2 | R 2 | E | E 14 | A 8 | | | | | | | | |
| | R2(S): AS Erlangen-Nord | 63/59 | 49 328 | +1,0 | 1 026 | 2,1 | -2,3 | 96,4 | 0,8 | 1,0 | 0,9 | 0,2 | 0,7 | 20,6% | 6,1% | | 6,3% | 13,4 | R 2 | E | E 18 | C 10 14 | | | | | | | | |
| | Fs=6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | F | C 15 | D 18 | | | | | | | |
| A 73 | AS Erlangen-Nord | 343/69 | 75 377 | +0,3 | 7 468 | 9,9 | +7,2 | 88,4 | 0,9 | 4,2 | 5,4 | 0,3 | 0,8 | 0,91 | 4 323 | 4 736 | 4 236 | 11,5 | R 1 | A | E 17 | A 8 | | | | | | | | |
| | 6331/9660 | 202/43 | 82 355 | +0,2 | 9 094 | 11,0 | +6,7 | 87,3 | 0,8 | 4,7 | 6,1 | 0,3 | 0,8 | 0,59 | 9,0% | 9,6% | 6,6% | 10,1 | R 1 | A | A 17 | A 8 | | | | | | | | |
| | R1(N): AS Erlangen-Nord | 79/12 | 74 949 | -0,8 | 7 853 | 10,5 | +5,7 | 87,7 | 1,0 | 4,5 | 5,7 | 0,3 | 0,8 | 1,04 | 775 | 3 085 | 5 661 | 14,7 | R 2 | E | E 14 | A 8 | | | | | | | | |
| | R2(S): AS Erlangen-Zentrum | 62/14 | 52 046 | +1,4 | 1 352 | 2,6 | +20,8 | 95,7 | 0,8 | 1,2 | 1,1 | 0,3 | 0,8 | 19,9% | 6,4% | | 6,0% | 12,8 | R 2 | D | E 15 | C 11 15 | | | | | | | | |
| | Fs=6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | E | C 15 | D 18 | | | | | | | |
| A 73 | AS Erlangen-Zentrum | 341/321 | 79 274 | +1,1 | 6 521 | 8,2 | -0,5 | 90,4 | 0,7 | 2,9 | 4,9 | 0,4 | 0,7 | 0,91 | 4 553 | 4 960 | 3 939 | 9,9 | R 1 | A | D 8 17 | B 8 | | | | | | | | |
| | 6431/9661 | 205/191 | 86 778 | +0,8 | 8 009 | 9,2 | +0,1 | 89,4 | 0,7 | 3,3 | 5,6 | 0,4 | 0,6 | 0,62 | 7,3% | 7,8% | 4,7% | 8,7 | R 1 | A | D 8 17 | B 8 | | | | | | | | |
| | R1(N): AS Erlangen-Zentrum | 75/70 | 78 922 | +0,9 | 6 846 | 8,7 | -3,2 | 89,7 | 0,9 | 3,1 | 5,2 | 0,4 | 0,8 | 1,03 | 804 | 3 272 | 4 229 | 10,7 | R 2 | D | D 8 14 | B 8 | | | | | | | | |
| | R2(S): AS Erlangen-Bruck (B4) | 61/60 | 54 047 | +1,9 | 1 009 | 1,9 | -3,7 | 96,7 | 0,8 | 0,7 | 0,8 | 0,4 | 0,6 | 18,3% | 5,1% | | 7,4% | 9,4 | R 2 | D | D 15 | A 8 | | | | | | | | |
| | Fs=6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D | D | C 15 | D 18 | | | | | | | |
| A 73 | AK Fürth/Erlangen (N) | 232/279 | 77 222 | +1,8 | 6 712 | 8,7 | +1,6 | 89,8 | 0,7 | 2,9 | 5,6 | 0,2 | 0,8 | 0,91 | 4 408 | 4 798 | 3 908 | 10,2 | R 1 | A | D 8 17 | B 8 | | | | | | | | |
| | 6431/9952 | 139/160 | 84 181 | +1,5 | 8 226 | 9,8 | +2,1 | 88,7 | 0,8 | 3,2 | 6,3 | 0,4 | 0,8 | 0,64 | 7,9% | 8,5% | 7,3% | 9,0 | R 1 | A | D 8 17 | D 8 17 | | | | | | | | |
| | R1(N): AS Erlangen-Bruck | 47/61 | 76 342 | +1,7 | 7 066 | 9,3 | -1,5 | 89,1 | 0,9 | 3,1 | 6,0 | 0,4 | 0,8 | 1,04 | 837 | 3 236 | 3 965 | 10,2 | R 2 | C | C | B 8 | | | | | | | | |
| | R2(S): AK Kreuz Fürth/Erlangen (A3) | 46/58 | 54 539 | +2,3 | 1 079 | 2,0 | +2,2 | 96,4 | 0,8 | 1,2 | 0,9 | 0,7 | 0,3 | 0,8 | 17,1% | 5,3% | 7,0% | 9,0 | R 2 | D | D 15 | A 8 | | | | | | | | |
| | Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D | D | D 18 | D 18 | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | |
|-------------------------------|--|--|----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|---|--|---|------------------------------|---------------------------|----|----|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | | WG | | TG |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. zu '14 | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | [] | | | R1 | R2 | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | SV Lkw- ähnl. U S | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad +Krad | m. Anh. +Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} d _{50,W5} [Kfz/h] | Richt- ung Mo-So d ₅₀ b _{SV} d _{50,W5} [] | R1 | R2 | | |
| A 73 | AK Fürth/Erlangen (S) 6431/9953 R1(N): AK Kreuz Fürth/Erlangen (A3) R2(S): AS Erlangen-Eilersdorf Fs=4 | 308/191 179/125 73/30 56/36 | +1,5 +1,3 +1,2 +1,2 | 4 956 6 060 5 274 775 | 7,5 8,3 8,0 1,8 | +6,2 +6,3 +5,0 +1,4 | 91,0 90,2 90,3 96,6 | 6,7 7,0 6,9 4,2 | 1,0 0,9 1,1 1,3 | 0,6 0,6 0,7 0,7 | 2,8 3,1 3,0 0,6 | 2,8 3,1 3,0 0,6 | 0,3 0,2 0,3 0,4 | 0,9 0,9 1,0 0,9 | 3 528 8,1% 3 414 5,9% | 10,6 9,2 10,4 9,0 | R1 | B 8 D 8 B 8 A 18 | | |
| A 73 | AS Erlangen-Eilersdorf 6431/9650 R1(N): AS Erlangen-Eilersdorf R2(S): AS Fürth-Steinach Fs=4 | 313/194 182/126 78/32 53/36 | +5,4 +5,5 +3,5 +7,1 | 5 212 6 360 5 490 927 | 8,2 9,0 8,7 2,3 | +19,6 +20,2 +16,1 +18,8 | 90,3 89,6 89,8 96,3 | 9,0 9,0 8,7 2,3 | 9,0 9,0 8,7 2,3 | 8,2 9,0 8,7 2,3 | 0,3 0,6 0,7 0,6 | 0,3 0,6 0,7 0,6 | 0,3 0,6 0,7 0,6 | 3 598 7,3% 3 277 5,1% | 10,5 9,0 10,6 9,1 | R1 | B 8 D 8 B 8 A 18 | | | |
| A 73 | Nürnberg/Fürth (N) 6532/9111 R1(N): AS Fürth-Poppenreuth R2(S): AS Nürnberg/Fürth Fs=4 | 346/207 203/136 80/32 63/39 | +1,8 +1,9 +1,7 -0,5 | 5 181 6 315 5 511 878 | 7,3 8,1 7,8 2,0 | +6,6 +6,0 +7,7 -2,0 | 90,8 90,1 90,3 96,1 | 8,5 8,8 8,6 6,4 | 1,0 0,9 1,1 1,2 | 0,5 0,5 0,6 0,9 | 3,2 3,5 3,4 0,9 | 3,2 3,5 3,4 0,9 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 3 990 6,6% 3 327 14,7% | 9,9 8,5 9,8 8,6 | R1 | B 8 B 8 B 8 A 18 | | | |
| A 73 | Nürnberg-Hafen-Ost (S) 6632/9004 R1(N): AS Nürnberg-Hafen-Ost R2(S): AS Nürnberg-Königshof Fs=4 | 223/339 142/201 38/75 43/63 | +0,2 +0,4 -1,7 +1,8 | 8 450 10 453 8 914 1 002 | 9,4 10,6 10,0 1,7 | +1,1 +1,9 -2,2 -6,2 | 88,7 87,4 88,0 96,8 | 6,6 7,0 6,7 3,8 | 1,4 1,2 1,4 2,0 | 0,7 0,7 0,8 0,7 | 3,7 4,2 3,9 0,6 | 3,7 4,2 3,9 0,6 | 0,2 0,3 0,3 0,3 | 5 065 8,8% 1 061 15,8% | 10,5 9,3 9,7 8,5 | R1 | B 8 D 8 D 8 A 18 | | | |
| A 73 | AS Nürnberg-Königshof 6632/9662 R1(N): AS Nürnberg-Königshof R2(S): AS Nürnberg-Zollhaus (B8) Fs=4 | 309/253 178/167 72/37 59/49 | -1,3 -1,3 -2,5 +0,2 | 11 191 13 806 11 846 1 402 | 12,8 14,4 13,5 2,4 | +0,7 +1,0 -1,7 -3,1 | 85,1 83,6 84,3 95,6 | 8,1 8,2 8,3 9,5 | 2,0 2,0 2,0 2,4 | 0,9 1,0 1,0 0,7 | 6,6 7,4 7,0 1,4 | 6,6 7,4 7,0 1,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 4 923 11,8% 1 094 21,3% | 9,4 8,2 10,1 8,3 | R1 | D 8 D 8 D 8 A 18 | | | |
| A 73 | AS Nürnberg-Zollhaus (S) 6632/9593 R1(N): AS Nürnberg-Zollhaus (B8) R2(S): AK Kreuz Nürnberg Süd (A6) Fs=7 | 284/341 164/203 68/77 52/61 | -2,3 -2,2 -4,7 +0,4 | 11 406 14 052 11 967 1 633 | 13,0 14,7 13,8 2,7 | +0,6 +1,2 -2,3 -1,4 | 84,7 83,1 83,8 95,2 | 8,7 8,1 8,3 9,5 | 1,3 1,4 1,3 2,7 | 1,0 1,0 1,1 0,8 | 6,5 7,4 6,9 1,5 | 6,5 7,4 6,9 1,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 4 911 12,0% 1 104 22,3% | 9,8 8,7 10,1 8,9 | R1 | E 17 E 17 D 8 A 18 | | | |
| A 73 | AS Wendelstein-Nord 6632/9594 R1(N): AK Kreuz Nürnberg-Süd (A6) R2(S): AS Wendelstein-Nord Fs=6 | 322/356 183/209 80/82 59/65 | +16,6 +16,8 +15,2 +17,1 | 6 795 8 331 7 253 949 | 12,9 14,6 13,6 2,6 | +54,8 +55,8 +51,1 +38,7 | 85,2 83,5 84,2 95,5 | 12,9 14,6 13,6 2,6 | 12,9 14,6 13,6 2,6 | 12,9 14,6 13,6 2,6 | 3,6 4,1 3,8 0,8 | 3,6 4,1 3,8 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 2 990 12,0% 615 21,2% | 10,4 9,4 12,1 10,6 | R1 | E 17 E 17 E 16 A 18 | | | |
| A 73 | Röthenbach b. St.W. (O) 6633/9333 R1(N): AS Röthenbach b. St. W. R2(S): AS Feucht Fs=6 | 360/325 217/189 80/78 63/58 | +19,3 +19,3 +19,4 +17,8 | 6 559 8 043 6 985 922 | 13,0 14,8 13,7 2,6 | +60,6 +61,7 +57,2 +41,5 | 85,1 83,4 84,2 95,6 | 7,3 7,7 7,5 5,0 | 0,9 0,8 1,0 1,3 | 0,9 0,8 1,0 1,3 | 3,4 3,9 3,6 0,7 | 3,4 3,9 3,6 0,7 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 2 874 12,1% 566 22,1% | 10,3 9,3 12,0 10,5 | R1 | D 8 D 8 E 15 A 18 | | | |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------|----------------------|---------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | | Fak- toren | | Tag- Nacht | | day- eve | | WG | | TG | |
| | | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw- Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw | Lfw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | M ₁ | P ₁ | M ₂ | | P ₂ |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | [d] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] |
| A 73 | AD Nürnberg/Feucht (W) 6633/9005 R1(N): AD Dreieck Nürnberg/Feucht R2(S): AS Feucht Fs=4 | 354/314 213/179 78/78 63/57 | 33 513 35 599 33 882 25 904 | +29,1 +29,3 +29,6 +26,6 | 5 606 8 829 5 992 922 | 16,7 19,2 17,7 3,6 | +75,9 +76,8 +74,8 +47,9 | 80,8 78,4 79,6 93,9 | 7,7 8,1 7,9 5,7 | 0,7 1,0 0,7 0,9 | 1,1 1,0 1,3 1,3 | 3,9 4,4 4,1 1,1 | 12,3 10,2 13,1 1,8 | 8,9 10,2 9,5 1,4 | 0,5 0,5 0,5 0,7 | 1,4 1,4 1,4 1,2 | 0,95 0,70 1,05 0,92 | 1 903 15,5% 383 29,1% | 1 903 15,5% 383 29,1% | 2 078 16,3% 1 376 11,6% | 2 078 16,3% 1 376 11,6% | C A E A | D D E A | 8 18 8 18 8 15 A |
| A 81 | AD Würzburg-West (S) 6224/9035 R1(N): AD Dreieck Würzburg-West R2(S): AS Gerchsheim Fs=4 | 320/277 188/159 71/63 61/55 | 30 510 31 209 30 556 28 057 | +2,6 +2,9 +1,0 +3,3 | 5 325 6 576 5 535 775 | 17,5 21,1 18,1 2,8 | +5,5 +6,1 +3,0 -3,7 | 80,3 76,7 79,4 94,9 | 7,3 7,9 7,6 5,0 | 1,2 1,2 1,3 1,4 | 1,1 1,0 1,2 1,3 | 3,2 3,7 3,3 0,9 | 14,0 17,1 14,6 1,5 | 9,8 11,9 10,3 1,1 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,2 1,2 1,3 1,0 | 0,98 0,91 1,18 0,92 | 1 712 14,9% 389 39,7% | 1 712 14,9% 389 39,7% | 1 832 15,3% 1 354 13,3% | 1 832 15,3% 1 354 13,3% | B C E F | B C E F | 8 9 16 13 |
| A 92 | AD M.-Feldmoching (N) 7735/9217 R1(O): AS Oberschleißheim R2(W): AD Dreieck München-Feldm. Fs=4 | 299/299 173/173 70/71 56/55 | 58 930 63 411 58 072 44 693 | +1,7 +2,0 +0,2 +1,7 | 5 329 6 611 4 489 737 | 9,0 10,4 9,5 1,6 | +2,7 +2,8 +0,4 +3,3 | 90,0 88,6 89,5 97,5 | 6,6 7,1 6,7 3,8 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,0 1,0 1,0 0,9 | 3,1 3,6 3,2 0,8 | 5,5 6,4 5,8 0,6 | 3,9 4,5 4,1 0,4 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 3 350 8,4% 666 15,7% | 3 350 8,4% 666 15,7% | 3 621 9,1% 2 538 5,3% | 3 621 9,1% 2 538 5,3% | A B B D | B A B D | 8 8 D 13 | |
| A 92 | Oberschleißheim (O) 7735/9006 R1(O): AS Lohhof R2(W): AS Oberschleißheim Fs=4 | 343/309 203/181 78/70 62/58 | 61 786 66 037 61 189 48 002 | +1,2 +1,3 +0,1 +1,1 | 6 443 7 996 6 671 836 | 10,4 12,1 10,9 1,7 | +3,8 +3,9 +1,9 +2,0 | 88,5 86,9 88,0 97,3 | 6,6 7,1 6,7 3,6 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 1,0 1,0 1,1 0,9 | 3,6 4,1 3,7 0,8 | 6,3 7,4 6,6 0,7 | 4,5 5,3 4,7 0,5 | 0,5 0,6 0,6 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 3 495 9,5% 732 19,0% | 3 495 9,5% 732 19,0% | 3 777 10,3% 2 650 6,2% | 3 777 10,3% 2 650 6,2% | A A D D | B B C A | 8 8 14 15 | |
| A 92 | AK Neufahrn (W) 7635/9015 R1(O): AK Kreuz Neufahrn R2(W): AS Lohhof Fs=4 | 65 987 | (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 92 | AK Neufahrn (O) 7635/9007 R1(O): AS Freising-Süd R2(W): AS Eching-Ost Fs=6 | 341/338 199/200 79/76 63/62 | 101 531 109 041 99 663 78 226 | +5,5 +5,7 +4,0 +5,9 | 8 089 9 825 8 576 1 527 | 8,0 9,0 8,6 2,0 | +3,7 +3,0 +3,4 +10,1 | 91,3 90,3 90,7 97,4 | 5,4 5,8 5,3 3,4 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,7 0,7 0,7 0,7 | 3,0 3,4 3,4 0,8 | 4,4 5,1 4,7 0,6 | 3,1 3,6 3,4 0,5 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 5 691 7,4% 1 309 12,8% | 5 691 7,4% 1 309 12,8% | 6 037 8,0% 4 655 5,0% | 6 037 8,0% 4 655 5,0% | A A C A | D B C A | 18 18 14 15 | |
| A 92 | AS Flughafen München 7636/9185 R1(O): AS Flughafen München R2(W): AS Freising-Süd (B11) Fs=6 | 343/315 202/178 78/74 63/63 | 98 213 105 949 94 175 76 915 | -0,0 +0,2 -2,9 +2,3 | 8 815 10 642 9 188 2 085 | 9,0 10,0 9,8 2,7 | +2,6 +3,0 -0,9 +7,6 | 98,5 98,5 98,5 98,5 | 6,6 6,6 6,6 6,6 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 3,6 4,1 3,7 0,8 | 6,3 7,4 6,6 0,7 | 4,5 5,3 4,7 0,5 | 0,5 0,6 0,6 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,89 0,73 0,99 | 5 488 8,6% 1 300 12,3% | 5 488 8,6% 1 300 12,3% | 5 817 9,3% 4 504 5,9% | 5 817 9,3% 4 504 5,9% | A A D D | D B B A | 18 18 17 19 |
| A 92 | AS Freising Mitte 7636/9182 R1(O): AS Freising-Mitte (B301) R2(W): AS Flughafen München Fs=4 | 287/344 162/200 70/81 55/63 | 50 214 54 319 49 706 36 816 | -1,6 -0,9 -4,9 -0,0 | 5 189 6 340 5 451 914 | 10,3 11,7 11,0 2,5 | -0,1 +0,4 -3,3 +3,9 | 98,5 98,5 98,5 98,5 | 6,6 6,6 6,6 6,6 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 3,6 4,1 3,7 0,8 | 6,3 7,4 6,6 0,7 | 4,5 5,3 4,7 0,5 | 0,5 0,6 0,6 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,92 0,67 1,03 | 2 855 9,5% 566 18,4% | 2 855 9,5% 566 18,4% | 3 086 10,2% 2 163 6,6% | 3 086 10,2% 2 163 6,6% | A B A E | A A A A | 8 8 E 17 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|-----------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------------|----------------------|--------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|-------------------------|---|--|---|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Lage bei [d] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | | Tag- zahl | | day- eve | | WG | | TG | |
| | | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | SV Lkw- ähnl. | Mo-So W U S | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad Pkw | Lkw m. Anh. | Lkw o. Anh. | Lkw m. Anh. +Sattel- zug | Lkw m. Anh. +Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ D ₁ | M _{22,6} P _{22,6} D _{22,6} | M _{day} P _{day} D _{day} | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 |
| A 92 | AS Freising Ost 76369/183 R1(O): AS Freising-Ost (B11a) R2(W): AS Freising-Mitte (B301) Fs=4 | 329/215 195/115 73/60 61/40 | | 49 688 53 846 49 319 35 991 | +1,5 +1,8 -0,5 +2,4 | 6 663 8 033 6 988 1 539 | 13,4 14,9 14,1 4,3 | +3,7 +3,9 +1,7 +4,3 | | | | | | | 0,92 0,65 1,03 | 2 811 12,6% 591 | 3 063 13,5% 2 056 | 3 637 17,2% 3 264 | 14,4 12,8 13,4 | 14,4 12,8 13,4 | A 8 A 8 A 8 | A 8 A 8 A 8 | F 18 F 18 F 17 | F 18 F 18 F 17 | |
| A 92 | AS Erding 75379/184 R1(O): AS Erding R2(W): AS Freising-Ost (B11a) Fs=4 | 347/349 206/206 79/81 62/62 | | 39 203 41 776 39 052 30 590 | +2,3 +2,4 +1,2 +2,7 | 4 346 5 302 4 537 827 | 11,1 12,7 11,6 2,7 | +2,9 +2,7 +1,2 +6,0 | | | | | | 0,93 0,72 1,04 | 2 229 10,3% 441 | 2 425 10,9% 1 644 | 2 712 11,4% 2 446 | 13,5 12,3 12,8 | 13,5 12,3 12,8 | A 7 A 8 A 8 | A 7 A 8 A 8 | F 18 F 18 F 17 | F 18 F 18 F 17 | | |
| A 92 | Aldorf (O) 74389/0017 R1(O): AS Landshut-Nord R2(W): AS Altdorf Fs=4 | 340/344 204/203 75/80 61/61 | | 41 496 43 769 41 810 33 315 | +0,5 +0,7 -1,0 +2,0 | 5 266 6 499 5 574 652 | 12,7 14,8 13,3 2,0 | +1,2 +0,7 +0,6 +4,1 | | | | | | 0,96 0,76 1,07 | 2 346 11,8% 496 | 2 564 12,6% 1 691 | 2 273 8,9% 2 212 | 11,0 9,8 10,6 | 11,0 9,8 10,6 | A A B E | A B E E | D 8 D 8 E 15 | B 7 D 8 D 8 | | |
| A 92 | Landau a.d. Isar (W) 73419/0019 R1(O): AS Landau a. d. Isar R2(W): AS Pilsing-Großkölnbach Fs=4 | 303/345 181/205 69/77 53/63 | | 31 798 33 209 31 872 26 875 | +2,4 +2,6 +1,0 +3,2 | 4 442 5 483 4 653 611 | 14,0 16,5 14,6 2,3 | +2,4 +2,0 +2,0 +1,9 | | | | | | 0,96 0,81 1,12 | 1 767 13,0% 441 | 1 929 13,6% 1 279 | 1 977 11,0% 1 899 | 12,5 11,2 11,8 | 12,5 11,2 11,8 | A B | A B E | E 17 E 18 | G 8 B 8 | | |
| A 93 | AD Hochfranken (S) 56379/0096 R1(N): AD Dieck Hochfranken (A7) R2(S): AS Hof-Ost Fs=4 | 358/337 214/198 80/76 64/63 | | 20 165 19 893 20 936 20 110 | +3,3 +4,5 +0,7 +2,9 | 3 986 4 841 4 211 772 | 19,8 24,3 20,1 3,8 | +4,4 +4,9 +2,3 -1,2 | | | | | | 1,05 1,06 1,29 | 1 131 18,0% 260 | 1 254 18,2% 761 | 1 523 11,8% 1 221 | 14,7 14,3 12,4 | 14,7 14,3 12,4 | E C | E C D | F 11 F 15 | D 17 G 8 | | |
| A 93 | Selb-West (S) 58389/0099 R1(N): AS Selb-West R2(S): AS Hochstädt Fs=4 | 346/335 209/195 74/77 63/63 | | 22 964 23 412 23 469 20 786 | +2,6 +3,8 -0,1 +1,9 | 4 184 5 121 4 418 676 | 18,2 21,9 18,8 3,3 | +3,6 +3,9 +1,5 -0,4 | | | | | | 1,00 0,92 1,24 | 1 292 16,5% 287 | 1 435 16,9% 862 | 1 603 10,9% 1 730 | 13,8 12,8 11,0 | 13,8 12,8 11,0 | E C | E C D | F 15 F 15 | C 16 G 8 | | |
| A 93 | Wernberg-Köblitz (S) 64389/001 R1(N): AS Wernberg-Köblitz R2(S): AK Kreuz Oberpfälzer Wald (S) Fs=4 | 288/278 189/155 47/71 52/52 | | 34 375 35 201 35 052 30 678 | +2,6 +3,6 +0,2 +2,2 | 5 282 6 445 5 565 768 | 15,3 18,3 15,9 2,5 | +4,1 +4,3 +2,2 +1,4 | | | | | | 1,00 0,91 1,20 | 1 943 14,0% 410 | 2 140 14,6% 1 354 | 2 184 10,0% 1 730 | 12,6 11,8 10,1 | 12,6 11,8 10,1 | C C | C D | D 8 D 8 | G 8 D 8 | | |
| A 93 | AK Oberpfälzer Wald (S) 64399/0087 R1(N): AK Kreuz Oberpfälzer Wald (S) R2(S): AS Pfreimd Fs=4 | 301/274 199/159 47/69 55/46 | | 34 401 34 609 36 078 31 538 | +3,5 +3,2 +4,7 +3,0 | 5 296 6 467 5 616 876 | 15,4 18,7 15,6 2,8 | +6,1 +6,2 +4,8 +2,0 | | | | | | 1,04 0,95 1,22 | 1 924 14,0% 453 | 2 100 14,5% 1 394 | 2 149 10,7% 1 846 | 12,6 11,9 10,6 | 12,6 11,9 10,6 | E C | E C D | F 15 F 15 | D 18 G 8 | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--|--------------------------------------|--|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--|---|--|---|---|----------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|----------------------|----------|----------|--|--|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak-toren | | Tag-z22 | | MSV | | WG | | TG | | | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lkw Krad Kfz [%] | m. Anh. [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | Bus Kfz [%] | nkl. Kfz [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n [Kfz/h] [] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [] | Mo-So d ₅₀ b _{SV} [Kfz/h] [%] | Mo-So d ₅₀ b _{SV} [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | |
| A 94 | München-Riem (W) 7836/9985 R1(O): AS München-Riem R2(W): AS München-Am Moosfeld Fs=6 km 3,9 | 237/354 143/209 52/82 42/63 | +1,8 +1,5 +2,3 +0,9 | 66 655 75 153 65 683 38 822 | 4,8 5,3 5,1 1,1 | +4,1 +4,2 +1,2 +16,6 | 91,6 91,3 90,6 95,9 | 14,7 15,7 14,6 8,3 | 1,0 0,9 1,1 1,2 | 0,8 0,7 0,9 0,6 | 3,1 3,4 3,3 0,6 | 1,3 1,5 1,5 0,2 | 0,9 1,0 1,0 0,1 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 2,8 2,7 3,4 2,4 | 3 829 4 774 2 981 2 226 | 4 112 5 374 2 981 2 226 | 4 138 4 774 3 927 3 981 | 12,3 10,5 11,9 10,1 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | B B A E | 8 8 8 18 | E E D D | 18 17 15 15 | | | | |
| A 94 | München-Riem (O) 7836/9986 R1(O): AS Feldkirchen-West R2(W): AS München-Riem Fs=6 km 5,2 | 242/346 137/201 63/82 42/63 | +2,0 +1,6 +2,6 +1,2 | 65 133 73 615 64 695 36 669 | 5,1 5,5 5,4 1,1 | +2,7 +2,5 +0,7 +11,3 | 92,9 92,3 92,6 97,3 | 8,5 8,8 8,6 6,1 | 0,6 0,6 0,7 0,8 | 0,9 0,9 0,9 0,7 | 3,1 3,4 3,3 0,6 | 1,6 1,8 1,8 0,2 | 1,1 1,2 1,2 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,2 1,2 1,2 1,0 | 3 768 4 974 2 868 6 891 | 4 068 5 674 2 868 2 191 | 4 507 4 774 4 446 2 691 | 13,9 11,9 13,6 11,4 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | A A A D | 8 8 8 14 | F F E D | 18 18 17 15 | | | | |
| A 94 | Feldkirchen-Ost (W) 7836/9987 R1(O): AS Feldkirchen-Ost R2(W): AS Feldkirchen-West Fs=6 km 8,2 | 0/171 0/118 0/24 0/29 | +0,9 +0,0 +1,1 +4,6 | 57 642 64 779 57 140 33 861 | 5,5 6,0 5,7 1,4 | +7,2 +6,2 +6,6 +25,6 | 93,6 93,0 93,3 97,8 | 4,2 4,4 4,3 2,7 | 1,2 1,2 1,2 1,3 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 2,9 3,1 3,0 0,9 | 2,2 2,5 2,3 0,2 | 1,5 1,7 1,6 0,1 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 3 299 5 474 608 6 891 | 3 553 5 974 2 537 2 991 | 4 463 4 191 4 165 3 991 | 16,5 14,1 13,6 11,6 | R1 R1 R2 R2 | A A A F | A A A E | 8 8 8 11 | F F E D | 18 18 16 15 | | | | |
| A 94 | AK München-Ost (O) 7836/9840 R1(O): AS Parsdorf R2(W): AK Kreuz München-Ost (A95) Fs=5 km 10,2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 94 | Wimpasing 7740/9984 R1(O): AS Waldkraiburg/Ampfing R2(W): AS Heidenstein (B12) Fs=4 km 52,3 | 303/311 178/191 66/62 59/58 | +6,4 +6,0 +6,4 +6,8 | 20 459 21 938 20 255 15 661 | 3,4 3,9 3,6 3,1 | +8,6 +8,4 +6,9 +11,0 | 77,4 74,3 76,3 93,8 | | | | | 15,1 17,6 15,8 1,8 | 0,4 0,5 0,4 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,3 1,3 1,3 1,2 | 1 146 17,7 265 32,4 | 1 254 18,7 823 13,2 | 1 034 9,1 959 8,5 | 10,2 9,1 9,3 8,5 | R1 R1 R2 R2 | A A E C | D B E C | 8 8 16 11 | D D C A | 18 18 17 13 | | | | |
| A 95 | München-Kreuzhof (W) 7934/9043 R1(N): AS München-Kreuzhof R2(S): AS München-Fürstenried Fs=6 km 1,7 | 359/358 216/211 80/83 63/64 | +4,9 +3,6 +8,6 +4,5 | 65 196 68 037 64 900 55 852 | 3,4 3,9 3,6 0,8 | +4,2 +3,4 +4,0 +12,3 | 91,2 90,7 90,8 93,9 | 8,4 8,9 8,4 6,6 | 1,6 1,5 1,7 1,9 | 0,9 0,9 1,0 0,8 | 2,0 2,3 2,1 0,5 | 1,2 1,4 1,3 0,1 | 0,7 0,8 0,7 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 4,5 4,5 4,6 4,4 | 3 751 3 274 647 5,5 | 3 986 3,6 3 047 1,5 | 4 010 2,5 3 169 0,9 | 11,8 11,0 10,1 9,6 | R1 R1 R2 R2 | C B B E | A B B E | 8 8 8 8 | E E E A | 18 18 17 A | | | | |
| A 95 | AD Starnberg (N) 7934/9151 R1(N): AS München-Fürstenried R2(S): AD Dreieck Starnberg (A952) Fs=8 km 13,0 | 351/335 211/199 78/78 62/58 | +4,0 +2,6 +8,0 +3,5 | 58 597 60 222 58 935 52 603 | 3,5 4,1 3,7 0,8 | +1,4 +0,9 +0,5 +7,2 | 94,0 93,4 93,8 96,9 | 5,5 5,8 5,8 4,3 | 0,9 0,9 1,0 1,1 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 1,9 2,2 2,0 0,4 | 1,4 1,7 1,5 0,1 | 0,8 1,0 0,9 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,9 1,9 1,9 1,8 | 3 393 3,3 538 6,4 | 3 626 3,7 2 696 1,6 | 3 691 2,4 3 332 0,7 | 12,4 11,9 11,5 11,0 | R1 R1 R2 R2 | C B B E | A B B E | 8 8 8 8 | E E E C | 18 18 17 14 | | | | |
| A 95 | Seeshaupt (N) 8134/9161 R1(N): AS Wolfratshausen R2(S): AS Seeshaupt Fs=4 km 32,4 | 307/355 187/212 68/80 52/63 | +9,4 +8,6 +13,4 +7,0 | 30 988 30 681 31 846 30 939 | 3,7 4,5 3,8 1,0 | +9,2 +8,7 +9,7 +8,1 | 94,9 94,1 94,6 97,8 | 3,2 3,3 3,2 2,7 | 0,3 0,2 0,3 0,3 | 0,7 0,7 0,8 0,7 | 2,0 2,4 2,0 0,5 | 1,4 1,7 1,5 0,2 | 0,9 1,1 0,9 0,1 | 0,3 0,4 0,3 0,3 | 0,7 0,7 0,6 0,6 | 1 812 3,5 250 6,3 | 1 981 3,9 1 304 1,7 | 2 361 0,6 2 196 0,4 | 15,3 15,6 14,1 14,1 | R1 R1 R2 R2 | E D D A | A B B H | 8 8 8 18 | E E E F | 18 18 17 12 | | | | |

62 804 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014)
Schleifendefekt in 2015 / Schleifendefekt zeitweise in 2014
Baustelle zeitweise in 2014

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------------|--|---|---|------------------|-------------------|----------------------|---------------------|---|--|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | Tag- nachte | day ₆₋₁₈ eve _{8,22} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | R1 R2 | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 | W U S | [Kfz/24h] [%] | 57 572 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | SV Lkw-Veränd. zu '14 | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad Pkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Bus | | | | | | | | | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} |
| A 99 | AD München-Eschenried (O) R1(N): AD Dreieck München-Escher R2(S): AD Dreieck München-Allach Fs=4 km 101,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 99 | AD München-Allach (O) R1(N): AD Dreieck München-Allach R2(S): AS München-Ludwigsfeld Fs=6 km 11,6 | 133/67 77/36 29/16 27/15 | +1,6 +1,3 +1,5 +2,7 | 16 992 20 428 18 188 3 702 | 14,2 16,1 14,8 4,0 | -2,1 -2,3 -2,1 -6,4 | 83,7 81,9 83,0 93,9 | 7,6 7,9 7,7 5,9 | 0,9 0,8 1,0 1,2 | 0,7 0,6 0,7 0,7 | 5,7 6,4 5,8 2,3 | 8,3 9,5 8,8 1,5 | 5,8 6,7 6,2 0,9 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,4 1,4 1,5 1,4 | 6 771 13,3% 1 444 22,8% | 7 246 14,2% 5 345 9,4% | 10,3 9,5 10,0 9,0 | R1 R1 R2 R2 | B B E A | E E E D | 17 17 15 C | B B 15 D | | |
| A 99 | Feldmoching R1(S): AD Dreieck München-Feldm R2(N): AS München-Ludwigsfeld Fs=6 km 16,0 | 258/340 164/200 46/78 48/62 | +2,6 +2,1 +3,2 +3,4 | 14 216 17 613 14 803 1 839 | 12,0 14,0 12,2 2,1 | +5,5 +5,3 +4,5 +3,3 | 86,9 85,0 86,6 97,0 | 7,1 7,6 7,4 4,1 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,1 1,1 1,2 0,8 | 3,6 4,2 3,5 0,9 | 7,9 9,2 8,1 0,9 | 6,2 7,2 6,4 0,8 | 0,5 0,6 0,6 0,3 | 0,0 0,0 1,03 0,0 | 6 696 11,1% 1 372 21,4% | 7 271 11,8% 4 971 8,1% | 10,7 9,5 9,0 8,2 | R1 R1 R2 R2 | B A B C | B B B D | 8 8 8 A | D D D D | 17 17 15 15 | 17 17 15 18 |
| A 99 | AD M.-Feldmoching (W) R1(S): AD Dreieck München-Feldm R2(N): AS München-Ludwigsfeld Fs=6 km 16,0 | 7735/9216 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 99 | AD M.-Feldmoching (O) R1(N): AD Dreieck München-Feldm R2(S): AS München-Neuherberg Fs=6 km 19,3 | 241/334 154/197 44/76 43/61 | +1,9 +1,7 +1,3 +2,8 | 11 988 14 686 12 562 1 906 | 14,9 16,8 15,1 3,6 | +6,7 +6,2 +5,9 +11,5 | 81,8 79,8 81,4 93,7 | 6,7 7,0 6,9 4,9 | 1,2 1,1 1,3 1,8 | 3,4 3,4 3,5 2,8 | 4,7 5,3 4,6 1,6 | 9,9 11,2 10,2 1,6 | 7,1 8,0 7,3 1,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,0 0,0 0,99 0,0 | 4 578 13,6% 913 27,4% | 5 014 14,2% 3 270 10,7% | 11,6 10,3 13,7 11,9 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | E D D E | 17 16 15 18 | A A A A | | |
| A 99 | AK München-Nord (W) R1(N): AS München-Neuherberg R2(S): AS München-Fröttmaning-Nd Fs=6 km 22,8 | 152/127 89/79 32/23 31/25 | +3,5 +3,1 +3,9 +3,3 | 9 673 11 925 10 249 1 232 | 11,8 13,4 12,1 2,2 | +7,3 +7,0 +6,9 +5,2 | 85,5 83,9 85,0 95,3 | 6,8 7,1 6,9 5,2 | 0,2 0,1 0,2 0,2 | 1,2 1,2 1,3 1,1 | 3,6 4,1 3,6 0,9 | 7,9 9,0 8,2 1,0 | 5,6 6,4 5,9 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,5 1,6 1,6 1,4 | 4 698 10,9% 879 21,0% | 5 110 11,5% 3 464 8,1% | 12,0 10,6 11,0 9,8 | R1 R1 R2 R2 | C A B E | B B B C | 8 8 13 A | D D A D | 17 17 16 17 | |
| A 99 | Aschheim-West R1(N): AS Aschheim/Ismaning R2(S): AK Kreuz München-Nord (A9) Fs=6 km 19,0 | 240/333 150/195 43/76 47/62 | +1,4 +1,6 -0,2 +2,8 | 18 370 22 321 19 453 3 466 | 15,0 17,5 15,2 3,5 | +4,1 +3,3 +4,8 +4,4 | 82,3 80,0 82,0 93,5 | 9,0 9,3 9,4 7,2 | 1,7 1,6 1,8 2,2 | 1,6 1,4 1,7 1,8 | 4,1 4,7 4,1 1,4 | 10,5 12,4 10,7 1,6 | 8,2 9,7 8,4 1,4 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,1 1,1 1,05 1,2 | 6 977 13,7% 1 369 27,6% | 7 632 14,3% 5 013 11,3% | 9,3 8,6 9,3 8,8 | R1 R1 R2 R2 | D B D D | 9 9 12 A | B D B D | 18 18 16 D | B B B D | |
| A 99 | Aschheim/Ismaning (S) R1(N): AS Kirchheim R2(S): AS Aschheim/Ismaning Fs=6 km 31,0 | 263/98 172/65 42/15 49/18 | +3,0 +3,4 +1,1 +4,2 | 18 310 22 189 19 626 3 352 | 14,4 16,7 14,8 3,3 | +3,7 +2,4 +5,3 +7,5 | 83,2 81,1 82,5 94,1 | 9,0 9,3 9,1 7,4 | 0,9 0,8 1,0 1,2 | 1,3 1,2 1,5 1,4 | 3,6 4,1 3,8 1,0 | 10,3 12,1 10,4 1,6 | 8,0 9,5 8,1 1,4 | 0,5 0,5 0,6 0,7 | 1,1 1,1 1,04 1,2 | 7 258 13,3% 1 398 26,1% | 7 947 13,9% 5 189 10,1% | 9,6 8,9 9,7 9,2 | R1 R1 R2 R2 | C B D D | D B D A | 9 9 12 A | B B B C | | |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglintientypen | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------------|---|-------------------|----------------------|---------------------------------|--------------------------------|--|---------------------------------|--------------|----------------------|---|---|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------|-------|-------|-----|-----|---|---------|--------|--------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag ₆₋₂₂ Nacht ₂₂₋₆ eve ₆₋₂₂ | day ₆₋₁₈ eve ₆₋₂₂ | WG | | TG | | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | SV Lkw- Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw +Krad | Lkw +Krad | Lkw +Krad | Lkw +Krad | fer b _{So} b _{Fr} | | | nkl. Kfz | R1 | | R2 | | | | | | | | | |
| Anz. Fahrstreifen | Lage bei | [d] | [Kfz/24h] | [%] | Mo-So W U S | [Kfz/24h] | [%] | Mo-So W U S | SV Lkw- Veränd. zu '14 | [%] | Mo-So W U S | [%] | Mo-So W U S | [%] | Mo-So W U S | Mo-So W U S | Mo-So W U S | Mo-So W U S | | | | | | | | | |
| A 99 | AK München-Ost (N) | 241/1338 | 118 793 | +1,6 | 17 345 | 14,6 | +4,6 | 82,2 | 8,8 | 0,9 | 1,5 | 3,6 | 10,6 | 8,4 | 0,5 | 1,8 | 1,01 | 6 714 | 7 310 | 5 581 | 9,4 | R 1 | D | D | 9 18 | B 8 | |
| | 7836/9212 | 150/194 | 122 630 | +1,9 | 21 084 | 17,2 | +3,7 | 79,7 | 9,0 | 0,9 | 1,4 | 4,2 | 12,6 | 10,0 | 0,4 | 1,7 | 0,76 | 13,5% | 14,0% | 10,1% | 8,9 | R 1 | B | B | D 9 18 | D 8 18 | |
| | R1(N): AS Kirchheim b. München | 44/79 | 124 436 | -0,3 | 18 482 | 14,9 | +5,6 | 81,7 | 9,0 | 0,9 | 1,6 | 3,7 | 10,7 | 8,6 | 0,5 | 1,8 | 1,06 | 1 420 | 4 929 | 5 361 | 9,0 | R 2 | D | D | 8 17 | B 8 | |
| | R2(S): AK Kreuz München-Ost (A94) | 47/65 | 98 433 | +3,2 | 3 093 | 3,1 | +3,6 | 93,3 | 7,4 | 1,2 | 1,8 | 1,0 | 1,6 | 1,3 | 0,6 | 1,8 | | 25,3% | 11,3% | 11,8% | 8,7 | R 2 | D | D | C 11 14 | C 14 | |
| | Fs=6 | | Datenübertragungsprobleme zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 99 | AK München-Ost (S) | 248/339 | 112 290 | +2,2 | 13 214 | 11,8 | +5,2 | 84,4 | 10,6 | 0,4 | 1,1 | 3,1 | 7,9 | 6,1 | 0,8 | 2,7 | 1,02 | 6 424 | 7 048 | 5 475 | 9,7 | R 1 | D | D | 9 18 | B 8 | |
| | 7836/9213 | 158/196 | 115 785 | +2,5 | 16 043 | 13,9 | +4,2 | 82,5 | 10,8 | 0,4 | 1,1 | 3,6 | 9,4 | 7,1 | 0,9 | 2,6 | 0,74 | 10,9% | 11,4% | 8,2% | 9,2 | R 1 | B | B | D 9 18 | D 8 18 | |
| | R1(N): AS Haar | 43/80 | 118 438 | +0,4 | 14 262 | 12,0 | +7,0 | 83,8 | 11,3 | 0,5 | 1,4 | 3,0 | 8,3 | 6,4 | 0,7 | 2,8 | 1,06 | 1 188 | 4 552 | 5 409 | 9,7 | R 2 | D | D | 8 17 | B 8 | |
| | R2(S): AK Kreuz München-Ost | 47/63 | 92 452 | +3,8 | 2 195 | 2,4 | +2,0 | 93,5 | 8,8 | 0,5 | 1,1 | 0,7 | 1,2 | 1,0 | 0,5 | 3,0 | | 21,0% | 8,7% | 8,9% | 9,3 | R 2 | D | D | A | C 14 | |
| | Fs=6 | | Datenübertragungsprobleme zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 99 | Neu-Keferloh | 65/168 | 95 558 | +2,6 | 12 679 | 13,3 | +7,2 | 84,9 | 7,1 | 0,9 | 1,8 | 3,0 | 9,7 | 7,7 | 0,6 | 0,0 | 1,02 | 5 443 | 5 951 | 4 532 | 9,3 | R 1 | D | D | 9 18 | B 9 | |
| | 7936/9244 | 44/101 | 98 300 | +3,5 | 15 376 | 15,6 | +6,8 | 82,7 | 7,3 | 0,8 | 1,7 | 3,5 | 11,5 | 9,2 | 0,6 | 0,0 | 0,78 | 12,2% | 12,7% | 10,0% | 8,9 | R 1 | B | B | D 9 18 | D 9 18 | |
| | R1(S): AS Hohenbrunn | 9/31 | 100 034 | -0,6 | 13 348 | 13,3 | +7,1 | 84,6 | 7,5 | 1,0 | 2,1 | 3,0 | 9,8 | 7,8 | 0,6 | 0,0 | 1,06 | 1 059 | 3 917 | 4 529 | 9,6 | R 2 | D | D | 8 17 | C | |
| | R2(N): AS Haar | 12/36 | 80 441 | +4,3 | 2 595 | 3,2 | +5,1 | 94,8 | 5,5 | 1,1 | 2,0 | 1,0 | 1,7 | 1,4 | 0,6 | 0,0 | | 23,8% | 10,1% | 8,6% | 9,4 | R 2 | D | D | B 15 | B 12 | |
| | Fs=6 | | Schleifendefekt zeitweise in 2015 / Schleifendefekt zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 99 | Hohenbrunn | 241/1308 | 96 420 | +1,7 | 13 929 | 14,4 | +4,8 | 81,9 | 4,6 | 0,2 | 1,4 | 3,3 | 10,5 | 7,8 | 0,6 | 2,2 | 1,04 | 5 550 | 6 103 | 4 730 | 9,7 | R 1 | D | D | 9 18 | D 8 18 | |
| | 7936/9228 | 154/183 | 98 508 | +2,6 | 16 520 | 16,8 | +5,2 | 79,6 | 4,9 | 0,2 | 1,3 | 3,7 | 12,4 | 9,1 | 0,6 | 2,4 | 0,77 | 13,4% | 13,8% | 8,5% | 9,2 | R 1 | B | D | 9 18 | D 8 18 | |
| | R1(N): AS Hohenbrunn (B471) | 42/70 | 102 264 | -1,2 | 15 065 | 14,7 | +2,6 | 81,3 | 5,0 | 0,2 | 1,7 | 3,3 | 10,8 | 8,0 | 0,6 | 2,3 | 1,06 | 953 | 3 890 | 4 711 | 9,9 | R 2 | D | D | 9 18 | C | |
| | R2(S): AS Ottobrunn | 45/55 | 81 786 | +2,9 | 3 605 | 4,4 | +4,1 | 92,6 | 2,9 | 0,2 | 1,6 | 1,3 | 2,4 | 1,9 | 0,7 | 1,3 | | 27,0% | 11,3% | 12,7% | 9,7 | R 2 | B | D | B 11 | F 12 | |
| | Fs=6 | | Datenübertragungsprobleme zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 99 | Ottobrunn | 95/156 | 87 152 | +1,5 | 15 540 | 17,8 | +20,6 | | | | | | | | | | | 1,03 | 4 980 | 5 470 | 3 976 | 9,4 | R 1 | D | D | 9 18 | D 8 18 |
| | 7936/9229 | 56/85 | 88 580 | +2,7 | 18 151 | 20,5 | +19,6 | | | | | | | | | | | 0,81 | 16,6% | 17,0% | 15,0% | 9,0 | R 1 | B | D | 9 18 | D 8 18 |
| | R1(N): AS Ottobrunn | 19/47 | 91 668 | -2,0 | 16 532 | 18,0 | +19,1 | | | | | | | | | | | 1,07 | 934 | 3 512 | 4 264 | 9,5 | R 2 | C | C | C | C |
| | R2(S): AK München-Süd (A8/A995) | 20/24 | 76 477 | +2,3 | 5 332 | 7,0 | +34,5 | Fehlerhafte Fahrzeugartenanalyse in 2015 | | | | | | | | | | 30,5% | 14,8% | 11,3% | 9,4 | R 2 | B | D | B 10 | F 12 | |
| | Fs=8 | | Schleifendefekt zeitweise in 2015 / Schleifendefekt zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 952 | AD Starnberg (W) | 357/327 | 28 213 | +4,0 | 744 | 2,6 | -13,3 | 95,9 | 4,7 | 0,5 | 0,6 | 1,7 | 0,8 | 0,5 | 0,1 | 0,9 | 0,93 | 1 640 | 1 747 | 1 692 | 11,7 | R 1 | C | B | B | 8 | D 8 19 |
| | 7934/9150 | 214/199 | 29 987 | +2,7 | 912 | 3,0 | -12,2 | 95,5 | 5,0 | 0,5 | 0,6 | 2,0 | 0,9 | 0,5 | 0,1 | 0,9 | 0,71 | 2,5% | 3,0% | 2,3% | 10,6 | R 1 | B | B | B | 8 | D 8 18 |
| | R1(O): AD Dreieck Starnberg (A95) | 81/68 | 27 859 | +8,1 | 788 | 2,8 | -16,5 | 95,7 | 4,7 | 0,6 | 0,6 | 1,8 | 0,9 | 0,5 | 0,1 | 0,9 | 1,02 | 247 | 1 318 | 1 381 | 10,1 | R 2 | B | B | 8 | D 8 17 | |
| | R2(W): AS Percha | 62/60 | 22 596 | +2,8 | 114 | 0,5 | -25,2 | 98,3 | 3,5 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,8 | | 3,9% | 0,9% | 0,7% | 9,2 | R 2 | E | C | B 12 | D 14 | |
| | Fs=4 | | Datenübertragungsprobleme zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 995 | München-Giesing (S) | 330/357 | 54 437 | +4,0 | 2 415 | 4,4 | +3,6 | 93,1 | 8,6 | 0,7 | 0,9 | 2,4 | 1,7 | 1,2 | 0,4 | 1,6 | 0,96 | 3 133 | 3 342 | 2 818 | 9,9 | R 1 | B | D | 9 18 | B 8 | |
| | 7935/9221 | 198/210 | 57 529 | +3,6 | 2 880 | 5,0 | +3,3 | 92,5 | 9,1 | 0,6 | 0,9 | 2,7 | 1,9 | 1,3 | 0,4 | 1,6 | 0,72 | 4,1% | 4,5% | 3,7% | 9,0 | R 1 | B | D | 9 18 | B 8 | |
| | R1(S): AS Unterhaching-Nord | 74/83 | 55 484 | +4,3 | 2 534 | 4,6 | +1,1 | 92,8 | 8,6 | 0,8 | 1,1 | 2,5 | 1,7 | 1,2 | 0,4 | 1,6 | 1,07 | 539 | 2 505 | 2 611 | 10,1 | R 2 | D | D | 9 17 | B 8 | |
| | R2(N): AS München-Giesing (B13) | 58/64 | 42 514 | +4,8 | 667 | 1,6 | +13,0 | 96,0 | 6,5 | 0,8 | 0,9 | 0,6 | 0,5 | 0,4 | 0,5 | 1,5 | | 8,0% | 2,5% | 4,5% | 9,4 | R 2 | C | C | 11 13 | E 18 | |
| | Fs=5 | | Datenübertragungsprobleme zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | Schwabach | 252/303 | 22 602 | -5,5 | 2 785 | 12,3 | -8,3 | 85,6 | 7,9 | 0,7 | 1,0 | 4,0 | 8,2 | 5,6 | 0,2 | 1,1 | 0,91 | 1 280 | 1 400 | 1 414 | 12,1 | R 1 | A | A | 8 | D 8 18 | |
| | 6632/9945 | 153/175 | 24 369 | -5,8 | 3 434 | 14,1 | -8,1 | 83,9 | 8,4 | 0,6 | 0,9 | 4,5 | 9,4 | 6,4 | 0,2 | 1,1 | 0,72 | 11,3% | 12,3% | 9,0% | 10,8 | R 1 | B | B | 8 | D 8 18 | |
| | R1(N): Rednitzhembach | 50/69 | 22 105 | -7,6 | 2 920 | 13,2 | -10,4 | 84,5 | 8,1 | 0,8 | 1,2 | 4,3 | 8,8 | 6,0 | 0,1 | 1,1 | 1,06 | 266 | 918 | 1 207 | 11,0 | R 2 | B | B | 8 | D 8 17 | |
| | R2(S): Röh | 49/59 | 17 194 | -1,5 | 392 | 2,3 | -7,1 | 95,6 | 5,2 | 1,1 | 1,1 | 0,9 | 1,2 | 0,8 | 0,2 | 1,0 | | 22,1% | 6,8% | 8,1% | 9,9 | R 2 | E | D | 18 | D 18 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|------|-----------|------------|-------------------|---------|-------|--------|----------------------|-----|------|----------------------|-----------------|---------------------|---------|---------------------|----------|-------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------|-----|--------|--------|--------|-------|------|------|--------|--------|-------|------|------|------|---------|------|-----|---|------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG | | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Kfz | | Fak-toren | | Tag _{22.6} | | | Mo-So | | Mo-So | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | Mo-So | W | U | S | Veränd. zu '14 | SV | ähnl. | zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel-zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel-zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | d ₅₀ | b _{SV} | d ₅₀ | b _{SV} | d ₅₀ | b _{SV} | d ₅₀ | Richt-ung | Mo | Di-Do | Fr | Sa | So | | | | | | | | | | | | | |
| Weissenburg i.Bay. | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | [] | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | 121/61 70/42 27/8 24/11 | 16 101 | +8,5 | 2 680 | 16,6 | +6,2 | 81,8 | 6,0 | 1,0 | 1,4 | 4,2 | 12,2 | 8,3 | 0,2 | 0,1 | 0,92 | 928 | 1 031 | 893 | 11,0 | R 1 | A | E 17 | B 8 | 883 | 11,0 | R 1 | 16,0% | 9,8 | R 1 | B | E 17 | D 8 17 | 849 | 10,6 | R 2 | E 15 | D 8 15 | 17,9% | 9,6 | R 2 | D 12 | C 11 14 | | | | |
| Baustelle und Gerätedefekt zeitweise in 2015 / Gerätedefekt zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | 98/57 41/44 42/3 15/10 | 21 481 | +5,0 | 4 137 | 19,3 | -4,8 | 78,8 | 6,3 | 0,7 | 1,8 | 4,4 | 14,6 | 10,0 | 0,2 | 0,2 | 0,94 | 1 208 | 1 322 | 1 298 | 11,6 | R 1 | A | E 17 | B 8 | 1 298 | 11,6 | R 1 | 16,2% | 10,3 | R 1 | A | B E 17 | B 8 | 1 196 | 11,6 | R 2 | E 14 | B 8 | 16,7% | 10,5 | R 2 | A | A | D 18 | | | |
| Baustelle zeitweise in 2015 / Gerätedefekt zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | 57/148 37/89 10/33 10/26 | 43 895 | +3,9 | 4 299 | 9,8 | -2,4 | 86,0 | 7,5 | 0,4 | 2,0 | 2,9 | 6,7 | 4,6 | 0,2 | 2,2 | 0,93 | 2 434 | 2 634 | 2 345 | 10,5 | R 1 | A | E 17 | B 7 | 2 345 | 10,5 | R 1 | 9,2% | 9,2 | R 1 | A | A E 17 | B 7 | 2 243 | 10,4 | R 2 | E 16 | B 7 | 8,6% | 9,1 | R 2 | D 14 | A | | | | |
| Gerätedefekt zeitweise in 2015 / Schleifendefekt zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | 7834/9800 | 21 697 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | 8333/9360 | 7 159 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gerätedefekt in 2015 / Baustelle in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | 8433/9361 | 20 504 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gerätedefekt in 2015 / Baustelle zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | 352/319 212/188 79/71 61/60 | 19 735 | -3,3 | 763 | 3,9 | -6,6 | 93,7 | 10,3 | 1,1 | 0,9 | 1,9 | 1,2 | 0,8 | 1,5 | 1,08 | 1 155 | 1 284 | 1 060 | 10,8 | R 1 | E | E 17 | B 8 | 1 060 | 10,8 | R 1 | 1,2% | 11,3 | R 1 | D | C E 17 | D 8 17 | 3,7% | 4,1% | R 1 | E 17 | D 8 16 | 1,041 | 10,4 | R 2 | E 17 | D 14 | | | | | |
| Gerätedefekt in 2015 / Schleifendefekt zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | 31/230 23/143 3/46 5/41 | 18 349 | -1,4 | 688 | 3,7 | -3,1 | 93,9 | 10,4 | 1,1 | 0,9 | 1,8 | 1,1 | 0,8 | 1,5 | 1,05 | 1 072 | 1 179 | 1 016 | 11,5 | R 1 | E | E 18 | B 8 | 1 016 | 11,5 | R 1 | 1,3% | 11,7 | R 1 | D | C E 17 | D 8 18 | 3,9% | 3,9% | R 1 | E 17 | C | 1 006 | 10,6 | R 2 | H 17 | D 12 | 2,1% | 10,4 | R 2 | C | C 17 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|---------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------------|------------------------------|----------------------|------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Kfz | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak-toren | | Tag-22 | | Nacht-22,6 | | | | | | | | | | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | Mo-So | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | +Lkw | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel-zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel-zug | nkl. Kfz | fer | b _{so} | b _{Fr} | M ₁ | P ₁ | M _{eve} | P _{eve} | M _{day} | P _{day} | M _{Mo-So} | P _{Mo-So} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d _{50,w5} | Rich-tung | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | [Kfz/24h] | Mo-So | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | +Lkw | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel-zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel-zug | nkl. Kfz | fer | b _{so} | b _{Fr} | M ₁ | P ₁ | M _{eve} | P _{eve} | M _{day} | P _{day} | M _{Mo-So} | P _{Mo-So} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d _{50,w5} | Rich-tung | | |
| B 2 | Oberau (s) 8432/9351 R1(N): Eschenlohe R2(S): Farchant Fs=2 | 0/187 0/120 0/32 0/35 | 25 803 26 064 27 348 22 930 | -1,3 +0,1 -2,1 -5,3 | 984 1 152 1 082 281 | 3,8 4,4 4,0 1,2 | -3,3 -3,9 -3,1 -2,3 | 93,8 93,2 93,5 96,6 | 10,4 10,7 10,5 9,1 | 1,1 0,9 1,2 1,6 | 0,9 0,9 1,0 0,8 | 1,8 2,2 1,9 0,4 | 1,2 1,4 1,2 0,1 | 0,8 1,0 0,8 0,1 | 0,8 0,8 0,9 0,7 | 1,5 1,5 1,6 1,4 | 1,05 0,86 1,10 1,4 | 1,5 1,5 1,6 1,4 | 513 3,7 200 6,0 | 513 3,7 200 6,0 | 1,678 4,0 1,018 2,1 | 1,678 4,0 1,018 2,1 | 1 454 1 414 1 414 1 454 | 11,6 10,7 10,4 10,4 | R1 R1 R2 R2 | B 8 D 8 C F 11 | | | | | | | |
| B 2 | GAP - Partenkirchen 8432/9107 R1(N): Farchant R2(S): Partenkirchen Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 2 | Mittenwald 8533/9274 R1(N): Mittenwald R2(S): GU Scharnitz Fs=2 | 343/362 211/213 72/84 60/65 | 8 432 7 277 10 108 10 238 | +3,8 +5,8 +0,9 +4,1 | 237 254 256 155 | 2,8 3,5 2,5 1,5 | +4,1 +3,7 +1,1 +15,8 | 95,4 94,7 95,6 96,9 | 9,2 9,3 9,3 8,8 | 2,8 2,5 2,7 3,5 | 0,9 0,8 0,9 0,8 | 1,0 1,3 0,9 0,4 | 0,9 1,2 0,8 0,2 | 0,7 0,9 0,6 0,1 | 0,9 1,0 0,9 0,8 | 0,9 1,0 0,9 0,8 | 1,39 1,43 1,29 1,29 | 0,9 1,0 0,9 0,8 | 501 2,7 53 5,9 | 501 2,7 53 5,9 | 569 2,6 295 2,9 | 569 2,6 295 2,9 | 731 0,8 821 1,1 | 17,5 21,2 19,3 24,7 | R1 R1 R2 R2 | E 18 E 17 F 17 G 13 | | | | | | | |
| B 8 | Kitzingen 6226/9275 R1(N): Biebelied R2(S): Reppendorf Fs=2 | 315/360 187/211 74/84 54/65 | 20 090 22 066 20 151 13 250 | +11,3 +10,7 +11,4 +12,9 | 1 347 1 673 1 411 146 | 6,7 7,6 7,0 1,1 | +9,8 +9,9 +8,0 +6,2 | 91,5 90,6 91,2 97,5 | 6,9 7,3 7,0 4,6 | 0,8 0,7 0,8 1,2 | 1,0 1,0 1,0 0,7 | 2,3 2,5 2,4 0,4 | 4,1 4,7 4,3 0,5 | 2,6 2,9 2,7 0,3 | 0,3 0,4 0,3 0,2 | 0,8 0,8 0,8 0,7 | 0,91 0,62 1,07 0,7 | 0,8 0,8 0,8 0,7 | 144 6,1 223 12,8 | 144 6,1 223 12,8 | 1 252 6,6 822 3,8 | 1 252 6,6 822 3,8 | 1 280 5,7 1 202 4,4 | 12,9 11,4 11,8 10,4 | R1 R1 R2 R2 | B 8 E 17 D 8 D 15 | | | | | | | |
| B 8 | Markt Bibart 6328/9272 R1(O): Langenfeld R2(W): Markt Bibart Fs=2 | 124/84 72/56 29/12 23/16 | 6 908 7 487 6 802 5 064 | +2,2 +2,5 +0,4 +2,7 | 794 981 837 100 | 11,5 13,1 12,3 2,0 | -4,2 -3,6 -6,6 -13,7 | 87,0 85,4 86,0 96,8 | 5,2 5,4 5,4 3,6 | 1,0 0,7 1,0 2,6 | 1,2 1,2 1,4 1,1 | 4,0 4,5 4,3 1,1 | 7,2 8,3 7,8 0,8 | 4,4 5,0 4,7 0,5 | 0,3 0,3 0,4 0,1 | 0,3 0,3 0,4 0,1 | 0,91 0,70 1,09 0,1 | 0,3 0,3 0,4 0,1 | 398 10,8 67 19,4 | 398 10,8 67 19,4 | 439 11,6 275 7,0 | 439 11,6 275 7,0 | 347 10,7 362 10,0 | 10,0 8,9 10,5 9,3 | R1 R1 R2 R2 | E 17 E 17 E 17 C 14 | | | | | | | |
| B 8 | Burghann-Oberrieden 6634/9273 R1(W): Oberrieden R2(O): Postbauer-Heng Fs=2 | 353/326 211/197 78/72 64/57 | 10 266 11 368 10 556 6 123 | +4,5 +5,1 +4,0 +0,7 | 860 1 076 910 56 | 8,4 9,5 8,6 0,9 | +6,2 +6,9 +3,0 -1,9 | 90,7 89,6 90,4 98,4 | 5,3 5,6 5,3 3,5 | 1,2 0,8 1,3 3,2 | 0,8 0,8 0,9 0,6 | 3,7 4,1 3,9 0,6 | 4,5 5,2 4,6 0,2 | 3,2 3,6 3,2 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,93 0,56 1,11 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 598 8,2 87 10,7 | 598 8,2 87 10,7 | 672 9,1 377 3,3 | 672 9,1 377 3,3 | 581 6,5 504 9,8 | 11,2 9,8 9,9 8,7 | R1 R1 R2 R2 | D 8 D 8 C D 12 | | | | | | | |
| B 8 | Barbing 6939/9276 R1(O): AS Rosenhof R2(W): Barbing Fs=2 | 355/356 212/208 80/83 63/65 | 7 275 8 011 7 861 4 003 | -0,0 +0,6 -2,8 +2,0 | 830 1 033 897 48 | 11,4 12,9 11,4 1,2 | -4,2 -3,2 -8,7 +2,2 | 86,1 84,6 85,7 97,2 | 7,2 7,7 7,0 4,6 | 1,2 0,9 1,4 2,6 | 1,5 1,5 1,7 0,9 | 4,4 5,0 4,2 0,6 | 6,6 7,4 6,8 0,5 | 4,4 5,0 4,6 0,4 | 0,5 0,5 0,4 0,1 | 1,0 1,0 1,1 0,7 | 0,98 0,47 1,02 0,7 | 1,0 1,0 1,1 0,7 | 422 11,1 65 15,0 | 422 11,1 65 15,0 | 483 12,0 240 5,7 | 483 12,0 240 5,7 | 411 10,1 546 12,0 | 11,8 10,2 14,4 12,6 | R1 R1 R2 R2 | D 8 D 8 D 15 C 15 | | | | | | | |
| B 8 | Rain 7040/9295 R1(W): Rain R2(O): Atting Fs=2 | 260/176 147/110 67/35 46/31 | 7 213 7 645 7 694 5 117 | -7,9 -5,9 -13,7 -6,1 | 1 449 1 779 1 582 147 | 20,1 23,3 20,6 2,9 | -12,0 -10,3 -18,1 -3,5 | 78,2 75,1 77,4 95,4 | 5,4 5,7 5,3 4,0 | 1,2 0,8 1,3 2,6 | 1,6 1,5 1,8 1,6 | 4,6 5,4 4,7 0,9 | 15,1 17,6 15,5 1,6 | 10,8 12,6 11,0 1,2 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1,01 0,64 1,05 0,1 | 0,4 0,2 0,3 0,1 | 408 18,7 86 33,1 | 408 18,7 86 33,1 | 454 19,7 268 13,8 | 454 19,7 268 13,8 | 476 13,4 426 19,5 | 13,5 12,3 11,6 10,7 | R1 R1 R2 R2 | B 8 B 8 D 8 C 14 | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|---|--|--|--|------------------------------|-----------------------------|--|------------------------------|---|----------------------------|----------------------|--------------------|-------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | DTV | | | | | | Fak- toren | | Tag ₆₋₂₂ Nacht ₂₂₋₆ | | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | U S | Mo-So W U S | SV ähnl. zu '14 | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | o. Anh. +Sattel- | Lkw +Sattel- | Lkw m. Sattel- | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ D ₁ | M _{day} P _{day} M _{eve} D _{eve} | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | Rich- tung | [Kfz/h] [%] | [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | R1 R2 |
| B 14 | Schnaittenbach 6437/9279 R1(O): Schnaittenbach R2(W): Hirschau Fs=2 | 353/321 210/185 80/78 63/58 | 6 518 7 277 6 743 3 636 | +2,1 +1,7 +2,2 +2,5 | 498 625 531 21 | 7,6 8,6 7,9 0,6 | +0,8 +0,4 +0,3 -1,9 | 90,3 89,4 89,8 98,1 | 6,2 6,6 6,2 3,6 | 1,2 1,0 1,5 2,7 | 1,2 1,2 2,6 0,8 | 2,5 2,7 2,6 0,3 | 2,5 4,0 4,5 0,1 | 4,4 5,0 3,5 0,2 | 3,5 4,0 3,5 0,1 | 0,8 0,9 0,7 0,1 | 0,8 0,8 0,9 0,5 | 0,93 7,4% 60 11,2% | 377 7,4% 60 11,2% | 426 7,7% 231 5,4% | 402 6,5% 373 4,6% | 12,2 10,4 11,5 9,8 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | E 17 A 17 E 14 C 11 | D 8 8 17 B 8 C 11 | 17 17 14 14 | 8 17 8 13 | |
| B 15 | Soyen 7939/9301 R1(S): Reilmehring R2(N): Soyen Fs=2 | 335/298 205/184 73/62 57/52 | 9 753 9 980 10 050 8 595 | +3,6 +2,4 +6,2 +4,1 | 1 448 1 772 1 531 231 | 14,8 17,8 15,2 2,7 | +5,0 +4,7 +4,5 +2,5 | 83,6 80,7 83,0 95,7 | 6,2 6,4 6,3 5,2 | 1,2 0,8 1,3 2,6 | 1,4 1,4 1,6 1,5 | 4,3 5,0 4,5 1,0 | 10,3 12,5 10,5 1,5 | 7,8 9,5 8,0 1,0 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 0,1 0,1 0,2 0,1 | 1,01 0,86 1,05 23,4% | 566 14,2% 87 23,4% | 625 15,3% 389 8,8% | 526 14,3% 574 6,7% | 10,8 10,3 11,8 11,4 | R1 R1 R2 R2 | D B B C | B 8 D 8 B 8 B 11 | B 8 E 17 E 14 E 18 | 18 17 14 18 | 8 8 14 18 | | |
| B 15 | Ergoldsbach 7339/9300 R1(S): Martinshaus R2(N): Ergoldsbach Fs=2 | 211/253 138/135 32/71 41/47 | 14 349 15 464 14 368 10 508 | +2,1 +3,6 -1,7 +0,4 | 2 177 2 734 2 215 225 | 15,2 17,7 15,4 2,1 | +8,7 +11,2 -0,4 +9,4 | 83,4 80,9 83,0 96,6 | 5,4 5,6 5,6 4,0 | 0,7 0,5 0,7 1,5 | 1,3 1,2 4,3 1,2 | 4,2 4,8 4,3 1,0 | 7,8 12,6 10,8 0,9 | 7,8 9,2 7,9 0,6 | 0,3 0,4 0,3 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,93 14,6% 171 20,5% | 811 15,8% 557 8,8% | 896 15,8% 384 2,1% | 893 13,5% 925 12,1% | 12,4 11,1 12,9 11,7 | R1 R1 R2 R2 | A B E D | F 17 B 18 E 15 D 14 | A 8 B 7 B 7 D 14 | 17 18 15 14 | 8 7 7 14 | | |
| B 15 | Maxhütte-Haidhof 6838/9281 R1(N): Burglengenfeld R2(S): Regenslauf Fs=2 | 359/348 215/210 80/75 64/63 | 9 444 10 542 9 555 5 542 | +2,5 +2,9 +1,2 +0,5 | 510 638 539 37 | 5,4 6,1 5,6 0,7 | +1,4 +1,6 -1,9 +20,2 | 93,1 92,5 92,6 98,2 | 5,0 5,3 5,0 3,3 | 1,0 0,8 1,1 1,9 | 0,9 0,9 1,1 0,7 | 1,8 2,0 1,9 0,2 | 3,3 3,7 3,5 0,4 | 2,6 2,9 2,8 0,3 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,6 0,6 1,04 0,5 | 0,91 5,1% 100 8,3% | 540 5,1% 384 2,1% | 592 5,8% 384 2,1% | 608 2,8% 628 5,1% | 13,0 11,2 13,1 11,3 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | F 17 F 17 E 15 D 15 | B 8 A 8 A 8 C 11 | 8 8 8 14 | 8 8 8 14 | | |
| B 15 | Hof 5737/9113 R1(W): Hof R2(O): Rehau Fs=4 | 242/54 145/39 56/5 41/10 | 22 025 24 810 22 595 11 765 | -0,2 +0,5 -0,4 -6,8 | 1 691 2 092 1 816 160 | 7,7 8,4 8,0 1,4 | +0,3 +0,1 +1,5 -24,7 | 89,4 88,7 89,0 96,1 | 5,5 5,7 5,6 3,6 | 0,6 0,5 0,7 1,3 | 0,9 0,9 1,0 0,7 | 2,8 3,0 3,0 0,5 | 4,7 5,2 4,9 0,7 | 3,3 3,6 3,4 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 2,0 2,0 2,0 1,9 | 1 271 7,2% 212 13,5% | 1 432 7,7% 768 4,4% | 1 203 6,8% 1 192 6,1% | 11,4 9,6 10,4 8,9 | R1 R1 R2 R2 | A A B C | D 8 D 17 B 8 C 11 | 17 17 8 13 | 17 17 8 14 | 8 17 14 12 | | | |
| B 15n | AS Schierling 7138/9254 R1(N): AS Schierling-Nord, ST2144 R2(S): AS Schierling-Süd Fs=4 | 277/356 186/210 41/82 50/64 | 11 114 11 831 11 329 8 388 | +12,6 +13,2 +12,3 +9,3 | 1 656 2 057 1 736 181 | 14,9 17,4 15,3 2,2 | +9,7 +9,8 +7,6 +10,1 | 82,8 80,4 82,2 95,5 | 7,2 7,5 7,6 5,2 | 1,3 1,2 1,3 1,6 | 1,2 1,1 1,3 1,3 | 3,1 3,1 3,1 0,8 | 11,6 13,6 12,0 1,1 | 8,6 10,1 8,9 0,8 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,2 1,2 1,2 1,0 | 636 14,1% 117 23,5% | 701 15,0% 440 9,8% | 622 10,9% 662 9,6% | 11,3 10,3 11,8 10,5 | R1 R1 R2 R2 | C B B B | B 8 A 8 D 8 D 16 | B 8 18 14 10 | 8 8 14 14 | 8 17 15 14 | | | |
| B 16 | Neustadt a.d. Donau 7236/9282 R1(O): Regensburg R2(W): Ingolstadt Fs=2 | 353/359 213/211 77/83 63/65 | 7 721 7 333 8 443 8 126 | +1,5 +1,8 +2,2 +0,3 | 381 439 399 161 | 4,9 6,0 4,7 2,0 | -1,5 -1,7 -2,9 +1,9 | 92,8 91,6 92,9 96,3 | 7,4 7,7 7,3 6,2 | 2,4 1,7 2,7 4,0 | 1,0 1,0 1,0 0,7 | 2,0 2,5 2,1 0,5 | 1,5 1,9 1,5 0,4 | 1,1 1,4 1,1 0,3 | 1,4 1,5 1,2 1,1 | 1,3 1,4 1,3 1,0 | 1,15 4,9% 38 6,0% | 464 5,3% 265 2,2% | 530 5,3% 265 2,2% | 674 1,6% 640 1,7% | 17,4 18,4 16,6 17,2 | R1 R1 R2 R2 | F D E A | F 17 F 17 E 18 A 17 | D 11 D 11 D 11 G 17 | 17 17 18 17 | 17 16 13 12 | | |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|--|------------------------------|--|------------------------------|--|------------------------------|---|--------------------------|---|----------------------|------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Pkw | | Lkw | | Kfz | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | M ₁ P ₁ D ₁ | | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ d _{50,w5} | | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ d _{50,w5} | | R1 R2 | | Mo Di-Do Fr Sa So | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | Mo-So Veränd. zu '14 | | SV Lkw- ähnl. | | +Lkw- Veränd. zu '14 | | +Lkw +Krad | | m. Anh. | | o. Anh. | | Lkw m. Sattel- zug | | nkl. Kfz | | [] | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | | [] | | R1 R2 | | R1 R2 | |
| B 17 | Untermeitingen-Lagerle. 78319138 R1(N): Königsbrunn R2(S): Kaufering Fs=4 | 367/303 214/172 8076 63/55 | +3,6 +3,2 +3,2 +5,0 | 2 824 3 523 2 949 272 | 8,5 10,0 8,7 1,1 | +1,8 +2,4 -1,6 +2,8 | 88,5 87,0 88,0 96,5 | 7,2 7,6 7,3 5,1 | 0,9 0,6 1,0 1,8 | 1,2 1,2 1,4 1,1 | 2,8 3,2 2,9 0,4 | 5,4 4,5 5,6 0,5 | 3,8 4,5 3,9 0,3 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 1,8 1,9 1,8 1,4 | 0,96 0,71 1,07 1,4 | 1 930 82,2 310 12,3 | 2 130 9,2 1 329 3,3 | 1 794 7,1 1 659 5,8 | 10,8 9,9 9,9 9,1 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 8,1 8,1 8,2 8,1 | 18 18 15 18 | D D D D | 8 8 8 8 | 18 18 16 18 | | |
| B 19 | Fischen 8527/9114 R1(N): Fischen R2(S): Oberstdorf Fs=2 | 290/357 173/212 67/82 50/63 | +2,8 +3,9 +0,4 +3,0 | 541 640 579 152 | 3,6 4,2 3,5 1,1 | +2,4 +4,7 -4,8 +1,8 | 94,4 93,7 94,3 97,4 | 6,8 7,2 6,8 5,2 | 0,6 0,5 0,8 0,8 | 0,9 0,9 0,9 0,5 | 2,2 2,7 2,2 0,4 | 0,6 0,7 0,6 0,1 | 0,3 0,4 0,3 0,1 | 0,8 0,9 0,7 0,7 | 1,1 1,1 1,3 0,9 | 1,10 0,84 0,93 2,8 | 898 3,6 93 2,8 | 1 026 4,0 515 1,4 | 913 1,9 863 3,3 | 12,0 12,1 11,5 11,3 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 12,0 12,1 11,5 11,3 | 18 17 17 11 | E D E F | 8 17 17 11 | B D C D | 8 8 11 15 | |
| B 19 | Waltenhofen-Herzmanns 8327/9137 R1(N): Waltenhofen R2(S): Martinszell Fs=4 | 363/363 218/214 81/84 64/65 | +5,5 +5,2 +6,1 +5,7 | 1 280 1 560 1 374 203 | 4,6 5,5 4,7 0,8 | -2,0 -1,8 -5,2 +8,5 | 91,6 90,6 91,4 95,8 | 7,7 8,1 7,7 6,4 | 0,9 0,8 1,0 1,3 | 0,9 1,0 1,0 0,7 | 2,5 3,0 2,6 0,4 | 1,9 2,3 2,0 0,2 | 1,1 1,3 1,1 0,1 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,03 0,81 1,10 0,2 | 1 624 4,5 205 6,2 | 1 835 5,1 992 1,7 | 1 714 0,8 1 470 0,7 | 12,4 12,1 10,7 10,2 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 12,4 12,1 10,7 10,2 | 17 17 14 15 | D B D F | 8 8 8 11 | D D D G | 17 17 14 15 | |
| B 19 | Würzburg-Estenfeld 6125/9302 R1(S): Lengfeld R2(N): Estenfeld Fs=4 | 64/43 36/0 17/36 11/7 | +5,5 +5,7 +5,0 +4,1 | 3 166 3 895 3 288 543 | 5,9 6,7 6,1 1,5 | -4,2 -5,2 -4,2 +7,5 | 92,8 92,0 92,4 97,5 | 6,7 7,0 6,9 4,7 | 0,6 0,6 0,7 0,7 | 1,2 1,2 1,3 1,0 | 3,1 3,5 3,2 0,8 | 2,4 2,7 2,5 0,3 | 1,4 1,6 1,5 0,2 | 0,4 0,5 0,4 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,92 0,67 1,10 0,1 | 3 083 5,6 525 9,3 | 3 341 5,9 2 350 4,5 | 3 518 4,1 3 760 4,1 | 12,9 11,4 14,3 12,8 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 12,9 11,4 14,3 12,8 | 8 8 8 13 | A B E G | 17 17 14 13 | D D D D | 8 8 8 18 | |
| B 19 | Werneck-Erleben 6026/9201 R1(N): AS Werneck (A70) R2(S): Berghheim Fs=2 | 303/348 176/207 72/79 55/62 | -13,9 -12,7 -15,4 -18,7 | 366 463 361 41 | 6,0 6,8 7,0 1,0 | -25,2 -23,9 -30,6 -26,5 | 92,7 91,8 92,4 98,1 | 5,0 5,2 5,1 3,3 | 1,3 1,0 1,4 3,0 | 1,1 1,1 1,3 0,7 | 3,2 3,6 3,3 0,6 | 2,6 3,0 2,6 0,3 | 1,7 1,9 1,7 0,2 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,88 0,60 1,30 1,0 | 360 5,7 49 10,3 | 399 6,2 242 3,0 | 609 5,9 411 3,9 | 19,0 16,1 13,9 12,3 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 19,0 16,1 13,9 12,3 | 17 17 15 13 | C C F F | 8 17 15 11 | D E D D | 17 17 15 13 | |
| B 20 | Laufen 8043/9109 R1(N): Laufen R2(S): Freilassing Fs=2 | 271/128 156/80 68/22 47/26 | -3,3 -5,0 +0,4 -2,0 | 787 966 829 120 | 7,3 8,7 7,0 1,5 | -3,1 -1,7 -8,8 -0,1 | 91,4 90,2 91,4 97,1 | 6,1 6,1 6,3 5,4 | 1,1 0,8 1,5 2,0 | 1,2 1,0 1,4 1,4 | 2,5 3,0 2,4 0,4 | 4,3 5,1 4,2 0,4 | 3,2 3,8 3,1 0,3 | 0,5 0,6 0,4 0,6 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1,06 0,71 1,07 0,6 | 619 7,1 109 9,7 | 687 7,7 416 4,3 | 668 4,5 713 6,5 | 12,6 12,1 13,0 12,3 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 12,6 12,1 13,0 12,3 | 8 8 8 12 | E B E B | 18 18 14 15 | A A A F | 8 8 8 10 | |
| B 20 | Eggenfelden (s) 7542/9149 R1(N): Falkenberg R2(S): Wummannsquick Fs=2 | 361/311 217/209 80/46 64/56 | +2,3 +3,2 -0,6 +2,7 | 2 730 3 369 2 918 307 | 15,7 18,3 16,1 2,4 | +1,3 +1,7 -1,1 -1,4 | 80,2 77,6 79,5 94,2 | 8,0 8,4 8,0 6,0 | 0,6 0,4 0,7 1,4 | 2,4 2,3 2,7 2,1 | 4,0 4,6 4,1 0,6 | 11,3 13,2 11,6 1,5 | 8,2 9,6 8,5 1,1 | 0,5 0,5 0,3 0,3 | 1,7 1,7 1,7 1,3 | 0,99 0,71 1,09 25,9 | 1 001 14,9 168 9,5 | 1 135 15,8 600 9,5 | 1 001 11,3 853 18,6 | 10,9 9,9 10,4 9,6 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 10,9 9,9 10,4 9,6 | 8 8 14 13 | C B E D | 18 18 14 11 | B B E D | 8 8 8 13 | |
| B 20 | Eggenfelden (n) 7542/9148 R1(N): Falkenberg R2(S): Wummannsquick Fs=2 | 361/313 217/211 80/46 64/56 | +6,6 +5,1 +10,1 +6,7 | 2 024 2 491 1 592 255 | 20,3 24,2 20,5 3,2 | +4,5 +3,8 +5,1 +3,1 | 75,4 71,5 75,0 93,4 | 7,2 7,5 7,3 5,8 | 0,8 0,5 1,0 1,9 | 2,4 2,4 2,7 2,3 | 4,1 4,8 4,2 0,8 | 15,8 18,8 15,9 2,0 | 11,8 14,1 12,0 1,5 | 0,5 0,5 0,4 0,4 | 1,8 2,0 1,8 1,1 | 1,02 0,81 1,12 31,3 | 571 19,3 103 31,3 | 645 20,5 350 12,9 | 561 14,9 508 23,1 | 10,8 10,1 10,6 10,1 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 10,8 10,1 10,6 10,1 | 8 8 8 15 | E B E C | 18 18 14 15 | B B E D | 8 8 8 15 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--|--|--------------------------------|-------------------------------|--|--|--|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|-------|--|--|
| Straße | VT 2015/14 | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak- toren | Tag- Nacht | day- eve- e | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | |
| | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | PKw +Lkw +Krad | PKw +Lkw +Krad | Lkw o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | M ₁ P ₁ D ₁ | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | | | | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ | R1 R2 | R1 R2 | | R1 R2 | R1 R2 | | |
| B 22 | Winklarn 6540/9304 R1(S): Pillmersried R2(N): Winklarn Fs=2 | 229/220 124/124 63/58 42/38 | 3 309 3 373 3 430 2 932 | +4,6 +3,9 +3,0 +10,0 | 508 623 557 51 | 15,3 18,5 16,2 1,7 | +1,7 +2,0 -0,4 +2,7 | 82,5 79,4 81,3 96,5 | 6,6 7,1 6,9 6,1 | 1,9 1,1 2,2 4,1 | 5,6 6,6 6,1 0,6 | 9,4 11,3 9,9 0,8 | 6,4 7,7 6,8 0,4 | 0,4 0,5 0,2 0,3 | 0,2 0,2 0,3 0,1 | 191 15,2% 31 17,0% | 214 16,3% 123 9,4% | 203 4,9% 188 10,6% 11,9 1,1 | 214 16,3% 123 9,4% | E B E C B | D B E C E | 8 17 8 17 14 14 18 | D B E C E | 8 17 8 17 14 14 18 | | | |
| B 23 | Oberau (w) 8432/9352 R1(S): Oberau R2(N): Etlal Fs=2 | 0/193 0/125 0/32 0/36 | 9 982 10 197 10 591 8 464 | +1,7 +4,0 -4,0 +2,6 | 440 529 475 89 | 4,4 5,2 4,5 1,1 | +0,7 +1,4 -0,4 -12,4 | 93,0 92,2 92,9 96,5 | 10,5 10,8 10,7 8,8 | 0,7 0,5 0,6 1,3 | 0,6 0,7 0,7 0,4 | 2,3 2,7 2,3 0,4 | 1,4 1,1 1,5 0,1 | 0,9 0,7 0,9 0,6 | 1,9 1,9 1,9 2,0 | 592 4,3% 64 6,6% | 670 4,6% 355 2,6% | 645 1,1% 572 1,8% 12,9 12,8 11,5 11,0 | 670 4,6% 355 2,6% | E D E H B | E B E H C | 17 17 13 18 15 | D B E H C | 8 17 8 17 11 16 12 12 | | | |
| B 23 | GAP - Garmisch 8432/9163 R1(N): Murnau R2(S): Garmisch Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 25 | Fremdingen 7028/9156 R1(N): Wilburgstetten R2(S): Fremdingen Fs=2 | 358/359 215/211 80/84 63/64 | 4 733 5 035 4 735 3 700 | -0,7 -0,9 -0,1 -1,4 | 1 063 1 327 1 083 1 33 | 22,5 26,4 22,9 3,6 | -3,6 -3,7 -4,7 -6,1 | 74,2 70,2 73,4 93,9 | 7,8 8,3 8,2 4,9 | 1,4 0,9 1,7 3,6 | 2,0 1,9 2,3 1,7 | 3,4 3,9 3,5 0,6 | 18,5 21,9 18,8 2,5 | 11,7 13,9 11,9 1,5 | 0,6 0,6 0,6 0,9 | 262 19,3% 69 46,6% | 286 19,3% 187 19,1% | 231 14,3% 254 16,1% 9,9 9,0 10,6 9,4 | 286 19,3% 187 19,1% | C B C C | D B C A | 8 17 8 17 15 14 | C D C A | 17 17 15 14 | | | |
| B 25 | Harburg 7230/9157 R1(S): Harburg (Schwabn) R2(N): Hoppingen Fs=2 | 155/341 91/200 33/78 31/63 | 12 976 14 010 13 108 9 267 | +2,6 +2,2 +2,7 +2,8 | 2 033 2 522 2 100 272 | 15,7 18,0 16,0 2,9 | -0,5 -0,3 -3,3 +7,5 | 82,8 80,5 82,2 95,6 | 7,7 8,1 8,2 5,0 | 0,7 0,4 0,7 1,7 | 1,5 1,4 1,7 0,6 | 2,8 3,2 2,8 2,0 | 12,6 14,6 13,0 2,0 | 8,5 9,9 8,8 1,2 | 0,2 0,2 0,1 0,4 | 730 14,1% 161 30,1% | 812 14,6% 485 11,5% | 775 12,8% 841 12,2% 11,8 10,4 13,1 11,6 | 812 14,6% 485 11,5% | A A E D E | E B E D E | 17 17 15 14 18 | A B E D E | 8 8 15 14 18 | | | |
| B 27 | Karsbach-Höllrich 5924/9288 R1(N): Höllrich R2(S): Heißdorf Fs=2 | 185/361 95/212 56/84 34/65 | 5 227 5 388 5 246 4 654 | +2,3 +2,0 +1,4 +4,7 | 548 676 590 57 | 10,5 12,5 11,2 1,2 | +3,9 +4,4 +2,0 -8,6 | 86,9 84,7 85,9 96,8 | 7,4 8,1 7,7 4,6 | 1,6 1,0 2,0 4,5 | 1,6 1,6 1,8 1,3 | 2,6 3,1 2,8 0,3 | 7,6 9,2 8,2 0,7 | 5,5 6,6 5,9 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,7 | 303 9,6% 47 22,2% | 337 10,3% 204 6,0% | 309 8,9% 284 1,4% 11,7 10,8 10,3 | 337 10,3% 204 6,0% | C B E C | D D E C | 18 17 16 14 | D D E C | 18 18 16 15 | | | |
| B 31 | Lindau-Dieboldsberg 8424/9949 R1(N): Weibensberg R2(S): Kressbromm Fs=2 | 353/350 209/207 80/83 64/60 | 21 147 20 609 23 066 20 529 | +2,6 +3,4 +1,3 +2,4 | 2 376 2 936 2 462 347 | 11,2 14,2 10,7 1,7 | -1,4 -1,2 -3,0 -6,2 | 86,4 83,3 86,8 96,3 | 8,8 9,1 9,0 7,7 | 1,2 0,8 1,4 2,0 | 1,3 1,3 1,5 1,3 | 2,3 2,9 2,2 0,4 | 8,4 10,8 8,0 0,7 | 6,5 8,4 6,2 0,5 | 0,6 0,6 0,5 0,6 | 1 218 10,8% 208 15,9% | 1 330 11,7% 881 6,9% | 1 130 6,1% 1 130 1,1% 10,6 10,8 10,8 | 1 330 11,7% 881 6,9% | F D D C | D D D C | 17 18 18 15 | D D D C | 17 18 18 15 | | | |
| B 85 | Stockheim-Haßlach (n) 5733/9210 R1(N): Kronach R2(S): Neuhaus Fs=2 | 47/65 21/34 17/17 9/14 | 11 468 12 780 11 902 6 422 | +3,1 +3,6 +3,8 -3,5 | 818 1 021 875 48 | 7,1 8,0 7,4 0,7 | +1,7 +1,9 +0,8 -19,3 | 91,8 91,0 91,3 98,8 | 5,4 5,6 5,6 3,2 | 0,6 0,4 0,7 1,6 | 1,0 1,0 1,3 0,4 | 3,0 3,3 3,1 0,3 | 3,9 4,4 4,0 0,3 | 2,7 3,1 2,8 0,2 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 660 7,1% 114 7,7% | 735 7,8% 434 3,5% | 656 5,2% 582 5,5% 11,5 9,9 10,1 8,8 | 735 7,8% 434 3,5% | A A E E | A A E D | 17 17 15 11 | A A E D | 17 17 15 11 | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------|---------------------------|---|--------------------------|---|----------------------|------------------|------------------------------|---------------------------|-------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG | | TG R1 R2 | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Gruppe | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | Faktoren | | Tag-22 Nacht-22,6 eve, b,22 | | | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] | | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] | | | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | | | | | |
| B 85 | Stockheim-Haßlach (s) 5733/9209 | 48/65 21/34 18/17 9/14 | 12 818 14 273 13 199 7 351 | +1,4 +1,7 +2,5 -4,7 | 1 004 1 254 1 076 58 | 7,8 8,8 8,2 0,8 | +0,3 +0,1 +0,2 -18,4 | 90,9 90,0 90,3 98,6 | 5,8 6,1 6,1 3,2 | 0,5 0,4 0,6 1,2 | 1,3 1,3 1,5 0,6 | 3,2 3,5 3,4 0,4 | 4,3 4,8 4,4 0,2 | 3,0 3,4 3,1 0,1 | 0,4 0,4 0,3 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 734 79,9 133 7,6 | 817 8,7 486 3,8 | 778 6,3 764 5,0 | 12,3 10,6 11,8 10,2 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | E 17 A 17 E 17 D 12 | B 7 B 7 B 7 F 11 | |
| B 85 | Amberg (w) 6537/9289 | 361/27 216/16 | 11 697 13 165 | +3,4 +5,0 | 486 599 | 4,2 4,6 | +3,5 +2,2 | 94,1 93,7 | 5,7 6,0 | 0,9 0,6 | 0,8 0,8 | 1,9 2,1 | 2,1 2,2 | 1,2 1,3 | 0,2 0,2 | 0,9 1,0 | 675 4,1 | 753 4,6 | 721 3,2 | 12,0 10,3 | R1 R1 | A A | E 17 E 17 | A 8 B 8 | |
| B 85 | Roding 6741/9290 | 101/358 62/210 | 13 120 14 108 | -0,9 +1,4 | 1 792 2 241 | 13,7 15,9 | -1,6 -0,4 | 83,9 81,5 | 6,6 7,0 | 0,8 0,6 | 1,4 1,4 | 3,2 3,7 | 10,2 11,9 | 7,1 8,3 | 0,2 0,2 | 1,1 1,2 | 743 12,8 | 844 13,2 | 698 9,7 | 10,5 9,2 | R1 R1 | A A | D 7 B 8 | 8 17 E 17 | D 8 E 15 |
| B 89 | Stockheim-Haßlach (w) 5733/9206 | 47/56 21/26 | 8 009 8 925 | +2,4 +2,8 | 641 803 | 8,0 9,0 | +5,4 +5,8 | 90,8 89,7 | 6,2 6,6 | 0,7 0,5 | 1,2 1,3 | 3,3 3,7 | 4,3 4,8 | 2,9 3,3 | 0,4 0,4 | 0,0 0,0 | 459 8,2 | 517 9,0 | 552 4,7 | 13,6 11,7 | R1 R1 | A A | D 7 D 7 | F 17 F 17 | D 7 D 7 |
| B 173 | Marktzeulin-Zettlitz (w) 5833/9571 | 17/17 9/13 | 8 205 4 625 | +2,7 -2,0 | 688 26 | 8,4 0,6 | +3,6 -22,4 | 90,2 98,8 | 6,5 2,9 | 0,8 1,9 | 1,4 0,6 | 3,6 0,3 | 4,5 0,1 | 3,0 0,1 | 0,3 0,1 | 0,0 0,0 | 84 5,9 | 284 3,7 | 526 5,5 | 13,3 11,4 | R2 R2 | B B | 7 B 11 | D 7 B 11 | |
| B 173 | Marktzeulin-Zettlitz (o) 5833/9572 | 10/981 | Baustelle in 2015 / Baustelle in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 173 | Kronach (O) 5734/9305 | 360/360 217/214 | 12 899 14 046 | +1,0 +1,0 | 1 489 1 826 | 11,4 13,0 | +1,7 +1,7 | 87,5 85,9 | 5,3 5,7 | 0,9 0,6 | 1,0 1,0 | 4,0 4,5 | 7,0 8,0 | 4,2 4,8 | 0,4 0,5 | 0,1 0,1 | 745 10,8 | 839 11,8 | 782 9,5 | 12,1 10,7 | R1 R1 | A A | F 17 F 17 | A 8 B 8 | |
| B 285 | Fladungen 5426/9108 | 311/205 183/129 | 983 1 030 | +4,1 +4,9 | 57 71 | 5,8 6,8 | +8,2 +8,9 | 90,1 88,7 | 6,9 7,5 | 2,7 1,6 | 1,5 1,6 | 2,5 2,9 | 3,1 3,7 | 1,8 2,1 | 0,2 0,2 | 2,6 2,8 | 57 5,6 | 65 6,2 | 78 3,8 | 16,2 14,7 | R1 R1 | C A | F 17 F 18 | A 7 A 7 | |

Jahresauswertung 2015

Bayern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|-------------------------------|---|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|---|--|--|---|---|--|--|------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak-toren | | | Tag ₆₋₂₂ Nacht ₂₂₋₆ | | | | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ | Richt- ung Mo-So d ₅₀ b ₅₀ | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | Mo-So Veränd. zu '14 | W U S | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- Veränd. zu '14 | ähnl. % | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | Pkw Lkw Krad | m. o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ave} P _{ave} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ | | | DL R1 R2 | A A B B D F E | A A B B D D C |
| B 286 | Kollitzheim-Oberspiesheim 6027/9291 R1(N): Oberwiesheim R2(S): Alitzheim Fs=2 | 359/356 216/207 79/84 64/65 | 8 721 9 673 8 738 5 441 | +3,9 +3,4 +3,5 +5,9 | 859 1 063 912 96 | 9,9 11,0 10,4 1,8 | -4,3 -4,0 -6,7 -5,9 | 87,9 86,8 87,1 96,5 | 6,7 7,1 6,8 4,4 | 0,5 0,4 0,6 1,3 | 1,3 1,2 2,3 1,1 | 2,2 2,4 5,7 0,4 | 7,3 8,2 7,8 1,1 | 5,3 5,9 5,7 0,9 | 0,3 0,4 0,3 0,2 | 494 88,8 103 19,5% | 547 9,2% 333 6,9% | 627 7,1% 540 5,6% | 13,9 12,0 12,8 11,1 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | A A B D | |
| B 289 | Untersiemau (W) 5832/9237 R1(S): Lichtenfels R2(N): Untersiemau Fs=2 | 163/255 94/153 40/56 29/46 | 9 037 9 964 8 957 5 968 | +8,2 +7,3 +10,4 +7,2 | 668 814 700 72 | 7,3 8,2 7,8 1,2 | +15,3 +14,8 +15,2 +9,5 | 90,9 90,0 90,3 97,2 | 7,5 7,8 7,7 5,6 | 0,3 0,2 0,4 0,7 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 3,5 3,9 3,8 0,5 | 2,3 2,5 2,4 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 526 7,2% 78 8,7% | 566 8,1% 347 2,7% | 590 5,8% 659 6,2% | 12,8 11,0 14,9 12,9 | R1 R1 R2 R2 | C A D E | F A D F | | |
| B 289 | Zettlitz Süd 5833/9573 R1(O): Horb a. Main R2(W): Zettlitz Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 299 | Amberg (s) 6537/9292 R1(N): Amberg R2(S): Ursensollen Fs=3 | 356/359 211/211 81/84 64/64 | 10 162 11 236 10 132 6 526 | +2,0 +1,6 +2,1 +2,6 | 1 073 1 344 1 110 98 | 10,6 12,0 11,0 1,5 | -0,0 +0,0 -1,8 -3,0 | 86,7 85,3 86,1 96,5 | 6,9 7,3 7,0 4,2 | 0,8 0,5 0,9 1,8 | 1,1 1,1 1,3 1,0 | 3,3 3,7 3,5 0,5 | 5,1 5,9 5,3 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 587 10,2% 96 15,3% | 658 11,3% 373 4,5% | 690 10,0% 561 10,0% | 13,1 11,3 11,4 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A B C | B B B C | | |
| B 300 | Oberzell 7632/9311 R1(W): Friedberg R2(O): AS Dasing (A8) Fs=2 | 81/238 55/128 12/68 14/42 | 11 276 12 148 11 472 8 043 | -0,3 -0,8 +0,6 -0,2 | 644 797 689 65 | 5,7 6,6 6,0 0,8 | +3,4 +2,9 +2,9 +7,1 | 93,4 92,5 93,0 98,6 | 6,5 6,8 6,6 4,3 | 0,7 0,6 0,7 1,1 | 0,8 0,8 0,9 1,1 | 2,8 3,2 3,0 0,5 | 1,7 2,0 1,8 0,1 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 648 5,5% 114 8,2% | 699 6,4% 495 1,8% | 555 4,7% 537 3,5% | 9,7 8,7 9,7 8,8 | R1 R1 R2 R2 | C A D D | D B D C | | |
| B 300 | Schrobenhausen 7433/9293 R1(O): Hohenwart R2(W): Schrobenhausen Fs=3 | 357/360 214/212 79/84 64/64 | 13 795 14 914 13 870 9 872 | +1,2 +1,7 -0,5 +0,6 | 1 851 2 308 1 949 163 | 13,4 15,5 14,1 1,7 | +2,8 +3,5 -0,5 -1,5 | 83,1 81,0 82,2 95,7 | 8,2 8,8 8,3 5,3 | 0,8 0,7 0,9 1,4 | 1,5 1,5 1,7 1,3 | 3,3 3,7 3,5 0,5 | 6,7 7,7 10,3 0,9 | 0,3 0,4 0,3 0,6 | 790 12,5% 144 23,7% | 866 13,8% 564 6,6% | 701 12,3% 734 9,4% | 10,2 9,0 10,6 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A A C D | B D D D | | |
| B 301 | Schweigbach/Halbermoos 7736/9308 R1(N): Abzweig S2053 R2(S): Abzweig B388, Fischerhäuse Fs=2 | 181/61 93/36 50/9 38/16 | 9 519 10 826 9 206 5 449 | +7,2 +9,1 +2,3 +4,0 | 540 671 579 38 | 5,7 6,2 6,3 0,7 | +3,0 +4,4 -2,1 -9,9 | 93,7 93,2 93,0 98,7 | 8,8 9,0 8,9 7,5 | 0,8 0,7 1,1 1,6 | 0,6 0,6 0,7 0,6 | 3,0 3,3 3,3 0,3 | 1,7 1,8 1,9 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 548 5,6% 94 5,9% | 598 6,3% 397 2,5% | 767 4,3% 778 5,0% | 15,8 13,0 16,7 13,7 | R1 R1 R2 R2 | C A D E | D A D A | | |
| B 303 | Bischofsgrün 5936/9294 R1(O): Marktredwitz R2(W): Bad Berneck Fs=2 | 359/57 215/42 81/5 63/10 | 5 662 5 706 5 724 5 544 | +5,9 +7,1 +3,9 +4,6 | 1 060 1 300 1 111 173 | 18,7 22,8 19,4 3,1 | +2,6 +4,0 +2,3 -28,7 | 78,6 74,3 77,7 94,9 | 8,0 8,5 8,2 6,1 | 1,1 0,6 1,2 2,3 | 1,5 1,6 1,6 1,2 | 3,7 4,5 3,8 0,7 | 11,2 13,8 11,8 1,5 | 0,6 0,7 0,6 0,6 | 325 17,0% 60 36,9% | 367 17,5% 199 14,2% | 351 1,1% 358 0,8% | 12,3 11,9 12,7 12,4 | R1 R1 R2 R2 | D B E C | E D E B | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---|---|---|--|---|----------------------------|----------------------------|----------------------|-------------------------------|------------------|----------------------|------------------|-------------------|--|--|
| Strabe | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak- toren | | Tag- zahl | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 | W zu '14 | U zu '14 | S zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So Veränd. zu '14 | SV Lkw- ähnl. | W Lkw- ähnl. | U Lkw- ähnl. | S Lkw- ähnl. | [Lkw/24h] [%] | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | M _{ab} P _{ab} M _{ve} P _{ve} | Mo-So d ₅₀ b _{sv} d ₅₀ b _{sv} | Ri- ch- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | |
| B 303 | Anz. Fahrstreifen Schirnding 5939/9153 R1(O): Bundesgrenze (CZ) R2(W): Arzberg Fs=3 | 360/360 217/211 80/84 63/65 | 5 846 5 943 6 102 5 188 | +8,5 +8,6 +7,9 +8,9 | 967 1 165 1 013 174 | 16,4 19,6 16,6 3,4 | +2,7 +2,5 +2,2 -0,9 | 80,0 76,6 79,6 93,5 | 5,9 6,0 5,9 5,5 | 0,8 0,5 0,9 1,6 | 1,4 1,5 1,4 1,0 | 2,3 2,7 2,3 0,8 | 13,7 16,6 13,9 2,0 | 11,5 13,9 11,8 1,7 | 0,4 0,3 0,4 0,5 | 2,3 2,3 2,3 2,1 | 10,3 0,86 1,12 25,0% | 321 15,2% 89 25,0% | 352 15,6% 226 13,3% | 359 12,7% 284 2,8% 9,5 9,5 | 12,3 11,9 9,7 9,5 | R1 R1 R2 R2 | D C D D | F E F D | 16 17 15 13 | G C C C | 6 6 14 14 | | | | | | | |
| B 304 | Karlsfeld-Rothschwaige 7734/9810 R1(N): Dachau R2(S): Karlsfeld Fs=4 | 255/301 154/187 56/62 45/52 | 29 431 32 778 29 352 18 078 | +1,0 +0,8 +2,0 -2,1 | 2 405 2 840 2 275 1 082 | 8,2 8,7 7,7 6,0 | +6,7 +10,3 -3,6 +2,9 | 8,2 8,7 7,7 6,0 | Gerätedefekt zeitweise in 2015 | 14 879 15 963 14 739 11 348 | +2,3 +1,4 +4,1 +2,3 | 975 1 186 1 085 113 | 6,6 7,4 7,4 1,0 | -3,6 -4,6 -2,5 +0,5 | 91,7 90,8 90,7 97,6 | 7,8 8,4 8,0 4,9 | 0,8 0,6 1,0 1,6 | 1,0 1,0 1,2 0,8 | 2,5 2,9 2,8 0,3 | 3,9 4,4 4,4 0,5 | 2,8 3,1 3,2 0,4 | 0,2 0,7 0,7 0,1 | 0,92 0,70 1,04 10,9% | 853 6,2% 154 10,9% | 765 4,8% 770 5,5% | 10,2 9,2 10,4 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A B E D | F E E D | 17 17 15 14 | B B B A | 7 7 7 14 | | |
| B 304 | Zorneding 7936/9320 R1(O): Kirchseeon R2(W): Vaterstetten Fs=2 | 325/266 191/177 75/41 59/48 | 14 879 15 963 14 739 11 348 | +2,3 +1,4 +4,1 +2,3 | 975 1 186 1 085 113 | 6,6 7,4 7,4 1,0 | -3,6 -4,6 -2,5 +0,5 | 91,7 90,8 90,7 97,6 | 7,8 8,4 8,0 4,9 | 0,8 0,6 1,0 1,6 | 1,0 1,0 1,2 0,8 | 2,5 2,9 2,8 0,3 | 3,9 4,4 4,4 0,5 | 2,8 3,1 3,2 0,4 | 0,2 0,7 0,7 0,1 | 0,92 0,70 1,04 10,9% | 853 6,2% 154 10,9% | 765 4,8% 770 5,5% | 10,2 9,2 10,4 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A B E D | F E E D | 17 17 15 14 | B B B A | 7 7 7 14 | | | | | | | | | |
| B 304 | Steinhöring 7938/9321 R1(O): Traunstein R2(W): Ebersberg Fs=2 | 13 608 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 304 | Altenmarkt 8041/9135 R1(N): Altenmarkt R2(S): Traunstein Fs=2 | 250/259 157/144 48/68 45/47 | 15 753 16 062 11 935 | +1,4 +0,9 +2,2 | 1 585 1 963 238 | 10,1 11,7 2,0 | -5,1 -5,0 -5,1 | 88,1 86,6 87,8 | 4,7 4,8 4,9 | 1,2 0,8 1,4 | 1,3 1,3 1,5 | 4,4 5,1 4,6 | 5,2 6,1 5,1 | 3,4 4,1 3,4 | 0,5 0,6 0,4 | 0,5 0,5 0,6 | 0,96 0,67 1,04 | 909 9,8% 151 13,6% | 1 003 10,8% 628 4,8% | 799 8,1% 766 13,4% | 10,1 9,3 9,8 9,0 | R1 R1 R2 R2 | C B D C | E E 10 G | 17 17 16 18 | D D D C | 8 8 15 11 | | | | | | | |
| B 304 | Nußdorf-Aiging 8041/9937 R1(N): Altenmarkt R2(S): Traunstein Fs=2 | 321/333 190/194 75/78 56/61 | 12 516 13 886 12 377 8 007 | -2,6 -1,9 -6,0 -1,4 | 1 169 1 459 1 193 146 | 9,3 10,5 9,6 1,8 | -3,3 -1,6 -9,6 -6,8 | 88,8 87,7 88,3 96,2 | 5,2 5,3 5,2 4,6 | 2,1 0,7 1,2 2,1 | 1,4 1,3 1,6 1,4 | 4,1 4,6 4,3 0,7 | 4,9 5,5 5,0 0,9 | 3,4 3,8 3,4 0,6 | 0,4 0,4 0,3 0,2 | 0,5 0,5 0,4 0,5 | 0,89 0,54 1,02 | 723 9,1% 118 12,5% | 823 9,9% 424 4,2% | 678 8,4% 686 10,7% | 10,6 9,2 11,2 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | E E 8 C | 17 17 13 18 | D D 8 B | 16 16 14 11 | | | | | | | |
| B 304 | Tunnel Ettendorf 8141/9143 R1(O): Abzweig B306 R2(W): Abzweig S2105 Fs=2 | 298/341 173/203 71/77 54/61 | 14 225 15 054 14 738 10 731 | +3,9 +3,9 +2,8 +4,9 | 905 1 127 920 125 | 6,4 7,5 6,2 1,2 | +7,7 +9,8 +0,3 +3,5 | 92,2 91,1 92,0 97,5 | 6,4 6,7 6,5 4,9 | 1,0 0,7 1,2 2,2 | 1,4 1,4 1,7 1,3 | 2,5 2,9 2,4 0,3 | 3,6 4,2 3,6 0,5 | 2,7 3,2 2,7 0,5 | 0,3 0,4 0,1 0,3 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,98 0,68 1,05 | 836 6,2% 106 9,6% | 935 6,8% 540 2,9% | 887 5,9% 864 4,5% | 12,6 11,5 12,1 11,1 | R1 R1 R2 R2 | C A A D | A B 8 F | 8 8 14 11 | E E D D | 18 18 14 15 | | | | | | | |
| B 304 | Traunstein 8142/9142 R1(O): Teisendorf R2(W): Traunstein Fs=2 | 271/72 153/50 69/10 49/12 | 8 517 9 313 8 808 5 422 | +7,8 +7,6 +8,2 +7,0 | 628 780 643 91 | 7,4 8,4 7,3 1,7 | +5,3 +6,3 -1,2 +28,8 | 91,3 90,3 91,2 97,4 | 5,8 6,0 5,8 4,5 | 1,0 0,8 1,3 1,9 | 1,1 1,1 1,3 0,8 | 3,9 4,4 3,9 0,9 | 3,2 3,6 3,3 0,7 | 2,1 2,4 2,2 0,4 | 0,3 0,3 0,1 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,95 0,55 1,05 | 501 7,1% 62 11,5% | 563 7,8% 317 3,4% | 612 4,8% 613 6,4% | 14,1 12,3 14,7 13,1 | R1 R1 R2 R2 | C A E B | F F 13 E | 17 17 A 13 | A A A C | 8 8 A 10 | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|-------------------------------|--|---|-------------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------------------|---|--|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|---|---|---|---|---|--|------------------|----------------------|---------------------|----------------------|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Lage bei Anz. Fahrstreifen | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | WG | | TG | | |
| | | | | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | SV Lkw- ähnl. U S | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw Lkw m. o. Anh. +Sattel- zug | Lkw m. o. Anh. +Sattel- zug | Lkw m. Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} P _{ve} [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kfz/h] [%] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | |
| B 471 | Bergkirchen-Geiselbullach 7734/9988 R1(O): Dachau R2(W): AS Dachau/Fürstenfeldbruck Fs=3 | 330/359 189/212 81/82 60/65 | | 26 670 29 867 27 139 15 128 +5,6 +5,4 +4,9 +5,9 | 2 829 3 497 2 945 393 10,6 11,7 10,9 2,6 | +7,3 +7,4 +5,4 +6,3 | 86,4 85,2 86,1 95,3 | 9,5 10,0 9,5 5,8 | 0,8 0,6 0,9 2,0 | 1,2 4,1 4,2 0,7 | 6,1 4,1 6,3 1,7 | 4,2 4,6 4,3 1,3 | 0,4 0,4 0,4 0,2 | 1,8 1,9 1,8 1,2 | 1 524 97% | 1 669 10,6% | 1 495 9,9% | 11,3 9,6 | R1 R1 | A A | B B | 8 8 | E E | 18 18 | | |
| B 472 | Peiting-Hohenbrand 8131/9188 R1(O): Hohenpeißenberg R2(W): Peiting Fs=2 | 233/50 136/32 56/8 41/10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 472 | Polling (w) 8132/9204 R1(O): Hugelfing R2(W): Schongau Fs=2 | 233/50 136/32 56/8 41/10 | | 4 796 5 074 5 010 3 572 +0,7 +1,6 +0,6 -3,9 | Keine auswertbaren Daten in 2015 | | | | | | | | | | 0,99 0,67 1,06 | 279 42 | 308 191 | 181 332 11,0 10,0 | R1 R1 R2 R2 | C B C D | D A C D | 8 8 C 12 | 17 17 E 15 | 17 15 15 15 | | |
| B 472 | Polling (o) 8132/9199 R1(O): Oberhausen R2(W): Peißenberg/Polling Fs=2 | 231/45 134/29 56/7 41/9 | | 8 113 8 720 8 377 5 699 +1,8 +2,5 +1,3 -1,4 | Keine auswertbaren Daten in 2015 | | | | | | | | | | 0,96 0,63 1,07 | 477 59 | 518 357 | 546 369 11,2 10,3 | R1 R1 R2 R2 | C A D C | E E 8 C | 18 18 15 14 | E E E C | 18 18 15 14 | | |
| B 505 | Höchststadt 6230/9853 R1(N): Pommerfelden R2(S): AS Pommerfelden Fs=2 | 356/359 214/210 78/84 64/65 | | 9 601 10 334 9 718 6 939 +6,7 +6,8 +6,4 +5,5 | 2 083 2 575 2 197 256 21,7 24,9 22,6 3,7 | +9,3 +9,0 +9,3 -0,6 | 75,8 72,6 74,7 94,1 | 9,1 9,5 9,3 6,7 | 0,3 0,2 0,3 0,6 | 1,3 1,2 1,5 1,5 | 3,2 3,6 3,3 0,6 | 18,2 20,9 19,0 2,7 | 13,3 15,3 13,9 2,0 | 0,4 0,4 0,3 0,4 | 1,2 1,2 1,12 0,7 | 536 19,5% | 593 20,4% | 752 12,9% | 15,0 13,0 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | F F 16 A | 8 8 B B | 11 11 D D | | |
| B 512 | Neuhaus a. Inn (s) 7546/9871 R1(O): Mittich R2(W): AS Pocking Fs=4 | | | 7 057 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 512 | Neuhaus a. Inn (o) 7546/9870 R1(O): Bundesgrenze (A) R2(W): B12 Fs=4 | | | 8 060 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 533 | Grafenau 7146/9420 R1(O): AS Roth R2(W): Rednitzernbach Fs=2 | 356/261 212/160 80/51 64/50 | | 9 270 10 001 9 550 6 413 +4,6 +4,9 +4,5 +2,4 | 526 656 536 70 5,7 6,6 5,6 1,1 | +5,2 +5,3 +2,7 +7,0 | 91,9 91,0 91,8 96,8 | 6,1 6,5 6,3 3,7 | 1,1 0,8 1,4 2,3 | 1,2 1,2 1,3 0,9 | 2,8 3,2 2,9 0,5 | 2,1 2,5 2,2 0,2 | 1,3 1,6 1,3 0,2 | 0,8 0,9 0,6 0,3 | 0,95 0,65 1,06 | 539 5,6% | 610 6,1% | 499 5,0% | 11,4 10,2 | R1 R1 R2 R2 | C B D C | D A D C | 8 18 8 15 | 17 17 13 13 | | |

Jahresauswertung 2015

Berlin

Automatische Dauerzählstellen in Berlin

| TK | Nr. | Name | automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | |
|------|------|-------------------|------------------------------|----------|----------------------|----------------------------------|-------------------------------|----------------------|
| | | | Straße | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel | |
| 3445 | 2005 | Westend (O) | A 100 | 8+1 | Gradestraße | AS Spandauer Damm | AS Siemensdamm | Seestraße |
| 3545 | 2003 | Halensee | A 100 | 8+1 | Gradestraße | AS Kurfürstendamm | AS Messedamm-Süd | Seestraße |
| 3546 | 2006 | Friedenau (N) | A 100 | 8+1 | Gradestraße | AS Wexstraße | AS Deimolder Straße | Seestraße |
| 3546 | 2014 | Britz | A 100 | 8+1 | AK Schöneberg (A103) | AS Gradestraße | AS Britzer Damm | AD Neukölln (A113) |
| 3546 | 2004 | Friedenau (O) | A 103 | 8+1 | A100, Berlin | AK Kreuz Schöneberg (A100/B1) | AS Saarstraße | AK Zehlendorf (A115) |
| 3345 | 2010 | Helligensee 2 | A 111 | 8+1 | AD Oranienburg (A10) | AS Stolpe | AS Schulzendorfer Straße | AD Charlottenburg |
| 3445 | 2008 | Reinickendorf (S) | A 111 | 8+1 | AD Oranienburg | AS Saatwinkler Damm | AS Kurt-Schumacher-Damm | AD Oranienburg (A10) |
| 3546 | 2012 | Neukölln | A 113 | 8+1 | AD Charlottenburg | AD Dreieck Neukölln (A100) | AS Späthstraße | Schönefelder Kreuz |
| 3547 | 2013 | Schönefeld | A 113 | 8+1 | AD Neukölln (A100) | AS Adlershof | AS Schönefeld Nord | Schönefelder Kreuz |
| 3346 | 2011 | Buchholz | A 114 | 8+1 | AD Neukölln (A100) | AS Dreieck Neukölln (A100) | AS Bucher Straße | AS Prenzl. Promenade |
| 3545 | 2002 | Eichkamp | A 115 | 8+1 | AD Nuthetal (A10) | AS Schönerlinder Straße | AS Hüttenweg | AD Funkturm (A100) |
| 3545 | 2061 | Nikolasssee | B 1 | 8+1 | Brandenburg, Werder | Potsdam (B2/B273) | AK Kreuz Zehlendorf (A115) | Berlin-Zehlendorf |
| 3447 | 2064 | Mahlsdorf | B 1 | 8+1 | A10, Frankfurt/Oder | Berlin-Hellersdorf, Landesgr. BB | Berlin-Marzahn (B158) | Berlin-Zentrum |
| 3446 | 2065 | Matchow | B 2 | 8+1 | A10, Bernau | AS Berlin-Weißensee (A10) | Berlin-Prenzlauer Berg (B96a) | Berlin-Weißensee |
| 3444 | 2062 | Staaken | B 5 | 8+1 | Berlin-Zentrum | Berlin-Spandau (B2) | Berlin-Spandau, Landesgr. BB | A10, Nauen |
| 3346 | 2063 | Blankenfelde | B 96 a | 8+1 | Oranienburg | Schildow, Landesgr. BB | Berlin-Pankow | Berlin-Pankow |
| 3546 | 2066 | Marienfelde | B 101 | 8+1 | Berlin-Tempelhof | Berlin-Tempelhof (B96) | Abzweig Heinersdorf (L76) | Großbeeren, A10 |

Jahresauswertung 2015

Berlin

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | |
|--------------------|---|--|----------------------------------|---|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--|--------------------------|--|--------------------------|--|---|--|---|--------------------------------|---|----------------------|---|
| Straße | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag-22 | | WG | | TG R1 R2 | | | |
| | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | SV Lkw- ähnl. U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lkw +Lkw +Krad [%] | Lkw m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Sattel- zug [%] | fer b _{so} b _{Fr} D _n [] | nkl. Kfz [] | M _n P _n M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] | day ₆₋₁₈ eve ₆₋₂₂ [] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} d ₅₀ [Kfz/h] [%] | | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [] | R1 R2 | |
| A 113 | Anz. Fahrstreifen Lage bei Schönefeld 32/141 12/90 15/28 5/23 | 60 350 64 372 59 394 47 159 +2,4 +2,9 +0,7 +2,8 | +2,6 +1,8 +4,4 +2,2 | 8,3 9,4 8,8 9,6 2,1 | 89,6 88,5 89,1 96,2 | 9,3 9,8 9,5 6,7 | 0,8 0,8 0,9 0,9 | 0,7 0,7 0,8 0,6 | 3,5 3,9 3,7 0,9 | 4,4 5,0 4,6 0,6 | 3,2 3,1 3,4 0,4 | 0,5 0,4 0,5 0,6 | 0,92 0,92 1,09 1,1 | 3 372 7,9% 800 11,4% | 3 660 8,6% 2 449 4,7% | 3 115 8,8% 3 555 6,5% | 10,4 9,5 11,7 10,5 | R1 R1 R2 R2 | F 7 E 17 B 8 A 11 |
| A 114 | Buchholz 47/27 | 32 475 34 023 31 564 28 148 +3,0 +4,9 -1,2 +1,3 | +5,7 +4,2 +8,3 +11,8 | 5,0 5,7 5,4 1,2 | 93,2 92,4 92,8 97,5 | 9,6 10,5 9,7 5,7 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 0,6 0,7 0,7 0,4 | 2,6 2,8 2,7 0,6 | 2,3 2,7 2,5 0,3 | 1,5 1,8 1,6 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,93 0,86 1,16 0,9 | 1 871 4,6% 316 8,9% | 2 062 5,2% 1 299 2,1% | 2 125 3,3% 2 153 4,7% | 13,1 12,1 13,2 12,6 | R1 R1 R2 R2 | A 8 F 17 C D F 17 F 17 F 11 E 12 |
| A 115 | Eichkamp 299/77 | 84 631 88 927 82 572 71 972 +5,8 +4,8 +6,4 +8,7 | +21,1 +17,9 +24,3 +53,9 | 6,7 7,6 7,1 2,4 | 91,3 90,4 90,9 96,1 | 8,3 8,9 8,5 5,4 | 1,2 1,0 1,3 1,7 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 3,1 3,5 3,3 0,9 | 3,0 3,4 3,2 0,6 | 2,1 2,4 2,2 0,5 | 0,7 0,6 0,8 0,8 | 0,93 0,80 1,08 1,2 | 4 773 6,2% 1 033 12,0% | 5 081 6,7% 3 849 4,0% | 3 924 5,2% 3 531 8,2% | 9,0 8,3 8,6 8,1 | R1 R1 R2 R2 | A 8 D 9 B C C C C D 13 D 13 D 18 |
| B 1 | Nikolassee 351/361 | 25 033 27 052 24 185 18 920 +7,4 +7,3 +8,3 +5,7 | -0,2 -0,9 +0,8 +1,9 | 3,5 3,8 3,7 1,7 | 94,3 93,9 94,0 96,6 | 5,7 6,1 5,8 3,5 | 1,6 1,3 1,8 2,3 | 0,3 0,3 0,4 0,2 | 2,1 2,4 2,3 0,7 | 0,5 0,6 0,6 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,9 0,9 0,9 0,8 | 0,89 0,65 1,01 1,5 | 1 464 3,4% 201 5,2% | 1 595 3,7% 1 071 2,1% | 1 357 2,5% 1 369 4,3% | 10,8 9,7 11,0 9,8 | R1 R1 R2 R2 | C 8 D 8 B D D 9 G 15 C C D 18 |
| B 1 | Mahlsdorf 354/362 | 36 606 39 725 37 398 24 270 +1,8 +1,9 +1,6 +1,0 | -0,9 -0,7 -2,1 -2,4 | 5,3 6,0 5,4 0,7 | 92,7 91,9 92,5 98,1 | 10,3 11,1 10,3 5,6 | 1,3 1,1 1,5 1,8 | 0,9 0,9 0,9 0,5 | 3,4 3,9 3,6 0,6 | 1,8 2,1 1,8 0,1 | 1,1 1,2 1,0 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,7 | 0,94 0,60 1,05 0,7 | 2 082 5,2% 411 6,2% | 2 290 5,9% 1 459 2,0% | 1 883 5,0% 1 689 7,0% | 10,4 9,3 9,1 8,2 | R1 R1 R2 R2 | A 8 E 17 A B E 16 D 12 C D E 14 G 18 |
| B 2 | Malchow 354/357 | 17 170 18 044 17 960 12 933 +2,7 +1,9 +4,6 +3,0 | +2,2 +0,1 +6,3 +14,5 | 6,3 7,1 6,5 1,8 | 91,7 90,7 91,4 96,8 | 9,0 9,8 9,1 5,3 | 1,3 1,1 1,5 1,7 | 0,8 0,8 0,8 0,5 | 3,6 4,1 3,7 0,8 | 2,3 2,6 2,4 0,5 | 1,4 1,6 1,5 0,3 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,00 0,69 1,06 0,9 | 970 6,1% 207 7,7% | 1 060 6,8% 698 2,8% | 760 7,0% 856 5,9% | 9,0 8,4 9,8 9,1 | R1 R1 R2 R2 | B 7 B 7 B 7 E 17 F 11 D G E 12 |
| B 5 | Staaken 361/361 | 31 879 34 130 33 263 21 853 +2,5 +2,8 +0,8 +4,5 | +1,6 +1,1 +1,7 +8,7 | 5,9 6,7 5,9 1,3 | 91,6 90,7 91,5 96,7 | 6,8 7,2 6,6 4,7 | 1,3 1,1 1,5 1,9 | 0,7 0,7 0,7 0,7 | 2,7 3,1 2,8 0,7 | 2,8 3,2 2,8 0,4 | 1,7 2,0 1,7 0,2 | 0,4 0,4 0,4 0,2 | 0,97 0,63 1,08 1,3 | 1 828 5,5% 330 10,3% | 2 001 6,0% 1 309 3,1% | 1 535 7,1% 1 853 4,5% | 9,8 9,2 11,4 10,4 | R1 R1 R2 R2 | B 7 B 8 B 7 F 16 E 15 D G E 12 |
| B 96a | Blankenfelde 361/360 | 12 526 13 692 12 315 8 613 +0,5 +0,7 -0,3 -0,2 | -8,0 -8,1 -9,0 -4,1 | 3,3 3,5 3,5 1,7 | 95,0 94,8 94,7 97,1 | 8,1 8,6 8,1 4,6 | 1,8 1,5 2,2 2,8 | 0,8 0,8 0,9 0,5 | 1,7 1,9 2,2 0,3 | 0,4 0,5 0,5 0,0 | 0,2 0,2 0,2 0,0 | 1,2 1,1 1,2 1,4 | 0,90 0,61 1,03 0,7 | 726 3,2% 114 5,1% | 796 3,4% 514 2,0% | 802 2,0% 879 2,6% | 13,0 11,4 13,8 12,2 | R1 R1 R2 R2 | A 8 A 8 F 17 A 8 F 16 D 15 G 18 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|-----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|--------------------------|---------------------------|--|---|--|--|---|---|------------------|-------------------|-------------------|------------------|---------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | | Faktoren | | Tag-22 | | MSV | | Ganglinientypen | | | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw m. Anh. [%] | Lkw o. Anh. [%] | Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Sattel- zug [%] | Bus nkl. Kfz [%] | fer b _{So} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _n P _n [Kfz/h] | Nacht M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | d ₆₋₁₈ e _{ve} e _{z22} | Mo-So b _{SV} Mo-So b _{SV} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [%] | Richtung | JG WG R1 R2 | TG R1 R2 | | |
| B 101 | Mariefelde 3546/2066 R1(N): Berlin-Tempelhof (B96) R2(S): Abzweig Heinersdorf (L76) Fs=4 | 362/265 218/167 83/53 61/45 | +1,4 +0,9 +2,1 +1,6 | 11,4 12,7 12,0 2,6 | +1,3 +0,3 +4,2 -3,4 | 86,8 85,6 86,2 96,1 | 8,0 8,6 8,1 4,5 | 1,7 1,3 1,9 3,0 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 5,5 6,1 5,8 0,9 | 5,0 5,6 5,2 0,6 | 3,8 4,3 4,0 0,5 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 1,1 1,2 1,1 0,8 | 1,204 10,9% | 1,338 12,0% | 1,097 14,7% | 10,3 9,0 | R1 R1 R2 R2 | A A B C | B B B D | 8 8 8 15 | E E D F | 17 17 8 11 |
| | | Geräteeffekt zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Automatische Dauerzählstellen in Brandenburg

| TK | automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------|------------------------------|--------------------|------------|----------|----------------------|---------------------------------|---------------------------------------|----------------------|----------|
| | Nr. | Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 3642 | 3601 | Lehnhin | A 2 | 8+1 | Berlin | AS Lehnhin | AS Neitzen | Magdeburg | |
| 3842 | 3628 | Niemegk | A 9 | 8+1 | Berlin (A10) | AS Brück | AS Niemegek | Dessau | |
| 3543 | 3605 | Kernitz | A 10 | 8+1 | AD Werder | AS Groß Kreuz | AS Phöben | AD Havelland | |
| 3244 | 3606 | Oranienburg | A 10 | 8+1 | AD Havelland (A24) | AS Oberkrämer | AD Dreieck Kreuz Oranienburg (A111) | AD Kreuz Oranienburg | |
| 3347 | 3667 | Lindenberg | A 10 | 5+1 | AD Pankow (A114) | AD Dreieck Pankow (A114) | AS Berlin-Weißensee | AD Schwanebeck (A11) | |
| 3548 | 3602 | Erkner | A 10 | 5+1 | AD Schwanebeck (A11) | AS Rüdersdorf | AS Erkner | AD Spreau (A12) | |
| 3645 | 3603 | Ludwigfelde | A 10 | 8+1 | Schönefelder Kreuz | AS Genshagen | AS Ludwigfelde-Ost | AD Nuthetal | |
| 3644 | 3604 | Michendorf | A 10 | 8+1 | AD Nuthetal | AS Michendorf | AS Ferch | AD Potsdam | |
| 3148 | 3607 | Finowfurt | A 11 | 8+1 | Stettin (PL) | AS Werbellin | AS Finowfurt | Berlin (A10) | |
| 3347 | 3629 | Birkholz | A 11 | 8+1 | Stettin (PL) | AS Bernau-Süd | AD Dreieck Schwanebeck (A10) | Berlin (A10) | |
| 3650 | 3608 | Fürstenwalde | A 12 | 8+1 | Frankfurt (Oder) | AS Fürstenwalde-West | AS Storkow | Berlin (A10) | |
| 3653 | 3630 | Güldenort | A 12 | 8+1 | Posen (PL) | AS GUG Frankfurt (Oder)/Swiecko | AS Frankfurt (Oder)-Süd | Berlin (A10) | |
| 3747 | 3609 | Molzen | A 13 | 8+1 | Berlin (A10/A113) | AS Mittenwalde | AS Groß Köris | Berlin (A10) | |
| 4349 | 3610 | Gollmitz | A 13 | 8+1 | Berlin (A10/A113) | AS Calau | AS Bronkow | Dresden | |
| 4149 | 3664 | Boblitz | A 15 | 8+1 | AD Spreewald (A13) | AD Dreieck Spreewald (A13) | AS Boblitz | Dresden | |
| 4354 | 3684 | Forst | A 15 | 8+1 | Breslau (PL) | AS GÜG Forst/Olszyna | AS Bademeusel | Cottbus | |
| 2840 | 3611 | Maulbeeralde | A 24 | 8+1 | Berlin (A10) | AS Pritzwalk | AS Meyenburg | Forst | |
| 3041 | 3613 | Neitzband | A 24 | 8+1 | Berlin (A10) | AS Neuruppin | AS Herzprung | Schwerin | |
| 3243 | 3612 | Havelland | A 24 | 8+1 | Berlin (A10) | AD Dreieck Havelland (A10) | AS Kremen | Schwerin | |
| 3647 | 3631 | Kiekebusch | A 113 | 8+1 | Berlin | AS Berlin-Grünau | AK Schönefelder Kreuz (A10/A13) | Schönefelder Kreuz | |
| 3545 | 3615 | Drewitz | A 115 | 8+1 | AD Funkturm (A100) | AS Zehlendorf | AS Kleinmachnow | AD Nuthetal | |
| 3542 | 3650 | Jeserig | B 1 | 8+1 | Potsdam | Groß Kreuz | Brandenburg a.d.H.-Neuschmerzke, B102 | Brandenburg | |
| 3643 | 3701 | Gilmow | B 1 | 8+1 | Potsdam | Werder | AS Groß Kreuz (A10) | Brandenburg | |
| 3548 | 3632 | Vogelsdorf | B 1 | 8+1 | Frankfurt (Oder) | Herzfelde | AS Berlin-Hellersdorf (A10) | Berlin | |
| 3453 | 3723 | Manschnow 2 | B 1 | 8+1 | Polen | Küstrin-Kietz | Manschnow | Berlin | |
| 2752 | 3668 | Neurochitz | B 2 | 8+1 | Stettin (PL) | GÜG Rosow | Kreuzung B113 | Schwedt | |
| 2851 | 3617 | Friedrichsthal | B 2 | 8+1 | Stettin (PL) | Gartz, Abzweig L27 | Schwedt, Abzweig B166 | Schwedt | |
| 2949 | 3616 | Angermünde | B 2 | 8+1 | Schwedt | Angermünde | Schmargendorf, Abzweig L200 | Eberswalde | |
| 3644 | 3713 | Wilhelmsdorf | B 2 | 8+1 | Berlin | Potsdam | Michendorf | BAB A10, Beelitz | |
| 3744 | 3712 | Seedin | B 2 | 8+1 | Potsdam | BAB A10 | B246, Beelitz | Wittenberg | |
| 3342 | 3618 | Lietzow | B 5 | 8+1 | Kyritz | Berge | Nauen | Berlin | |
| 3444 | 3669 | Dallgow | B 5 | 8+1 | Berlin-Zentrum | Berlin-Spandau | AS Berlin-Spandau (A10) | A10, Nauen | |
| 3653 | 3677 | Frankfurt (Oder) | B 5 | 1 | Slubice (PL) | GUG Frankfurt(Oder)-Stadtbrücke | Frankfurt(O)-Zentrum, Abzweig B87 | Berlin | |
| 3752 | 3633 | Markendorf | B 87 | 8+1 | Frankfurt (Oder) | Frankfurt(O)-Markendorf, B112 | Kreuzung L37 | Beeskow | |
| 4049 | 3714 | Biebersdorf | B 87 | 8+1 | Frankfurt (Oder) | Beeskow | Lübben/Spreewald | Luckau | |
| 4246 | 3634 | Schlieben | B 87 | 8+1 | Luckau | Abzweig B96 | Herzberg, Kreuzung B101 | Herzberg | |
| 4349 | 3620 | Dollenchen | B 96 | 8+1 | Großrärschen | AS Großrärschen (A13) | Finsterwalde, Abzweig L60 | Finsterwalde | |
| 3846 | 3715 | Zossen | B 96 | 8+1 | BAB A10, Berlin | Zossen | Wünsdorf | Baruth | |
| 3646 | 3720 | Dahlewitz 2 | B 96 | 5+1 | Berlin | Mahlow, Abzweig B96a | AS Rangsdorf (A10) | Zossen | |
| 3145 | 3619 | Nassenheide | B 96 | 8+1 | Löwenberg | Löwenberg, Kreuzung B167 | Oranienburg, Kreuzung B273 | Oranienburg | |
| 2945 | 3703 | Dannenwalde | B 96 | 8+1 | Fürstenberg/Havel | Fürstenberg/Havel, Abzweig L15 | Granssee, Abzweig L22 | Granssee | |
| 3646 | 3717 | Mahlow 2 | B 96 a | 8+1 | Berlin-Treptow | Schönefeld | Mahlow | Potsdam | |
| 4352 | 3622 | Birkhahn | B 97 | 8+1 | Cottbus | AS Cottbus-Süd (A15) | Spremberg, Abzweig B156 | Spremberg | |
| 4054 | 3685 | Schlagsdorf-West | B 97 | 8+1 | Polen | B112 | Deulowitz | Cottbus | |
| 4054 | 3686 | Schlagsdorf-Grenze | B 97 | 8+1 | Polen | Bundesgrenze (PL) | B112 | Guben/Forst | |
| 4446 | 3689 | Beutersitz | B 101 | 8+1 | Herzberg | Herzberg, Kreuzung B87 | Bad Liebenwerda, Abzweig B183 | Bad Liebenwerda | |
| 3646 | 3718 | Heinersdorf | B 101 n | 8+1 | Berlin-Tempelhof | Abzweig Heinersdorf | Abzweig Großbeeren | Großbeeren | |
| 4045 | 3637 | Werbig | B 102 | 8+1 | Jüterbog | Jüterbog | Dahme | Luckau | |
| 3841 | 3636 | Friedersdorf | B 102 | 8+1 | Brandenburg | Golzow | Belzig | Belzig | |
| 4153 | 3722 | Taubendorf | B 112 | 8+1 | Guben | Abzweig Groß Gastrose (B97) | Grießen | Forst | |
| 3954 | 3721 | Steinsdorf | B 112 | 8+1 | Eisenhüttenstadt | Neuzelle | Gross Breesen | Guben | |
| 3753 | 3716 | Losow 2 | B 112 | 8+1 | Frankfurt (Oder) | AS Frankfurt(Oder)-Mitte (A12) | Eisenhüttenstadt (B246) | Eisenhüttenstadt | |

Automatische Dauerzählstellen in Brandenburg

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|----------|-------------------|----------|---------------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel |
| 4253 | 3675 | Simmersdorf | 8+1 | Forst | AS Forst (A15) | Vorwerk Bohsdorf, Abzweig L482 | Bad Muskau |
| 2943 | 3680 | Köppernitz | 8+1 | Rheinsberg | Rheinsberg (L15) | Dierberg (L19) | Neuruppin |
| 3150 | 3638 | Hohenwutzen | 8+1 | Chojna (PL) | Neuenhagen, Kreuzung B158a, L28 | Bad Freienwalde, Kreuzung B167 | Bad Freienwalde |
| 3348 | 3706 | Tiefensee | 8+1 | Bad Freienwalde | Tiefensee, Kreuzung B168 | Werneuchen | Berlin |
| 3447 | 3625 | Ahrensfelde | 8+1 | Bad Freienwalde | Berlin-Marzahn | AS Berlin-Hohenschönhausen | B.-Marzahn |
| 2951 | 3672 | Schwedt | 8+1 | Schwedt | Schwedt, Abzweig B2 | GÜG Schwedt | Krajnik Dolny (PL) |
| 2851 | 3707 | Teerofen | 8+1 | Zichow | Zichow, Abzweig B166a | Schwedt, Abzweig B2 | Schwedt |
| 3141 | 3639 | Ganzer | 8+1 | Neuruppin | AS Neuruppin (A24) | Bückwitz | Kyritz |
| 3144 | 3709 | Löwenberg | 8+1 | Löwenberg | Löwenberg, Abzweig B96 | Alt Ruppin, Abzweig B122 | Neuruppin |
| 3147 | 3708 | Zerpenschleuse | 8+1 | Eberswalde | Abzweig L220 | Zerpenschleuse, Abzweig B109 | Liebenwalde |
| 3149 | 3626 | Falkenberg | 8+1 | Eberswalde | Eberswalde | Bad Freienwalde, Kreuzung B158 | Bad Freienwalde |
| 3452 | 3719 | Dolgelin | 8+1 | Bad Freienwalde | Abzweig L37 | Abzweig K6435 | Frankfurt (Oder) |
| 3552 | 3710 | Carzig | 8+1 | Seelow | Seelow, Kreuzung B1 | Lebus, Kreuzung B112 | Frankfurt (Oder) |
| 4152 | 3711 | Turnow | 8+1 | Lieberose | Lieberose, Abzweig B320 | Peitz | Cottbus |
| 3450 | 3693 | Müncheberg | 8+1 | Eberswalde | Prötzel | Müncheberg, Kreuzung B1, B5 | Müncheberg |
| 4351 | 3653 | Drebkau | 8+1 | Cottbus | AS Cottbus-West (A15) | Drebkau | Senftenberg |
| 4547 | 3635 | Plessa | 8+1 | Lauchhammer | Plessa | EiSTERwerda, Abzweig B101 | EiSTERwerda |
| 3848 | 3654 | Märkisch Buchholz | 8+1 | Königs Wusterhausen | Bestensee, Kreuzung B246 | Märkisch Buchholz | Märkisch Buchholz |
| 2838 | 3640 | Groß Pankow | 8+1 | Pritzwalk | Pritzwalk, Abzweig L111 | Perleberg, Abzweig B5 | Perleberg |
| 2840 | 3679 | Heiligengrabe | 8+1 | Wittstock | AS Pritzwalk (A24) | Pritzwalk, Kreuzung B103 | Pritzwalk |
| 2934 | 3655 | Lenzen | 8+1 | Wittenberge | Ferbitz | Lenzen | Lenzen |
| 2749 | 3641 | Bietikow | 8+1 | Prenzlau | Prenzlau | Bietikow | Schwedt |

Jahresauswertung 2015

Brandenburg

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------------|--------|------|------------|------|-------------------|------|-------------|-------------------|------|-----|---------------|-----------------|-----------------------------------|-----|--|-------|--|-------|---------------------------------|-----------|---------------------------------|-----------|-------|---------|-------|---------|----|---------|---|---------|-------|---------|----|---------|---|---|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- e | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Pkw +Lkw | | Krad | | Lkw +Krad | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | M ₁ P ₁ M ₂₀ P ₂₀ | | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | | Mo-So bsv d ₅₀ | | Mo-So bsv d ₅₀ | | R1 R2 | | R1 R2 | | | | | | | | | | | |
| Anz. Fahstreifen | | Mo-So | | W | | U | | S | | Veränd. zu '14 | | SV | | Mo-So | | W | | U | | S | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | | [Kfz/h] | | |
| A 2 | Lehnin 3642/3601 R1(O): AS Lehnin R2(W): AS Neitzen Fs=6 km 4,0 | 289/323 | 57 723 | +2,2 | 14 425 | 25,0 | +2,6 | 72,0 | 9,1 | 0,5 | 1,5 | 3,7 | 20,7 | 16,4 | 0,6 | 1,5 | 1,05 | 3 075 | 3 293 | 2 840 | 10,0 | 10,0 | R1 | D | C | C | 2 840 | 10,0 | R1 | D | C | C | 2 840 | 10,0 | R1 | D | C | C |
| A 9 | Niemegk 3842/3628 R1(N): AS Brück R2(S): AS Niemeck Fs=6 km 20,9 | 315/222 | 49 931 | +3,4 | 9 320 | 18,7 | +5,6 | 79,1 | 7,0 | 0,2 | 1,2 | 4,2 | 14,2 | 10,6 | 0,3 | 1,0 | 1,17 | 2 777 | 3 039 | 2 949 | 12,4 | 12,4 | R1 | F | G | 9 | 2 949 | 12,4 | R1 | F | G | 9 | 2 949 | 12,4 | R1 | F | G | 9 |
| A 10 | Kernitz 3543/3605 R1(W): AS Groß Kreuz R2(O): AS Phoben Fs=4 km 117,4 | 276/247 | 34 695 | +7,7 | 5 775 | 16,6 | +2,8 | 81,2 | 10,4 | 0,3 | 2,0 | 2,3 | 14,1 | 10,7 | 0,2 | 0,1 | 1,14 | 1 952 | 2 224 | 2 420 | 13,9 | 13,9 | R1 | F | C | G | 2 420 | 13,9 | R1 | F | C | G | 2 420 | 13,9 | R1 | F | C | G |
| A 10 | Oranienburg 3244/3606 R1(W): AS Oberkrämer R2(O): AD Dreieck Kreuz Oranienb Fs=4 km 165,4 | 181/201 | 54 440 | +4,3 | 9 443 | 17,3 | +2,7 | 80,1 | 10,6 | 0,7 | 1,4 | 3,9 | 12,9 | 10,0 | 0,6 | 1,2 | 1,02 | 14,7% | 14,6% | 1,2% | 14,1 | 14,1 | R1 | D | C | D | 1,2% | 14,1 | R1 | D | C | D | 1,2% | 14,1 | R1 | D | C | D |
| A 10 | Lindenberg 3347/3667 R1(W): AD Dreieck Pankow (A114) R2(O): AS Berlin-Weißensee Fs=4 km 193,0 | 207/183 | 48 669 | +5,6 | 8 753 | 18,0 | +9,4 | 79,2 | | | | 7,4 | 10,2 | | | | | 2 783 | 3 147 | 2 716 | 11,1 | 11,1 | R1 | E | B | 8 | 2 716 | 11,1 | R1 | E | B | 8 | 2 716 | 11,1 | R1 | E | B | 8 |
| A 10 | Erkner 3548/3602 R1(O): AS Rüdersdorf R2(W): AS Erkner Fs=6 km 28,6 | 122/128 | 49 847 | +5,3 | 10 456 | 21,0 | +8,2 | 76,2 | | | | 1,1 | 8,4 | | | | | 16,6% | 17,0% | 13,0% | 10,5 | 10,5 | R1 | B | D | 8 | 13,0% | 10,5 | R1 | B | D | 8 | 13,0% | 10,5 | R1 | B | D | 8 |
| A 10 | Ludwigsfelde 3645/3603 R1(O): AS Genshagen R2(W): AS Ludwigsfelde-Ost Fs=6 km 71,5 | 51/25 | 51 958 | +7,1 | 9 193 | 17,7 | +12,0 | 79,3 | | | | 1,2 | 7,2 | | | | | 517 | 1 691 | 2 627 | 10,8 | 10,8 | R2 | C | D | 8 | 2 627 | 10,8 | R2 | C | D | 8 | 2 627 | 10,8 | R2 | C | D | 8 |
| A 10 | Mitchendorf 3644/3604 R1(O): AS Michendorf R2(W): AS Ferch Fs=6 km 91,1 | 161/272 | 96 106 | +2,2 | 19 237 | 20,0 | +1,5 | 77,4 | 9,9 | 0,5 | 1,4 | 3,5 | 15,9 | 12,4 | 0,7 | 1,2 | 1,04 | 5 218 | 5 600 | 4 560 | 9,3 | 9,3 | R1 | D | G | 8 | 4 560 | 9,3 | R1 | D | G | 8 | 4 560 | 9,3 | R1 | D | G | 8 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|-------------------------------------|--|------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|---|---|--|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Lage bei Anz. Fahrstreifen km | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag-22.6 Nacht | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | |
| | | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | SV Lkw-Veränd. zu '14 [%] | Lkw-Veränd. zu '14 [%] | M. Lkw +Lkw +Krad [%] | PKW +Lkw +Krad [%] | Lkw +Lkw +Krad [%] | PKW +Lkw +Krad [%] | M. Lkw +Lkw +Krad [%] | PKW +Lkw +Krad [%] | Bus +Lkw +Krad [%] | nkl. Kfz [%] | fer b _{so} b _{Fr} [] [%] | M ₁ P ₁ M _n P _n [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | |
| A 24 | Maubeerwalde 2840/3611 R1(O): AS Pritzwalk R2(W): AS Meyenburg Fs=4 km 165,0 | 275/300 168/177 61/73 46/50 | | +3,1 +3,5 +4,4 +1,4 | -3,1 -3,5 -4,4 -1,4 | 17,8 22,7 16,9 3,8 | +4,8 +4,2 +6,0 +1,9 | 79,1 74,2 79,8 93,4 | 8,4 9,1 8,3 6,4 | 0,6 0,6 0,7 0,7 | 1,5 1,5 1,7 1,4 | 3,0 3,6 2,9 1,4 | 14,1 18,4 13,4 1,6 | 11,0 14,3 10,4 1,3 | 0,8 0,8 0,7 0,8 | 1,5 1,6 1,5 1,4 | 1,15 1,22 1,40 1,4 | 1,453 15,7% 330 37,0% | 1,545 15,6% 1,176 15,9% | 1,763 11,1% 1,642 2,6% | 13,5 13,7 12,8 13,5 | R1 R1 R2 R2 | F C D E D E | C C C E E E E | | | |
| A 24 | Netzband 3041/3613 R1(O): AS Neuruppin R2(W): AS Herzprung Fs=4 km 193,4 | 318/316 201/188 63/78 54/50 | | +4,1 +4,7 +4,8 +3,0 | -4,1 -4,7 -4,8 -3,0 | 15,2 19,7 14,0 3,6 | +4,5 +4,0 +5,5 +2,9 | 82,1 77,7 83,0 93,9 | 9,1 9,9 9,0 7,0 | 0,7 0,7 0,8 0,8 | 1,6 1,5 1,8 1,5 | 2,5 3,1 2,4 1,1 | 12,0 15,8 10,9 1,7 | 9,9 13,0 9,0 1,5 | 0,8 0,8 0,7 0,8 | 1,1 1,1 1,1 1,0 | 2,409 13,2% 488 35,1% | 2,627 13,1% 1,755 13,7% | 2,866 2,3% 2,857 2,1% | 13,5 14,6 13,4 14,4 | R1 R1 R2 R2 | F D D E F E | C C C E E E E | | | | |
| A 24 | Havelland 3243/3612 R1(O): AD Dreieck Havelland (A10) R2(W): AS Kremen Fs=4 km 235,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 113 | Kiehebusch 3647/3631 R1(N): AS Berlin-Grünau R2(S): AK Schönfelder Kreuz (A10) Fs=6 km 3,6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 115 | Drewitz 3545/3615 R1(N): AS Zehlendorf R2(S): AS Kleinmachnow Fs=6 km 14,2 | 333/330 199/201 75/75 59/54 | | -1,8 -1,5 -3,0 -2,2 | +1,8 +1,5 +3,0 +2,2 | 7,9 9,0 8,3 2,7 | +3,5 +2,3 +6,7 +1,5 | 90,3 89,1 89,8 95,8 | 9,2 9,9 9,3 5,8 | 1,1 1,0 1,2 1,6 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 3,2 3,6 3,3 0,9 | 3,9 4,6 4,2 0,8 | 2,7 3,1 2,9 0,6 | 0,8 0,8 0,8 1,0 | 1,2 1,3 1,2 1,0 | 3,613 7,2% 753 14,9% | 3,910 7,7% 2,720 4,9% | 3,203 8,5% 3,337 5,7% | 10,0 9,3 10,5 9,8 | R1 R1 R2 R2 | A B C C | G B E D | 8 8 17 13 | | | |
| B 1 | Jeserig 3542/3650 R1(O): Groß Kreuz R2(W): Brandenburg a.d.H.-Neuschl Fs=2 km 17,1 | 363/184 225/95 76/58 62/31 | | +2,8 +1,1 +4,9 +9,8 | -2,8 -1,1 -4,9 -9,8 | 4,5 5,0 4,7 2,7 | +0,2 -2,8 +7,3 +21,4 | 94,2 93,8 94,0 98,0 | 8,5 8,9 8,4 5,3 | 0,9 0,6 1,0 2,5 | 1,2 1,2 1,3 1,0 | 1,9 2,1 2,0 0,4 | 2,3 2,5 2,4 0,4 | 1,5 1,7 1,6 0,2 | 0,3 0,4 0,4 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 472 4,3% 68 7,4% | 535 4,7% 284 2,4% | 440 3,0% 444 3,2% | 11,0 9,8 10,8 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | E E E D | 17 17 15 15 | | | |
| B 1 | Glindow 3643/3701 R1(O): Werder R2(W): AS Groß Kreuz (A10) Fs=2 km 17,1 | 171/184 116/122 26/31 29/31 | | -8,8 -9,2 -9,6 -5,7 | +8,8 +9,2 +9,6 +5,7 | 5,1 5,8 5,3 1,0 | -10,1 -10,2 -8,3 -29,4 | 92,3 91,6 92,3 96,8 | 8,8 9,5 8,9 5,1 | 0,9 0,6 1,0 2,4 | 1,5 1,5 1,7 1,2 | 2,7 3,1 2,8 0,4 | 2,1 2,4 2,2 0,4 | 1,4 1,6 1,5 0,4 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 1,0 1,1 0,7 1,0 | 384 4,8% 62 8,9% | 437 5,3% 227 2,2% | 367 2,2% 400 3,2% | 11,1 10,0 12,0 10,7 | R1 R1 R2 R2 | A B A D | D D F F | 17 17 14 15 | | | |
| B 1 | Vogelsdorf 3548/3632 R1(O): Herzfelde R2(W): AS Berlin-Heilersdorf (A10) Fs=4 km 129,4 | 281/294 171/197 58/50 52/47 | | +4,7 +5,8 +1,9 +4,2 | -4,7 -5,8 -1,9 -4,2 | 10,1 11,6 10,3 1,2 | +1,8 +3,2 -3,4 +0,7 | 88,0 86,4 87,8 97,5 | 10,4 11,1 10,4 6,0 | 0,9 0,7 1,1 2,3 | 1,7 1,7 1,8 1,1 | 3,3 3,6 3,4 0,4 | 6,6 7,6 6,7 0,7 | 4,8 5,5 4,8 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1,354 9,7% 259 15,3% | 1,519 10,3% 859 6,3% | 1,305 7,9% 1,248 9,8% | 11,2 10,0 10,3 9,4 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | E E E D | 17 17 17 12 | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------------|-------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------|------------------|------------------|-------|-----------------|-----------------|-----------------|-------|-----------------|-----------------|-----------------|-------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | Fak-toren | | Tag ₂₂₋₆ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. | Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | M ₁ | P ₁ | M _{ave} | P _{ave} | Mo-So | d ₅₀ | b ₅₀ | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | b ₅₀ | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | b ₅₀ | d ₅₀ |
| B 1 | Anz. Fahrstreifen Manschnow 2 3453/3723 R1(O): Küstrin-Kietz R2(W): Manschnow Fs=2 | 263/335 175/217 42/59 46/59 | 4 440 4 466 4 635 4 104 | +1,3 +2,7 -0,4 -0,7 | 156 184 159 51 | 3,5 4,1 3,4 1,2 | +21,1 +22,5 +18,9 +9,5 | 94,6 93,8 94,7 97,6 | 12,5 13,6 12,2 8,6 | 0,7 0,4 0,8 1,7 | 1,9 2,0 1,8 1,1 | 2,6 3,0 2,5 1,0 | 0,9 1,1 0,9 0,2 | 0,3 0,4 0,3 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1,04 | 257 | 1,1% | 15,6 | 1,1% | 289 | 3,1% | 2,9% | 4,2% | 347 | 15,6 | 1,1% | 15,5 | 1,1% | 287 | 13,0 | 0,4% | 13,4 | 0,4% | |
| B 2 | Neurochiltz 2752/3668 R1(N): GUG Rosow R2(S): Kreuzung B113 Fs=2 | 361/360 221/215 78/83 62/62 | 3 906 4 133 4 045 2 907 | +9,5 +8,3 +13,9 +7,5 | 6,0 6,9 6,6 17 | 6,0 6,9 6,6 0,6 | +24,5 +12,5 +76,0 +31,4 | 93,3 92,5 92,7 98,8 | 6,0 6,2 6,3 4,0 | 0,5 0,3 0,7 1,0 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 0,7 0,7 0,7 0,2 | 5,2 6,0 5,8 0,3 | 4,9 5,6 5,5 0,3 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,98 | 233 | 2,8% | 11,1 | 2,8% | 256 | 5,8% | 6,1% | 4,2% | 217 | 11,1 | 2,8% | 10,3 | 2,8% | 235 | 12,0 | 2,1% | 11,2 | 2,1% | |
| B 2 | Friedrichsthal 2851/3617 R1(N): Gartz, Abzweig L27 R2(S): Schwedt, Abzweig B166 Fs=2 | 290/360 180/217 61/82 49/61 | 3 295 3 640 3 370 1 951 | +9,1 +2,1 +36,9 +6,7 | 8,8 9,6 10,1 16 | 8,8 9,6 10,1 0,8 | +22,5 +3,8 +139,4 +21,5 | 89,9 89,1 88,5 97,9 | 6,4 6,7 6,4 4,3 | 0,7 0,5 0,9 1,9 | 1,2 1,3 1,3 1,0 | 1,2 1,3 1,3 0,2 | 7,1 7,7 8,5 0,5 | 6,6 7,1 7,9 0,5 | 0,5 0,6 0,3 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,93 | 193 | 6,1% | 14,9 | 6,1% | 220 | 8,7% | 9,1% | 8,4% | 245 | 14,9 | 6,1% | 13,1 | 5,9% | 437 | 10,0 | 10,7% | 8,9 | 10,7% | |
| B 2 | Angermünde 2949/3616 R1(N): Angermünde R2(S): Schmaragdort, Abzweig L20 Fs=2 | 363/359 232/216 78/82 62/61 | 8 741 9 500 8 853 5 843 | +1,5 +1,7 +0,8 +1,4 | 12,7 14,6 13,2 13,7 | 12,9 14,6 13,2 2,3 | +1,1 +0,9 +0,8 -0,6 | 85,6 83,9 85,2 96,4 | 9,6 10,4 9,6 5,3 | 0,7 0,4 0,9 2,2 | 1,4 1,4 1,4 2,2 | 2,4 2,7 2,5 1,1 | 10,2 11,6 10,5 2,0 | 8,7 9,7 8,9 1,7 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,93 | 503 | 8,9% | 11,1 | 12,4% | 578 | 13,0% | 13,0% | 8,4% | 484 | 11,1 | 8,9% | 9,7 | 19,0% | 437 | 10,0 | 10,7% | 8,9 | 10,7% | |
| B 2 | Wilhelmshorst 3644/3713 R1(N): Poisdam R2(S): Michendorf Fs=2 | 317/86 193/56 70/15 54/15 | 10 245 11 077 10 049 7 473 | -5,5 -2,8 -8,6 -13,7 | 3,5 3,9 3,8 9,2 | 3,5 3,9 3,8 1,2 | -3,8 -5,3 -4,1 +27,0 | 95,7 95,4 95,4 98,1 | 8,1 8,5 8,2 5,3 | 1,2 0,9 1,4 2,6 | 0,7 0,7 0,8 0,6 | 0,7 0,9 0,8 0,3 | 1,5 1,6 1,6 0,3 | 0,9 0,7 0,7 0,3 | 1,1 1,1 1,1 0,1 | 0,1 0,0 0,0 0,1 | 0,91 | 597 | 4,0% | 15,9 | 3,4% | 665 | 5,9% | 3,7% | 1,6% | 839 | 15,9 | 4,0% | 14,1 | 5,3% | 729 | 14,7 | 2,3% | 13,2 | 2,3% | |
| B 2 | Seddin 3744/3712 R1(N): BAB A10 R2(S): B246, Beelitz Fs=2 | 363/363 225/218 76/83 62/62 | 10 371 10 905 11 040 7 593 | +2,9 +0,9 +8,8 +2,3 | 6,3 7,0 6,7 1,4 | 6,3 7,0 6,7 1,4 | -2,2 -4,7 +5,1 -3,2 | 92,4 91,7 91,9 97,3 | 8,2 8,8 8,2 4,9 | 1,5 0,9 1,7 4,4 | 1,2 0,9 1,2 4,4 | 1,2 3,0 2,8 1,0 | 2,7 3,0 2,8 0,6 | 2,2 2,4 2,5 0,3 | 0,6 0,7 0,6 0,5 | 0,2 0,1 0,2 0,3 | 1,01 | 599 | 5,5% | 13,2 | 5,9% | 679 | 6,3% | 6,3% | 3,5% | 678 | 13,2 | 5,5% | 12,0 | 5,9% | 754 | 14,4 | 5,5% | 13,2 | 5,5% | |
| B 5 | Lietzow 3342/3618 R1(N): Berge R2(S): Nauen Fs=2 | 364/363 225/218 77/83 62/62 | 11 463 12 034 11 859 8 893 | +4,9 +4,1 +4,7 +9,1 | 7,1 8,2 7,3 1,3 | 7,1 8,2 7,3 1,3 | -0,6 -0,1 -3,0 +1,8 | 90,7 89,6 90,5 96,7 | 8,9 9,6 8,9 5,5 | 1,0 0,6 1,1 2,7 | 1,8 1,8 1,9 5,5 | 2,3 2,6 2,3 0,4 | 4,4 5,1 4,5 0,6 | 3,1 3,6 3,3 0,5 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,99 | 654 | 4,9% | 13,4 | 6,9% | 742 | 7,4% | 7,4% | 4,0% | 758 | 13,4 | 4,9% | 12,3 | 9,4% | 742 | 12,8 | 1,2% | 12,0 | 1,2% | |
| B 5 | Dallgow 3444/3669 R1(O): Berlin-Spandau R2(W): AS Berlin-Spandau (A10) Fs=4 | 359/278 221/168 76/65 62/45 | 27 304 29 083 28 970 18 749 | +5,8 +6,1 +4,1 +7,0 | 6,6 7,7 6,5 0,9 | 6,6 7,7 6,5 0,9 | -0,1 -0,9 +1,0 +2,8 | 92,2 91,2 92,3 98,0 | 8,6 9,2 8,4 5,4 | 0,9 0,7 1,0 1,7 | 1,1 0,7 1,1 1,0 | 1,1 0,7 1,1 1,0 | 2,3 2,7 2,3 0,3 | 4,1 4,8 4,0 0,4 | 2,7 3,2 2,7 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,00 | 1 571 | 8,4% | 10,4 | 6,2% | 1 752 | 6,8% | 6,8% | 3,0% | 1 412 | 10,4 | 8,4% | 9,7 | 11,9% | 1 579 | 11,5 | 4,9% | 10,7 | 4,9% | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | |
|--------------------|---|--|--|--|----------------------------------|---------------------------------------|--|--|--|--|--|--|---|---|---|---|---|---|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Fahrgüter (Anteil von Kfz) | | Fak-toren | | Tag-zz | | | | Mo-So d ₅₀ b _{SV} Mo-So d ₅₀ b _{SV} [Kfz/h] [%] | Ri-htung d ₅₀ w ₅ tung d ₅₀ [Kfz/h] [%] | |
| | | Mo-So Veränd. zu '14 | W U S [Kfz/24h] [%] | Mo-So SV W U S [Kfz/24h] [%] | Lkw-Veränd. zu '14 ähnl. | Pkw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | Mo-So d ₅₀ b _{SV} Mo-So d ₅₀ b _{SV} [Kfz/h] [%] | R1 R2 | | | R1 R2 |
| B 5 | Anz. Fahrstreifen Frankfurt (Oder) 3653/3677 R1(O): GUG Frankfurt(Oder)-Stadtbr R2(W): Frankfurt(O)-Zentrum, Abzwb Fs=3 | 241/189 142/115 56/38 43/36 | 16 287 16 833 16 900 13 534 -3,4 -3,2 -5,4 -0,8 | 16 287 16 833 16 900 13 534 -3,4 -3,2 -5,4 -0,8 | Nur Kfz-Erfassung | | | | | | | 955 1 052 | 955 1 052 | 824 10,7 R1 867 10,3 R1 867 10,1 R2 98 9,8 R2 | B E 16 E 17 C D E 11 E 17 E 16 E 16 F 11 F 13 C D E 12 C 15 | E 17 G 7 B 8 E 17 D 8 14 C 11 13 F 11 D 18 F 17 | | | |
| B 87 | Markendorf 3752/3633 R1(N): Frankfurt(O)-Markendorf, B1 R2(S): Kreuzung L37 Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 87 | Biebersdorf 4049/3714 R1(N): Beeskow R2(S): Lübben/Spreewald Fs=2 | 360/354 222/212 76/81 62/61 | 3 422 3 514 3 734 2 696 -1,2 -1,1 -1,2 -1,3 | 599 728 636 84 17,5 20,7 17,0 3,1 | -1,8 -1,8 -2,6 -3,2 | 80,2 77,1 80,6 94,2 | 9,7 10,3 9,5 6,8 | 9,9 0,5 1,0 2,7 | 0,9 2,1 2,2 2,6 | 2,2 2,1 2,2 0,4 | 1,9 2,3 1,9 0,4 | 15,0 17,8 14,7 2,6 | 11,6 13,8 11,2 1,7 | 0,5 0,6 0,5 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 226 16,2% 33 32,7% | 226 16,2% 111 16,3% | 229 13,5% 210 1,4% 11,5 R2 | E B B E 17 E 17 C 11 13 F 11 D 18 F 17 |
| B 87 | Schlieben 4246/3634 R1(N): Abzweig B96 R2(S): Herzberg, Kreuzung B101 Fs=2 | 304/293 176/162 73/75 55/56 | 3 557 3 739 3 710 2 708 +0,6 +0,5 +0,7 +0,7 | 711 873 757 69 20,0 23,3 20,4 2,5 | +2,4 +2,1 +2,6 +3,2 | 77,7 74,4 77,2 95,0 | 9,5 10,3 9,2 5,6 | 0,9 0,5 0,9 2,6 | 2,0 1,9 2,1 2,2 | 2,6 3,0 2,6 0,4 | 2,6 3,0 2,6 0,4 | 17,0 19,8 17,6 2,0 | 13,5 15,7 13,9 1,6 | 0,4 0,5 0,2 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 205 18,4% 35 38,1% | 205 18,4% 110 16,7% | 201 7,9% 204 13,7% 10,4 R2 | C B D 7 B D 7 F 11 C B 12 F 16 |
| B 96 | Dollernchen 4349/3620 R1(S): AS Großräschen (A13) R2(N): Finsterwalde, Abzweig L60 Fs=2 | 147/359 97/217 24/80 26/62 | 3 716 4 080 3 800 2 289 -1,2 -2,0 +2,1 -4,6 | 397 493 411 31 10,7 12,1 10,8 1,4 | -8,5 -9,8 -2,1 -40,7 | 86,9 85,5 86,7 96,4 | 9,8 10,4 9,9 5,5 | 1,3 0,9 1,5 3,4 | 1,5 1,5 1,6 1,5 | 1,5 4,5 4,2 0,7 | 4,0 4,5 4,2 0,7 | 6,3 7,2 6,4 0,5 | 4,5 5,1 4,6 0,3 | 0,4 0,4 0,2 0,8 | 0,9 1,0 1,0 0,8 | 213 10,6% 38 11,9% | 213 10,6% 115 5,1% | 205 10,3% 203 9,4% 11,1 R1 | A A D 7 A D 7 C 11 14 D 14 C D C 14 C 14 |
| B 96 | Zossen 3846/3715 R1(N): Zossen R2(S): Wünsdorf Fs=2 | 363/362 224/217 77/83 62/62 | 8 409 9 340 8 510 4 903 +4,5 +4,4 +5,3 +2,3 | 625 771 648 70 7,4 8,3 7,6 1,4 | +26,5 +24,0 +31,4 +55,8 | 91,3 90,5 91,0 97,6 | 6,5 6,8 6,5 4,6 | 1,4 0,9 1,6 4,4 | 1,1 1,1 1,6 0,9 | 1,1 2,1 2,0 0,4 | 1,9 2,1 2,0 0,4 | 4,7 5,2 4,9 0,4 | 3,9 4,4 4,2 0,3 | 0,9 1,0 0,8 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 487 7,2% 78 10,5% | 487 7,2% 294 3,7% | 470 7,0% 465 7,5% 9,5 R2 | A A A E 17 E 16 F 12 D C C 15 G 17 |
| B 96 | Dahlewitz 2 3646/3720 R1(N): Mahlow, Abzweig B96a R2(S): AS Rangsdorf (A10) Fs=4 | 193/- 132/- 27/- 34/- | 18 756 20 624 19 140 11 493 +0,4 +0,5 +0,6 -0,3 | 1 138 1 395 1 204 124 6,1 6,8 6,3 1,1 | 91,9 91,2 91,6 97,4 | 9,9 9,2 9,1 0,7 | 0,9 0,9 1,0 0,6 | 2,9 3,2 3,0 0,6 | 0,9 0,9 1,0 0,7 | 2,9 3,2 3,0 0,6 | 3,1 3,5 3,2 0,4 | 3,1 3,5 3,2 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1,1 1,1 1,1 0,9 | 1,085 5,7% 174 10,7% | 1 085 5,7% 727 2,8% | 1 046 6,7% 1 088 4,7% 10,3 R2 | A A A B 8 E 17 D 15 E 11 C E G 18 E 12 | |
| B 96 | Nassenheide 3145/3619 R1(N): Löwenberg, Kreuzung B167 R2(S): Oranienburg, Kreuzung B273 Fs=2 | 334/306 200/189 75/64 59/53 | 18 339 18 865 19 007 15 591 +0,4 +0,5 +0,6 -0,3 | 1 505 842 98 81 230 8,2 9,8 8,1 1,5 | +1,9 +1,2 +3,3 -1,0 | 89,7 88,2 89,6 96,6 | 8,9 9,6 9,1 5,6 | 0,9 0,6 1,0 2,0 | 1,8 1,8 2,0 1,7 | 2,3 2,7 2,3 0,3 | 2,3 2,7 2,3 0,3 | 5,6 6,7 5,6 0,9 | 4,0 4,7 4,0 0,7 | 0,4 0,3 0,2 0,2 | 1 048 7,4% 196 16,8% | 1 048 7,4% 659 5,1% | 1 194 4,5% 1 181 1,0% 12,6 R2 | D C B F 17 F 17 F 11 E B E 12 A 7 B 7 B 7 C 11 14 G 18 | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------------|-------------------------------|---|--|--|---|---|----------------------|---|---------------------|--|----------------------|-----------------------------|---------------------|--------------------|----------|----------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak-toren | | Tag _{22,5} Nacht _{22,5} M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV ähnl. | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw Lkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} | fer | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b _{sv} d ₅₀ | Rich- tung Mo-So d ₅₀ | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | |
| B 96 | Anz. Fahrstreifen Dannenwalde 2945/3703 R1(N): Fürstenberg/Havel, Abzweig R2(S): Gransee, Abzweig L22 Fs=2 | 329/199 200/140 75/27 54/32 | 6 607 6 389 7 111 6 761 | +2,4 +0,6 +7,1 +3,2 | 814 981 849 165 | 12,3 15,4 11,9 2,4 | +7,9 +7,1 +11,1 -3,7 | 85,4 82,5 85,5 95,3 | 9,8 10,7 10,0 6,5 | 1,0 0,7 1,3 1,9 | 2,2 2,1 2,4 2,1 | 2,6 3,3 2,6 0,4 | 3,3 7,7 6,1 1,3 | 6,2 0,5 0,3 0,3 | 0,1 1,1 0,2 0,1 | 1,11 10,6% 76 29,3% | 375 10,7% 241 10,3% | 420 10,7% 241 10,3% | 508 1,6% 526 0,9% | 15,3 15,2 16,1 16,8 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | F C F E | E D F A | E C F A | 17 16 17 15 | 8 8 11 14 | G B D F | G B F D | | | |
| B 96a | Mahlow 2 3646/3717 R1(O): Schönefeld R2(W): Mahlow Fs=4 | 358/352 223/210 75/82 60/60 | 14 589 16 126 14 812 8 728 | +16,5 +17,6 +22,6 +14,1 | 1 160 1 425 1 221 119 | 8,0 8,8 8,2 1,4 | +17,2 +15,5 +21,8 +12,4 | 90,9 90,0 90,5 97,6 | 8,4 8,9 8,5 4,9 | 1,4 1,0 1,7 3,3 | 0,7 0,8 0,8 0,5 | 3,6 4,3 4,0 0,5 | 2,7 3,0 2,7 0,5 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 0,4 0,4 0,5 0,6 | 0,82 7,3% 175 13,9% | 825 7,3% 175 13,9% | 928 7,9% 515 4,3% | 842 5,1% 829 6,6% | 11,9 10,2 11,0 9,4 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C A D E | D 8 17 15 | 17 17 16 15 | 8 17 16 15 | D 8 17 15 | D 8 17 15 | D 8 17 15 | | | |
| B 97 | Birkhahn 4352/3622 R1(N): AS Colibus-Süd (A15) R2(S): Spremberg, Abzweig B156 Fs=3 | 357/325 222/210 73/59 62/56 | 9 450 10 483 9 550 5 576 | +1,2 +2,9 -4,2 +1,8 | 926 1 142 964 106 | 9,8 10,9 10,0 1,9 | +1,8 +6,3 -10,7 -5,4 | 88,2 87,1 87,9 96,4 | 7,9 8,2 8,0 5,2 | 1,3 1,1 1,4 1,9 | 1,2 1,2 1,3 0,8 | 3,1 3,5 3,2 1,7 | 3,1 5,8 4,4 3,5 | 0,4 0,4 0,4 0,1 | 0,91 9,4% 106 13,6% | 538 9,4% 106 13,6% | 616 9,8% 303 6,8% | 543 9,0% 539 7,7% | 11,5 9,9 11,4 9,8 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A D F | B 7 15 11 | E 7 15 15 | E 16 16 15 | E 16 16 15 | E 16 16 15 | E 16 16 15 | | | | |
| B 97 | Schlagsdorf-West 4054/3685 R1(O): B112 R2(W): Deulowitz Fs=2 | 347/14 214/19 72/2 61/3 | 3 834 4 238 3 801 2 406 | -4,1 -2,5 -8,8 -4,8 | 847 1 040 835 158 | 22,1 24,5 22,0 6,6 | -4,5 -4,5 -5,7 -6,0 | 75,7 73,2 75,8 91,7 | 6,7 7,1 6,5 5,2 | 0,5 0,3 0,6 1,3 | 1,3 1,4 1,4 0,8 | 3,6 3,8 3,6 1,7 | 14,5 16,3 14,4 3,5 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,8 0,8 1,0 0,9 | 216 20,6% 47 35,9% | 249 20,1% 117 23,8% | 249 20,1% 117 23,8% | 238 22,3% 176 27,7% | 11,5 9,9 10,0 8,7 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A E C | E 16 16 14 | C E C B | 15 16 16 14 | G C C 15 | | | | | |
| B 97 | Schlagsdorf-Grenze 4054/3686 R1(O): Bundesgrenze (PL) R2(W): B112 Fs=2 | 348/314 214/189 73/73 61/52 | 2 976 3 178 3 039 2 163 | -3,1 -1,4 -5,5 -7,4 | 747 913 739 155 | 25,1 28,7 24,3 7,2 | -1,4 -1,6 -1,9 -2,4 | 71,6 67,7 72,4 90,7 | 5,2 5,5 5,1 4,3 | 0,6 0,4 0,7 1,2 | 1,4 1,5 1,4 0,7 | 3,7 4,1 3,5 2,0 | 15,3 17,6 15,0 3,5 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,96 0,72 1,11 1,4 | 169 22,6% 34 49,8% | 194 21,5% 96 29,3% | 185 27,4% 157 20,3% | 12,4 11,3 10,6 9,7 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C C E E | E 17 17 12 | C B E F | 17 17 12 15 | C 15 12 15 | | | | | | |
| B 101 | Bautersitz 4446/3689 R1(N): Herzberg, Kreuzung B87 R2(S): Bad Liebenwerda, Abzweig B Fs=2 | 343/325 210/196 75/74 58/55 | 3 592 3 934 3 585 2 360 | +2,3 +2,4 +1,2 +3,0 | 602 744 616 178 | 16,8 18,9 17,2 1,3 | +1,1 +0,5 +1,6 +0,7 | 80,1 77,9 79,5 94,3 | 7,8 8,2 8,0 5,0 | 1,2 0,7 1,4 4,0 | 2,0 2,0 2,1 1,9 | 4,0 4,5 4,0 0,7 | 9,1 10,2 9,6 2,2 | 0,5 0,7 0,3 0,2 | 0,91 0,59 1,08 0,9 | 207 15,5% 35 31,9% | 242 16,3% 103 9,7% | 194 16,0% 220 15,8% | 10,8 9,3 12,3 10,6 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C A D C | B 7 17 15 | D 8 17 15 | D 8 17 15 | D 8 17 15 | D 8 17 15 | D 8 17 15 | | | | |
| B 101n | Heinersdorf 3646/3718 R1(N): Abzweig Heinersdorf R2(S): Abzweig Großbeeren Fs=4 | 323/337 194/200 73/79 56/58 | 22 084 24 240 22 332 13 950 | +3,5 +2,6 +5,7 +3,2 | 2 085 2 522 2 200 178 | 9,3 10,4 9,9 1,3 | +2,0 +0,6 +6,7 -12,0 | 89,9 88,7 89,2 98,1 | 9,3 10,0 9,4 4,6 | 1,3 1,0 1,6 2,8 | 0,7 0,7 0,7 0,5 | 4,3 4,8 4,6 0,4 | 3,7 4,1 3,9 0,5 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1 256 8,8% 248 14,4% | 1 401 9,8% 821 3,7% | 1 100 12,9% 1 329 5,8% | 10,6 9,2 11,4 9,8 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | B 8 8 15 | E 17 16 11 | E 17 16 11 | E 17 16 11 | E 17 16 11 | E 17 16 11 | | | | |
| B 102 | Werbig 4045/3637 R1(N): Jüterbog R2(S): Dahme Fs=2 | 341/352 214/216 73/77 54/59 | 2 541 2 827 2 542 1 501 | -7,2 -7,5 -6,6 -7,9 | 191 233 207 21 | 7,5 8,2 8,2 1,4 | -2,1 -6,5 +14,4 -17,4 | 90,6 89,9 89,8 97,1 | 10,5 11,1 10,5 6,1 | 0,8 0,4 0,9 2,6 | 1,8 1,8 1,9 1,4 | 2,8 3,0 3,0 0,6 | 2,9 4,1 4,6 0,5 | 1,0 1,2 0,6 0,4 | 0,1 0,1 0,2 0,1 | 0,90 0,53 1,02 8,7% | 146 7,4% 26 8,7% | 170 7,9% 75 3,9% | 172 5,2% 171 5,8% | 13,9 11,8 13,2 11,3 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | F 17 15 14 | A F 15 C | 7 7 7 15 | A B B 15 | A 7 7 15 | A 7 7 15 | | | |

Jahresauswertung 2015

Brandenburg

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | |
|--------------------|--|--|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---|---|--|------------------------------|--|---|--|---|---------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag _{22.6} day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | | WG | | TG R1 R2 |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Gerätedefekt zeitweise in 2015 | Mo-So W U S | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | R1 R2 | R1 R2 | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ | Richt- tung Mo-So d ₅₀ | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ | |
| B 102 | Fredersdorf 3841/3636 R1(N): Golzow R2(S): Beizig Fs=2 | 219/257 131/147 49/66 39/44 | 3 429 3 778 3 445 2 145 | -4,9 -5,2 -4,6 -5,2 | 248 301 282 35 | 7,2 8,0 7,6 1,6 | -14,1 -14,6 -13,2 -13,3 | 91,0 90,2 90,4 96,9 | 8,3 8,7 8,5 9,9 | 1,2 1,6 1,3 2,1 | 1,6 2,4 2,3 0,2 | 2,2 4,6 4,4 0,8 | 3,0 3,1 3,2 0,5 | 0,9 0,9 0,9 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 201 7,0% 27 10,3% | 231 7,3% 109 5,4% | A A D C | B D 8 10 | 188 6,6% 207 6,2% | 11,6 10,0 12,0 10,4 | R1 R1 R2 R2 | E A D C | B 8 17 15 | E 17 15 15 |
| B 112 | Taubendorf 4153/3722 R1(N): Abzweig Groß Gastrose (B97) R2(S): Grieben Fs=2 | 336/317 207/203 73/63 56/51 | 1 972 2 136 2 125 1 183 | +5,6 +2,3 +15,0 +8,2 | 229 261 292 29 | 11,6 12,2 13,8 2,4 | +16,0 +5,9 +47,4 +54,9 | 86,7 86,0 84,4 96,2 | 8,3 8,8 8,5 4,9 | 1,2 0,7 1,4 4,2 | 1,4 1,4 1,5 1,3 | 3,5 3,8 3,6 1,0 | 7,2 7,4 9,3 1,3 | 5,6 5,1 7,3 0,8 | 0,9 1,1 0,8 0,1 | 106 11,3% 34 13,4% | 130 11,4% 36 9,7% | E A D B | B 15 7 14 | 128 9,4% 117 9,4% | 12,9 11,3 11,9 10,3 | R1 R1 R2 R2 | E A D B | B 15 7 9 | B 7 7 14 |
| B 112 | Steinsdorf 3954/3721 R1(N): Neuzelle R2(S): Gross Breesen Fs=3 | 348/268 215/162 73/62 60/44 | 4 314 4 754 4 394 2 614 | +0,3 +0,5 -0,0 -0,8 | 512 636 533 39 | 11,9 13,4 12,1 1,5 | -3,5 -4,3 -2,7 +5,7 | 86,8 85,3 86,5 97,6 | 6,4 6,9 6,5 3,7 | 0,6 0,4 0,6 1,5 | 1,3 1,3 2,7 1,0 | 2,6 2,9 2,7 0,6 | 9,1 10,3 9,3 0,7 | 7,8 8,9 8,0 0,6 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 249 11,4% 42 17,4% | 290 11,7% 126 9,7% | A A D C | B 7 7 14 | 230 10,9% 271 10,4% | 10,7 9,3 12,6 10,9 | R1 R1 R2 R2 | E A B C | B 7 7 14 | E 16 16 10 |
| B 112 | Lossow 2 3753/3716 R1(N): AS Frankfurt(Oder)-Mitte (A1) R2(S): Eisenhüttenstadt (B246) Fs=3 | 363/356 225/214 77/81 61/61 | 10 450 11 642 10 584 5 954 | +1,5 +1,3 +0,9 +2,6 | 879 1 087 938 47 | 8,4 9,3 8,9 0,8 | -7,7 -9,0 -4,7 -5,0 | 90,6 89,7 90,1 98,4 | 8,0 8,5 8,1 4,8 | 0,5 0,4 0,6 1,3 | 0,9 0,9 1,0 0,8 | 1,9 2,1 1,9 0,2 | 6,4 7,1 6,8 0,5 | 5,2 5,8 5,1 0,3 | 0,2 0,1 0,1 0,1 | 597 8,0% 111 12,3% | 686 8,5% 332 5,4% | A A B E | B 8 8 14 | 630 6,7% 644 6,2% | 12,1 10,4 12,3 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A A B E | B 8 8 14 | E 17 15 15 |
| B 115 | Simmersdorf 4253/3675 R1(N): AS Forst (A15) R2(S): Vonwerk Bohsdorf, Abzweig L Fs=2 | 363/363 224/219 78/83 61/61 | 4 676 5 209 4 779 2 611 | +0,1 -0,5 +0,2 +2,4 | 288 344 326 34 | 6,2 6,6 6,8 1,3 | +8,1 +3,2 +19,6 +89,6 | 91,8 91,3 91,0 97,4 | 7,2 7,5 7,1 5,0 | 0,8 0,6 1,0 2,5 | 1,9 2,1 2,1 1,2 | 0,6 0,6 0,6 0,1 | 3,0 3,2 3,6 0,6 | 2,3 2,4 2,8 0,4 | 0,5 0,1 0,2 0,1 | 272 6,0% 40 8,2% | 317 6,4% 139 3,6% | A A B E | B 8 8 14 | 278 6,8% 300 4,7% | 12,0 10,2 12,7 10,9 | R1 R1 R2 R2 | A A B E | B 8 8 14 | F 16 16 11 |
| B 122 | Köpernitz 2943/3680 R1(O): Rheinsberg (L15) R2(W): Dierberg (L19) Fs=2 | 284/313 190/183 44/73 50/57 | 2 900 2 841 3 162 2 783 | -1,2 -0,7 +1,0 -5,0 | 154 182 162 44 | 5,3 6,4 5,1 1,6 | -3,0 -4,7 +1,6 -2,7 | 89,6 88,3 89,6 94,3 | 10,2 10,9 10,4 7,2 | 1,9 1,2 1,9 4,8 | 2,1 2,1 2,3 1,8 | 2,8 3,4 2,8 0,6 | 1,3 1,5 1,2 0,4 | 0,5 0,6 0,5 0,1 | 1,1 0,93 1,17 0,6 | 170 5,1% 22 8,6% | 197 5,3% 91 4,0% | F C D A | D 8 17 17 | 228 1,3% 272 0,8% | 16,1 15,8 18,4 19,1 | R1 R1 R2 R2 | F D D A | B 17 17 17 | D 8 17 17 |
| B 158 | Hohenwutzen 3150/3638 R1(N): Neuenhagen, Kreuzung B158 R2(S): Bad Freienwalde, Kreuzung E Fs=2 | 362/359 224/215 76/83 62/61 | 10 928 10 894 11 191 10 721 | +1,1 +1,1 +0,0 +2,7 | 255 311 284 37 | 2,3 2,9 2,4 0,3 | +2,2 -0,1 +6,5 +26,8 | 96,7 96,1 96,6 98,9 | 4,9 5,5 4,6 3,3 | 1,3 0,8 1,4 2,7 | 0,8 0,9 0,9 0,6 | 0,8 1,0 0,9 0,1 | 1,2 1,5 1,2 0,1 | 1,0 1,2 1,0 0,1 | 0,3 0,1 0,3 0,1 | 654 2,2% 59 5,4% | 771 2,3% 303 1,2% | D E E E | E 11 11 14 | 865 0,3% 749 0,3% | 15,9 16,3 13,7 14,2 | R1 R1 R2 R2 | D E E E | E 11 17 14 | D 11 14 14 |
| B 158 | Tiefensee 3348/3706 R1(N): Tiefensee, Kreuzung B168 R2(S): Werneuchen Fs=2 | 256/359 150/217 61/81 45/61 | 7 617 7 522 7 544 8 052 | +0,3 +1,4 -3,9 +2,3 | 324 391 346 52 | 4,3 5,2 4,6 0,6 | +2,3 +2,8 -0,7 +9,5 | 94,6 93,6 94,1 98,5 | 7,5 8,4 7,5 4,5 | 1,5 1,0 1,8 3,0 | 1,1 1,2 1,8 0,7 | 1,9 2,3 2,0 0,2 | 2,0 2,4 2,3 0,2 | 1,4 1,7 1,7 0,1 | 0,4 0,1 0,3 0,2 | 100 4,0% 67 6,9% | 514 4,3% 231 2,0% | D F D B | B 7 14 15 | 552 0,5% 594 0,5% | 14,2 15,1 15,9 16,5 | R1 R1 R2 R2 | D E D B | B 7 14 15 | E 17 16 16 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------|------------------|------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|---|------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Kfz | | Faktor | | | | Tag | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Mo-So | Veränd. | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. | Pkw | Lfw | Krad | Pkw | Lfw | Krad | Lkw | Lkw m. Sattelzug | Kfz | nkl. | fer | M ₁ | Nacht | Tag | day | evening | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | | |
| Anz. Fahrstreifen | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | ähnl. | zu '14 | [%] | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad |
| B 158 | Ahrenfelde 3447/3625 R1(N): Berlin-Marzahn R2(S): AS Berlin-Hohenschönhausen Fs=2 | 359/348 219/207 78/81 62/60 | -1,8 +0,8 -9,9 -1,2 | 20 797 22 357 19 650 16 577 | 5,9 6,9 5,9 1,0 | 233 1 551 1 163 188 | +0,0 +2,0 -7,5 -5,4 | 92,9 91,9 92,9 98,0 | 8,7 9,6 8,4 4,8 | 1,1 0,8 1,3 1,9 | 0,8 0,9 0,8 0,6 | 2,4 2,9 2,5 0,3 | 0,6 0,9 0,8 0,3 | 3,3 2,9 3,3 0,7 | 2,5 2,8 2,5 0,5 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,3 0,3 0,4 0,1 | 1 183 5,5% 234 10,2% | 1 315 5,9% 786 3,3% | 1 063 0,9% 895 0,6% | 10,0 9,1 8,8 8,2 | R1 R1 R2 R2 | A B C F | D B C F | 8 17 C C C 11 | 17 C C 11 | 17 C C 11 | 17 C C 11 | 17 C C 11 | 17 C C 11 | 17 C C 11 | | | |
| B 166 | Schwedt 2951/3672 R1(N): Schwedt, Abzweig B2 R2(S): GUG Schwedt Fs=2 | 332/365 199/220 71/83 62/62 | +1,4 +2,0 -0,2 +1,7 | 6 656 6 997 7 167 4 778 | 8,1 9,0 8,7 2,1 | 541 633 625 102 | -3,5 -3,6 -3,8 -0,1 | 90,9 89,9 90,3 97,3 | 4,5 4,7 4,3 3,6 | 0,6 0,4 0,7 1,3 | 0,7 0,8 0,7 0,4 | 0,6 0,6 0,6 0,2 | 7,5 8,4 8,1 1,9 | 6,8 7,5 7,4 1,6 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 1,02 0,71 1,13 0,1 | 399 7,3% 34 28,2% | 463 7,0% 207 8,9% | 391 1,3% 427 6,5% | 11,9 11,3 12,7 12,0 | R1 R1 R2 R2 | D B E F | E C E F | 17 11 11 11 | 17 11 11 11 | 17 11 11 11 | 17 11 11 11 | 17 11 11 11 | 17 11 11 11 | 17 11 11 11 | | | |
| B 166 | Teerofen 2851/3707 R1(N): Zichow, Abzweig B166a R2(S): Schwedt, Abzweig B2 Fs=2 | 348/313 209/195 78/58 61/60 | +1,1 +1,3 +0,6 -0,3 | 5 603 6 227 5 905 2 957 | 10,2 11,0 11,1 1,9 | 572 685 665 57 | -2,2 -3,9 +2,2 +1,0 | 88,4 87,6 87,4 96,8 | 7,1 7,6 6,9 4,2 | 0,6 0,4 0,8 1,6 | 1,2 1,1 1,3 1,1 | 2,1 2,3 2,1 0,3 | 2,1 2,5 2,6 0,4 | 6,0 6,3 6,9 1,1 | 0,6 0,6 0,5 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,95 0,47 1,06 0,2 | 326 9,7% 48 17,3% | 377 10,1% 174 6,7% | 393 5,3% 396 6,3% | 14,0 12,1 14,2 12,2 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | F F F C | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | | | |
| B 167 | Ganzer 3141/3639 R1(O): AS Neuruppin (A24) R2(W): Bückwitz Fs=2 | 181/154 100/108 52/19 29/27 | -4,6 -5,3 -48,7 -42,3 | 2 379 2 500 2 442 1 860 | 8,2 9,5 8,6 1,3 | 195 237 209 24 | -5,0 -5,8 -53,3 -50,6 | 89,4 88,1 88,8 96,4 | 11,1 12,0 11,4 6,2 | 1,1 0,6 1,3 2,9 | 1,1 0,6 1,3 2,9 | 2,1 2,0 2,6 0,4 | 2,5 2,8 2,6 0,4 | 5,1 5,9 5,5 0,4 | 3,6 4,2 4,0 0,3 | 0,7 0,7 0,5 0,4 | 0,4 0,4 0,1 0,1 | 0,98 0,71 1,11 0,2 | 138 7,9% 22 11,6% | 157 8,4% 80 5,3% | 159 6,4% 131 4,6% | 12,0 11,3 12,5 11,4 | R1 R1 R2 R2 | C B B D | B B B E | 8 8 8 11 | 17 17 16 11 | 17 17 16 11 | 17 17 16 11 | 17 17 16 11 | 17 17 16 11 | 17 17 16 11 | | |
| B 167 | Löwenberg 3144/3709 R1(O): Löwenberg, Abzweig B96 R2(W): Alt Ruppin, Abzweig B122 Fs=2 | 359/355 221/210 77/83 61/62 | -1,4 -1,7 -1,2 -0,2 | 3 517 3 628 3 645 2 955 | 13,9 16,7 13,6 2,2 | 490 606 494 65 | -3,8 -4,6 -2,8 +0,0 | 83,6 80,9 83,8 95,3 | 8,0 8,5 8,1 5,7 | 1,4 0,8 1,5 3,7 | 1,4 0,8 1,5 2,4 | 2,3 2,2 2,5 0,4 | 2,7 3,2 2,8 0,4 | 10,9 13,1 10,6 1,7 | 8,8 10,6 8,5 0,1 | 0,3 0,2 0,1 0,1 | 1,00 0,80 1,11 0,2 | 204 12,9% 31 28,1% | 234 13,1% 115 11,5% | 236 0,9% 213 1,9% | 13,4 12,8 12,2 11,4 | R1 R1 R2 R2 | D B D C | D D D B | 17 17 16 18 | 17 17 16 18 | 17 17 16 18 | 17 17 16 18 | 17 17 16 18 | 17 17 16 18 | 17 17 16 18 | | | |
| B 167 | Zerpenschleuse 3147/3708 R1(O): Abzweig L220 R2(W): Zerpenschleuse, Abzweig B1 Fs=2 | 341/346 217/206 65/79 59/61 | -10,8 -10,7 -11,5 -9,0 | 3 792 3 731 4 108 3 617 | 14,5 17,9 14,4 2,3 | 552 667 591 84 | -9,4 -10,9 -6,2 +0,2 | 83,0 79,5 83,1 95,6 | 8,2 9,0 8,0 5,3 | 2,3 1,2 2,4 6,2 | 2,3 1,2 2,3 1,8 | 2,2 2,3 3,3 0,6 | 3,2 3,9 3,3 0,6 | 11,2 13,8 11,0 1,6 | 9,0 11,0 8,9 1,2 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 1,10 0,98 1,17 0,3 | 223 13,3% 28 34,3% | 258 13,5% 117 12,3% | 256 0,8% 278 1,8% | 13,4 13,7 14,7 14,9 | R1 R1 R2 R2 | E D E F | D D E F | 16 17 17 14 | 16 17 17 14 | 16 17 17 14 | 16 17 17 14 | 16 17 17 14 | 16 17 17 14 | 16 17 17 14 | | | |
| B 167 | Falkenberg 3149/3626 R1(W): Eberswalde R2(O): Bad Freienwalde, Kreuzung f Fs=2 | 278/47 175/28 56/9 47/10 | -3,4 -6,8 +0,9 +7,7 | 4 750 5 035 5 074 3 309 | 4,2 4,6 4,5 0,8 | 197 232 230 28 | -11,6 -16,9 +1,9 +49,6 | 93,0 92,4 92,5 97,2 | 7,4 8,1 7,0 4,2 | 1,1 0,6 1,3 2,9 | 1,1 0,6 1,3 2,9 | 1,2 1,3 1,2 0,7 | 2,3 2,6 2,4 0,6 | 1,6 1,7 1,9 0,2 | 1,0 1,0 1,2 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 1,01 0,63 1,04 1,2 | 279 4,1% 35 5,6% | 322 4,4% 150 1,9% | 280 4,3% 240 4,6% | 11,7 10,8 10,2 9,4 | R1 R1 R2 R2 | D B E F | E B E D | 17 17 15 11 | 17 17 15 11 | 17 17 15 11 | 17 17 15 11 | 17 17 15 11 | 17 17 15 11 | 17 17 15 11 | | | |
| B 167 | Doigelin 3452/3719 R1(W): Abzweig L37 R2(O): Abzweig K6435 Fs=2 | 231/- 155/- 39/- 37/- | - - - - | 1 568 1 659 1 701 1 070 | 8,9 10,0 9,7 1,1 | 139 165 166 12 | 87,8 86,7 86,7 96,2 | 9,9 10,7 10,0 5,4 | 0,4 0,3 0,3 1,7 | 2,0 1,9 2,2 1,8 | 0,4 0,3 0,3 0,4 | 3,1 3,5 3,4 0,4 | 3,1 3,5 3,4 0,4 | 5,5 6,2 6,0 0,4 | 3,7 4,2 4,2 0,2 | 0,3 0,2 0,4 0,2 | 1,03 0,59 1,06 0,9 | 91 8,7% 15 11,1% | 105 9,2% 47 5,3% | 102 6,8% 100 7,0% | 13,0 11,9 12,8 11,5 | R1 R1 R2 R2 | E B D G | D B D E | 17 17 15 15 | 17 17 15 15 | 17 17 15 15 | 17 17 15 15 | 17 17 15 15 | 17 17 15 15 | 17 17 15 15 | | | |

Neue Zählstelle ab Januar 2015 und Schließendefekt zeitweise in 2015

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|-----------------------------------|---------------------------|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|---|---|---|---|---|---|---|------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|------------------|----------------------|--------------------------|--|----|--|----|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Anz. Fahrstreifen Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | DTV | | | | | | Faktoren | | Tag | | Nacht | | day | | eve | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | SV | Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw Krad [%] | Lkw Krad [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | Anh. +Sattel- zug [%] | Sattel- zug [%] | Bus Kfz [%] | nkl. Kfz [%] | fer | b _{so} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _n P _n [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | d _{day} eve ₁₈₋₂₂ [Kfz/h] | d _{day} eve ₁₈₋₂₂ [Kfz/h] | Mo-So b _{SV} Mo-So b _{SV} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [%] | Richtung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | |
| B 195 | Lenzen 2934/3655 R1(O): Ferbitz R2(W): Lenzen Fs=2 | 356/317 217/187 777/6 62/54 | +2,8 +2,1 +4,7 +3,1 | 6,6 7,7 6,6 1,5 | +8,1 +5,7 +14,5 +13,1 | 91,1 90,1 90,6 96,8 | 10,4 11,4 10,0 5,9 | 2,0 1,2 2,3 5,4 | 2,3 2,3 2,8 1,7 | 2,9 3,3 3,1 1,1 | 2,8 3,3 2,9 0,4 | 1,8 2,1 1,9 0,2 | 0,9 1,1 0,6 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1,04 0,77 1,17 0,0 | 98 6,4% 12 9,1% | 98 6,4% 12 9,1% | 113 6,9% 52 3,6% | 113 6,9% 52 3,6% | 101 2,9% 97 2,0% | 12,2 11,5 11,6 11,0 | R1 R1 R2 R2 | E C E B | E B E F | D D E D | 8 8 15 11 | 17 17 16 11 | 17 17 15 11 | F F F F | 15 15 15 15 | | | | | | |
| B 198 | Bietikow 2749/3641 R1(N): Prenzlau R2(S): Bietikow Fs=2 | 323/277 191/152 72/70 60/55 | +0,8 +0,7 +1,2 +0,2 | 9,9 10,9 9,9 3,3 | -6,3 -7,6 -1,5 -15,3 | 88,4 87,4 88,1 95,0 | 8,6 9,2 8,5 5,6 | 0,7 0,4 0,8 2,0 | 1,4 1,4 1,5 1,4 | 2,3 2,5 2,4 0,4 | 6,9 7,5 7,0 2,6 | 5,8 6,3 5,9 2,3 | 0,7 0,8 0,6 0,3 | 0,3 0,3 0,4 0,3 | 0,96 0,51 1,06 0,3 | 299 9,0% 46 21,6% | 299 9,0% 46 21,6% | 344 9,2% 164 7,6% | 344 9,2% 164 7,6% | 311 7,3% 298 8,1% | 12,2 10,7 11,4 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | E A E C | F B B F | 17 17 13 14 | 17 17 13 14 | 17 17 13 14 | B B B B | 7 8 8 14 | | | | | | |

Automatische Dauerzählstellen in Bremen

| TK | automatische Dauerzählstelle | | Erf.- Art | Richtung 1 | | Richtung 2 | |
|------|------------------------------|---------------------------|--------------|------------|----------------------------|------------------------|---------------|
| | Nr. | Name | | Straße | Fernziel | zwischen | Fernziel |
| 2919 | 2411 | HB-Mahndorfer See | A | 1 | AS Uphusen/Bremen-Mahndorf | AS Bremen-Hemelingen | Osnabrück |
| 2919 | 2401 | HB-Weserbrücke | A | 1 | AS Bremen-Hemelingen | AS Bremen-Arsten | Münster |
| 2918 | 2410 | HB-Silbersee | A | 1 | AS Bremen-Arsten | AS Bremen/Brinkum | Osnabrück |
| 2818 | 2403 | HB-Schwarzer Weg | A | 27 | AS Bremen-Industriehäfen | AS Bremen-Überseestadt | Walsrode |
| 2919 | 2402 | HB-Pantrepel | A | 27 | AS Bremen-Sebaldsbrück | AK Bremer Kreuz (A1) | Walsrode |
| 2918 | 2406 | HB-Neuenlander Str. | B | 6 | Neuenlander Ring | Kattenturmer Heerstr. | Stadtauswärts |
| 2918 | 2405 | HB-Landessgrenze Huchting | B | 75 | Bremen-Huchting | Delmenhorst | Oldenburg |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|---|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|--|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|--|--|--|------------------------------|----------------------|--|----------------------|----------------------|----------------------|------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak- toren | | Tag- Nacht | | daye-18 eve, b, z2 | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV ähnl. % | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lkw +Krad | Lkw m. Anh. | Lkw m. Anh. | Lkw m. Anh. | fer b _{So} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _n P _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} | | | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} | Rich- tung [] | | | |
| A 1 | HB-Mahrdorfer See 2919/2411 R1(N): AS Uphusen/Bremen-Mahnd R2(S): AS Bremen-Hemelingen Fs=6 km 103,2 | 335/- 208/- 69/- 58/- | 104 726 107 571 110 108 87 302 | +2,4 -1,1 +1,6 -2,9 | 18 933 22 494 20 270 4 393 | 18,1 20,9 18,4 5,0 | Neue Zählstelle ab Januar 2015 und Baustelle zeitweise in 2015 | 82,4 80,1 82,0 94,5 | 7,5 7,9 7,7 5,5 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 2,6 2,9 2,6 0,5 | 13,0 15,1 13,2 2,6 | 10,3 11,9 10,4 2,3 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 5 884 16,0% 1 323 37,4% | 6 424 16,3% 4 266 14,7% | 5 019 13,3% 4 623 14,4% | 9,6 9,0 8,8 8,4 | R1 R1 R2 R2 | D B E D | 8 17 15 14 | C D C D | | |
| A 1 | HB-Weserbrücke 2919/2401 R1(N): AS Bremen-Hemelingen R2(S): AS Bremen-Arsten Fs=6 km 108,6 | 358/339 222/200 75/78 61/61 | 118 288 123 296 123 842 92 631 | +3,1 +2,4 +4,3 +4,5 | 18 695 22 509 19 791 3 165 | 15,8 18,3 16,0 3,4 | Neue Zählstelle ab Januar 2015 und Baustelle zeitweise in 2015 | 82,4 80,1 82,0 94,5 | 7,5 7,9 7,7 5,5 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 2,6 2,9 2,6 0,5 | 13,0 15,1 13,2 2,6 | 10,3 11,9 10,4 2,3 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 6 609 13,9% 1 567 32,3% | 7 247 14,0% 4 697 13,0% | 5 475 12,1% 5 927 11,3% | 9,3 8,5 10,0 9,3 | R1 R1 R2 R2 | B B D D | 8 8 14 13 | E E E D | 17 17 15 14 | C E E C |
| A 1 | HB-Silbersee 2918/2410 R1(N): AS Bremen-Arsten R2(S): AS Bremen/Brinkum Fs=6 km 112,0 | 324/- 199/- 68/- 57/- | 99 104 101 392 104 618 83 575 | +17,5 20,2 17,7 5,1 | 17 380 20 512 18 566 4 259 | 17,5 20,2 17,7 5,1 | Neue Zählstelle ab Januar 2015 und Baustelle zeitweise in 2015 | 91,6 90,8 91,0 97,9 | 7,4 7,7 7,6 4,7 | 0,5 0,4 0,5 0,8 | 1,1 1,1 1,2 1,2 | 4,0 4,5 4,3 0,3 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 1,03 0,82 1,11 36,4% | 6 062 15,6% 1 287 4,0% | 5 550 15,3% 1 287 36,4% | 4 476 14,5% 5 181 12,3% | 9,1 8,6 10,4 9,9 | R1 R1 R2 R2 | D B C D | 8 8 13 16 | E E E D | 17 17 16 14 | C E E C |
| A 27 | HB-Schwarzer Weg 2818/2403 R1(N): AS Bremen-Industrieäfen R2(S): AS Bremen-Überseestadt Fs=6 km 75,7 | 357/357 221/218 76/79 60/60 | 83 940 91 097 84 883 56 217 | +3,4 +3,1 +3,4 +4,2 | 6 045 7 387 6 547 428 | 7,2 8,1 7,7 0,8 | Neue Zählstelle ab Januar 2015 und Baustelle zeitweise in 2015 | 91,6 90,8 91,0 97,9 | 7,4 7,7 7,6 4,7 | 0,5 0,4 0,5 0,8 | 1,1 1,1 1,2 1,2 | 4,0 4,5 4,3 0,3 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,93 0,59 1,04 9,1% | 5 288 7,7% 3 232 3,7% | 4 774 7,0% 944 9,1% | 4 305 4,8% 4 918 4,5% | 10,4 9,1 11,6 10,2 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 17 15 15 | B B B C | 8 8 8 15 | E E E C |
| A 27 | HB-Panrepel 2919/2402 R1(N): AS Bremen-Sebaldsbrück R2(S): AK Bremer Kreuz (A1) Fs=4 km 57,2 | 320/324 196/189 69/80 55/55 | 61 255 65 357 63 383 43 339 | +7,1 +6,9 +8,1 +5,6 | 5 226 6 355 5 552 626 | 8,5 9,7 8,8 1,4 | Baustelle zeitweise in 2014 | 90,2 89,0 89,8 97,1 | 7,5 7,9 7,6 4,9 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 1,1 1,1 1,3 1,3 | 4,8 5,5 5,0 0,7 | 0,2 0,2 0,2 0,5 | 0,97 0,66 1,09 16,3% | 3 852 7,8% 2 504 5,1% | 3 515 7,8% 627 16,3% | 3 389 9,4% 3 457 6,7% | 11,3 10,2 11,1 10,0 | R1 R1 R2 R2 | C B B C | 8 8 8 14 | E E E D | 17 17 15 15 | C E E C |
| B 6 | HB-Neuenlander Str. 2918/2406 R1(N): Neuenlander Ring R2(S): Kaitenturmer Heerstr. Fs=4 | 313/333 192/195 69/77 52/61 | 51 203 56 283 53 013 30 066 | +0,6 -0,1 +1,6 +2,9 | 5 328 6 469 5 772 536 | 10,4 11,5 10,9 1,8 | Baustelle zeitweise in 2014 | 87,8 86,6 87,4 97,2 | 5,6 5,7 5,8 4,6 | 0,7 0,7 0,8 1,2 | 0,6 0,6 0,7 0,6 | 3,9 4,4 4,1 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,94 10,1% 1,03 13,3% | 3 146 10,8% 2 046 6,8% | 2 310 9,1% 2 801 8,8% | 9,2 8,0 10,7 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | 8 8 8 15 | E E E D | 17 17 15 15 | C E E C | |
| B 75 | HB-Landesgrenze Huchting 2918/2405 R1(O): Bremen-Huchting R2(W): Delmenhorst Fs=4 | 317/343 192/209 70/75 55/59 | 42 746 46 809 43 682 26 495 | +1,2 +0,8 +2,1 +1,8 | 4 546 5 526 4 828 556 | 10,6 11,8 11,1 2,1 | Baustelle zeitweise in 2015 / Baustelle zeitweise in 2014 | 87,5 86,4 87,0 96,1 | 5,6 5,8 5,7 3,9 | 0,8 0,7 0,9 1,2 | 0,8 0,8 0,9 0,9 | 4,7 5,3 4,9 0,7 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,93 10,0% 1,05 16,6% | 2 657 10,9% 490 6,0% | 2 571 8,1% 2 652 7,9% | 12,1 10,6 12,3 10,7 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | 8 8 8 15 | F F E D | 17 17 16 15 | C E E C | |

Jahresauswertung 2015

Hamburg

Automatische Dauerzählstellen in Hamburg

| TK | automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | | Fernziel | |
|------|------------------------------|-------------------------|------------|----------|-------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------|
| | Nr. | Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | | Fernziel |
| 2426 | 2217 | AD HH-Südost (W) | A 1 | 2 | Hamburg | AK Kreuz Hamburg-Süd (A255) | AD Dreieck Hamburg-Südost (A25) | Lübeck |
| 2426 | 2218 | AD HH-Südost (O) | A 1 | 2 | Lübeck | AS Hamburg-Moorfleet | AD Dreieck Hamburg-Südost (A25) | Hamburg |
| 2426 | 2223 | AK HH-Süd Fbez. S<->O | A 1 | 2 | Lübeck | AD Dreieck Hamburg-Südost (A25) | AS Hamburg-Stilhorn | Hamburg |
| 2325 | 2228 | AD HH-Nordwest (N) | A 7 | 2 | Flensburg | AS Hamburg-Schnelsen | AD Dreieck Hamburg-Nordwest (A23) | Hamburg |
| 2325 | 2229 | AD HH-Nordwest (S) | A 7 | 2 | Flensburg | AD Dreieck Hamburg-Nordwest (A23) | AS Hamburg-Stellingen | Hamburg |
| 2425 | 2214 | Elbtunnel | A 7 | 2 | Flensburg | AS Hamburg-Othmarschen | AS Hamburg-Waltershof | Hannover |
| 2325 | 2230 | AD HH-Nordwest (W) | A 23 | 2 | Heide | AS Hamburg-Eidelstedt | AD Dreieck Hamburg-Nordwest (A7) | Hamburg |
| 2426 | 2219 | AD HH-Südost | A 25 | 2 | Geesthacht | AS Hamburg-Allermöhe | AD Dreieck Hamburg-Südost (A1) | Hamburg |
| 2426 | 2226 | AK HH-Süd Fbez. W<->S/O | A 252 | 2 | Hamburg | AS Hamburg-Georgswerder | AK Kreuz Hamburg-Süd (A255) | AK Hamburg-Süd |
| 2426 | 2227 | AK HH-Süd Fbez. W<->N | A 252 | 2 | Hamburg | AS Hamburg-Georgswerder | AS Hamburg-Veddel (B4/B75) | Abzweig Veddel |
| 2525 | 2216 | Harburger Umgehung | A 253 | 2 | Harburg | AS Hamburg-Neuland | AS Hamburg-Wilhelmsburg-Süd | Hamburg |
| 2426 | 2224 | AK HH-Süd Fbez. N/W<->O | A 255 | 2 | Hamburg | AK Kreuz Hamburg-Süd (A252) | AD Dreieck Hamburg-Südost | Lübeck |
| 2426 | 2225 | AK HH-Süd Fbez. N/W<->S | A 255 | 2 | Bremen | AS Hamburg-Stilhorn | AK Kreuz Hamburg-Süd (A252) | Hamburg |
| 2426 | 2204 | HH-Messberg | B 4 | 2 | Neumünster | Hamburg-Altona | Hamburg-Hammerbrook | Lüneburg |
| 2426 | 2205 | HH-Neue Elbbrücke | B 4 | 1 | Neumünster | Hamburg-Centrum | AS Hamburg-Veddel | Lüneburg |
| 2425 | 2210 | HH-Fruchtallee | B 5 | 2 | Geesthacht | Hamburg-Centrum | Hamburg-Stellingen | Itzehoe |
| 2525 | 2207 | HH-Buxtehuder Str. | B 73 | 1 | HH-Harburg-Mitte | Hamburg-Harburg-Mitte | Hamburg-Heimfeld | Cuxhaven |
| 2426 | 2203 | Wandsbeker Markstr. | B 75 | 1 | Hamburg-Eilbek | Hamburg-Eilbek | Hamburg-Tonndorf | Lübeck |
| 2325 | 2232 | Krohnstieg | B 433 n | 2 | HH-Schnelsen-Nord | AS Hamburg-Schnelsen-Nord | HH-Langenhorn + Norderstedt | Hamburg-Langenhorn |
| 2325 | 2234 | Swebenweg | B 433 n | 2 | Hamburg-Schnelsen | AS Hamburg-Schnelsen-Nord | HH-Langenhorn + Norderstedt | Hamburg-Langenhorn |
| 2326 | 2231 | Umgehung Fuhlsbüttel | B 433 n | 2 | Hamburg-Schnelsen | AS Hamburg-Schnelsen-Nord | HH-Fuhlsbüttel | Hamburg-Fuhlsbüttel |
| 2325 | 2201 | Kollaustraße | B 447 | 2 | Hamburg-Zentrum | Hamburg-Lokstedt | Hamburg-Niendorf | Neumünster |

Jahresauswertung 2015

Hessen

Automatische Dauerzählstellen in Hessen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|----------|----------------------|----------|--------------------|-----------------------------------|---|-------------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel |
| 5514 | 6846 | Eizer Berg | A 3 | Köln | AS Diez | AS Limburg-Nord | Frankfurt a. Main |
| 5715 | 6849 | Idstein | A 3 | Köln | AS Bad Camberg | AS Idstein | Frankfurt a. Main |
| 5916 | 6853 | AD Mönchhof (W) | A 3 | Köln | AS Raunheim | AD Mönchhof-Dreieck (A67) | Würzburg |
| 5917 | 6854 | AD Mönchhof (O) | A 3 | Köln | AD Mönchhof-Dreieck (A67) | AS Kelsterbach | Würzburg |
| 5919 | 6859 | Hanau | A 3 | Frankfurt a. Main | AS Obersthausen | AS Hanau | Würzburg |
| 5919 | 6807 | Hanau (S) | A 3 | Frankfurt a. Main | AS Hanau | AS Seligenstadt | Würzburg |
| 5124 | 6881 | Bad Hersfeld | A 4 | Bad Hersfeld | AS Bad Hersfeld | AD Kirchheimer Dreieck (A7) | Olpe |
| 4927 | 6880 | Herleshausen | A 4 | Eisenach | AS Eisenach-West | AS Herleshausen | Bad Hersfeld |
| 5123 | 6810 | AD Hattenbach 2 | A 5 | Kassel | AD Hattenbacher Dreieck (A7) | AS Alsfeld-Ost | Frankfurt a. Main |
| 5221 | 6811 | Alsfeld | A 5 | Kassel | AD Hattenbacher Dreieck (A7) | AS Alsfeld-West | Frankfurt a. Main |
| 5418 | 6815 | Reiskirchen | A 5 | AD Hattenbach (A7) | AS Reiskirchen | AS Fernwald | Frankfurt a. Main |
| 5518 | 6816 | AK Gambach (N) | A 5 | AD Hattenbach (A7) | AS Fernwald | AK Gambacher Kreuz (A45) | Frankfurt a. Main |
| 5518 | 6817 | AK Gambach (S) | A 5 | AD Hattenbach (A7) | AK Gambacher Kreuz (A45) | AK Butzbach | Frankfurt a. Main |
| 5817 | 6821 | AK Frankfurt NW (N) | A 5 | AD Hattenbach (A7) | AK Bad Homburger Kreuz (A661) | AK Nordweskreuz Frankfurt a. Main (A66) | Frankfurt a. Main |
| 6317 | 6940 | Heppenheim | A 5 | Darmstadt | AS Heppenheim | AS Hemsbach | Heidelberg |
| 6417 | 6829 | AD Viernheim (W) | A 6 | Heilbronn | AD Viernheimer Dreieck (A67) | AS Mannheim-Sandhofen | Mannheim |
| 6417 | 6830 | AK Viernheim (N) | A 6 | Heilbronn | AK Viernheimer Kreuz (A659) | AD Viernheimer Dreieck (A67) | Mannheim |
| 4623 | 6800 | Kassel-Nord (N) | A 7 | Hannover | AS Hann. Münden/Lutterberg | AS Kassel-Nord | Kassel |
| 5023 | 6806 | Bad Hersfeld-West | A 7 | Kassel | AS Homburg (Elze) | AS Bad Hersfeld-West | Fulda |
| 5123 | 6808 | AD Hattenbach (N) | A 7 | Kassel | AS Kirchheim | AD Hattenbach (A5) | Fulda |
| 5123 | 6874 | AD Hattenbach 3 | A 7 | Frankfurt a. Main | AS Alsfeld-Ost | AS Fulda-Mitte | Fulda |
| 5424 | 6877 | Fulda-Nord | A 7 | Fulda | AS Fulda-Nord | AS Bad Brückenau-Volkers | Würzburg |
| 5524 | 6878 | Weikers | A 7 | Fulda | AS Fulda-Süd/Eichenzell | AS Warburg | Würzburg |
| 4521 | 6866 | Niederelsungen | A 44 | Kassel | AS Breuna | AS Dillenburg | Dortmund |
| 5215 | 6835 | Würgendorf | A 45 | Dortmund | AK Haiger/Burbach | AS Dillenburg | Gießen |
| 5417 | 6843 | AK Gambach (W) | A 45 | Gießen | AK Gießener Südkreuz (A485) | AK Gambacher Kreuz (A5) | Aschaffenburg |
| 5518 | 6844 | AK Gambach (O) | A 45 | Gießen | AK Gambacher Kreuz (A5) | AS Münzenberg | Aschaffenburg |
| 4722 | 6645 | Baunatal | A 49 | Kassel | AS Baunatal-Mitte | AS Baunatal-Süd | Gießen |
| 6016 | 6993 | AS Königstädten (W) | A 60 | Rüsselsheim | AS Rüsselsheim-Königstädten | AS Rüsselsheim-Mitte | Mainz |
| 6016 | 6991 | AD Rüsselsheim (W) | A 60 | Rüsselsheim | AD Rüsselsheimer Dreieck (A67) | AS Rüsselsheim-Königstädten | Mainz |
| 5915 | 6902 | Wiesbaden-Erbenheim | A 66 | Frankfurt a. Main | AS Wiesbaden-Nordenstadt | AS Wiesbaden-Erbenheim | Wiesbaden |
| 5817 | 6912 | F - Miquelallee | A 66 | Frankfurt a. Main | AS Frankfurt a. Main-Miquelallee | AS Frankfurt a. Main-Ludwig-Landmann-Str. | Wiesbaden |
| 5818 | 6960 | AS Bergen-Enkheim | A 66 | Fulda | AS Maintal-Bischofsheim | AS Frankfurt a. Main-Bergen-Enkheim (B8) | Frankfurt a. Main |
| 5819 | 6962 | Hanau-West | A 66 | Fulda | AS Hanau-Nord | AS Hanau-West | Frankfurt a. Main |
| 5721 | 6909 | Wirtheim 2 | A 66 | Fulda | AS Bad Orb/Wächtersbach | AS Geinhausen-Ost | Frankfurt a. Main |
| 5916 | 6931 | AD Mönchhof (S) | A 67 | AD Mönchhof (A3) | AD Mönchhof-Dreieck (A3) | AS Rüsselsheim-Ost | Frankfurt a. Main |
| 6016 | 6932 | AD Rüsselsheim (N) | A 67 | AD Mönchhof (A3) | AS Rüsselsheim-Ost | AD Rüsselsheimer Dreieck (A60) | Darmstadt |
| 6016 | 6933 | AD Rüsselsheim (S) | A 67 | AD Mönchhof (A3) | AD Rüsselsheimer Dreieck (A60) | AS Groß-Gerau | Darmstadt |
| 6117 | 6827 | AK Darmstadt Süd | A 67 | Darmstadt | AK Darmstädter Kreuz (A5) | AS Gernsheim | Mannheim |
| 6317 | 6828 | Gernsheim | A 67 | Darmstadt | AS Gernsheim | AS Lorsch | Mannheim |
| 6317 | 6823 | AD Viernheim Nord | A 67 | Darmstadt | AS Lorsch | AD Viernheimer Dreieck (A6) | Mannheim |
| 5318 | 6980 | Lollar (Reiskirchen) | A 480 | Reiskirchen | AD Reiskirchener Dreieck (A5) | AD Gießener Nordkreuz (A485) | Wetzlar |
| 5817 | 6890 | AD Eschborn (S) | A 648 | Frankfurt a. Main | AS Frankfurt a. Main-Rödelheim | AD Eschborner Dreieck (A66) | Eschborn |
| 6417 | 6996 | Viernheim-Ost | A 659 | Weinheim | AS Viernheim | AK Viernheimer Kreuz (A6) | Viernheim |
| 5918 | 6952 | AK Offenbach (N) | A 661 | Bad Homburg | AS Offenbach-Taunusring | AS AK Offenbacher Kreuz (B459) | Darmstadt |
| 5918 | 6954 | AK Offenbach (S) | A 661 | Bad Homburg | AK Offenbacher Kreuz (A3) | AS Neu-Isenburg | Darmstadt |
| 4623 | 6513 | Wahnhausen | B 3 | Göttingen | Hann. Münden, Abzweig B496, B80 | Kassel-Schützenstr., Abzweig B7 | Kassel |
| 5118 | 6641 | Cölbe 1 | B 3 | Kassel | Bürgeln, Abzweig B62 | Cölbe, Abzweig B62 | Marburg |
| 5218 | 6612 | Nieder Weimar | B 3 | Marburg | Nieder-Weimar, Abzweig B255 | AS Gießener Nordkreuz (A485) | Gießen |
| 5517 | 6660 | Butzbach | B 3 | Friedberg | Butzbach, Abzweig B488 | AS Langgöns (A485) | Gießen |
| 5718 | 6393 | Karben-Kloppenheim | B 3 | Friedberg | Wöllstadt, Abzweig B45 | Kloppenheim, Abzweig K10 | Frankfurt a. Main |
| 6217 | 6669 | Seeheim-Jugenheim | B 3 | Darmstadt | Darmstadt-Eberstadt, Abzweig B426 | Bensheim, Abzweig B47 | Heidelberg |

Automatische Dauerzählstellen in Hessen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | | |
|------------------------------|----------|------------------|----------|--------------|----------|---------------------------------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel |
| 4622 | 6549 | Vellmar | B 7 | Warburg | | Kassel, Abzweig B251 |
| 4724 | 6651 | Helsa | B 7 | Kassel | | Helsa, Abzweig B451 |
| 5816 | 6601 | Königstein | B 8 | Limburg | | Königstein, Abzweig B455 |
| 5524 | 6345 | Löschenerod | B 27 | Fulda | | AS Fulda-Süd (A66) |
| 5324 | 6591 | Marbach | B 27 | Bad Hersfeld | | AS Fulda-Nord (A7) |
| 4925 | 6671 | Sontra | B 27 | Eschwege | | Bebra, Abzweig B83 |
| 4825 | 6105 | Hoheneiche | B 27 | Göttingen | | Wehretal-Oetmannshausen, Abzweig B452 |
| 6418 | 6407 | Mörlenbach | B 38 | Heidelberg | | Fürth-Lörzenbach, Abzweig B460 |
| 6118 | 6402 | Reinheim | B 38 | Reichelsheim | | Reinheim, Abzweig B426 |
| 6316 | 6666 | Lampertheim | B 44 | Groß-Gerau | | Eltville |
| 5819 | 6325 | Bruchköbel | B 45 | Friedberg | | Lampertheim |
| 6219 | 6195 | Mümling-Grumbach | B 45 | Dieburg | | AS Hanau-Nord (A66) |
| 5416 | 6670 | Solms | B 49 | Gießen | | Bad König |
| 5414 | 6661 | Dorchheim | B 54 | Siegen | | Weilburg, Abzweig B456 |
| 5017 | 6101 | Wallau 1 | B 62 | Marburg | | Hadamar, Abzweig B49 |
| 5118 | 6426 | Cölbe 2 | B 62 | Biedenkopf | | Breitenstein, Abzweig B253 |
| 5223 | 6668 | Niederaula | B 62 | Bad Hersfeld | | Colbe, Abzweig B3 |
| 4322 | 6201 | Helmarshausen | B 80 | Hamm. Münden | | AS Niederaula (A7) |
| 4322 | 6009 | Bad Karlshafen | B 83 | Höxter | | Bad Karlshafen, Abzweig B83 |
| 4823 | 6716 | Malsfeld | B 83 | Kassel | | Hofgeismar |
| 5024 | 6493 | Bebra | B 83 | Kassel | | Rotenburg a.d. Fulda |
| 4819 | 6202 | Herzhausen | B 252 | Marburg | | Bebra, Abzweig B27 |
| 5016 | 6107 | Wallau 2 | B 253 | Frankenberg | | Abzweig B251 |
| 4823 | 6390 | Melsungen | B 253 | Melsungen | | Dillenburg, Abzweig B277 |
| 4821 | 6408 | Wega | B 253 | Fritzlar | | AS Melsungen (A7) |
| 5021 | 6598 | Ziegenhain | B 254 | Fulda | | Bad Wildungen, Abzweig B485 |
| 5322 | 6507 | Lauterbach | B 254 | Marburg | | Hornberg (Eitze), Abzweig B323 |
| 5315 | 6302 | Roth | B 255 | Marburg | | Alsfeld, Abzweig B62 |
| 5521 | 6910 | Gedern | B 276 | Schotten | | Abzweig B414 |
| 5721 | 6102 | Wächtersbach | B 276 | Lauterbach | | Niederweimar, Abzweig B3 |
| 5525 | 6911 | Gerfeld | B 279 | Fulda | | Gedern, Abzweig B275 |
| 5614 | 6664 | Kirberg | B 417 | Limburg | | Wächtersbach |
| 4621 | 6588 | Wolffhagen Isth | B 450 | Fritzlar | | Abzweig B275 |
| 5119 | 6505 | Kirchhain | B 454 | Marburg | | Gedern, Abzweig B275 |
| 5717 | 6301 | Wehrheim | B 456 | Weilburg | | Abzweig B275 |
| 5515 | 6403 | Weilburg | B 456 | Weilburg | | Uisingen, Abzweig B275 |
| 5418 | 6703 | Lich | B 457 | Gießen | | Hungen, Abzweig B489 |
| 5920 | 6173 | Büdingen | B 457 | Friedberg | | Büdingen |
| 6319 | 6212 | Offenbach | B 459 | Offenbach | | Abzweig B459 |
| 6017 | 6221 | Langen | B 486 | Langen | | Fürth-Krumbach, Abzweig B38 |
| 5818 | 6310 | Bad Vilbel | B 521 | Büdingen | | AS Langen/Mörfelden (A5) |
| | | | | | | AS Ffm.-Friedberger-Landstraße (A661) |
| | | | | | | Frankfurt a. Main |

Jahresauswertung 2015

Hessen

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--|--|---|--|--------------------------|--|----------------------------------|---|----------------------------------|---|----------------------------------|---|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak-toren | | Tag-z22 | | day ₆₋₁₈ | | eve _{18,22} | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lkw | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} P _{ve} | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Ri- ch- tung | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | [Kfz/h] [%] | [] [] | R1 R2 | | | R1 R2 | R1 R2 |
| A 6 | Anz. Fahrstreifen AK Vriemheim (N) 6417/6830 R1(O): AK Vriemheimer Kreuz (A659) R2(W): AD Vriemheimer Dreieck (A6) Fs=6 km 557,6 | 345/204 211/117 73/57 61/30 | 86 236 91 852 85 410 66 792 | +4,3 +4,1 +3,7 +6,4 | 13,2 15,1 13,7 3,3 | +2,2 +2,6 +4,3 +9,6 | 21,0 18 955 15 871 2 631 | 1,3 1,2 1,5 1,6 | 76,6 72,3 76,6 93,5 | 8,4 8,9 8,6 6,6 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 3,7 4,3 3,7 1,3 | 16,9 20,8 16,6 2,0 | 12,6 15,5 12,3 1,5 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,1 1,1 1,2 1,1 | 0,93 0,73 1,08 | 4 889 11 903 1 002 26,1% | 5 248 12,8% 3 812 8,4% | 4 201 9,5% 4 296 12,0% 8,7 2,2% | 10,2 9,2 9,6 8,7 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | A B D D | 8 17 8 17 | B D 8 17 | 8 17 C A C | 18 17 15 11 13 | D D D D | 18 18 15 15 15 | D D C C C C C C C C C C |
| A 7 | Kassel-Nord (N) 4623/6800 R1(N): AS Hann. Münden/Lutterberg R2(S): AS Kassel-Nord Fs=6 km 304,9 | 339/326 204/192 74/76 61/58 | 74 032 74 695 76 715 68 287 | +1,3 +1,4 +1,1 +1,4 | 15 531 18 955 15 871 2 631 | +2,2 +2,3 +1,4 +0,2 | 21,0 25,4 20,7 3,9 | 1,3 1,2 1,5 1,6 | 76,6 72,3 76,6 93,5 | 8,4 8,9 8,6 6,6 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 3,7 4,3 3,7 1,3 | 16,9 20,8 16,6 2,0 | 12,6 15,5 12,3 1,5 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,1 1,1 1,2 1,1 | 1,03 0,90 1,225 43,8% | 4 014 17,5% 1 225 3,8% | 4 325 17,3% 3 082 8,2% | 3 837 12,6% 3 944 10,6% 2,2% 10,3 | 10,4 9,9 10,6 10,3 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | D C D C | C C E A C | 15 15 11 13 | C C E A C | 15 15 11 13 | C C E A C | 15 15 11 13 | D D C C C C C C C C C C |
| A 7 | Bad Hersfeld-West 5023/6806 R1(N): AS Homburg (Eitze) R2(S): AS Bad Hersfeld-West Fs=6 km 357,8 | 288/190 168/98 68/44 52/48 | 67 209 66 229 69 915 67 420 | +2,2 +2,5 +2,1 +1,3 | 13 758 16 605 14 328 4,0 | +2,2 +3,7 +5,7 -0,1 | 20,5 25,1 20,5 4,0 | 1,6 1,4 1,5 1,6 | 75,5 71,6 75,8 92,6 | 7,9 8,4 8,0 6,1 | 1,5 1,4 1,5 1,7 | 3,1 3,6 3,2 1,3 | 16,9 21,1 17,0 2,2 | 12,0 14,9 12,0 1,6 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,8 1,9 1,9 1,7 | 3 623 15,9% 1 155 49,5% | 3 876 15,3% 2 866 18,2% | 3 570 12,2% 3 642 10,8% 2,6% 10,7 | 10,7 10,6 10,8 10,7 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | E C D C | C C E E B C | 15 15 12 12 15 15 | E C D C B C C C C C C | 15 15 12 12 15 15 | C C E E B C C C C C C | 15 15 12 12 15 15 | D D C C C C C C C C C | |
| A 7 | AD Hattenbach (N) 5123/6808 R1(N): AS Kirchheim R2(S): AD Hattenbach (A5) Fs=7 km 529,4 | 220/336 153/207 26/73 41/56 | 90 869 89 603 94 079 91 497 | +2,3 +2,6 +2,0 +1,7 | 19 503 23 657 19 947 3 810 | +2,9 +2,7 +3,4 +1,0 | 21,5 26,4 21,2 4,2 | 1,6 1,3 1,6 1,7 | 75,5 70,7 75,6 92,6 | 9,1 9,8 9,0 7,1 | 1,6 1,3 1,7 1,7 | 3,6 4,1 3,5 1,5 | 17,4 21,8 17,3 2,1 | 12,7 15,8 12,5 1,6 | 0,5 0,5 0,4 0,6 | 1,6 1,6 1,5 1,6 | 4 895 17,0% 1 569 49,0% | 5 218 16,6% 3 924 18,9% | 4 683 12,2% 4 957 13,9% 2,5% 10,9 | 10,3 10,0 10,9 10,9 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | E C D C | C C E E B C | 15 15 12 12 15 15 | E C D C B C C C C C C | 15 15 12 12 15 15 | D D C C B C C C C C C | | | |
| A 7 | AD Hattenbach 3 5123/6874 R1(N): AS Alsfeld-Ost R2(S): AS Niederaula Fs=5 km 1,3 | 2/34 2/12 0/17 0/5 | 45 805 45 377 47 993 44 650 | +3,5 +3,3 +3,4 +4,6 | 10 278 12 473 10 658 1 805 | +2,8 +2,1 +4,5 +1,3 | 22,4 27,5 22,2 4,0 | 1,6 1,5 1,9 2,0 | 74,8 69,9 74,8 92,9 | 7,9 8,4 8,2 5,8 | 1,8 1,8 1,8 2,0 | 3,3 3,9 3,2 1,3 | 18,7 23,2 18,6 2,2 | 13,4 16,6 13,2 1,7 | 0,4 0,4 0,3 0,5 | 1,1 1,1 1,1 1,1 | 2 450 17,4% 826 52,4% | 2 620 16,7% 1 940 20,4% | 2 569 10,7% 2 429 10,6% 2,2% 10,4 | 11,2 11,1 10,6 10,4 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | E C D C | C C E E B C | 15 15 12 12 15 15 | E C D C B C C C C C C | 15 15 12 12 15 15 | D D C C B C C C C C C | | | |
| A 7 | Fulda-Nord 5424/6877 R1(N): AS Fulda-Nord R2(S): AS Fulda-Mitte Fs=4 km 559,9 | 0/123 0/83 0/20 0/20 | 43 691 43 943 45 050 41 084 | -0,7 +0,4 -3,6 -0,7 | 9 497 11 483 10 003 6 229 | -1,1 -2,2 +2,5 -6,2 | 21,7 26,1 22,2 4,0 | 1,3 1,3 1,5 1,3 | 75,5 71,1 74,8 93,3 | 7,6 8,0 8,0 5,7 | 0,9 0,9 0,9 1,3 | 3,1 3,7 3,1 1,2 | 18,2 22,1 18,7 2,4 | 12,9 15,6 13,3 1,8 | 0,4 0,4 0,3 0,4 | 1,5 1,5 1,5 1,3 | 2 351 16,9% 759 51,7% | 2 518 16,2% 1 851 19,8% | 2 509 10,9% 2 227 10,1% 2,7% 10,1 | 11,2 10,9 10,4 10,1 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | D C D C | C C E E B C | 15 15 12 12 15 15 | D C D C B C C C C C C | 15 15 12 12 15 15 | D D C C B C C C C C C | | | |
| A 7 | Welkers 5524/6878 R1(N): AS Fulda-Süd/Eichenzell R2(S): AS Bad Brückenau-Volkers Fs=4 km 572,4 | 308/245 185/137 68/65 55/43 | 39 046 38 258 41 531 38 832 | +3,7 +3,5 +4,5 +3,6 | 8 846 10 754 9 091 1 588 | +2,3 +1,7 +4,0 +0,3 | 22,7 28,1 21,9 4,1 | 1,7 1,5 2,0 1,5 | 74,4 69,1 74,9 92,7 | 8,2 8,6 8,4 6,8 | 1,3 1,3 1,3 1,5 | 3,1 3,6 3,0 1,2 | 19,1 24,1 18,5 2,3 | 14,1 17,1 13,5 1,8 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,2 1,2 1,2 1,1 | 2 084 17,6% 713 52,0% | 2 222 16,9% 1 671 20,4% | 2 281 10,9% 2 124 10,8% 9,1% 10,8 | 11,7 11,8 10,9 10,8 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | F C D C | C C E E B C | 15 15 12 12 15 15 | F C D C B C C C C C C | 15 15 12 12 15 15 | C C E E B C C C C C C | | | |
| A 44 | Niedererlungen 4524/6866 R1(O): AS Breuna R2(W): AS Warburg Fs=4 km 32,1 | 105/159 70/103 14/25 21/31 | 48 249 48 753 48 591 45 984 | +5,2 +4,0 +5,6 +9,4 | 11 594 14 216 11 801 1 782 | +4,2 +3,6 +6,4 -3,6 | 24,0 29,2 24,3 3,9 | 1,6 1,5 1,8 0,9 | 70,6 65,5 70,0 90,9 | 10,2 10,5 10,3 8,9 | 0,4 0,4 0,4 0,7 | 2,8 3,3 2,8 0,9 | 20,5 25,1 20,8 2,4 | 15,9 19,5 16,1 1,9 | 0,7 0,7 0,7 0,6 | 3,7 3,8 3,8 3,4 | 2 625 20,3% 782 48,8% | 2 794 20,5% 2 117 19,7% | 2 450 14,2% 2 658 10,9% 2,3% 10,6 | 10,2 9,6 10,9 10,6 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | B C B C | C C E E B C | 15 15 12 12 15 15 | B C C C E E B C C C C | 15 15 12 12 15 15 | C C E E B C C C C C C | | | |

Jahresauswertung 2015

Hessen

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-------------------------------|-------------------|-------------------|------|-----------|------|--------------------|------|------------|-----|-----------|-----|-----------|------|--------------------------------|-----------------|-----------|-------|-----------|-------|---------------|--|---|--|----|----|-----------|-------|-----------|-----|-----------------|-----|-----------------|------|-----------|-------|-----------|-----|-----------|------|-----------|-----|----|---|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren | Tag _{22.5} Nacht _{22.5} | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | Mo-So d ₅₀ bsv Mo-So d ₅₀ bsv Mo-So d ₅₀ bsv Mo-So d ₅₀ bsv | R1 | R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Veränd. zu '14 | | +Krad | | -Veränd. zu '14 | | SV | | Lkw | | Krad | | Pkw | | Lkw | | m. | | | | | | | | o. | | Anh. | | +Sattel- zug | | -Sattel- zug | | nkl. | | Kfz | | Bus | | | | | |
| | | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | | | | | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | | |
| A 45 | Würgendorf 5215/6835 R1(N): AS Haiger/Burbach R2(S): AS Dillenburg Fs=5 | km 126.6 | 339/322 | 52 842 | +2,7 | 10 767 | 20,4 | +2,8 | 75,7 | 8,7 | 0,4 | 1,4 | 3,5 | 16,5 | 12,9 | 0,3 | 2,5 | 0,98 | 2 913 | 3 112 | 2 612 | 10,0 | R 1 | C | C | C | C | 2 612 | 10,0 | R 1 | C | C | C | 2 612 | 10,0 | R 1 | C | C | C | 2 612 | 10,0 | R 1 | C | C | C |
| A 45 | AK Gamburg (W) 5417/6843 R1(N): AK Gießener Südkreuz (A48) R2(S): AK Gamburgkreuz (A5) Fs=4 | km 179.1 | 271/319 | 75 644 | +1,7 | 10 895 | 14,4 | +2,5 | 83,6 | 6,9 | 0,6 | 1,1 | 2,6 | 11,6 | 8,6 | 0,2 | 0,9 | 0,95 | 4 240 | 4 537 | 3 589 | 9,5 | R 1 | A | D | 8 | 17 | C | 3 589 | 9,5 | R 1 | A | D | 8 | 17 | C | 3 589 | 9,5 | R 1 | A | D | 8 | 17 | C | |
| A 45 | AK Gamburg (O) 5518/6844 R1(N): AK Gamburgkreuz (A5) R2(S): AS Münzenberg Fs=4 | km 187.2 | 214/202 | 35 456 | +2,5 | 6 487 | 18,3 | +2,2 | 79,2 | 8,2 | 2,2 | 1,3 | 3,6 | 14,5 | 10,7 | 0,2 | 1,2 | 0,78 | 13,4% | 13,9% | 13,2% | 9,4 | R 1 | B | B | 8 | E | 17 | 13,2% | 9,4 | R 1 | B | B | 8 | E | 17 | 13,2% | 9,4 | R 1 | B | B | 8 | E | 17 | |
| A 49 | Baunatal 4722/6645 R1(N): AS Baunatal-Mitte R2(S): AS Baunatal-Süd Fs=4 | km 133.3 | 348/336 | 41 555 | +0,3 | 3 663 | 8,8 | +2,5 | 89,6 | 5,1 | 2,1 | 0,9 | 2,5 | 6,0 | 4,5 | 0,3 | 0,7 | 0,90 | 2 358 | 2 612 | 2 888 | 13,9 | R 1 | A | A | 8 | F | 17 | 2 888 | 13,9 | R 1 | A | A | 8 | F | 17 | 2 888 | 13,9 | R 1 | A | A | 8 | F | 17 | |
| A 60 | AS Königstädten (W) 6016/6993 R1(O): AS Rüsselsheim-Königstädte R2(W): AS Rüsselsheim-Mitte Fs=4 | km 3.2 | 275/312 | 85 584 | +6,2 | 9 519 | 11,1 | +16,1 | 87,4 | 7,2 | 1,3 | 0,6 | 3,3 | 7,6 | 5,6 | 0,3 | 0,8 | 0,91 | 4 793 | 5 155 | 3 908 | 9,2 | R 1 | A | D | 8 | 17 | C | 3 908 | 9,2 | R 1 | A | D | 8 | 17 | C | 3 908 | 9,2 | R 1 | A | D | 8 | 17 | C | |
| A 60 | AD Rüsselsheim (W) 6016/6991 R1(O): AD Rüsselsheimer Dreieck (/ R2(W): AS Rüsselsheim-Königstädte Fs=4 | km 2.8 | 283/300 | 88 828 | +6,0 | 9 935 | 11,2 | +15,6 | 87,1 | 7,3 | 1,3 | 0,6 | 3,5 | 7,4 | 5,4 | 0,3 | 1,1 | 0,91 | 4 979 | 5 364 | 4 166 | 9,4 | R 1 | A | D | 8 | 17 | C | 4 166 | 9,4 | R 1 | A | D | 8 | 17 | C | 4 166 | 9,4 | R 1 | A | D | 8 | 17 | C | |
| A 66 | Wiesbaden-Ebenheim 5915/6902 R1(O): AS Wiesbaden-Nordenstadt R2(W): AS Wiesbaden-Ebenheim Fs=6 | km 25.0 | 222/204 | 114 276 | -2,7 | 5 727 | 5,0 | -14,0 | 93,4 | 6,5 | 1,5 | 0,4 | 2,4 | 2,3 | 1,6 | 0,3 | 1,2 | 0,91 | 6 557 | 7 040 | 5 485 | 9,5 | R 1 | A | D | 8 | 18 | B | 5 485 | 9,5 | R 1 | A | D | 8 | 18 | B | 5 485 | 9,5 | R 1 | A | D | 8 | 18 | B | |
| A 66 | F.-Miquelallee 5817/6912 R1(O): AS Frankfurt a. Main-Miquela R2(W): AS Frankfurt a. Main-Ludwig- Fs=6 | km 106.1 | 224/197 | 78 667 | +1,0 | 1 798 | 2,3 | +0,3 | 96,3 | 5,6 | 1,4 | 0,2 | 1,7 | 0,5 | 0,3 | 0,1 | 1,2 | 0,87 | 4 514 | 4 775 | 4 171 | 10,3 | R 1 | A | D | 8 | 18 | B | 4 171 | 10,3 | R 1 | A | D | 8 | 18 | B | 4 171 | 10,3 | R 1 | A | D | 8 | 18 | B | |

Jahresauswertung 2015

Hessen

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---|---|--|--|------------------------------|----------------------|------------------|------------------|----------------------|----------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | | Tag- e | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad Pkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ eve ₂₂₋₆ | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ Mo-So b ₅₀ d ₅₀ | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | |
| B 3 | Nieder Weimar 5218/6612 R1(N): Nieder-Weimar, Abzweig B25 R2(S): AS Gleißener Nordkreuz (A48) Fs=4 | 360/343 212/206 77/78 61/59 | +3,1 +2,8 +3,3 +3,3 | 2 984 3 666 3 060 419 | 8,5 9,7 8,9 1,6 | +2,0 +1,3 +3,3 +6,1 | 89,7 88,6 89,1 96,6 | 5,6 5,8 5,8 3,9 | 1,1 1,0 1,2 1,8 | 0,8 0,7 0,9 0,9 | 2,5 2,8 2,7 0,6 | 5,8 6,6 6,0 0,7 | 4,1 4,7 4,2 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,90 1,0 1,10 0,9 | 2 037 8,1% 331 13,3% | 2 216 8,7% 1 497 5,4% | 2 027 5,9% 1 803 7,0% | 11,5 10,2 10,3 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A B B D | B B B D | 8 8 8 15 | 17 17 15 18 |
| B 3 | Butzbach 5517/6660 R1(S): Butzbach, Abzweig B488 R2(N): AS Langgöns (A485) Fs=2 | 346/347 209/209 77/79 60/59 | +2,3 +1,5 +3,3 +4,6 | 849 1 043 887 97 | 5,3 5,8 5,5 1,0 | +5,7 +3,9 +8,5 +48,8 | 93,3 92,7 92,9 97,9 | 6,2 6,5 6,3 3,9 | 0,7 0,5 0,8 1,7 | 0,9 0,9 1,0 0,7 | 1,6 2,0 2,0 0,3 | 3,2 3,5 3,4 0,6 | 2,5 2,8 2,7 0,5 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,89 0,63 1,07 0,4 | 932 5,1% 147 7,2% | 1 014 5,6% 686 2,8% | 949 4,5% 952 4,3% | 11,5 10,0 12,1 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | B B B C | 8 8 8 15 | 17 17 16 13 |
| B 3 | Karben-Kloppenheim 5718/6393 R1(N): Wöllstadt, Abzweig B45 R2(S): Kloppenheim, Abzweig K10 Fs=4 | 164/292 93/157 34/74 37/61 | +0,1 -0,4 +1,2 +0,4 | 974 1 188 1 019 136 | 4,2 4,6 4,4 1,0 | +4,1 +3,1 +7,2 -1,2 | 94,2 93,8 94,0 97,7 | 5,7 5,9 5,7 3,6 | 1,1 0,9 1,2 2,1 | 0,6 0,6 0,6 0,3 | 2,9 3,1 3,0 0,8 | 1,3 1,4 1,4 0,2 | 0,7 0,8 0,8 0,1 | 0,1 0,1 0,0 0,0 | 1,0 0,52 1,03 0,9 | 1 324 4,2% 245 4,7% | 1 435 4,7% 992 1,7% | 1 299 3,6% 1 753 2,9% | 11,5 9,9 14,7 12,4 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | E E E C | 17 17 18 15 | 8 8 8 13 |
| B 3 | Seeheim-Jugenheim 6217/6669 R1(N): Darmstadt-Eberstadt, Abzwe R2(S): Bensheim, Abzweig B47 Fs=2 | 248/343 149/205 56/79 43/59 | +1,4 +1,4 +0,3 +2,8 | 437 535 449 64 | 3,6 3,9 3,7 1,0 | +10,1 +7,5 +13,1 +91,7 | 95,3 94,9 95,2 98,3 | 4,3 4,4 4,3 3,0 | 0,9 0,8 1,0 2,1 | 0,6 0,6 0,6 0,3 | 1,9 2,0 1,9 0,3 | 1,2 1,3 1,2 0,1 | 0,8 0,9 0,7 0,1 | 0,6 0,6 0,5 0,4 | 0,89 0,47 1,08 0,4 | 710 3,5% 81 6,3% | 781 3,8% 498 1,9% | 825 4,1% 672 3,0% | 13,4 11,4 11,5 10,0 | R1 R1 R2 R2 | A A D F | B D D C | 8 18 18 18 | 18 18 18 15 |
| B 7 | Vellmar 4622/6549 R1(W): Espenau-Schäferberg, Abzw R2(O): Kassel, Abzweig B251 Fs=4 | 337/176 207/116 68/28 62/32 | +3,1 +2,6 +4,3 +2,5 | 730 892 750 113 | 3,4 3,8 3,5 0,9 | -0,8 -0,9 -2,5 +10,0 | 95,2 94,9 95,0 97,9 | 5,4 5,6 5,4 3,6 | 1,1 1,0 1,2 1,7 | 0,8 0,8 0,9 0,7 | 1,9 2,1 2,0 0,5 | 1,4 1,6 1,4 0,3 | 0,9 1,0 0,9 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,91 0,54 1,06 0,5 | 1 214 3,4% 242 3,4% | 1 333 3,8% 859 1,6% | 1 261 1,7% 1 413 2,5% | 13,1 11,4 12,1 10,6 | R1 R1 R2 R2 | A A F G | F F F E | 17 17 16 15 | 8 8 8 14 |
| B 7 | Helisa 4724/6651 R1(W): AS Kassel-Ost (A7) R2(O): Helisa, Abzweig B451 Fs=2 | 336/350 202/210 74/79 60/61 | +0,9 +1,3 -1,2 +1,9 | 1 716 2 130 1 672 261 | 11,2 12,5 11,2 2,7 | +0,6 +1,6 -4,0 +1,0 | 85,0 83,7 84,8 93,2 | 8,6 8,7 8,8 7,3 | 0,5 0,4 0,6 1,3 | 1,1 1,0 1,2 1,2 | 4,5 4,9 4,6 1,5 | 6,5 7,4 6,4 0,9 | 2,2 2,5 2,2 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,87 0,58 1,08 0,9 | 864 10,0% 193 21,3% | 955 10,4% 590 8,2% | 1 116 7,6% 1 039 6,8% | 14,4 12,5 13,6 11,6 | R1 R1 R2 R2 | A A A C | F F F E | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 |
| B 8 | Königstein 5816/6601 R1(W): Waldems, Abzweig B275 R2(O): Königstein, Abzweig B455 Fs=2 | 347/204 213/109 75/59 59/36 | +1,3 +1,2 +1,3 +1,0 | 337 416 332 53 | 2,5 2,9 2,5 0,6 | -5,4 -5,4 -3,7 -22,2 | 96,2 95,8 96,1 98,5 | 5,0 5,4 5,0 3,0 | 1,7 1,2 1,8 4,1 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 1,4 1,5 1,5 0,2 | 0,5 0,6 0,5 0,1 | 0,3 0,3 0,5 0,0 | 0,7 0,8 0,9 0,3 | 0,91 0,63 1,03 0,7 | 778 2,5% 112 2,2% | 839 2,8% 595 1,3% | 941 1,3% 960 2,4% | 13,8 12,2 14,7 13,2 | R1 R1 R2 R2 | A A F G | F F F E | 8 8 8 15 | 8 8 8 15 |
| B 27 | Löschenrod 5524/6345 R1(N): Fulda, Frankfurter Str., Abzw R2(S): AS Fulda-Stud (A66) Fs=4 | 150/322 75/207 50/61 25/54 | +6,8 +7,0 +5,7 +6,9 | 2 765 3 388 2 886 343 | 9,1 10,1 9,4 1,8 | +7,1 +7,0 +6,3 +10,0 | 87,3 86,3 86,7 95,1 | 6,9 7,1 7,1 5,4 | 0,6 0,8 0,7 1,0 | 0,8 0,8 0,9 0,6 | 3,6 3,9 3,8 0,9 | 5,3 5,9 5,4 0,7 | 3,6 4,1 3,7 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,91 0,56 1,04 2,4 | 1 733 8,9% 343 16,7% | 1 902 9,0% 1 226 5,3% | 1 629 6,9% 1 780 7,7% | 11,0 9,5 11,4 10,0 | R1 R1 R2 R2 | A A B C | B B B D | 8 8 8 14 | 17 17 16 15 |

Jahresauswertung 2015

Hessen

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglintientypen | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|---|--|--|--|--|---------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|--|--------------------------|---------------------------------|---|--|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------|----------------------|------------------|--------------------|----------------------|--|--|----------|-------------------------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | Fak- toren Nacht Tag ₂₂₋₆ eve ₁₆₋₂₂ day ₆₋₁₈ eve ₁₆₋₂₂ M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} | R1 R2 | TG Mo Di-Do Fr Sa So |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 W U S [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV ähnl. zu '14 W U S [Kfz/24h] [%] | Lkw- Veränd. zu '14 W U S [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | m. Anh. [Kfz/24h] [%] | o. Anh. [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Bus [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b _{so} b _{fr} [Kfz/24h] [%] | Mo-So d ₅₀ Mo-So d ₅₀ Mo-So d ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | | | | |
| B 27 | Marbach 5324/6591 R1(N): Hülfeld, Abzweig B84 R2(S): AS Fulda-Nord (A7) Fs=2 | 308/237 192/135 61/62 55/40 | 19 332 +2,1 21 498 +1,5 19 131 +3,1 11 685 +2,5 | 1 664 2 028 1 715 214 | 8,6 9,4 9,0 1,8 | -0,6 -0,9 -0,1 -0,4 | 89,9 89,1 89,3 96,7 | 5,3 5,4 5,4 3,7 | 0,5 0,4 0,6 1,2 | 1,0 1,0 1,1 0,7 | 3,1 3,3 3,4 0,7 | 5,3 5,9 5,5 1,0 | 3,6 4,0 3,7 0,6 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 1 101 7,8% 215 16,6% | 1 218 8,3% 750 5,3% | 1 267 5,9% 1 360 6,7% | 13,1 11,1 14,1 12,1 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | F F 16 15 | 17 17 16 15 | G A A B | | | |
| B 27 | Sontra 4925/6671 R1(N): Sontra R2(S): Bebra, Abzweig B83 Fs=2 | 334/340 198/202 77/79 59/59 | 7 024 +1,9 7 605 +1,3 7 001 +3,6 4 932 +1,8 | 737 918 716 102 | 10,5 12,1 10,2 2,1 | -5,6 -4,4 -9,9 -8,4 | 86,3 84,8 86,4 94,9 | 10,5 10,6 10,9 9,2 | 0,8 0,5 0,9 2,3 | 1,6 1,5 1,7 1,7 | 2,6 2,9 2,7 0,7 | 7,2 8,4 7,0 1,2 | 5,2 6,0 5,0 0,9 | 0,6 0,8 0,5 0,2 | 1,6 1,7 1,0 1,4 | 395 9,3% 88 21,2% | 440 9,6% 261 7,9% | 409 8,6% 342 10,6% | 11,5 10,2 9,9 8,7 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | E E 16 12 | 17 17 16 18 | G D D D | | | |
| B 27 | Hoheneiche 4825/6105 R1(N): Wehratal-Oetmannshausen, R2(S): Wehratal-Oetmannshausen, Fs=2 | 346/345 209/207 77/79 60/59 | 12 320 +1,5 13 209 +2,7 11 931 -2,9 9 563 +2,4 | 1 868 2 350 1 731 284 | 15,2 17,8 14,5 3,0 | -1,7 +1,0 -11,7 -4,5 | 82,4 79,8 82,9 94,7 | 9,9 10,3 10,2 7,4 | 0,8 0,5 0,8 2,0 | 1,6 1,5 1,7 1,8 | 3,7 4,3 3,7 0,9 | 11,0 13,1 10,5 1,7 | 7,8 9,3 7,3 1,2 | 0,4 0,4 0,3 0,4 | 0,8 0,7 0,5 0,5 | 687 12,8% 167 34,6% | 759 12,8% 471 12,8% | 620 12,0% 727 10,5% | 10,1 9,3 11,7 10,1 | R1 R1 R2 R2 | A B C C | G B C D | 7 7 13 18 | D E E D | | | |
| B 38 | Mörlenbach 6418/6407 R1(S): Weirheim, Abzweig B3 R2(N): Führt-Lörzenbach, Abzweig E Fs=2 | 248/46 127/30 63/8 58/8 | 19 285 +11,3 20 634 +10,0 19 595 +15,7 13 985 +10,0 | 961 1 171 995 149 | 5,0 5,7 5,1 1,1 | +4,4 +2,4 +8,3 +27,4 | 92,7 91,8 92,5 97,9 | 7,6 8,1 7,5 5,2 | 1,2 0,9 1,2 2,4 | 0,9 0,9 1,0 0,6 | 3,0 3,3 3,1 0,7 | 1,8 2,1 1,8 0,2 | 1,2 1,4 1,2 0,1 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 1,4 1,6 1,4 0,4 | 1 100 5,0% 212 5,0% | 1 181 5,8% 855 1,7% | 1 051 5,0% 899 3,8% | 10,7 9,8 9,5 8,8 | R1 R1 R2 R2 | A B B C | B B 7 11 | 8 7 E D | E E E D | | | |
| B 38 | Reinheim 6118/6402 R1(S): Gersprenz, Abzweig B47 R2(N): Reinheim, Abzweig B426 Fs=2 | 328/69 203/40 67/18 58/11 | 12 566 +13,5 13 939 +14,9 12 232 +12,1 7 974 +6,6 | 757 924 778 121 | 6,0 6,6 6,4 1,5 | +23,9 +23,0 +24,2 +40,5 | 92,6 92,0 92,2 97,4 | 7,9 8,1 8,2 5,9 | 1,4 1,1 1,5 3,2 | 1,0 1,0 1,1 0,7 | 3,2 3,5 3,4 0,8 | 2,0 2,2 2,2 0,1 | 1,4 1,6 1,5 0,1 | 0,9 0,3 0,8 0,6 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 734 5,9% 103 7,7% | 801 6,6% 531 2,7% | 760 4,2% 676 6,8% | 12,2 10,6 10,7 9,4 | R1 R1 R2 R2 | C A E D | F E 17 14 | 18 8 B C | B B B 13 | | | |
| B 42 | Rüdesheim 6013/6103 R1(N): Rüdesheim R2(S): Einvile Fs=2 | 235/351 153/213 40/77 42/61 | 15 654 -1,4 16 646 -1,0 15 534 -2,9 12 185 -1,6 | 512 614 518 134 | 3,3 3,7 3,3 1,1 | +10,3 +10,1 +13,2 -1,3 | 96,1 95,7 96,0 98,4 | 7,4 7,9 7,4 5,0 | 1,6 1,1 1,4 4,3 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 1,9 2,2 2,0 0,5 | 0,9 1,1 1,0 0,1 | 0,6 0,4 0,6 0,5 | 0,4 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 917 3,2% 122 4,2% | 1 015 3,6% 624 1,3% | 925 2,7% 811 0,9% | 11,3 10,4 10,9 10,1 | R1 R1 R2 R2 | C A E D | E E 16 13 | 17 17 C 13 | D D C G | | | |
| B 44 | Lampertheim 6316/6666 R1(N): Bürstadt, Abzweig B47 R2(S): Lampertheim Fs=4 | 275/351 170/212 57/78 48/61 | 16 965 +8,2 18 906 +6,6 17 405 +13,6 9 343 +6,4 | 907 1 106 997 70 | 5,3 5,9 5,7 0,8 | +13,2 +9,5 +26,4 +5,4 | 92,6 92,1 92,1 97,7 | 5,4 5,5 5,5 3,9 | 1,2 1,1 1,4 1,8 | 0,7 0,6 0,8 0,6 | 2,7 2,9 2,9 0,5 | 2,4 2,6 2,6 0,2 | 1,7 1,8 1,9 0,1 | 0,3 0,4 0,2 0,1 | 1,4 1,4 1,4 0,9 | 971 5,5% 179 3,5% | 1 064 6,3% 692 1,8% | 1 105 4,6% 1 051 5,3% | 12,8 11,0 12,6 10,8 | R1 R1 R2 R2 | C A E E | E E 16 15 | 17 17 A D | B B A D | | | |
| B 45 | Bruchköbel 5819/6325 R1(N): Bruchköbel R2(S): AS Hanau-Nord (A66) Fs=4 | 354/352 217/212 76/80 61/60 | 31 308 +7,8 35 079 +8,4 31 069 +5,8 17 857 +7,4 | 1 086 1 347 1 110 106 | 3,5 3,8 3,6 0,6 | +5,1 +4,8 +5,3 +7,5 | 95,5 95,1 95,3 98,5 | 6,6 6,8 6,6 4,7 | 0,6 0,5 0,6 1,1 | 0,5 0,5 0,5 0,3 | 2,4 2,6 2,5 0,5 | 0,9 1,0 1,0 0,1 | 0,6 0,7 0,7 0,1 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,6 0,6 1,0 0,6 | 1 809 3,4% 295 4,3% | 1 957 3,9% 1 367 1,2% | 2 020 1,6% 2 326 3,0% | 12,8 11,1 14,9 12,9 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | F F 17 15 | 17 18 A D | A A A C | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|--|-------------------|---------|-----------|------------|--------|-------|--------------------------------|--------|-----|----------|--------|-----|----------------------|--------|-----------------|---------|----------------|-------|-----------------|----------------|----------------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrstreifen | DTV | | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG | | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Faktoren | | | Tag-22 | | Mo-So | | | DL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So | Veränd. | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. | Pkw | Lfw | Krad | Pkw | Lfw | Krad | m. | o. | Anh. | o. | Anh. | o. | Anh. | o. | Anh. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | W | zu '14 | [%] | U | W | ähnl. | zu '14 | + | Lfw | + | Krad | + | Lkw | Lkw m. | Sattel- | Bus | nkl. | Kfz | b _{SO} | P _N | M _N | fer | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | S | [%] | [%] | S | U | [%] | [%] | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | + | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | | | | | | | | | | | |
| | | | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | | | | | | | | |
| | | | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | Veränd. | zu '14 | [%] | | | | | |
| B 454 | Kirchhain | 354/357 | 15 661 | +2,3 | 884 | 5,6 | +4,3 | 93,1 | 8,2 | 0,6 | 0,7 | 1,9 | 3,4 | 2,8 | 0,4 | 0,6 | 0,86 | 889 | 994 | 876 | 11,3 | R1 | A | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | | | | | | | | |
| 5119/6505 | R1(W): Kirchhain, Abzweig B62 | 216/216 | 17 861 | +2,1 | 1 091 | 6,1 | +3,1 | 92,7 | 8,4 | 0,5 | 0,7 | 2,0 | 3,7 | 3,1 | 0,4 | 0,6 | 0,44 | 5,5% | 6,0% | 4,9% | 9,4 | R1 | A | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | | | | | |
| R2(O): Stadtlendorf | | 77/80 | 15 379 | +2,8 | 931 | 6,1 | +7,5 | 92,6 | 8,2 | 0,7 | 0,7 | 2,0 | 3,7 | 3,1 | 0,3 | 0,6 | 1,01 | 179 | 604 | 848 | 10,8 | R2 | A | D 8 15 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | D 8 14 | | | | |
| Fs=2 | | 61/61 | 7 989 | +1,1 | 70 | 0,9 | +7,7 | 97,9 | 7,0 | 1,2 | 0,5 | 0,5 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,8 | | 7,0% | 3,0% | 4,3% | 9,0 | R2 | D | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | D 14 | | | |
| B 456 | Wehrheim | 348/329 | 18 512 | -1,7 | 681 | 3,7 | +4,4 | 94,4 | 7,3 | 0,8 | 0,6 | 2,1 | 1,5 | 1,0 | 0,1 | 1,3 | 0,83 | 1 069 | 1 140 | 1 314 | 14,0 | R1 | A | F 17 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | | | |
| 5717/6301 | R1(N): Usingen, Abzweig B275 | 211/213 | 20 736 | -0,4 | 843 | 4,1 | +4,4 | 94,1 | 7,6 | 0,6 | 0,6 | 2,3 | 1,7 | 1,1 | 0,1 | 1,3 | 0,58 | 3,7% | 4,4% | 2,1% | 11,8 | R1 | A | F 17 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | |
| R2(S): Bad Homburg | | 76/59 | 17 196 | -6,9 | 699 | 4,1 | +3,7 | 94,0 | 7,4 | 0,8 | 0,7 | 2,2 | 1,7 | 1,2 | 0,1 | 1,3 | 1,03 | 196 | 814 | 1 361 | 14,9 | R2 | F | F 17 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | A 7 | |
| Fs=2 | | 61/57 | 12 042 | -1,1 | 72 | 0,6 | +2,5 | 97,4 | 5,3 | 1,8 | 0,6 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,4 | | 3,4% | 0,9% | 3,0% | 13,0 | R2 | E | E 17 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | |
| B 456 | Weilburg | 350/355 | 8 629 | +1,8 | 338 | 3,9 | +3,6 | 94,8 | 7,4 | 1,4 | 0,8 | 2,4 | 1,1 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,88 | 508 | 564 | 458 | 10,6 | R1 | A | E 17 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | |
| 5515/6403 | R1(N): Weilburg | 213/214 | 9 588 | +1,9 | 416 | 4,3 | +3,2 | 94,4 | 7,8 | 1,1 | 0,8 | 2,6 | 1,2 | 0,7 | 0,6 | 0,5 | 0,58 | 3,8% | 4,3% | 3,3% | 9,2 | R1 | A | A 17 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 |
| R2(S): Usingen, Abzweig B275 | | 76/80 | 8 430 | +2,7 | 338 | 4,0 | +4,2 | 94,6 | 7,6 | 1,5 | 0,9 | 2,5 | 1,1 | 0,7 | 0,4 | 0,5 | 1,04 | 62 | 342 | 463 | 10,8 | R2 | E | E 14 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 |
| Fs=2 | | 61/61 | 5 379 | -1,4 | 52 | 1,0 | +4,1 | 98,0 | 5,0 | 3,8 | 0,5 | 0,7 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,5 | | 5,3% | 1,7% | 3,9% | 9,4 | R2 | D | C 16 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | G 18 | |
| B 457 | Lich | 351/336 | 10 021 | +3,9 | 668 | 6,6 | +6,8 | 92,5 | 2,1 | 0,7 | 0,9 | 2,5 | 3,9 | 2,6 | 0,1 | 0,1 | 0,88 | 581 | 645 | 663 | 13,2 | R1 | A | B 8 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 |
| 5418/6703 | R1(N): Lich, Abzweig B488 | 215/209 | 11 219 | +3,4 | 795 | 7,1 | +5,8 | 91,9 | 2,3 | 0,5 | 0,9 | 2,7 | 4,2 | 2,8 | 0,1 | 0,1 | 0,50 | 6,4% | 7,1% | 4,4% | 11,2 | R1 | A | A 8 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 | E 17 |
| R2(S): Hungen, Abzweig B489 | | 75/68 | 9 919 | +4,9 | 700 | 7,1 | +10,2 | 91,9 | 2,3 | 0,8 | 1,0 | 2,8 | 4,2 | 2,7 | 0,1 | 0,1 | 0,99 | 91 | 387 | 595 | 11,9 | R2 | A | A 8 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 | E 16 |
| Fs=2 | | 61/59 | 5 781 | +4,1 | 106 | 1,8 | +2,0 | 97,3 | 1,0 | 2,0 | 0,8 | 0,5 | 1,3 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | | 9,1% | 2,5% | 4,5% | 10,2 | R2 | C | C 10 13 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | D 15 | |
| B 457 | Büdingen | 306/136 | 8 160 | -10,9 | 313 | 3,8 | -0,4 | 95,4 | 6,3 | 1,1 | 0,6 | 1,9 | 0,8 | 0,5 | 1,1 | 0,1 | 0,94 | 480 | 522 | 453 | 11,2 | R1 | C | E 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 | D 8 17 |
| 5720/6173 | R1(N): Abzweig B521 | 186/92 | 8 930 | -12,1 | 384 | 4,3 | -1,8 | 95,0 | 6,6 | 0,8 | 0,6 | 2,1 | 0,9 | 0,6 | 1,3 | 0,1 | 0,57 | 3,8% | 4,3% | 3,8% | 9,9 | R1 | A | A 17 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 | D 8 18 |
| R2(S): Büdingen | | 67/20 | 8 394 | -8,8 | 329 | 3,9 | +1,1 | 95,3 | 6,4 | 1,1 | 0,6 | 2,1 | 0,8 | 0,5 | 1,0 | 0,2 | 1,04 | 60 | 355 | 437 | 10,6 | R2 | E | E 17 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 | B 8 |
| Fs=2 | | 53/24 | 5 061 | -8,6 | 38 | 0,7 | +34,7 | 98,6 | 4,8 | 3,4 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | 4,6% | 1,8% | 4,8% | 9,5 | R2 | D | D 13 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | D 12 | |
| B 459 | Offenbach | 317/247 | 16 446 | -0,7 | 493 | 3,0 | +9,5 | 96,6 | 6,0 | 1,0 | 0,3 | 2,0 | 0,4 | 0,3 | 0,6 | 0,1 | 0,89 | 941 | 1 006 | 1 024 | 11,9 | R1 | A | D 8 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 |
| 5918/6212 | R1(N): AS Offenbach (A3), Abzweig | 181/121 | 18 372 | -0,8 | 584 | 3,2 | +10,1 | 96,4 | 6,2 | 0,9 | 0,3 | 2,1 | 0,4 | 0,3 | 0,6 | 0,1 | 0,50 | 3,0% | 3,3% | 2,7% | 10,2 | R1 | A | A 8 | D 8 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 |
| R2(S): Abzweig B459 | | 75/66 | 16 398 | -1,3 | 524 | 3,2 | +4,7 | 96,4 | 5,9 | 1,1 | 0,3 | 2,1 | 0,4 | 0,3 | 0,6 | 0,1 | 1,02 | 174 | 745 | 807 | 10,3 | R2 | B | B 8 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 | D 9 18 |
| Fs=4 | | 61/60 | 9 484 | +0,3 | 119 | 1,3 | +27,1 | 98,4 | 4,3 | 1,4 | 0,2 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,6 | 0,1 | | 3,2% | 1,8% | 2,8% | 9,0 | R2 | E | C 15 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | D 18 | |
| B 460 | Hüttenhal | 345/354 | 3 597 | -0,1 | 262 | 7,3 | -0,1 | 90,8 | 7,8 | 5,3 | 1,5 | 3,4 | 3,4 | 2,1 | 0,5 | 0,5 | 0,98 | 211 | 234 | 291 | 16,0 | R1 | - | D 8 17 | E 17 | E 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|----------------|-----------|------------|------------|----------------|----------------|--------------------------------|------|-----------|-----|-------------|-----------|-----------------------------|-------------------|-------------|---|----------------|------------------|-------|-----------------|-----------------|-------|-----------------|-----------------|------|--------|------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | Faktor | | | | | | MSV (50. höchste Stunde) | JG WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | Fak-toren | | Tag-Nacht | | | | | Mo-So d ₅₀ b _{SV} Mo-So d ₅₀ b _{SV} [Kfz/h] [%] | | | | | | | | | | | |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw-ähnli. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Anh. | Sattelzug | Bus | nkl. Kfz | fer | | M ₁ | M _{abw} | Mo-So | d ₅₀ | b _{SV} | Mo-So | d ₅₀ | b _{SV} | DL | R1 | R2 |
| | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | Mo-So | d ₅₀ | b _{SV} | Mo-So | d ₅₀ | b _{SV} | [] | [] | [] |
| B 521 | Bad Vilbel | 328/272 | +1,0 | 826 | 3,0 | 3,0 | -3,8 | 96,0 | 7,9 | 1,1 | 0,4 | 2,1 | 0,8 | 0,5 | 0,1 | 0,6 | 0,88 | 1 593 | 1 678 | 1 653 | 10,9 | 10,9 | 1,678 | 1 653 | 10,9 | 1,678 | A | E 17 | B 7 |
| | 5818/6310 | 195/142 | +1,8 | 1 037 | 3,4 | 3,4 | -1,7 | 95,5 | 8,4 | 1,0 | 0,5 | 2,4 | 0,9 | 0,6 | 0,1 | 0,7 | 0,64 | 2,9% | 3,4% | 2,9% | 9,6 | 9,6 | 3,4% | 2,9% | 9,6 | 3,4% | A | E 16 | B 7 |
| | R1(O): Bad Vilbel | 74/73 | -1,6 | 795 | 2,9 | 2,9 | -12,6 | 96,0 | 7,9 | 1,2 | 0,5 | 2,1 | 0,8 | 0,5 | 0,0 | 0,6 | 1,02 | 311 | 1 337 | 1 435 | 11,1 | 11,1 | 1 337 | 1 435 | 11,1 | 1 337 | E 16 | A 7 | |
| | R2(W): AS Ffm.-Friedberger-Landstr | 59/57 | -0,3 | 97 | 0,5 | 0,5 | +7,3 | 98,8 | 5,2 | 1,5 | 0,2 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,5 | | 3,3% | 1,1% | 3,1% | 9,9 | 9,9 | 1,1% | 3,1% | 9,9 | 1,1% | D 15 | A 7 | |
| | Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D | D C 15 | C 15 |

Automatische Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

| TK | automatische Dauerzählstelle | | Erf.-Art | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------|------------------------------|---------------|----------|------------|----------------|---------------------------------------|--|--------------------------------------|----------------------|----------------------|
| | Nr. | Name | | Straße | Fernziel | | | | | |
| 2651 | 1607 | Nadrensee | A 11 | 8+1 | Stettin (PL) | AS GUG Pomellen | AS Penkun | AS Schwerin-Ost | Berlin | Berlin |
| 2535 | 1602 | Goldensität | A 14 | 8+1 | A24 | AD Dreieck Schwerin | AS Schwerin-Nord | AS Rostock-Nord | Berlin | Berlin |
| 1838 | 1615 | Rostock-Nord | A 19 | 8+1 | Rostock | AS Rostock-Überseehafen | AS Rostock-Nord | AS Rostock-Ost | Berlin | Berlin |
| 1839 | 1613 | Rostock-Ost | A 19 | 8+1 | Rostock | AS Kavelstorf | AS Laage | AD Wittstock/Do. A24 | AD Wittstock/Do. A24 | AD Wittstock/Do. A24 |
| 1939 | 1604 | Kavelstorf | A 19 | 8+1 | Rostock | AS Güstrow | AS Krakow am See | AS Waren (Müritz) | Lübeck | Lübeck |
| 2239 | 1605 | Vietgest | A 19 | 8+1 | Rostock | AS Malchow | AS Grevesmühlen | AS Schönberg | Wismar | Wismar |
| 2540 | 1606 | Petersdorf | A 19 | 8+1 | Wismar | AS Bad Doberan | AK Kreuz Rostock (A19) | AS Kröpellin | Lübeck | Lübeck |
| 2037 | 1608 | Satow | A 20 | 8+1 | Rostock | AS Bad Süze | AS Tessin | AS Rostock-Stadt | Rostock | Rostock |
| 1938 | 1614 | Warnowtal | A 20 | 8+1 | Stettin (PL) | AS Anklam | AS Jarmen | AS Rostock | Rostock | Rostock |
| 1941 | 1609 | Tessin | A 20 | 8+1 | Stettin (PL) | AS Anklam | AS Sirasburg (Uckermark) | AS Hagenow | Hamburg (A1) | Hamburg (A1) |
| 2046 | 1611 | Jarmen | A 20 | 8+1 | Stettin (PL) | AS Ludwigslust | AS Neustadt-Glewe | AS Neustadt-Glewe | Berlin | Berlin |
| 2448 | 1610 | Sirasburg | A 20 | 8+1 | Berlin (A10) | AD Dreieck Schwerin | Abzweig B191 bei Ludwigslust | Neustrelitz, Abzweig B193 | Ludwigslust | Neustrelitz |
| 2534 | 1612 | Hagenow | A 24 | 8+1 | Schwerin | Grabow | Neubrandenburg, Abzweig B104 Prenzlau | AS Millzow | A20 / AS Stralsund | A20 / AS Stralsund |
| 2535 | 1603 | Hohewisch | A 24 | 8+1 | Schwerin | Neubrandenburg, Abzweig B104 Prenzlau | AS Brandshagen | Ramin | Berlin | Berlin |
| 2735 | 1708 | Grabow | B 5 | 8+1 | Perleberg | Stralsund | Stralsund | Karow | Pritzwalk | Pritzwalk |
| 2644 | 1727 | Weisdin | B 96 | 8+1 | Neubrandenburg | Stralsund | Abzweig B104 bei Güstrow | Güstrow | Güstrow | Güstrow |
| 1845 | 1744 | Stralsund | B 96 | 8+1 | Stralsund | AS Laage (A19) | Rostock (B105, Abzw. nach Wismar) | Rostock (L10) | AS Rostock-West(A20) | AS Rostock-West(A20) |
| 1644 | 1730 | Scharpitz | B 96 | 8+1 | Stralsund | Rostock (B105, Abzw. zur A19) | Seimsdorf | Schlutup | Lübeck | Lübeck |
| 2239 | 1715 | Hoppenrade | B 103 | 8+1 | Güstrow | Seimsdorf | Schönberg | Seimsdorf | Schwerin | Schwerin |
| 1938 | 1742 | Reutershagen | B 103 | 8+1 | Warnemünde | Brüel | AS Güstrow (A19) | Abzweig B103 bei Güstrow | Güstrow | Güstrow |
| 1838 | 1743 | Lütten Klein | B 103 | 8+1 | Warnemünde | AS Güstrow (A19) | Staventhagen, Abz. B194 Waren (Müritz) | Abzweig Neubrandenburg, Abzweig B192 | Neubrandenburg | Neubrandenburg |
| 2131 | 1701 | Seimsdorf | B 104 | 8+1 | Schwerin | Strasburg | Löcknitz | Woldegk | Neubrandenburg | Neubrandenburg |
| 2131 | 1702 | Schönberg | B 104 | 8+1 | Schwerin | Seimsdorf | Grevesmühlen | Pasewalk, Abzweig B109 Prenzlau | Pasewalk | Pasewalk |
| 2235 | 1709 | Brahlstorf | B 104 | 8+1 | Sternberg | Neubukow | Rostock (B103) | AK Kreuz Wismar (A20) | Lübeck | Lübeck |
| 2239 | 1713 | Klueß | B 104 | 8+1 | Teterow | Rostock (B103) | Erdbeerhof Rövershagen | Wismar | Wismar | Wismar |
| 2344 | 1724 | Rosenow | B 104 | 8+1 | Teterow | Erdbeerhof Rövershagen | Rövershagen | Rostock | Rostock | Rostock |
| 2547 | 1719 | Woldegk | B 104 | 8+1 | Strasburg | Rövershagen | Altheide | Rostock | Rostock | Rostock |
| 2550 | 1739 | Zerrenthin | B 104 | 8+1 | Stettin (PL) | Löcknitz | Löbnitz | Kreuzung Martenshof | Stralsund | Stralsund |
| 2131 | 1740 | Sülsdorf | B 105 | 8+1 | Wismar | Grevesmühlen | Greifswald-Neuenkirchen | Schwerin, Abzweig B104 Güstrow | Schwerin | Schwerin |
| 2135 | 1710 | Hornstorf | B 105 | 8+1 | Bad Doberan | Neubukow | Abzweig B208 bei Wismar | Abzweig Thürkow | Teterow | Teterow |
| 1839 | 1746 | Bentwisch | B 105 | 8+1 | Stralsund | Rostock (B103) | Rathbur | Ferdinandshof | Pasewalk | Pasewalk |
| 1839 | 1716 | Rövershagen | B 105 | 8+1 | Rostock | Erdbeerhof Rövershagen | Ducherow | Anklam, Abzweig B197 | Anklam | Anklam |
| 1739 | 1745 | Gelbensande | B 105 | 8+1 | Stralsund | Rövershagen | Klein Bünzow | Redoute | Redoute | Redoute |
| 1642 | 1722 | Karnin | B 105 | 8+1 | Rostock | Altheide | B111 | Klein Bünzow | Klein Bünzow | Klein Bünzow |
| 2234 | 1709 | Reinberg | B 106 | 8+1 | Greifswald | Löbnitz | L26 | B111 | B 111 | B 111 |
| 2141 | 1718 | Pewow | B 108 | 8+1 | Rostock | Abzweig B208 bei Wismar | Matgendorf | B111 | B 111 | B 111 |
| 2248 | 1723 | Ferdinandshof | B 109 | 8+1 | Anklam | Rathbur | Ducherow | B111 | B 111 | B 111 |
| 2148 | 1736 | Neu Kosenow | B 109 | 8+1 | Pasewalk | Klein Bünzow | B111 | L26 | B 111 | B 111 |
| 2148 | 1682 | Ziethen | B 109 | 8+1 | Klein Bünzow | B 111 | L26 | Sanitz, Abzweig L191 | Rostock | Rostock |
| 2047 | 1750 | Karlsburg | B 109 | 8+1 | B 111 | L26 | Kruckow | Demmin, Abzweig B194 Staventhagen | Rostock | Rostock |
| 2047 | 1749 | Gladrow | B 109 | 8+1 | Demmin | Sanitz, Abzweig L191 | Zecherin | Redoute | Demmin | Demmin |
| 1939 | 1717 | Hohenfelde | B 110 | 8+1 | Anklam | Kruckow | Useedom | Zirchow | Demmin | Demmin |
| 2044 | 1725 | Demmin | B 110 | 8+1 | Anklam | Zecherin | B109 | L263 | Redoute | Redoute |
| 2148 | 1683 | Reizow | B 110 | 8+1 | Zecherin | Useedom | B109 | L263 | Zirchow | Zirchow |
| 2149 | 1738 | Useedom | B 110 | 8+1 | Anklam | B 111 | L26 | B109 | L263 | L263 |
| 2047 | 1747 | Züssow | B 111 | 8+1 | B 109 | B 111 | Bansin | Wolgast | B 109 | B 109 |
| 2047 | 1748 | Lühmannsdorf | B 111 | 8+1 | L26 | L26 | Bansin | Wolgast | B 109 | B 109 |
| 1949 | 1737 | Bannemin | B 111 | 8+1 | Ahlbeck | Ahlbeck | Bansin | Wolgast | B 109 | Wolgast |

Jahresauswertung 2015

Mecklenburg-Vorpommern

Automatische Dauerzählstellen in Mecklenburg-Vorpommern

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | |
|------------------------------|--------|------------|-------------------------------------|----------------------|----------------|
| TK Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel |
| 2050 1680 Uckeritz | B 111 | 8+1 | Schmollensee | Koserow | Koserow |
| 2050 1681 Pudagla | B 111 | 8+1 | B 110 | Schmollensee | Schmollensee |
| 2833 1705 Dömitz | B 191 | 8+1 | Kreuzung B195 bei Dömitz | Dannenberg | Dannenberg |
| 2537 1712 Rom | B 191 | 8+1 | Parchim, Abzweig B321 Schwerin | Lübz | Lübz |
| 2135 1711 Reinstorf | B 192 | 8+1 | Warin | AS Zürow (A20) | Wismar |
| 2442 1720 Waren | B 192 | 8+1 | Klein Plasten | Waren (Müritz) | Malchow |
| 1944 1726 Poggendorf | B 194 | 8+1 | AS Grimmen-Ost (A20) | Süderholz-Poggendorf | Demmin |
| 2630 1703 Teidau | B 195 | 8+1 | Abzw. OU Boizenburg, Abzw. B5 Ludw. | Neuhaus | Dömitz |
| 1546 1731 Kaiseritz | B 196 | 8+1 | Karow | Bergen | Bergen |
| 2247 1735 Boldekow | B 197 | 8+1 | Sarnow | Friedland | Neubrandenburg |
| 2642 1721 Vietzen | B 198 | 8+1 | Kreuzung L24 Röbel/Müritz | Mirow | Neustrelitz |
| 2547 1733 Hinrichshagen | B 198 | 8+1 | Bredenfelde | Canzow | Prenzlau |
| 2434 1706 Pampow | B 321 | 8+1 | Schwerin, Abzweig B106 Wismar | AS Hagenow (A24) | Hagenow |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---|---|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|--|-----------------------------|--|-------------|--|-------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | DTV | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak- toren M ₁ P ₁ M _{ve} D _n [Kfz/h] | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | MSV (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | | TG R1 R2 |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So W U S [Kfz/24h] | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | b _{so} b _{Fr} | fer | M _{day} P _{day} M _{eve} D _{eve} [Kfz/h] | Mo-So d ₅₀ b _{sv} d ₆₀ Mo-So d ₅₀ b _{sv} d ₆₀ [Kfz/h] | Richt- tung | R1 | R2 | | | | | | | | |
| A 20 | Anz. Fahrstreifen Satow 2037/1608 R1(O): AS Bad Döberan R2(W): AS Kröppeln Fs=4 km 108,8 | 176/342 111/206 33/78 32/58 | +6,9 +6,0 +9,8 +6,7 | 3 261 3 892 3 454 3 915 | 9,6 11,8 9,5 2,2 | +5,5 +5,1 +7,8 -1,6 | 87,5 85,4 87,5 95,3 | 9,1 10,0 9,3 5,8 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 1,4 1,4 1,6 1,4 | 2,5 3,0 2,5 0,8 | 6,9 6,6 6,8 1,1 | 5,3 6,6 5,2 0,9 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,1 1,4 1,3 1,1 | 1 938 8,6% 348 21,3% | 2 565 5,4% 2 092 1,8% | 14,8 14,8 12,7 13,1 | R 1 R 1 R 2 R 2 | F C F E F E B | D D 16 13 13 13 13 | 8 8 15 11 12 12 17 | | | | | | | |
| A 20 | Warnowtal 1938/1614 R1(O): AK Kreuz Rostock (A19) R2(W): AS Rostock-Südstadt Fs=4 km 127,7 | 305/322 182/195 73/72 50/55 | +4,2 +4,9 +4,5 +1,6 | 3 385 4 073 3 582 648 | 8,9 10,7 8,9 1,9 | +5,1 +5,2 +5,3 -0,4 | 89,3 87,7 89,1 96,3 | 10,4 11,4 10,3 6,2 | 0,3 0,3 0,4 0,5 | 1,7 1,7 1,9 1,8 | 2,2 2,6 2,2 0,5 | 6,5 7,8 6,5 1,0 | 5,1 6,1 5,1 0,9 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,05 0,95 1,26 20,1% | 2 514 6,8% 2 254 1,2% | 13,4 12,8 11,7 11,5 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E C F D E C | D 17 16 12 13 | 8 8 15 15 | | | | | | | | |
| A 20 | Tessin 1941/1609 R1(O): AS Bad Sülze R2(W): AS Tessin Fs=4 km 0,3 | 341/354 208/216 73/78 60/60 | +5,5 +5,9 +5,2 +5,2 | 1 704 2 014 1 808 451 | 8,8 11,0 8,7 2,1 | +4,4 +4,3 +4,3 +4,0 | 88,7 86,5 88,6 95,8 | 6,6 7,5 6,4 4,2 | 0,2 0,1 0,2 0,2 | 1,4 1,3 1,5 1,3 | 2,7 3,2 2,8 1,2 | 5,8 7,5 6,6 0,7 | 4,8 6,1 4,6 0,6 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 1,14 1,24 1,39 19,4% | 1 450 3,9% 1 485 2,0% | 15,0 15,3 15,4 16,8 | R 1 R 1 R 2 R 2 | F C D F G E F | 8 17 18 13 13 14 15 | | | | | | | | | |
| A 20 | Jarmen 2046/1611 R1(O): AS Anklam R2(W): AS Jarmen Fs=4 km 223,5 | 357/357 218/215 77/80 62/62 | +5,5 +6,2 +5,5 +4,3 | 1 449 1 712 1 549 368 | 9,7 12,4 9,1 2,2 | +7,4 +7,1 +8,6 +4,2 | 86,9 84,1 87,3 94,7 | 9,5 10,5 9,3 6,8 | 0,9 0,8 0,9 0,9 | 1,7 1,6 1,8 1,7 | 3,1 3,8 3,0 0,9 | 6,3 8,3 5,9 1,0 | 4,8 6,3 4,5 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,23 8,5% 140 23,9% | 1 266 1,4% 1 247 1,4% | 16,9 18,4 16,8 18,0 | R 1 R 1 R 2 R 2 | G D E F F A | 9 17 17 11 12 12 | | | | | | | | | |
| A 20 | Strasburg 2448/1610 R1(O): AS Pasewalk-Nord R2(W): AS Strasburg (Uckermark) Fs=4 km 285,5 | 257/284 146/181 67/54 44/49 | +6,9 +8,3 +6,8 +3,5 | 1 441 1 695 1 538 399 | 10,3 13,3 9,6 2,5 | +10,4 +11,1 +12,3 -6,6 | 86,4 83,4 87,0 94,6 | 8,6 9,4 8,4 6,4 | 0,9 0,9 0,9 0,9 | 1,8 1,8 1,8 1,7 | 2,4 3,0 2,3 0,9 | 7,5 9,9 7,0 1,3 | 5,9 7,8 5,5 1,0 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,26 1,38 1,43 25,7% | 1 306 1,4% 1 243 1,5% | 18,5 20,8 17,8 19,6 | R 1 R 1 R 2 R 2 | G D D E F A | 8 13 13 12 12 12 | | | | | | | | | |
| A 24 | Hagenow 2534/1612 R1(O): AS Ludwigslust R2(W): AS Hagenow Fs=4 km 87,2 | 284/156 163/92 73/38 48/26 | +1,9 +2,9 +0,2 +1,1 | 4 790 5 785 4 967 983 | 17,8 22,1 17,8 3,5 | +3,5 +3,6 +3,4 -1,2 | 79,2 74,9 79,0 93,8 | 9,9 10,7 9,8 6,9 | 0,8 0,7 0,8 0,9 | 1,7 1,6 1,8 1,7 | 2,9 3,4 2,9 1,1 | 14,2 17,9 14,2 1,5 | 11,3 14,3 11,4 1,2 | 0,8 0,8 0,7 0,9 | 1,06 1,11 1,38 32,0% | 2 020 12,3% 1 805 2,1% | 14,9 14,4 13,5 13,9 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E C D F F E | 6 6 17 17 16 12 | | | | | | | | | |
| A 24 | Hohewisch 2535/1603 R1(W): AD Dreieck Schwerin R2(O): AS Neustadt-Glewe Fs=4 km 104,2 | 334/339 207/212 72/69 55/58 | +3,5 +3,9 +3,7 +2,0 | 4 713 5 735 4 884 804 | 16,0 20,2 15,6 2,6 | +2,7 +2,1 +5,1 -3,5 | 82,1 77,9 82,2 95,5 | 10,5 11,5 10,4 7,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,9 1,8 2,0 1,8 | 1,5 1,9 1,5 0,3 | 13,6 17,5 13,4 1,4 | 11,1 14,2 10,9 1,2 | 0,8 0,8 0,7 0,9 | 1,10 1,15 1,39 31,3% | 1 947 1,3% 2 104 10,4% | 13,2 13,7 14,2 14,0 | R 1 R 1 R 2 R 2 | F D C E F B | 8 8 16 12 14 14 | | | | | | | | | |
| B 5 | Grabow 2735/1708 R1(O): Grabow R2(W): Abzweig B191 bei Ludwigslu Fs=2 | 345/245 206/146 77/57 62/42 | -4,4 -4,1 -4,6 -6,4 | 1 042 1 283 1 043 166 | 11,9 13,4 11,6 2,9 | -12,8 -12,4 -14,1 -15,5 | 86,1 84,5 86,3 95,1 | 9,8 10,4 9,7 6,5 | 0,9 0,7 0,9 1,9 | 1,9 1,9 1,9 1,8 | 3,8 4,1 3,9 1,6 | 7,6 8,7 7,4 1,3 | 5,8 6,7 5,6 0,9 | 0,5 0,6 0,4 0,1 | 0,94 0,61 1,12 19,0% | 536 9,5% 474 11,9% | 12,2 10,7 10,8 9,6 | R 1 R 1 R 2 R 2 | A A F E C | 8 8 8 11 12 | | | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|---|--|---|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--|--------------------------------|---|---|---|---|--|--|--|--|--|---|-----------------------|---|----------|--|-------------|--|
| Straße | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | DTV | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak-toren | | | Tag-z22 Nacht M ₁ P ₁ M _{1eve} D ₁ [Kfz/h] | | | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} M _{1day} P _{1day} M _{1eve} D ₁ [Kfz/h] | | | WG R1 R2 | TG R1 R2 Mo Di-Do Fr Sa So |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] | SV Lkw- ähnl. [%] | Lkw- Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw Krad [%] | m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | nkI. Kfz b ₅₀ b _{Fr} [] | fer b ₅₀ b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{1eve} D ₁ [Kfz/h] | M _{1day} P _{1day} M _{1eve} D ₁ [Kfz/h] | Mo-So b ₅₀ Mo-So b ₅₀ [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [%] | Richt- tung [] | R1 R2 | R1 R2 | | | |
| B 96 Weisdin 2015/14 221/359 137/218 42/80 42/61 Anz. Fahrstreifen Lage bei | Mo-So W U S [d] | 8 663 -0,9 9 237 -0,7 9 022 -1,0 6 130 -1,8 | +1,4 +1,4 +2,2 -4,0 | 8,0 8,0 8,0 16,5 | 8,0 9,0 8,0 2,7 | 89,8 9,3 9,0 6,3 | 8,9 9,3 9,0 6,3 | 8,9 9,3 9,0 6,3 | 1,1 1,1 1,2 1,4 | 3,4 3,1 3,5 1,1 | 4,1 4,7 4,2 1,0 | 2,8 3,1 2,7 0,8 | 0,5 0,5 0,4 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,98 0,67 1,13 0,3 | 503 7,1 76 20,0 | 575 7,3 287 5,9 | 449 6,0 485 5,6 | 10,3 9,4 11,2 10,2 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | B A D D | 7 7 15 11 | 8 17 17 14 | | | | |
| B 96 Stralsund 2015/14 24/156 37/63 10/43 Baustelle zeitweise in 2015 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | 12 159 +7,3 11 015 +7,4 14 341 +8,5 13 513 +6,3 | +2,9 +3,7 -0,2 +5,5 | 7,5 7,5 5,3 1,8 | 5,9 7,5 5,3 1,8 | 8,8 9,5 8,8 9,7 | 8,8 9,5 8,8 9,7 | 8,8 9,5 8,8 9,7 | 2,0 1,8 2,1 2,1 | 2,6 3,2 2,4 1,0 | 2,9 3,9 2,6 0,4 | 1,9 2,6 1,7 0,3 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 1,6 1,6 1,3 1,4 | 716 5,5 88 12,3 | 827 5,8 384 3,7 | 1 069 1,1 1 155 1,8 | 18,2 19,8 18,3 21,2 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | G E G A | 8 11 14 14 | 14 14 13 12 | 18 12 | | | | |
| B 96 Scharpitz 2015/14 207/9 78/8 60/5 Baustelle zeitweise in 2015 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | 13 865 -5,2 13 242 -9,2 16 283 +6,5 13 034 -10,0 | -20,3 -20,5 -15,8 -41,6 | 6,2 7,8 5,7 1,3 | 6,2 7,8 5,7 1,3 | 9,2 10,5 9,9 6,8 | 9,2 10,5 9,9 6,8 | 9,2 10,5 9,9 6,8 | 1,7 1,6 1,8 1,7 | 2,4 3,0 2,4 0,5 | 3,4 4,3 3,0 0,4 | 2,5 3,3 2,3 0,3 | 0,4 0,4 0,3 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 814 5,8 104 12,5 | 940 6,2 437 3,3 | 950 1,2 978 1,2 | 14,2 15,3 13,6 13,8 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | G D C D | 11 11 14 14 | 17 17 16 16 | 16 16 | | | | |
| B 103 Hopenrade 2015/14 85/164 36/64 25/47 Baustelle zeitweise in 2015 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | 3 034 +1,7 3 264 +1,7 3 192 +3,0 2 003 -1,2 | +5,3 +2,4 +13,7 +9,4 | 11,8 12,8 13,0 3,0 | 11,8 12,8 13,0 3,0 | 8,5 9,0 8,2 5,9 | 8,5 9,0 8,2 5,9 | 8,5 9,0 8,2 5,9 | 1,5 1,5 1,2 1,2 | 3,7 4,1 3,8 1,2 | 7,0 7,6 8,2 0,9 | 5,6 6,1 6,6 0,8 | 1,1 1,1 1,0 0,9 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 178 11,1 23 22,2 | 205 11,6 96 7,5 | 173 8,1 176 6,2 | 11,2 10,1 11,8 10,4 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C A A C | 8 8 8 15 | 17 17 15 15 | 17 17 | | | | |
| B 103 Sarnstorf 2015/14 216/192 73/78 60/60 Baustelle zeitweise in 2015 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | 8 974 +6,7 10 028 +6,4 9 129 +7,3 4 969 +6,3 | +5,8 +5,5 +6,2 +5,0 | 7,3 7,9 7,8 1,9 | 7,3 7,9 7,8 1,9 | 10,2 10,6 10,1 7,6 | 10,2 10,6 10,1 7,6 | 10,2 10,6 10,1 7,6 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 3,4 3,7 3,6 1,1 | 3,6 3,9 3,9 0,7 | 2,7 2,9 2,9 0,6 | 0,3 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 520 6,9 83 12,4 | 600 7,4 277 3,8 | 527 7,2 576 4,9 | 11,6 9,9 13,0 11,1 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | 7 7 14 17 | 17 17 14 17 | 17 17 | | | | |
| B 103 Reutershagen 2015/14 340/354 210/218 74/78 56/58 Baustelle zeitweise in 2015 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | 30 705 +2,9 33 197 +2,8 31 534 +3,4 20 646 +2,2 | +7,0 +6,6 +8,6 +4,1 | 4,2 2,8 2,7 0,9 | 4,2 2,8 2,7 0,9 | 9,4 8,2 7,6 6,3 | 9,4 8,2 7,6 6,3 | 9,4 8,2 7,6 6,3 | 0,8 0,8 0,5 0,7 | 2,3 2,5 1,8 0,6 | 1,8 2,1 1,9 0,3 | 1,1 1,2 1,1 0,2 | 0,0 0,1 0,1 0,1 | 1,7 1,8 1,7 1,6 | 1 804 4,0 229 7,1 | 2 026 4,4 1 139 1,9 | 1 625 4,7 1 708 3,3 | 10,8 9,6 10,9 9,8 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 8 15 13 | 17 17 15 15 | 17 17 | | | | |
| B 103 Lütten Klein 2015/14 189/158 50/64 25/51 Baustelle zeitweise in 2015 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | 33 749 +5,8 35 587 +5,6 34 628 +6,2 25 992 +6,4 | +7,0 +6,6 +8,6 +4,1 | 2,5 2,8 2,7 0,9 | 2,5 2,8 2,7 0,9 | 7,7 8,2 7,6 5,1 | 7,7 8,2 7,6 5,1 | 7,7 8,2 7,6 5,1 | 0,6 0,6 0,5 0,6 | 1,6 1,6 1,8 0,5 | 0,8 0,9 0,8 0,2 | 0,4 0,5 0,5 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1,7 1,8 1,7 1,6 | 1 955 2,5 308 2,7 | 2 121 2,8 1 458 1,1 | 1 613 1,2 1 614 2,9 | 9,7 8,9 9,5 8,7 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C B C D | 8 8 13 18 | 17 17 13 18 | 17 17 | | | | |
| B 104 Seimdsdorf 2015/14 181/219 70/80 50/62 Baustelle zeitweise in 2015 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | 10 273 +5,3 11 148 +2,0 10 690 +14,9 6 582 +7,2 | +2,9 -0,0 +12,8 +0,9 | 7,3 8,1 7,6 2,1 | 7,3 8,1 7,6 2,1 | 7,6 7,8 7,7 5,9 | 7,6 7,8 7,7 5,9 | 7,6 7,8 7,7 5,9 | 1,1 1,0 1,1 0,9 | 2,9 3,1 2,9 1,3 | 4,3 4,8 4,5 0,7 | 3,5 3,9 3,7 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 580 7,4 125 6,5 | 652 8,1 363 3,8 | 765 5,3 754 5,7 | 14,8 13,0 14,7 13,1 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C A F F | 17 17 15 15 | 18 18 14 14 | 18 18 | | | | |

Jahresauswertung 2015

Mecklenburg-Vorpommern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--|--------------------------------------|---|---|-------------------------------|---|--------------------------|--|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------|---|--|---|------------------|------------------|----------------------|------------------|----------------------|
| Strasse | VT 2015/14 | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak- toren | | Tag- z22.6 | | day- e16.22 | | WG | | TG R1 R2 | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV U S | Lkw- Ähnl. S | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw +Lfw +Krad | Krad +Krad | Lkw +Lkw +Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ D ₁ | M _{22.6} P _{22.6} D _{22.6} | day- e16.22 | day- e16.22 | R1 | | R2 |
| B 104 Schönberg R1(O): Schönberg R2(W): Selmsdorf Fs=2 | 362/346 221/211 79/74 62/61 | 4 149 +6,8 4 576 +3,9 4 285 +15,0 2 437 +9,3 | 573 13,8 698 15,2 612 14,3 75 3,1 | +4,7 +2,4 +12,4 +1,0 | 84,7 8,0 0,9 83,3 8,3 0,7 84,2 7,9 1,0 95,5 6,2 2,2 | 3,9 4,3 4,0 1,5 | 9,5 8,3 10,6 9,2 10,0 8,7 1,3 1,1 | 3,9 4,3 4,0 1,5 | 0,9 0,7 1,0 2,2 | 0,9 0,7 1,0 2,2 | 0,9 0,7 1,0 2,2 | 0,9 0,7 1,0 2,2 | 0,9 0,7 1,0 2,2 | 0,2 0,2 0,3 0,2 | 0,2 0,2 0,3 0,2 | 236 14,1 47 11,5 | 269 15,2 136 7,2 | 301 10,9 278 12,6 | 14,3 12,3 13,6 11,8 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | F F F E | 17 17 15 15 | A A A C | 7 8 8 13 |
| B 104 Brahistorf R1(O): Briel R2(W): AS Schwerin-Nord (A241) Fs=2 | 363/363 224/222 78/80 61/61 | 4 575 +3,3 4 957 +3,3 4 535 +3,8 3 243 +2,2 | 438 9,6 525 10,6 471 10,4 78 2,4 | +6,8 +6,2 +9,4 -0,7 | 88,7 10,8 0,8 87,7 11,5 0,5 87,8 10,8 0,8 95,9 7,0 2,2 | 1,4 1,3 1,4 1,3 | 5,6 4,0 6,3 4,4 6,3 4,6 0,9 0,8 | 5,6 6,3 6,3 0,9 | 4,0 4,4 4,6 0,8 | 4,0 4,4 4,6 0,8 | 4,0 4,4 4,6 0,8 | 4,0 4,4 4,6 0,8 | 4,0 4,4 4,6 0,8 | 0,3 0,3 0,4 0,1 | 0,3 0,3 0,4 0,1 | 265 9,0 41 16,7 | 303 9,5 152 6,3 | 324 6,4 325 9,2 | 14,3 12,6 14,1 12,6 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | F F F E | 17 17 16 15 | A A A C | 8 7 7 18 |
| B 104 Klueß R1(O): AS Güstrow (A19) R2(W): Abzweig B103 bei Güstrow Fs=2 | 348/328 212/192 77/78 59/58 | 5 442 +0,2 5 988 +0,4 5 432 +0,2 3 479 -1,7 | 502 9,2 606 10,1 560 10,1 63 1,8 | -1,7 -2,8 +1,3 +2,5 | 87,5 10,0 0,7 86,6 10,5 0,5 86,5 9,8 0,8 95,1 7,1 1,6 | 1,6 1,6 1,6 1,5 | 6,2 4,3 7,1 5,0 7,1 5,0 1,2 0,9 | 6,2 7,1 7,1 1,2 | 4,3 5,0 5,0 0,9 | 4,3 5,0 5,0 0,9 | 4,3 5,0 5,0 0,9 | 4,3 5,0 5,0 0,9 | 4,3 5,0 5,0 0,9 | 0,6 0,7 0,5 0,2 | 0,6 0,7 0,5 0,2 | 317 8,6 46 17,2 | 366 9,1 171 5,8 | 358 7,9 355 6,8 | 13,2 11,4 13,0 11,3 | R1 R1 R2 R2 | C A E D | F F E E | 17 17 14 15 | B B B C | 8 8 8 15 |
| B 104 Rosenow R1(W): Slavenhagen, Abz. B194 Wa R2(O): Abzweig Neubrandenburg, A Fs=2 | 356/349 215/211 79/77 62/61 | 4 654 +0,9 5 170 +0,5 4 797 +1,9 2 609 +0,8 | 659 14,2 799 15,5 729 15,2 66 2,5 | +1,3 +0,4 +4,1 -2,9 | 84,3 7,6 0,5 83,0 8,0 0,4 83,2 7,6 0,6 95,8 4,8 1,5 | 1,4 1,4 1,5 1,5 | 9,3 7,1 10,1 7,6 10,3 7,9 1,5 1,3 | 9,3 10,1 10,3 1,5 | 7,1 7,6 7,9 1,3 | 7,1 7,6 7,9 1,3 | 7,1 7,6 7,9 1,3 | 7,1 7,6 7,9 1,3 | 7,1 7,6 7,9 1,3 | 0,5 0,6 0,3 0,2 | 0,5 0,6 0,3 0,2 | 268 13,5 46 22,4 | 308 14,0 147 10,0 | 261 12,7 258 10,4 | 11,2 9,6 11,1 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | D D D C | 17 17 16 14 | D D D C | 17 17 16 15 |
| B 104 Woldegk R1(O): Strasburg R2(W): Woldegk Fs=2 | 270/328 179/198 54/72 37/58 | 2 506 -1,6 2 730 -1,7 2 628 -2,0 1 541 -0,3 | 296 11,8 368 13,1 325 12,4 31 2,0 | -2,2 -2,8 -0,1 -10,1 | 86,1 9,2 1,0 84,8 10,1 0,8 85,5 8,9 1,0 96,0 4,8 2,6 | 2,1 2,1 2,1 1,9 | 8,2 6,6 9,0 7,2 8,9 7,2 1,6 1,4 | 8,2 9,0 8,9 1,6 | 6,6 7,2 7,2 1,4 | 6,6 7,2 7,2 1,4 | 6,6 7,2 7,2 1,4 | 6,6 7,2 7,2 1,4 | 6,6 7,2 7,2 1,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 147 10,9 20 25,2 | 171 11,0 73 9,8 | 140 13,6 136 11,8 | 11,0 9,7 11,0 9,8 | R1 R1 R2 R2 | C A D C | D D D D | 18 17 15 14 | D D D G | 18 17 15 14 |
| B 104 Zerrentin R1(O): Lücknitz R2(W): Paseswalk, Abzweig B109 Pr Fs=2 | 319/361 191/219 73/81 55/61 | 6 175 +1,5 6 606 +1,5 6 475 +2,4 4 237 -0,1 | 645 10,4 762 11,5 701 10,8 151 3,6 | +1,4 +1,2 +2,6 -4,2 | 87,9 8,8 0,5 86,7 9,1 0,4 87,4 8,4 0,6 95,3 7,5 1,0 | 1,3 1,3 1,4 0,9 | 7,4 6,5 8,2 7,2 7,8 6,8 2,1 1,7 | 7,4 8,2 7,8 2,1 | 6,5 7,2 6,8 1,7 | 6,5 7,2 6,8 1,7 | 6,5 7,2 6,8 1,7 | 6,5 7,2 6,8 1,7 | 6,5 7,2 6,8 1,7 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 364 9,6 45 24,7 | 425 9,3 181 11,6 | 393 3,0 346 3,2 | 12,7 11,6 11,2 10,4 | R1 R1 R2 R2 | B B E C | E B E B | 17 17 15 14 | D D D G | 15 15 14 18 |
| B 105 Sülsdorf R1(O): Grevesmühlen R2(W): Selmsdorf Fs=2 | 344/361 207/221 79/79 58/61 | 5 606 +2,3 5 957 +1,0 5 930 +5,2 3 924 +4,1 | 311 5,5 369 6,2 335 5,6 68 1,7 | +1,8 +1,7 +3,9 -9,2 | 93,1 8,0 1,6 92,4 8,3 1,3 92,9 8,1 1,7 97,2 6,5 3,6 | 1,1 1,2 1,2 0,9 | 3,0 2,3 2,7 1,9 2,4 1,8 0,3 0,2 | 3,0 2,7 2,4 0,3 | 2,3 1,9 1,8 0,2 | 2,3 1,9 1,8 0,2 | 2,3 1,9 1,8 0,2 | 2,3 1,9 1,8 0,2 | 2,3 1,9 1,8 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 317 5,6 67 4,9 | 359 6,2 189 2,4 | 411 5,3 386 3,9 | 14,9 13,3 13,6 12,3 | R1 R1 R2 R2 | E A F G | F F F E | 17 17 15 14 | A A F E | 7 8 8 17 |
| B 105 Hornstorf R1(O): Neubukow R2(W): AK Kreuz Wismar (A20) Fs=2 | 361/296 221/177 78/68 62/51 | 7 679 +0,9 7 792 +0,8 8 347 +2,8 6 423 -1,5 | 527 6,9 615 7,9 567 6,7 170 2,6 | +0,3 -1,1 +2,5 +8,6 | 91,1 10,8 1,2 90,1 11,4 0,9 91,1 10,6 1,2 95,0 8,1 2,3 | 1,7 1,6 1,8 2,0 | 2,8 2,0 3,4 2,4 2,7 1,9 0,6 0,4 | 2,8 3,4 2,7 0,6 | 2,0 2,4 1,9 0,4 | 2,0 2,4 1,9 0,4 | 2,0 2,4 1,9 0,4 | 2,0 2,4 1,9 0,4 | 2,0 2,4 1,9 0,4 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 451 6,5 58 11,7 | 518 7,0 249 3,8 | 510 5,3 518 3,1 | 13,5 12,9 13,2 13,1 | R1 R1 R2 R2 | E C F E | F B F B | 17 17 15 15 | B B B F | 8 8 8 11 |

Einfluss durch zeitweise Sperrung Petersdorfer Brücke (A 19) für Kfz > 3,5t in 2015
Baustelle im Umfeld zeitweise in 2015 / Baustelle im Umfeld zeitweise in 2014
Schleifendefekt zeitweise in 2014

Jahresauswertung 2015

Mecklenburg-Vorpommern

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|--------------------|---|--|---|---|---|--|------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|--|---|--|---|--|---|-----------------------|---------------------------|--------------------------|
| Straße | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Kfz | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak-toren | | Tag-z22 | | MSV | | WG | | TG R1 R2 |
| | | | Mo-So W U S Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw-Grupp ähnl. zu '14 | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Lkw Pkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | Bus Kfz nkl. [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} D _n [] | M ₁ P ₁ M _{ve} P _{ve} [] | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ eve ₂₂₋₆ [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [] | Mo-So b ₅₀ Mo-So b ₅₀ [Kfz/h] [] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [] | R1 R2 | R1 R2 | |
| B 109 | | Ferdinandshof 2248/1723 R1(N): Rathbeur R2(S): Ferdinandshof Fs=2 | 304/253 5 748 5 470 6 544 5 737 +3,3 +3,8 +4,3 +0,7 | 669 794 748 118 11,6 14,5 11,4 2,1 | +1,9 -0,5 +8,5 +9,6 | 82,9 79,7 83,1 93,5 4,8 5,4 4,6 3,0 | 8,8 9,2 8,8 1,4 | 1,1 1,9 2,0 1,8 | 1,9 1,9 2,8 0,9 | 2,9 3,5 2,8 0,9 | 8,5 10,7 8,4 0,8 | 7,3 9,2 7,3 0,7 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 3,6 3,8 3,5 2,7 | 1,20 10,9% 40 23,3% | 339 11,2% 40 9,5% | 393 17,3 17,7 17,3 18,2 | 501 1,4% 493 1,8% 18,2 | R1 R1 R2 R2 | G C D F A | D D E F A | 7 13 17 17 12 | D 11 E 17 13 |
| B 109 | | Neu Kosenow 2148/1736 R1(S): Ducherow R2(N): Anklam, Abzweig B197 Fs=2 | 261/357 156/217 63/79 42/61 | 805 939 924 167 | +1,2 -2,3 +11,1 +8,9 | 88,0 86,2 87,6 95,9 | 8,9 9,7 8,8 6,3 | 1,1 0,9 1,1 1,8 | 1,7 1,8 3,4 1,4 | 3,3 3,7 3,4 0,6 | 6,3 7,5 6,7 0,6 | 5,4 6,4 5,8 0,5 | 0,3 0,4 0,2 0,2 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 1,13 9,4% 57 17,9% | 479 9,7% 250 7,6% | 556 14,3 13,8 13,5 | 576 2,1% 563 2,0% | R1 R1 R2 R2 | F B E B | E E E F | 7 7 14 14 | G B E F |
| B 109 | | Zietzen 2148/1682 R1(N): Klein Bünzow R2(S): Redoute Fs=3 | 298/- 186/- 61/- 51/- | 670 817 729 64 | 8,0 9,0 8,3 1,2 | 90,1 89,1 89,7 97,0 | 9,2 9,7 9,2 6,1 | 0,9 0,7 1,0 2,1 | 1,9 1,9 2,0 1,8 | 2,3 2,6 2,3 0,4 | 5,3 5,9 5,7 0,6 | 4,5 5,0 4,9 0,6 | 0,4 0,5 0,3 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 492 7,7% 64 12,6% | 570 8,1% 256 5,2% | 10,9 9,6 11,1 9,8 | 451 7,7% 471 5,5% | R1 R1 R2 R2 | C A D F | D D D C | 8 17 15 14 | C A D F |
| B 109 | | Karlsburg 2047/1750 R1(N): B111 R2(S): Klein Bünzow Fs=2 | 294/- 178/- 64/- 52/- | 547 662 611 49 | 8,5 9,4 9,2 1,3 | 89,9 89,1 89,1 96,9 | 8,8 9,3 8,9 5,9 | 0,7 0,5 0,8 1,8 | 1,6 1,6 1,7 0,4 | 2,3 2,5 2,4 0,4 | 5,8 6,3 6,5 0,7 | 5,0 5,5 5,6 0,6 | 0,4 0,5 0,3 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 376 8,2% 52 12,8% | 436 8,6% 198 5,9% | 10,7 9,3 11,9 10,3 | 345 5,5% 381 7,9% | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D D C | 8 17 15 14 | A A D E |
| B 109 | | Gladrow 2047/1749 R1(N): L26 R2(S): B111 Fs=2 | 292/- 176/- 64/- 52/- | 683 809 723 59 | 7,5 8,3 7,8 1,1 | 91,1 90,3 90,7 97,3 | 8,6 8,9 8,7 5,8 | 0,6 0,4 0,7 1,5 | 1,4 1,4 1,5 1,6 | 2,6 2,9 2,7 0,4 | 4,4 4,9 4,8 0,5 | 3,8 4,1 4,1 0,5 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 519 7,3% 68 10,0% | 600 7,8% 275 4,6% | 11,4 9,9 12,5 10,8 | 502 7,4% 553 6,0% | R1 R1 R2 R2 | A A B C | B B E E | 8 8 16 15 | F F E F |
| B 110 | | Hohenfelde 1939/1717 R1(O): Sanitz, Abzweig L191 R2(W): AS Rostock-Süd (A19) Fs=2 | 125/262 84/157 19/59 22/46 | 599 733 635 70 | 7,2 8,0 7,2 1,4 | 91,5 90,6 91,4 97,5 | 8,6 9,0 8,4 6,9 | 0,7 0,6 0,6 1,6 | 1,1 1,1 1,1 0,8 | 2,7 3,0 2,6 0,8 | 4,2 4,7 4,4 0,4 | 3,6 4,1 3,8 0,3 | 0,2 0,3 0,2 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 486 6,6% 75 14,0% | 552 7,0% 287 4,3% | 13,8 12,1 12,8 11,3 | 585 4,6% 529 6,0% | R1 R1 R2 R2 | A A F G | F F A F | 7 7 A 7 | B A 7 11 |
| B 110 | | Demmin 2044/1725 R1(O): Kruckow R2(W): Demmin, Abzweig B194 Sta Fs=2 | 355/349 218/213 77/75 60/61 | 467 566 514 50 | 12,5 13,6 13,2 2,4 | 85,4 84,2 84,6 95,4 | 6,5 7,0 6,2 3,8 | 0,9 0,6 1,0 2,3 | 1,8 1,8 1,7 1,8 | 3,7 4,1 3,9 0,7 | 8,2 8,9 8,8 1,5 | 6,3 6,8 6,9 1,3 | 0,6 0,6 0,5 0,1 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 217 11,6% 34 23,2% | 253 12,0% 111 9,2% | 11,1 9,6 12,0 10,3 | 209 12,5% 225 7,9% | R1 R1 R2 R2 | C A D C | D D B C | 8 17 17 18 | E E D G |
| B 110 | | Reizow 2148/1683 R1(O): Zedherin R2(W): Redoute Fs=2 | 299/- 188/- 60/- 51/- | 370 429 431 79 | 4,6 5,8 4,6 0,9 | 93,4 92,1 93,4 97,5 | 9,2 10,2 8,9 6,0 | 1,0 0,8 1,0 1,6 | 2,0 2,1 2,0 1,5 | 1,9 2,5 1,8 0,4 | 2,1 2,6 2,3 0,2 | 1,6 1,9 1,8 0,2 | 0,6 0,7 0,5 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 481 4,4% 42 8,5% | 566 4,7% 228 2,4% | 20,0 21,5 20,1 22,7 | 816 0,8% 795 1,5% | R1 R1 R2 R2 | A E F A | - D F A | - 17 14 12 | - E F F |

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | |
|---|--|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------------|------------|-------------|--------------------------|-------------|---|--|--|---|----------|--|----------|--|----------|---|---------|------------|------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Lage bei Anz. Fahrstreifen [d] | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- e | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | |
| | | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Pkw +Lkw | | Lkw Krad | | Pkw +Lkw | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | M ₁ P ₁ M ₂ P ₂ | | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ d _{50,w5} b _{50,w5} | | R1 R2 | |
| Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw | Lkw Krad | Pkw +Lkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M ₂ P ₂ | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ d _{50,w5} b _{50,w5} | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | | |
| [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [] | G | D | E | F | A | | | |
| B 110 | | 352/351 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Usedom | | 7 860 | +2,9 | 282 | 3,6 | -24,4 | 94,7 | 8,8 | 1,0 | 1,7 | 1,9 | 1,1 | 0,7 | 0,6 | 0,0 | 1,36 | 472 | 560 | 808 | 20,4 | R1 | G | D 11 17 | D 11 14 | |
| 2149/1738 | | 7 089 | +4,2 | 334 | 4,7 | -23,4 | 93,5 | 9,9 | 0,8 | 1,8 | 2,5 | 1,5 | 0,9 | 0,8 | 0,0 | 1,15 | 3,5% | 3,7% | 1,1% | 23,7 | R1 | F | E 17 | D 11 13 | |
| R1(W): Usedom | | 9 606 | +2,3 | 301 | 3,1 | -25,0 | 95,3 | 8,4 | 1,0 | 1,6 | 1,7 | 1,0 | 0,6 | 0,4 | 0,0 | 1,19 | 38 | 209 | 831 | 21,4 | R2 | F | E 11 | F 15 | |
| R2(O): Zichow | | 8 423 | +0,8 | 69 | 0,8 | -37,0 | 97,9 | 5,7 | 1,4 | 1,3 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | | 6,1% | 1,6% | 0,6% | 23,6 | R2 | F | E 11 | - | |
| Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | A | A | E 12 | - |
| B 111 | | 294/- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Züssow | | 5 569 | | 279 | 5,0 | | 92,9 | 9,8 | 0,6 | 2,1 | 2,2 | 2,5 | 1,8 | 0,3 | 0,0 | 1,18 | 330 | 383 | 422 | 15,3 | R1 | G | B 8 | E 17 | |
| 2047/1747 | | 5 283 | | 333 | 6,3 | | 91,6 | 10,9 | 0,5 | 2,1 | 2,8 | 3,2 | 2,3 | 0,4 | 0,0 | 1,21 | 4,8% | 5,2% | 1,7% | 15,5 | R1 | C | D 8 | 14 E 17 | |
| R1(O): B109 | | 6 231 | | 308 | 4,9 | | 92,8 | 9,7 | 0,6 | 2,3 | 2,2 | 2,6 | 1,9 | 0,2 | 0,0 | 1,34 | 37 | 170 | 525 | 18,7 | R2 | E | 14 | E 11 | |
| R2(W): L263 | | 5 762 | | 46 | 0,8 | | 97,1 | 6,0 | 0,9 | 2,1 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,0 | | 8,4% | 2,5% | 0,6% | 20,4 | R2 | E | F 11 | F 11 | |
| Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | A | F 15 | E 12 |
| B 111 | | 295/- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lühmannedorf | | 9 592 | | 575 | 6,0 | | 92,0 | 9,3 | 0,7 | 2,0 | 2,8 | 2,8 | 2,0 | 0,4 | 0,0 | 1,10 | 566 | 656 | 622 | 13,0 | R1 | F | D 8 | 17 D 8 17 | |
| 2047/1748 | | 9 565 | | 692 | 7,2 | | 90,8 | 10,1 | 0,5 | 2,0 | 3,4 | 3,4 | 2,4 | 0,5 | 0,0 | 0,91 | 5,8% | 6,3% | 1,0% | 12,6 | R1 | C | D E 17 | D 11 17 | |
| R1(O): L26 | | 10 532 | | 637 | 6,0 | | 91,8 | 9,4 | 0,7 | 2,1 | 2,8 | 3,0 | 2,2 | 0,2 | 0,0 | 1,18 | 68 | 295 | 639 | 13,3 | R2 | E | 15 | D 11 14 | |
| R2(W): B109 | | 8 492 | | 75 | 0,9 | | 97,1 | 6,0 | 1,1 | 2,0 | 0,5 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | | 9,4% | 2,5% | 1,1% | 13,4 | R2 | E | F 14 | F 11 | |
| Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | F | F 15 | E 12 |
| B 111 | | 359/253 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bannemin | | 12 514 | +1,4 | 390 | 3,1 | -33,9 | 95,4 | 8,7 | 0,9 | 1,5 | 1,8 | 1,1 | 0,6 | 0,3 | 0,0 | 1,11 | 739 | 854 | 793 | 12,4 | R1 | F | E 17 | D 10 17 | |
| 1949/1737 | | 220/161 | | 477 | 3,8 | -31,2 | 94,6 | 9,4 | 0,7 | 1,6 | 2,2 | 1,3 | 0,8 | 0,3 | 0,0 | 0,86 | 3,1% | 3,4% | 0,5% | 12,1 | R1 | B | D 11 | 16 D 10 17 | |
| R1(O): Bansin | | 13 890 | +1,4 | 401 | 2,9 | -34,9 | 95,6 | 8,7 | 1,0 | 1,5 | 1,7 | 1,0 | 0,6 | 0,2 | 0,0 | 1,11 | 85 | 397 | 741 | 12,1 | R2 | E | 14 | D 11 15 | |
| R2(W): Wolgast | | 10 850 | +1,6 | 65 | 0,6 | -65,9 | 98,1 | 5,5 | 1,3 | 1,3 | 0,4 | 0,1 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | | 3,8% | 1,0% | 0,9% | 12,0 | R2 | F | F 14 | F 11 | |
| Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | C | F 15 | E 11 |
| B 111 | | 291/- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ückeritz | | 10 108 | | 296 | 2,9 | | 95,8 | 9,0 | 0,9 | 1,2 | 2,0 | 0,6 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | 1,22 | 603 | 704 | 798 | 15,7 | R1 | G | E 11 | D 11 15 | |
| 2050/1680 | | 9 881 | | 359 | 3,6 | | 95,0 | 9,7 | 0,7 | 1,3 | 2,5 | 0,8 | 0,4 | 0,4 | 0,0 | 0,82 | 2,9% | 3,1% | 1,9% | 15,9 | R1 | B | B 11 | 17 E 17 | |
| R1(O): Schmollensee | | 12 012 | | 308 | 2,6 | | 96,3 | 8,9 | 1,0 | 1,2 | 1,8 | 0,5 | 0,3 | 0,2 | 0,0 | 1,04 | 57 | 301 | 703 | 14,0 | R2 | E | 14 | E 16 | |
| R2(W): Koserow | | 8 500 | | 53 | 0,6 | | 98,4 | 6,1 | 1,5 | 0,9 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | | 4,5% | 0,9% | 1,7% | 14,2 | R2 | F | F 11 | G 14 | |
| Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | E | F 15 | F 15 |
| B 111 | | 292/- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pudagla | | 4 885 | | 235 | 4,8 | | 93,1 | 9,2 | 0,9 | 2,1 | 3,7 | 0,8 | 0,5 | 0,3 | 0,0 | 1,36 | 292 | 341 | 488 | 19,5 | R1 | G | E 17 | D 8 15 | |
| 2050/1681 | | 4 513 | | 286 | 6,3 | | 91,4 | 10,2 | 0,7 | 2,3 | 4,8 | 1,1 | 0,7 | 0,4 | 0,0 | 0,93 | 4,9% | 5,4% | 0,4% | 21,3 | R1 | D | C E 17 | D 8 15 | |
| R1(O): B110 | | 6 155 | | 250 | 4,1 | | 94,0 | 9,0 | 0,9 | 2,0 | 3,2 | 0,7 | 0,4 | 0,2 | 0,0 | 1,11 | 27 | 146 | 412 | 17,3 | R2 | E | 14 | F 15 | |
| R2(W): Schmollensee | | 4 610 | | 35 | 0,7 | | 97,8 | 6,1 | 1,4 | 1,4 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | | 3,6% | 1,0% | 2,7% | 18,2 | R2 | F | F 11 | G 15 | |
| Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | A | A | E 11 | - |
| B 191 | | 349/361 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dömitz | | 5 987 | +1,5 | 855 | 14,3 | -1,1 | 83,1 | 9,0 | 1,7 | 2,3 | 3,7 | 10,5 | 7,3 | 0,1 | 0,3 | 1,03 | 345 | 393 | 434 | 14,4 | R1 | E | E 17 | G 8 | |
| 2833/1705 | | 6 014 | +1,5 | 1 035 | 17,2 | -1,2 | 80,3 | 9,5 | 1,1 | 2,2 | 4,1 | 13,0 | 9,1 | 0,1 | 0,3 | 0,95 | 13,1% | 13,4% | 7,9% | 13,7 | R1 | C | D F 17 | B 8 | |
| R1(O): Kreuzung B195 bei Dömitz | | 6 212 | +2,9 | 866 | 13,9 | +0,5 | 83,3 | 9,1 | 1,6 | 2,4 | 3,8 | 10,1 | 7,1 | 0,1 | 0,3 | 1,24 | 59 | 202 | 414 | 13,9 | R2 | F | F 16 | B 8 | |
| R2(W): Dannenberg | | 5 606 | -0,0 | 187 | 3,3 | -10,4 | 93,9 | 7,2 | 4,2 | 2,4 | 1,8 | 1,4 | 1,0 | 0,1 | 0,3 | | 28,3% | 11,3% | 3,2% | 13,7 | R2 | E | F 12 | F 12 | |
| Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | F | F 15 | F 16 |
| B 191 | | 346/360 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rom | | 5 754 | +1,2 | 686 | 11,9 | -4,1 | 86,2 | 8,8 | 1,0 | 1,6 | 4,0 | 7,1 | 4,9 | 0,8 | 0,3 | 0,93 | 331 | 380 | 345 | 12,1 | R1 | A | B 8 | E 17 | |
| 2537/1712 | | 6 291 | +1,0 | 823 | 13,1 | -4,4 | 85,0 | 9,2 | 0,8 | 1,6 | 4,4 | 7,9 | 5,4 | 0,9 | 0,3 | 0,57 | 10,9% | 11,4% | 9,6% | 10,6 | R1 | A | A B 8 | E 17 | |
| R1(W): Parchim, Abzweig B321 Sch | | 5 854 | +1,7 | 729 | 12,4 | -3,6 | 85,6 | 8,6 | 1,0 | 1,6 | 4,1 | 7,5 | 5,3 | 0,8 | 0,4 | 1,09 | 57 | 185 | 356 | 12,3 | R2 | B | B 8 | E 15 | |
| R2(O): Lützb | | 3 688 | +1,2 | 135 | 3,7 | -3,2 | 94,4 | 6,5 | 2,2 | 1,7 | 1,4 | 1,8 | 1,2 | 0,5 | 0,3 | | 23,5% | 8,1% | 7,6% | 10,7 | R2 | E | F 11 | D 14 | |
| Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | E | G 18 | D 18 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | |
|--------------------|---|--|--------------------------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------|--|---|---|---|--|--|--|--|---|-------------|-------------|---|---------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Anz. Fahrstreifen Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | Faktor | | | | | | day ₆₋₁₈ eve ₈₋₂₂ M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kz/h] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [Kz/h] | Richtung | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | Fak-toren | | Nacht | | | | | | | | |
| | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | fer b _{So} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _n P _n [Kz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kz/h] | Mo-So b _{SV} Mo-So b _{SV} [Kz/h] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [] | R1 R2 | R1 R2 | | |
| B 321 | Pampow | 364/359 | +2,1 | 876 | 8,2 | +4,1 | 90,4 | 11,1 | 0,5 | 1,1 | 3,5 | 4,5 | 3,0 | 0,2 | 601 | 675 | 600 | 11,2 | R1 | A | D 8 17 D 7 17 |
| | 2434/1706 | 223/217 | +2,6 | 1 068 | 9,0 | +3,8 | 89,6 | 11,6 | 0,4 | 1,1 | 3,8 | 5,0 | 3,4 | 0,3 | 7,8% | 8,3% | 7,5% | 9,7 | R1 | A | D 8 17 D 7 17 |
| | R1(N): Schwerin, Abzweig B106 Wis | 79/80 | +1,9 | 911 | 8,5 | +5,4 | 90,1 | 11,1 | 0,6 | 1,1 | 3,6 | 4,6 | 3,2 | 0,2 | 134 | 379 | 553 | 10,4 | R2 | D | 8 15 D 7 15 |
| | R2(S): AS Hagenow (A24) | 62/62 | -0,9 | 139 | 2,1 | -2,2 | 96,6 | 7,2 | 1,2 | 1,0 | 1,2 | 0,8 | 0,6 | 0,2 | 12,2% | 4,9% | 6,0% | 9,1 | R2 | D | C 11 15 D 15 |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D | D C 15 D 18 |

Jahresauswertung 2015

Niedersachsen

Automatische Dauerzählstellen in Niedersachsen

| automatische Dauerzählstelle | | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|------|------------------------|------------|----------|----------------|-----------------------------|-----------------------------|--|----------------------|
| TK | Nr. | Name | Strasse | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 2526 | 3351 | Glüsingen | A 1 | 8+1 | Hamburg | AS Hamburg-Harburg | AK Maschener Kreuz | | Bremen |
| 2625 | 3444 | Dibbersen | A 1 | 8+1 | Hamburg | AS Hittfeld | AS Dibbersen | | Bremen |
| 2821 | 3302 | Bockel | A 1 | 8+1 | Hamburg | AS Sittensen | AS Bockel | | Bremen |
| 2919 | 3456 | Uphusen | A 1 | 8+1 | Hamburg | AK Bremer Kreuz (A27) | AS Uphusen/Mahndorf | | Münster |
| 3017 | 3455 | Groß Ippener | A 1 | 8+1 | Bremen | AS Groß Ippener | AS Wildeshausen-Nord | | Münster |
| 3414 | 3309 | Holdorf | A 1 | 8+1 | Bremen | AS Lohne/Dinklage | AS Holdorf | | Münster |
| 3720 | 3496 | Rinteln | A 2 | 8+1 | Hannover | AS Bad Eilsen | AS Veltheim | | Dortmund |
| 3720 | 3495 | Rehren | A 2 | 8+1 | Hannover | AS Rehren | AS Bad Eilsen | | Dortmund |
| 3721 | 3494 | Hattendorf | A 2 | 8+1 | Hannover | AS Lauenau | AS Rehren | | Dortmund |
| 3722 | 3305 | Lauenau | A 2 | 8+1 | Hannover | AS Bad Nenndorf | AS Lauenau | | Dortmund |
| 3622 | 3492 | Groß-Munzel | A 2 | 8+1 | Hannover | AS Wunstorf-Kohlenfeld | AS Bad Nenndorf | | Dortmund |
| 3523 | 3491 | Dedensen | A 2 | 8+1 | Hannover | AS Wunstorf-Luthe | AS Wunstorf-Kohlenfeld | | Dortmund |
| 3523 | 3490 | Gümmer | A 2 | 8+1 | Hannover | AS Garbsen | AS Wunstorf-Luthe | | Dortmund |
| 3524 | 3439 | Hannover-Bothfeld | A 2 | 8+1 | Braunschweig | AS Hannover-Lahe | AS Hannover-Bothfeld | | Dortmund |
| 3625 | 3433 | Hannover-Ost | A 2 | 8+1 | Braunschweig | AK Kreuz Hann.-Ost (A7) | AS Hann.-Buchholz (A37) | | Dortmund |
| 3626 | 3489 | Immensen | A 2 | 8+1 | Braunschweig | AS Hämelerwald | AS Leinthe-Ost | | Hannover |
| 3627 | 3306 | Peine | A 2 | 8+1 | Braunschweig | AS Peine | AS Hämelerwald | | Hannover |
| 3627 | 3487 | Peine-Ost | A 2 | 8+1 | Braunschweig | AS Peine-Ost | AS Peine | | Hannover |
| 3627 | 3486 | Meerdorf | A 2 | 8+1 | Braunschweig | AS Braunschweig-Watenbüttel | AS Peine-Ost | | Hannover |
| 3628 | 3485 | Schwülper | A 2 | 8+1 | Braunschweig | AS Braunschweig-Hafen | AS Braunschweig-Watenbüttel | | Hannover |
| 3628 | 3484 | Watenbüttel | A 2 | 8+1 | Braunschweig | AK Braunschweig-Nord | AS Braunschweig-Hafen | | Hannover |
| 3629 | 3429 | Braunschweig-Flughafen | A 2 | 8+1 | Magdeburg | AS Braunschweig-Ost | AS Braunschweig-Flughafen | | Braunschweig |
| 3731 | 3421 | Beienrode | A 2 | 8+1 | Magdeburg | AS Rennau | AS Königslutter | | Hannover |
| 2924 | 3301 | Bispingen | A 7 | 8+1 | Hamburg | AS Evendorf | AS Bispingen | | Hannover |
| 3324 | 3304 | Berkhof | A 7 | 8+1 | Hamburg | AS Schwarzmstedt | AS Berkhof | | Hannover |
| 3525 | 3437 | Isernhagen | A 7 | 8+1 | Hamburg | AS Großburgwedel | AS Altwarmbüchen | | Kassel |
| 3525 | 3438 | Altwarmbüchen | A 7 | 8+1 | Hamburg | AK Hannover-Kichhorst | AK Hannover-Ost | | Kassel |
| 3625 | 3440 | Wülferode | A 7 | 8+1 | Hamburg | AS Hannover-Anderten | AS Laatzen | | Kassel |
| 3825 | 3308 | Hildesheim | A 7 | 8+1 | Hannover | AS Hildesheim | AS Laatzen | | Kassel |
| 4126 | 4602 | Düderode | A 7 | 8+1 | Hannover | AS Seesen (Harz) | AS Derneburg/Salgitter | | Kassel |
| 4525 | 3430 | Göttingen | A 7 | 8+1 | Hannover | AS Göttingen | AS Echte | | Kassel |
| 4623 | 3431 | Lutterberg | A 7 | 8+1 | Hannover | AS Hamm.Mündern/Lutterberg | AS Rosdorf | | Kassel |
| 2217 | 3354 | Nordholz | A 27 | 8+1 | Cuxhaven | AS Horneburg | AS Kassel-Nord | | Kassel |
| 2517 | 3343 | Stotel | A 27 | 8+1 | Bremenhaven | AS Nordholz | AS Dollern | | Stade |
| 3120 | 3303 | Verden | A 27 | 8+1 | Bremen | AS Stotel | AS Neuenwalde | | Bremenhaven |
| 2711 | 3368 | Filsum | A 28 | 8+1 | Oldenburg | AS Verden-Nord | AS Hagen | | Bremen |
| 2815 | 3449 | Haarentor | A 28 | 8+1 | Delmenhorst | AS Filsum | AS Verden-Ost | | Walsrode |
| 2916 | 3315 | Hasbruch | A 28 | 8+1 | Delmenhorst | AS Oldenburg-Haarentor | AS Leer-Ost | | Leer |
| 2918 | 3452 | Stuhr | A 28 | 8+1 | Delmenhorst | AS Ganderkesee-West | AD Oldenburg-West (A293) | | Leer |
| 2514 | 3451 | Sande | A 29 | 8+1 | Wilhelmshaven | AS Sande | AD Dreieck Delmenhorst | | Leer |
| 2715 | 3349 | Wemkendorf | A 29 | 8+1 | Wilhelmshaven | AS Hahn-Lehmden | AS Zeitel | | Oldenburg |
| 2815 | 3352 | Oldenburg-Hafen | A 29 | 8+1 | Wilhelmshaven | AS Oldenburg-Hafen | AS Rastede | | Oldenburg |
| 3015 | 3450 | Wardenburg | A 29 | 8+1 | Oldenburg | AS Wardenburg | AK Kreuz Oldenburg-Ost | | Oldenburg |
| 3608 | 3357 | Gildehaus | A 30 | 8+1 | Rheine | AS Gildehaus | AS Großkneden | | Oldenburg |
| 3714 | 3445 | Osnabrück-Hellern | A 30 | 8+1 | Bad Oeynhausen | AS Salzbergen | AK Kreuz Oldenburg-Ost | | AD Alhorn-Heide (A1) |
| 3816 | 3446 | Melle | A 30 | 8+1 | Bad Oeynhausen | AS Osnabrück-Sutthausen | AS GÜG Bad Bentheim | | Hengelo (NL) |
| 2610 | 3350 | Riepe | A 31 | 8+1 | Emden | AS Melle-Ost | AK Kreuz Schüttorf (A31) | | Hengelo (NL) |
| 3109 | 3369 | Lathen | A 31 | 8+1 | Emden | AS Emden-Ost | AS Osnabrück-Hellern | | Rheine |
| 3509 | 3454 | Wietmarschen | A 31 | 8+1 | Emden | AS Lathen | AS Melle-West | | Osnabrück |
| 3609 | 3498 | Schüttorf | A 31 | 8+1 | Emden | AK Kreuz Schüttorf (A30) | AS Riepe | | Boitrop |
| | | | | | | | AS Haren (Ems) | | Boitrop |
| | | | | | | | AS Lingen | | Boitrop |
| | | | | | | | AS Schüttorf-Ost | | Boitrop |

Automatische Dauerzählstellen in Niedersachsen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel | |
|------------------------------|-------------------------------|------------|----------|----------------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------|--|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | | |
| 3714 | 3447 Fiedler | A 33 | 8+1 | Osnabrück | AS Osnabrück-Lüstringen | AS Osnabrück-Fiedler | Bielefeld | Bielefeld | |
| 3714 | 3448 Handorf | A 33 | 8+1 | Osnabrück | AS Hardeberg | AS Borgloh/Kloster Oesede | Bielefeld | Bielefeld | |
| 3525 | 3436 Hannover-Kirchhorst | A 37 | 8+1 | Celle | AS Burgdorf | AK Hannover-Kirchhorst (A7) | Hannover-Messe | Hannover-Messe | |
| 3524 | 3435 Hannover-Misburg | A 37 | 8+1 | Celle | AK Hannover-Buchholz (A2) | AS Hannover-Misburg | Hannover-Messe | Hannover-Messe | |
| 3625 | 3441 Laaten | A 37 | 8+1 | Hannover-Messe | AS Messelände (B6) | AD Dreieck Hannover-Süd | AD Hannover-Süd (A7) | AD Hannover-Süd (A7) | |
| 4525 | 3432 Friedland | A 38 | 8+1 | Halle a. d. Saale | AS Arenshausen | AS Friedland | Göttingen | Göttingen | |
| 2627 | 3442 Winsen | A 39 | 8+1 | Lüneburg | AS Handorf | AS Winsen-Ost | Hannover | Hannover | |
| 3530 | 3422 Wolfsburg | A 39 | 8+1 | Lüneburg | AS Sandkamp | AS Wolfsburg-West | Braunschweig | Braunschweig | |
| 3630 | 3423 Scheppau | A 39 | 8+1 | Wolfsburg | AK WOB/Königsflutter (A2) | AS Scheppau | Braunschweig | Braunschweig | |
| 3730 | 3428 Braunschweig-Südwest | A 39 | 8+1 | Wolfsburg | AK Braunschweig-Süd | AD Braunschweig-Südwest | Braunschweig | Braunschweig | |
| 3728 | 3335 Braunschweig | A 39 | 8+1 | Braunschweig | AS Braunschweig-Rünigen | AS Salzgitter-Thiede | Salzgitter | Salzgitter | |
| 2525 | 3443 Tötensen | A 261 | 8+1 | AD HH-Südwest (A7) | AD Dreieck Bunde | AD Buchholzer Dreieck (A1) | Salzgitter | Salzgitter | |
| 2809 | 3358 Bunderneuland | A 280 | 8+1 | AD Bunde (A31) | AS Oldenburg-Etzhorn | AS Oldenburg-Nadort | Groningen (NL) | Groningen (NL) | |
| 2815 | 3453 Oldenburg-Etzhorn | A 293 | 8+1 | AK Oldbg.-Nord (A29) | AS Langenhamag.-Kaltenweide | AS Hannover-Flughafen | AD Oldbg.-West (A28) | AD Oldbg.-West (A28) | |
| 3524 | 3434 Kaltenweide | A 352 | 8+1 | AD Hann.-Nord (A7) | AS BS-Hansestraße | AK Kreuz Ölper (A392) | AD Hann.-West (A2) | AD Hann.-West (A2) | |
| 3629 | 3424 Braunschweig-Hansestraße | A 391 | 8+1 | AK BS-Nord (A2) | AS BS-Weststadt | AS BS-Gartenstadt | AD BS-Südwest (A39) | AD BS-Südwest (A39) | |
| 3729 | 3425 Braunschweig-Weststadt | A 391 | 8+1 | AK BS-Nord (A2) | AS BS-Celler Straße | AS BS-Hamburger Straße | AD BS-Südwest (A39) | AD BS-Südwest (A39) | |
| 3729 | 3426 Braunschweig-Ölper | A 392 | 8+1 | AK Kreuz Ölper (A39) | AS Flöthe | AS Schladden-Nord | Braunschweig | Braunschweig | |
| 3929 | 3427 Flöthe | A 395 | 8+1 | Braunschweig | | | Bad Harzburg | Bad Harzburg | |
| 3822 | 3364 Hameln | B 1 | 8+1 | Hildesheim | Coppenbrügge | Hameln | Hameln | Hameln | |
| 3727 | 3396 Groß Lafferde | B 1 | 8+1 | Braunschweig | Groß Lafferde | Hoheneggelsen | Hildesheim | Hildesheim | |
| 2624 | 3320 Treider Berg (S) | B 3 | 8+1 | Hannover | Treider Berg (B75) | Sprötze | Sollau | Sollau | |
| 2925 | 3411 Wintermoor (Heber) | B 3 | 8+1 | Hannover | Welle | Solltau (B71) | Sollau | Sollau | |
| 3426 | 3324 Westercelle | B 3 | 8+1 | Celle | Celle (B214) | Ehlershausen | Hannover | Hannover | |
| 3924 | 3333 Banteln | B 3 | 8+1 | Hannover | Abzweig B240 | Alfeld | Alfeld | Alfeld | |
| 2828 | 3322 Grünhagen | B 4 | 8+1 | Lüneburg | Abzweig B209 | Bienenbüttel | Braunschweig | Braunschweig | |
| 3228 | 4702 Sprakensehl | B 4 | 8+1 | Lüneburg | Sprakensehl | Abzweig B244 | Braunschweig | Braunschweig | |
| 3429 | 3415 Wagenhoff | B 4 | 8+1 | Lüneburg | Gr. Oesingen | Gifhorn (B188) | Braunschweig | Braunschweig | |
| 4229 | 3338 Königskrug | B 4 | 8+1 | Bad Harzburg | Abzweig B242 | Braunlage | Braunschweig | Braunschweig | |
| 3320 | 3401 Lemke | B 6 | 8+1 | Bremen | Asendorf | Lemke (B214) | Nienburg | Nienburg | |
| 3321 | 3325 Langendam | B 6 | 8+1 | Nienburg | Nienburg, Abzweig B214 | Neustadt a. Rbge., Abzweig B442 | Hannover | Hannover | |
| 3725 | 3377 Sarstedt | B 6 | 8+1 | Hannover | Sarstedt | Hildesheim | Hildesheim | Hildesheim | |
| 3928 | 3340 Posthof | B 6 | 8+1 | Hildesheim | Salzgitter-Bad, Abzweig B248 | Goslar, Abzweig B82 | Goslar | Goslar | |
| 4028 | 3355 Goslar | B 6 | 8+1 | Goslar | Goslar, Abzweig B82 | Friedland | Bad Harzburg | Bad Harzburg | |
| 4525 | 3390 Geismar | B 27 | 8+1 | Göttingen | Göttingen (B3) | Barnstorf | A38, Eschwege | A38, Eschwege | |
| 3217 | 3374 Twistringen | B 51 | 8+1 | Bassum | Twistringen | Lernförde | Diepholz | Diepholz | |
| 3416 | 3361 Diepholz | B 51 | 8+1 | Diepholz | Diepholz, Abzweig B214 | Lernförde | Osnabrück | Osnabrück | |
| 3615 | 3329 Ostercappeln | B 51 | 8+1 | Diepholz | Ostercappeln | AS Osnabrück-Schinkel | Osnabrück | Osnabrück | |
| 3814 | 3395 Glandorf | B 51 | 8+1 | Osnabrück | Bad Iburg | Glandorf (B475) | Münster | Münster | |
| 3218 | 3375 Sulingen | B 61 | 8+1 | Bremen | Bassum | Sulingen | Minden | Minden | |
| 4122 | 3379 Allersheim 2 | B 64 | 8+1 | Seesen | Eschershausen | Holzminde | Holzminde | Holzminde | |
| 4126 | 3389 Bad Gandersheim | B 64 | 8+1 | Seesen | Abzweig südwestl. Seesen (B248/B243) | Bad Gandersheim (B445) | Holzminde | Holzminde | |
| 3720 | 3405 Bückeburg | B 65 | 8+1 | Stadthagen | Bückeburg (B83) | Minden (B482) | Minden | Minden | |
| 3622 | 3376 Barsinghausen | B 65 | 8+1 | Hannover | Hannover-Tönnisberg-Kreisel | AS Bad Nenndorf | Minden | Minden | |
| 3626 | 3384 Haimar | B 65 | 8+1 | Peine | Abzweig B494 | Sehnde (B443) | Hannover | Hannover | |
| 3413 | 3373 Badbergen | B 68 | 8+1 | Cloppenburg | Badbergen | Bersenbrück | Bersenbrück | Bersenbrück | |
| 3614 | 3416 Lechtingen | B 68 | 8+1 | Bersenbrück | AS Osnabrück-Nord (A1) | Osnabrück | Osnabrück | Osnabrück | |
| 3115 | 3362 Cloppenburg | B 69 | 8+1 | Oldenburg | AS Cloppenburg (A1) | Vechta | Vechta | Vechta | |
| 2810 | 3326 Papenburg | B 70 | 8+1 | Leer | Ihrhove | Papenburg | Papenburg | Papenburg | |
| 3510 | 3372 Lünne | B 70 | 8+1 | Lingen | Lingen (Ems), Abzweig B213 | Lünne | Rheine | Rheine | |
| 2518 | 3393 Heerstedt | B 71 | 8+1 | Bremervörde | Beverstedt | AS Bremerhaven-Wulsdorf (A27) | Bremerhaven | Bremerhaven | |
| 2520 | 3319 Glinde | B 71 | 8+1 | Bremervörde | Glinde, Abzweig B495 | Basdahl | Bremerhaven | Bremerhaven | |

Automatische Dauerzählstellen in Niedersachsen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | | |
|------------------------------|-------------------------|------------|----------|--------------|--|----------------------|
| TK Nr. | Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel |
| 3032 | 3385 Küsten | B 493 | 8+1 | Lüchow | Küsten | Uelzen |
| 4623 | 3391 Hannoversch Münden | B 496 | 8+1 | Hann. Münden | Abzweig (B248) Lutterberg | A7 (Kassel/Hannover) |
| 4228 | 3394 Riefensbeek | B 498 | 8+1 | Altenau | Lutterberg (A7) Dammhaus (B242) Riefensb.-Kamschlacken | Osterode |

Jahresauswertung 2015

Niedersachsen

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------------------------|------------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|-------|------|-----------------|----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|--------------------------------------|------------------|--------------------|-------------------|----------------------|----------------------|-----------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- e | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Krad | | Pkw | | Kfz | | M ₁ | | Mo-So | | R1 R2 | | R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | ähnl. | Veränd. zu '14 | +Lkw +Krad | Lfw | Krad | Lkw | o. Anh. | o. Anh. | zug | zug | nkf. | Kfz | fer | b _{So} | b _{Fr} | P _n | M ₁ | M _{day} | Mo-So | b _{sv} | d ₅₀ | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d ₅₀ | d ₅₀ | R1 | R2 | R1 | R2 |
| | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [] | [] | [] | [] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] |
| A 1 | Glüsing 2526/3351 R1(N): AS Hamburg-Harburg R2(S): AK Maschener Kreuz Fs=6 km 13,6 | 293/280 179/165 64/69 50/46 | +1,0 -0,2 +1,8 +4,9 | 14 102 16 891 14 868 2 869 | 13,6 16,0 13,7 3,2 | 1,4 1,6 1,7 1,7 | -1,1 -1,8 +0,2 -0,7 | 84,8 82,6 84,5 95,0 | 8,3 8,7 8,5 6,0 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 1,4 1,2 1,6 1,1 | 1,8 2,1 1,9 0,4 | 11,5 13,6 11,5 2,3 | 9,0 10,6 9,0 2,0 | 0,4 0,3 0,3 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1,03 | 1,08 | 1,03 | 1,10 | 5 775 11 881 1 381 28 666 | 6 264 12 226 4 305 10 474 | 4 983 12,3% 5 078 8,9% | 9,5 R1 9,1 R1 9,9 R2 9,5 R2 | D B B D | G B B D | 7 8 8 13 | E E E A | 17 18 15 14 | | | | | | |
| A 1 | Dibbersen 2625/3444 R1(N): AS Hittfeld R2(S): AS Dibbersen Fs=4 km 20,5 | 221/349 138/207 49/83 34/59 | +14,8 +11,7 +21,4 +17,9 | 9 469 11 129 10 567 1 933 | 15,3 17,9 15,7 3,6 | 1,7 1,6 2,0 2,1 | +14,5 +12,1 +22,4 +8,4 | 82,9 80,4 82,2 94,3 | 8,7 9,2 8,9 6,2 | 0,3 0,3 0,3 0,6 | 1,7 1,6 2,0 2,1 | 2,0 2,3 2,0 0,4 | 13,0 15,2 13,4 2,7 | 10,5 12,3 10,8 2,4 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,08 | 1,08 | 1,08 | 1,07 | 3 475 13,2% 806 33,4% | 3 767 13,6% 2 600 11,4% | 3 471 10,9% 2 724 9,9% | 10,2 R1 10,0 R1 9,7 R2 9,3 R2 | F A C C | G B C D | 7 7 14 19 | E E E C | 17 17 14 14 | | | | | | | |
| A 1 | Bockel 2821/3302 R1(N): AS Sittensen R2(S): AS Bockel Fs=6 km 72,2 | 343/361 210/217 75/84 58/60 | +4,3 +3,9 +5,5 +4,4 | 12 754 15 288 13 336 2 682 | 19,2 23,3 19,1 4,2 | 1,8 1,6 2,1 2,1 | +2,0 +1,7 +2,4 -1,1 | 78,8 75,0 80,6 93,6 | 7,7 8,1 7,9 6,0 | 0,3 0,2 0,3 0,4 | 1,8 1,6 2,1 2,1 | 1,7 2,1 1,7 0,4 | 17,2 20,9 17,1 3,3 | 14,2 17,2 14,1 2,9 | 0,3 0,3 0,2 0,4 | 1,06 | 1,06 | 1,06 | 1,17 | 3 707 16,3% 879 43,5% | 4 032 16,4% 2 732 16,0% | 3 284 6,3% 3 563 1,8% | 9,9 R1 9,8 R1 10,7 R2 10,6 R2 | E D E C | C D E D | 7 7 14 18 | C C E C | 18 17 15 12 | | | | | | | |
| A 1 | Uphusen 2919/3456 R1(N): AK Bremer Kreuz (A27) R2(S): AS Uphusen/Mahndorf Fs=6 km 101,4 | 308/344 186/208 68/78 54/58 | +6,6 +6,1 +8,4 +5,9 | 17 339 20 920 18 191 3 072 | 17,2 20,3 17,3 3,6 | 1,7 1,5 2,0 2,0 | +3,9 +3,4 +5,5 -3,3 | 80,9 77,9 80,6 94,3 | 8,2 8,7 8,4 6,0 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 1,7 1,5 2,0 2,0 | 2,4 2,8 2,4 0,5 | 14,7 17,4 14,7 2,8 | 11,8 13,9 11,8 2,4 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,02 | 1,02 | 1,02 | 1,13 | 5 654 14,9% 1 287 37,6% | 6 162 15,1% 4 127 14,0% | 4 723 11,6% 4 783 12,6% | 9,5 R1 9,0 R1 9,4 R2 8,9 R2 | D B E D | C D C C | 7 9 15 12 | C D E C | 18 17 15 11 | | | | | | | |
| A 1 | Groß Ippener 3017/3455 R1(N): AS Groß Ippener R2(S): AS Wildeshausen-Nord Fs=4 km 138,7 | 332/322 202/194 77/73 53/55 | +2,7 +1,9 +5,1 +3,1 | 11 917 14 250 12 653 2 383 | 22,5 27,3 18,0 4,6 | 1,8 1,7 2,1 2,1 | +2,1 +1,1 +5,1 -3,0 | 75,6 70,9 75,4 93,2 | 8,2 8,7 8,3 6,2 | 0,2 0,2 0,2 0,4 | 1,8 1,7 2,1 2,1 | 1,7 2,1 1,7 0,4 | 20,4 24,9 20,4 3,8 | 16,8 20,4 16,7 3,3 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,08 | 1,08 | 1,08 | 1,14 | 2 923 19,0% 778 48,6% | 3 141 18,9% 2 268 19,4% | 2 548 6,4% 2 907 10,8% | 9,6 R1 9,6 R1 11,0 R2 11,0 R2 | E B C C | G D C C | 8 8 16 13 | C C E D | 18 17 16 15 | | | | | | | |
| A 1 | Holdorf 3414/3309 R1(N): AS Lohne/Dinklage R2(S): AS Holdorf Fs=4 km 186,6 | 0/207 0/144 0/28 0/35 | +6,2 +6,7 +8,6 +1,8 | 11 445 13 743 11 959 2 333 | 18,1 22,0 18,0 3,8 | 2,0 1,9 2,1 2,1 | -1,5 -2,4 -0,0 +2,3 | 79,4 75,6 79,3 93,8 | 9,6 10,0 10,0 7,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 2,0 2,0 2,1 2,0 | 2,1 2,4 2,1 0,7 | 15,8 19,4 15,6 2,8 | 12,4 15,1 12,2 2,4 | 0,3 0,4 0,3 0,4 | 1,06 | 1,06 | 1,06 | 1,17 | 3 503 15,4% 884 39,5% | 3 751 15,5% 2 759 15,1% | 3 003 2,5% 3 242 8,8% | 9,8 R1 9,9 R1 9,9 R2 9,8 R2 | E D C B | G D C D | 8 8 14 12 | C C E D | 16 16 17 18 | | | | | | | |
| A 2 | Rinteln 3720/3496 R1(O): AS Bad Eisen R2(W): AS Veitheim Fs=6 km 283,6 | 244/320 160/191 42/73 42/56 | +2,1 +1,2 +3,7 +3,2 | 18 160 21 982 18 917 3 137 | 24,9 30,0 25,6 4,5 | 1,5 1,5 1,7 1,6 | +2,0 +1,0 +4,4 -0,5 | 72,3 67,2 71,4 92,8 | 7,8 8,0 7,8 6,7 | 0,8 0,7 0,8 0,9 | 1,5 1,5 1,7 1,6 | 3,5 4,0 3,5 1,5 | 21,0 25,6 21,6 2,5 | 16,7 20,3 17,2 2,0 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,01 | 1,01 | 1,01 | 1,17 | 3 927 21,6% 1 247 45,7% | 4 151 21,8% 3 256 21,2% | 3 576 18,1% 3 741 2,2% | 9,8 R1 9,4 R1 10,3 R2 10,2 R2 | B C C B | C D C D | 9 9 17 18 | C C E D | 18 18 17 18 | | | | | | | |
| A 2 | Rehren 3720/3495 R1(O): AS Rehren R2(W): AS Bad Eisen Fs=6 km 275,7 | 130/295 86/190 20/53 24/52 | +1,3 +0,5 +2,3 +2,7 | 18 677 22 628 19 468 3 131 | 24,3 29,2 25,1 4,3 | 1,5 1,5 1,8 1,4 | +1,7 +0,8 +3,9 -1,8 | 73,0 68,2 71,9 93,2 | 7,8 8,0 7,9 6,5 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 1,5 1,5 1,8 1,4 | 3,4 3,9 3,6 1,4 | 20,4 24,9 21,0 2,4 | 15,6 19,0 16,0 1,9 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,16 | 4 160 21,1% 1 284 44,9% | 4 421 21,2% 3 360 20,7% | 3 633 18,9% 3 830 2,2% | 9,4 R1 9,0 R1 10,0 R2 9,8 R2 | B C C B | G D C D | 9 9 17 18 | C C E D | 18 18 17 18 | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|---------|-----------|------------|-----------|-------------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|---------------|-----------------|-------------------------------------|-----------|-------------------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|-----|-----------|------|-----------|--------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- z22.6 Nacht- eve,be22 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Pkw +Lkw | | Lkw +Lkw | | Kfz | | Fak- toren | | Tag- z22.6 Nacht- eve,be22 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | |
| | | Mo-So | | W | | U | | S | | Mo-So | | W | | U | | S | | Mo-So | | W | | U | | S | |
| | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | |
| A 2 | Hattendorf 3721/3494 R1(O): AS Lauenau R2(W): AS Rehren Fs=6 km 265,6 | 235/309 | 81 836 | +2,2 | 18 857 | 23,0 | +1,3 | 74,2 | 7,8 | 0,8 | 1,5 | 3,2 | 19,4 | 15,1 | 0,4 | 1,2 | 1,01 | 4 430 | 4 716 | 3 842 | 9,4 | R 1 | B | G 9 | C |
| A 2 | Lauenau 3722/3305 R1(O): AS Bad Nenndorf R2(W): AS Lauenau Fs=6 km 258,3 | 110/323 | 85 292 | +3,6 | 19 196 | 22,5 | +2,2 | 74,8 | 7,9 | 0,7 | 1,5 | 3,4 | 18,7 | 14,6 | 0,4 | 1,2 | 1,02 | 4 604 | 4 903 | 3 779 | 8,9 | R 1 | D | G 8 | C |
| A 2 | Groß-Munzel 3622/3492 R1(O): AS Wunstorf-Kohlenfeld R2(W): AS Bad Nenndorf Fs=6 km 248,2 | 127/182 | 92 865 | -0,7 | 23 057 | 24,8 | +0,4 | 72,4 | 8,3 | 2,2 | 1,2 | 3,5 | 20,9 | 16,4 | 0,4 | 1,6 | 0,88 | 18,0% | 18,2% | 16,8% | 8,4 | R 1 | C | D | E 17 |
| A 2 | Dedensen 3522/3491 R1(O): AS Wunstorf-Luhe R2(W): AS Wunstorf-Kohlenfeld Fs=6 km 242,5 | 107/182 | 95 570 | -0,5 | 22 904 | 24,0 | +0,3 | 73,7 | 8,2 | 1,4 | 1,3 | 3,5 | 20,1 | 15,8 | 0,4 | 1,1 | 0,85 | 17,4% | 17,6% | 13,9% | 8,6 | R 1 | B | G 8 | E 17 |
| A 2 | Glimmer 3523/3490 R1(O): AS Garben R2(W): AS Wunstorf-Luhe Fs=6 km 240,1 | 27/75 | 94 686 | +1,2 | 19 804 | 20,9 | +2,8 | 76,4 | 8,1 | 1,5 | 1,6 | 3,2 | 17,3 | 13,7 | 0,4 | 1,1 | 1,13 | 1 524 | 3 991 | 4 468 | 9,6 | R 2 | C | B 8 | E 15 |
| A 2 | Hannover-Bothfeld 3524/3439 R1(O): AS Hannover-Lahe R2(W): AS Hannover-Bothfeld Fs=6 km 220,3 | 30/57 | 83 527 | +2,7 | 3 015 | 3,6 | -1,5 | 93,8 | 6,6 | 1,9 | 1,5 | 1,1 | 2,0 | 1,7 | 0,5 | 1,1 | 38,9% | 16,9% | 12,4% | 9,2 | R 2 | D | D 18 | C 15 | |
| A 2 | Hannover-Ost 3625/3433 R1(O): AK Kreuz Hann.-Ost (A7) R2(W): AS Hann.-Buchholz (A37) Fs=6 km 214,9 | 176/278 | 107 849 | -0,1 | 20 191 | 18,7 | +0,2 | 79,0 | 7,4 | 0,6 | 1,3 | 3,0 | 15,4 | 12,0 | 0,4 | 1,0 | 0,98 | 5 880 | 6 314 | 5 047 | 9,3 | R 1 | B | G 8 | E 17 |
| A 2 | Immensen 3626/3489 R1(O): AS Hämelwald R2(W): AS Lehrte-Ost Fs=6 km 202,3 | 116/156 | 111 553 | -0,9 | 24 472 | 21,9 | -0,5 | 75,8 | 7,7 | 0,6 | 1,2 | 3,4 | 18,2 | 14,2 | 0,3 | 1,0 | 0,81 | 16,2% | 16,4% | 11,2% | 8,7 | R 1 | B | B 8 | E 17 |
| A 2 | | 29/71 | 108 772 | +0,3 | 21 116 | 19,4 | +1,7 | 78,1 | 7,6 | 0,7 | 1,5 | 3,2 | 15,9 | 12,4 | 0,4 | 1,0 | 1,11 | 1 720 | 4 579 | 5 105 | 9,6 | R 2 | C | B 8 | E 15 |
| A 2 | | 31/51 | 93 038 | +2,4 | 3 257 | 3,5 | -1,7 | 94,1 | 6,2 | 0,8 | 1,4 | 1,1 | 1,9 | 1,5 | 0,4 | 1,0 | 36,0% | 15,4% | 12,4% | 9,0 | R 2 | D | D 18 | C 15 | |
| A 2 | | 240/339 | 106 410 | +0,9 | 19 373 | 18,2 | +0,1 | 80,3 | 9,0 | 0,2 | 1,4 | 2,7 | 15,3 | 11,8 | 0,2 | 0,2 | 0,95 | 5 796 | 6 324 | 5 166 | 9,5 | R 1 | A | D 8 17 | C |
| A 2 | | 147/205 | 113 841 | +0,4 | 23 772 | 20,9 | -0,2 | 77,6 | 9,3 | 0,2 | 1,3 | 3,1 | 17,6 | 13,6 | 0,2 | 0,2 | 0,65 | 16,0% | 16,0% | 13,4% | 8,4 | R 1 | A | B 8 17 | D 8 17 |
| A 2 | | 55/75 | 107 610 | +1,3 | 20 157 | 18,7 | +0,5 | 79,6 | 9,1 | 0,3 | 1,5 | 2,8 | 15,8 | 12,2 | 0,2 | 0,2 | 1,07 | 1 710 | 4 210 | 4 790 | 9,2 | R 2 | C | B 8 | E 15 |
| A 2 | | 38/59 | 77 551 | +2,3 | 2 190 | 2,8 | -4,6 | 95,6 | 7,2 | 0,3 | 1,5 | 0,5 | 2,0 | 1,6 | 0,4 | 0,1 | 33,4% | 15,6% | 16,8% | 8,3 | R 2 | A | A | A | |
| A 2 | | 240/331 | 86 971 | +4,6 | 17 668 | 20,3 | +1,6 | 78,2 | 9,4 | 0,2 | 1,3 | 2,5 | 17,5 | 13,6 | 0,3 | 0,2 | 0,96 | 4 671 | 5 037 | 4 364 | 9,8 | R 1 | B | D 9 17 | G 8 |
| A 2 | | 145/198 | 91 788 | +4,3 | 21 627 | 23,6 | +1,1 | 75,0 | 9,7 | 0,2 | 1,2 | 2,9 | 20,4 | 15,8 | 0,3 | 0,2 | 0,70 | 17,7% | 17,7% | 16,2% | 8,8 | R 1 | A | B 17 | B 8 |
| A 2 | | 55/76 | 88 270 | +6,0 | 18 347 | 20,8 | +2,5 | 77,6 | 9,5 | 0,2 | 1,4 | 2,5 | 17,9 | 14,0 | 0,3 | 0,2 | 1,07 | 1 530 | 3 574 | 3 942 | 9,3 | R 2 | E | E 15 | C |
| A 2 | | 40/57 | 67 575 | +3,2 | 2 182 | 3,2 | -4,8 | 95,2 | 7,7 | 0,3 | 1,5 | 0,5 | 2,2 | 1,8 | 0,6 | 0,1 | 36,2% | 17,5% | 16,8% | 8,5 | R 2 | D | D 18 | D 18 | |
| A 2 | | 135/119 | 93 670 | +5,4 | 20 063 | 21,4 | +4,2 | 76,9 | 9,6 | 0,2 | 1,5 | 2,2 | 18,8 | 14,7 | 0,5 | 0,1 | 0,98 | 5 032 | 5 379 | 4 437 | 9,4 | R 1 | B | C | C |
| A 2 | | 91/72 | 96 911 | +5,4 | 24 459 | 25,2 | +3,4 | 73,1 | 10,0 | 0,1 | 1,5 | 2,5 | 22,3 | 17,4 | 0,5 | 0,2 | 0,79 | 18,5% | 18,5% | 17,8% | 8,7 | R 1 | B | C | C |
| A 2 | | 21/23 | 95 253 | +5,9 | 20 983 | 22,0 | +6,4 | 76,1 | 9,6 | 0,2 | 1,7 | 2,2 | 19,4 | 15,1 | 0,4 | 0,1 | 1,10 | 1 645 | 3 992 | 4 073 | 8,8 | R 2 | C | C | C |
| A 2 | | 23/24 | 79 693 | +4,5 | 2 704 | 3,4 | -2,6 | 94,9 | 7,9 | 0,3 | 1,6 | 0,5 | 2,3 | 1,9 | 0,6 | 0,1 | 39,5% | 18,3% | 1,8% | 8,3 | R 2 | D | D 18 | D 17 | |

Jahresauswertung 2015

Niedersachsen

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|-------------|--|-------------|------------------------------|---|--|--|--|--|--|---|--|---|--|---|--|---|--------------------------------------|-------------------------------|------------------|
| Strabe | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | JG | TG | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | Fak- toren | | Mo-So d ₅₀ b _{SV} d _{50,W5} [Kfz/h] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | | | |
| Anz. | Fahrradstreifen | | Mo-So Veränd. zu '14 | W U S | Mo-So W U S | SV ähnl. | +Lkw +Krad | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b _{So} b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{ve} P _{ve} | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} d _{50,W5} [Kfz/h] | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 2 | Peine 3627/3306 R1(O): AS Peine R2(W): AS Hämelerwald Fs=6 km 188,9 | 54/220 37/137 6/43 11/40 | 87 512 +4,8 89 579 +4,4 90 107 +6,1 76 520 +4,4 | W U S | 19 002 21,7 23 154 25,8 19 819 22,0 2 683 3,5 | SV ähnl. | +2,2 +1,4 +3,6 +1,3 | 76,3 9,6 0,2 72,3 10,0 0,1 75,8 9,5 0,2 94,6 7,8 0,3 | 1,7 2,3 1,7 2,1 1,9 2,3 1,7 0,6 | 1,7 2,1 1,6 2,5 1,8 2,1 1,7 0,5 | 18,9 14,8 22,7 17,1 19,1 14,9 2,3 1,9 | 0,5 0,2 0,5 0,3 0,5 0,2 0,6 0,1 | 0,5 0,2 0,5 0,3 0,5 0,2 0,6 0,1 | 10,1 0,2 0,82 18,8% 1,12 39,0% 18,8% | 4 673 4 961 4 237 9,4 R1 15,1% 8,9 R1 3 860 9,1 R2 1,9% 8,7 R2 | 4 763 5 085 4 763 5 085 18,9% 18,8% 1 561 3 797 40,6% 19,1% | 3 882 9,9 R1 19,3% 9,3 R1 3 669 9,8 R2 2,0% 9,5 R2 | B C B C C C D D D 19 C 15 | B C B C C C D C D 18 C 17 | 4 237 9,4 R1 15,1% 8,9 R1 3 860 9,1 R2 1,9% 8,7 R2 | B C B C C C D D D 19 C 15 | C C C C C C C C | C C C C |
| A 2 | Peine-Ost 3627/3487 R1(O): AS Peine-Ost R2(W): AS Peine Fs=6 km 187,9 | 59/- 37/- 11/- 11/- | 76 891 77 946 79 913 69 058 | W U S | 17 920 23,3 21 803 28,0 18 790 23,5 2 521 3,7 | SV ähnl. | +2,2 +3,9 +5,9 -2,0 | 74,9 10,2 0,1 70,3 10,5 0,1 74,5 10,5 0,1 94,6 8,3 0,2 | 1,7 2,1 1,6 2,5 1,8 2,1 1,7 0,5 | 1,7 2,1 1,6 2,5 1,8 2,1 1,7 0,5 | 20,7 16,2 25,0 19,6 20,9 16,4 2,5 2,0 | 0,5 0,2 0,5 0,2 0,5 0,2 0,7 0,1 | 1,03 0,2 0,86 20,1% 1,12 42,3% 1,01 1,01 | 4 117 4 399 19,3% 9,3 R1 3 669 9,8 R2 2,0% 9,5 R2 | 4 763 5 085 4 763 5 085 18,9% 18,8% 1 561 3 797 40,6% 19,1% | 3 882 9,9 R1 19,3% 9,3 R1 3 669 9,8 R2 2,0% 9,5 R2 | D C C B C C C C C C 16 C 16 | D C C B C C C D C D 18 C 17 | 3 882 9,9 R1 19,3% 9,3 R1 3 669 9,8 R2 2,0% 9,5 R2 | D C C B C C C D C D 18 C 17 | C C C B C C C C C | C C C C | |
| A 2 | Meerdorf 3627/3486 R1(O): AS Braunschweig-Watenbütt R2(W): AS Peine-Ost Fs=6 km 182,7 | 139/45 97/25 19/9 23/11 | 88 701 +5,9 91 009 +5,8 91 507 +6,8 76 545 +5,1 | W U S | 19 468 21,9 23 710 26,1 20 412 22,3 2 593 3,4 | SV ähnl. | +4,5 +3,9 +5,9 -2,0 | 76,4 9,6 0,1 72,3 10,0 0,1 76,0 9,7 0,1 94,9 8,1 0,2 | 1,5 2,2 1,5 2,6 1,6 2,3 1,6 0,6 | 1,5 2,2 1,5 2,6 1,6 2,3 1,6 0,6 | 19,2 15,0 23,0 18,0 19,5 15,3 2,2 1,8 | 0,5 0,1 0,4 0,1 0,4 0,1 0,6 0,1 | 1,01 0,1 0,81 18,9% 1,11 1,11 40,6% 19,1% | 4 763 5 085 4 763 5 085 18,9% 18,8% 1 561 3 797 40,6% 19,1% | 4 078 9,3 R1 20,4% 8,6 R1 4 117 9,2 R2 1,5% 8,8 R2 | 4 763 5 085 4 763 5 085 18,9% 18,8% 1 561 3 797 40,6% 19,1% | B C C B C C C D C D 18 C 17 | B C C B C C C D C D 18 C 17 | 4 078 9,3 R1 20,4% 8,6 R1 4 117 9,2 R2 1,5% 8,8 R2 | B C C B C C C D C D 18 C 17 | C C C B C C C D C D 18 C 17 | C C C C | |
| A 2 | Schwülper 3628/3485 R1(O): AS Braunschweig-Hafen R2(W): AS Braunschweig-Watenbütt Fs=6 km 173,2 | 141/115 98/73 19/28 24/14 | 87 702 +1,5 90 584 +1,5 89 509 +1,6 74 751 +1,1 | W U S | 19 496 22,2 23 820 26,3 20 320 22,7 2 539 3,4 | SV ähnl. | +3,6 +3,1 +4,9 -2,6 | 75,9 10,2 0,2 72,0 10,5 0,2 75,3 10,2 0,2 94,7 8,6 0,3 | 1,7 2,1 1,6 2,4 1,8 2,1 1,8 0,5 | 1,7 2,1 1,6 2,4 1,8 2,1 1,8 0,5 | 19,7 15,4 23,5 18,3 20,1 15,7 2,3 1,9 | 0,5 0,2 0,4 0,1 0,5 0,2 0,6 0,1 | 0,99 0,1 0,81 18,9% 1,11 1,11 40,6% 19,1% | 4 708 5 044 4 708 5 044 19,1% 19,0% 1 547 3 700 41,1% 19,4% | 3 994 9,1 R1 18,9% 8,4 R1 4 070 9,3 R2 9,1% 8,8 R2 | 4 708 5 044 4 708 5 044 19,1% 19,0% 1 547 3 700 41,1% 19,4% | B C C B C C C D C C 16 C 15 | B C C B C C C D C C 16 C 15 | 3 994 9,1 R1 18,9% 8,4 R1 4 070 9,3 R2 9,1% 8,8 R2 | B C C B C C C D C C 16 C 15 | C C C B C C C D C C 16 C 15 | C C C C | |
| A 2 | Watenbüttel 3628/3484 R1(O): AK Braunschweig-Nord R2(W): AS Braunschweig-Hafen Fs=6 km 171,5 | 140/33 97/18 19/8 24/7 | 87 899 +3,0 90 623 +3,2 89 608 +3,0 75 656 +2,1 | W U S | 19 077 21,7 23 299 25,7 19 890 22,2 2 509 3,3 | SV ähnl. | +3,8 +3,3 +4,9 -2,0 | 76,6 9,9 0,2 72,7 10,2 0,2 75,9 10,0 0,2 94,9 8,2 0,3 | 1,6 2,2 1,5 2,5 1,8 2,2 1,7 0,5 | 1,6 2,2 1,5 2,5 1,8 2,2 1,7 0,5 | 19,1 15,0 22,8 17,8 19,6 15,3 2,2 1,8 | 0,4 0,1 0,4 0,1 0,4 0,1 0,6 0,0 | 0,99 0,1 0,82 18,7% 1,12 1,12 40,3% 18,9% | 4 722 5 059 4 722 5 059 18,7% 18,6% 1 543 3 712 40,3% 18,9% | 4 066 9,3 R1 17,0% 8,6 R1 4 079 9,2 R2 1,7% 8,8 R2 | 4 722 5 059 4 722 5 059 18,7% 18,6% 1 543 3 712 40,3% 18,9% | B C C B C C C D C C 16 C 15 | B C C B C C C D C C 16 C 15 | 4 066 9,3 R1 17,0% 8,6 R1 4 079 9,2 R2 1,7% 8,8 R2 | B C C B C C C D C C 16 C 15 | C C C B C C C D C C 16 C 15 | C C C C | |
| A 2 | Braunschweig-Flughafen 3629/3429 R1(O): AS Braunschweig-Ost R2(W): AS Braunschweig-Flughafen Fs=8 km 162,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 2 | Beienrode 3731/3421 R1(O): AS Rennau R2(W): AS Königslutter Fs=6 km 144,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 7 | Bispingen 2924/3301 R1(N): AS Evendorf R2(S): AS Bispingen Fs=6 km 45,8 | 343/359 207/213 75/85 61/61 | 58 638 +5,8 55 370 +4,4 64 320 +9,4 63 187 +6,8 | W U S | 9 480 16,2 11 456 20,7 9 867 15,3 1 718 2,7 | SV ähnl. | +3,5 +2,9 +4,9 -0,4 | 81,9 8,4 0,3 77,6 8,9 0,3 82,4 8,6 0,3 95,2 6,4 0,5 | 1,7 1,4 1,5 1,7 2,1 1,4 2,0 0,5 | 1,7 1,4 1,5 1,7 2,1 1,4 2,0 0,5 | 14,3 11,1 18,5 14,4 13,6 10,5 1,7 1,4 | 0,4 0,1 0,4 0,2 0,4 0,2 0,5 0,1 | 1,16 0,1 1,17 0,1 1,23 0,1 34,2% 13,5% | 3 273 3 537 14,0% 14,1% 783 2 483 34,2% 13,5% | 3 432 11,6 R1 1,5% 12,4 R1 3 647 12,5 R2 1,6% 13,1 R2 | 3 273 3 537 14,0% 14,1% 783 2 483 34,2% 13,5% | F C D D C C E 18 E 14 B 13 F 11 C E D 18 E 12 | F C D D C C E 18 E 14 B 13 F 11 C E D 18 E 12 | 3 432 11,6 R1 1,5% 12,4 R1 3 647 12,5 R2 1,6% 13,1 R2 | F C D D C C E 18 E 14 B 13 F 11 C E D 18 E 12 | C C C C | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|------------------------------|---|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------------|------------------------------------|---|--|---|---|---|------------------------------|-------------|--|-------|-------------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Lage bei [Kfz/24h] | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | DTV | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag-22 Nacht-22,6 | | day-18 eve-18,22 | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | |
| | | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So W U S | SV Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw Lkw m. | o. Anh. | Anh. +Sattel- zug | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b _{SV} d ₅₀ | Mo-So b _{SV} d ₅₀ | Mo-So b _{SV} d ₅₀ | | | Richt- ung Mo-So b _{SV} d ₅₀ | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So |
| A 7 | Berthof 3324/3304 R1(N): AS Schwarmstedt R2(S): AS Berthof Fs=6 km 115,7 | | | 86 100 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 7 | Isernhagen 3525/3437 R1(N): AS Großburgwedel R2(S): AS Altwarmbüchen Fs=6 km 135,0 | 323/357 195/213 73/84 55/60 | +5,3 +4,2 +8,0 +6,1 | 12 224 14 863 12 788 1 794 | 16,0 19,5 15,6 2,5 | +4,8 +3,9 +7,5 -1,4 | 82,2 78,8 82,2 95,5 | 8,3 8,7 8,5 6,4 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 1,7 1,5 1,9 0,4 | 17,1 20,1 13,7 1,6 | 13,9 17,2 10,4 1,3 | 10,6 13,0 10,4 0,4 | 0,3 0,2 0,3 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 4 289 13,6% 990 36,7% | 4 662 13,5% 3 170 13,8% | 3 882 2,5% 3 826 10,0% | 10,1 10,0 10,0 9,7 | R1 R1 R2 R2 | E B E D | C B E D | G 9 E 18 E 15 D 13 | | | | |
| A 7 | Altwarmbüchen 3525/3438 R1(N): AK Hannover-Kichhorst R2(S): AK Hannover-Ost Fs=6 km 140,0 | 218/327 124/199 58/75 36/53 | +7,5 +7,0 +9,2 +7,2 | 12 401 15 181 12 747 1 739 | 17,9 22,1 17,3 2,6 | +7,6 +7,3 +8,2 +1,0 | 80,1 76,1 80,5 95,2 | 8,9 9,3 9,2 6,8 | 0,3 0,3 0,3 0,6 | 1,8 1,6 2,1 0,4 | 18,1 23,1 19,1 1,9 | 15,6 19,4 15,1 1,8 | 11,8 14,7 11,4 1,5 | 0,3 0,3 0,2 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 3 862 15,3% 955 38,8% | 4 191 15,2% 2 874 15,4% | 3 627 3,8% 3 512 1,7% | 10,2 10,1 10,4 10,1 | R1 R1 R2 R2 | E D E C | C B E B | C C E 16 B 13 | | | | |
| A 7 | Wulferröde 3625/3440 R1(N): AS Hannover-Anderten R2(S): AS Laaten Fs=6 km 159,2 | 334/351 207/209 71/82 56/60 | +5,5 +5,2 +7,0 +5,2 | 9 979 12 199 10 397 2 275 | 16,7 20,2 16,4 2,4 | +2,4 +1,9 +3,3 -1,9 | 81,6 78,3 81,6 95,6 | 8,9 9,4 9,2 6,3 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 1,6 1,4 1,9 2,0 | 2,2 2,6 2,1 0,4 | 14,2 17,4 14,0 1,6 | 10,6 12,9 10,4 1,3 | 0,3 0,2 0,2 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 3 333 14,3% 822 35,9% | 3 651 14,1% 2 379 15,1% | 2 942 12,6% 3 187 9,5% | 9,8 9,5 10,6 10,1 | R1 R1 R2 R2 | E B C C | B D C D | D 8 E 17 E 16 C 16 | | | | |
| A 7 | Hildesheim 3825/3308 R1(N): AS Hildesheim R2(S): AS Derneburg/Salzgitter Fs=6 km 181,5 | 330/310 198/181 77/72 55/57 | +3,2 +2,9 +4,0 +3,9 | 9 827 11 976 10 230 1 405 | 15,6 18,9 15,5 2,4 | +2,0 +1,5 +2,8 -1,8 | 82,7 79,4 82,5 95,7 | 8,9 9,4 9,2 6,4 | 0,3 0,3 0,3 0,6 | 1,5 1,4 1,8 1,7 | 1,8 2,2 1,8 0,4 | 13,4 16,4 13,3 1,5 | 10,0 12,2 9,9 1,2 | 0,4 0,4 0,3 0,5 | 0,2 0,3 0,3 0,1 | 3 510 13,2% 869 34,8% | 3 831 13,0% 2 547 13,9% | 3 111 1,3% 3 330 9,0% | 9,7 9,5 10,8 10,4 | R1 R1 R2 R2 | E B C D | G 8 C C C C D D | D 18 E 17 E 15 E 16 | | | | |
| A 7 | Düderode 4126/4602 R1(N): AS Seesen (Harz) R2(S): AS Echte Fs=4 km 228,8 | 39/312 27/198 5/63 7/51 | +5,4 +5,5 +7,4 +3,1 | 9 257 11 244 9 589 1 524 | 17,8 22,1 17,4 2,9 | -0,8 -1,1 -0,0 -6,7 | 80,1 75,9 80,3 95,1 | 12,8 13,2 13,4 10,8 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,6 1,5 1,8 1,7 | 2,0 2,4 2,0 0,6 | 15,4 19,4 15,1 1,8 | 11,2 14,1 10,9 1,5 | 0,4 0,4 0,3 0,5 | 0,4 0,5 0,5 0,3 | 2 839 14,5% 827 40,4% | 3 038 14,1% 2 241 16,0% | 2 682 2,1% 2 902 7,5% | 10,6 10,8 10,9 10,7 | R1 R1 R2 R2 | E D C C C C | C C C C C D D | C E 17 E 17 E 16 | | | | |
| A 7 | Göttingen 4525/3430 R1(N): AS Göttingen R2(S): AS Rosdorf Fs=6 km 268,8 | 328/351 202/210 72/83 54/58 | +2,4 +2,3 +3,5 +1,7 | 10 756 13 141 11 113 1 532 | 16,1 19,5 15,8 2,6 | +0,8 +0,3 +1,7 -4,3 | 82,3 79,1 82,3 95,6 | 8,8 9,3 9,1 6,3 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 1,5 1,3 1,7 1,8 | 1,9 2,3 1,9 0,4 | 13,8 16,9 13,6 1,6 | 10,0 12,2 9,8 1,3 | 0,4 0,4 0,3 0,5 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 3 686 13,2% 971 36,5% | 4 002 12,9% 2 739 14,2% | 3 165 1,5% 3 503 7,6% | 9,4 9,1 10,6 10,2 | R1 R1 R2 R2 | D B B C | G 8 C C C C D C | E 17 E 17 E 17 D 14 | | | | |
| A 7 | Lutterberg 4623/3431 R1(N): AS Hann Münden/Lutterberg R2(S): AS Kassel-Nord Fs=6 km 300,7 | 252/342 147/199 53/84 52/59 | +2,2 +1,8 +3,9 +1,6 | 14 361 17 545 14 960 1 883 | 19,5 23,8 19,2 2,8 | +3,0 +2,5 +3,9 +0,3 | 78,8 74,7 78,9 95,4 | 9,5 10,1 9,6 6,9 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 1,5 1,4 1,7 1,8 | 2,1 2,5 2,1 0,4 | 17,0 20,9 16,8 1,8 | 12,7 15,6 12,4 1,4 | 0,4 0,4 0,3 0,5 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 3 984 16,2% 1 229 41,3% | 4 342 15,9% 2 910 17,4% | 3 826 11,9% 3 936 1,2% | 10,4 10,1 10,7 10,4 | R1 R1 R2 R2 | D C D E 14 D C | C D D E 15 C 15 | G 8 C E 15 B 12 | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglintentypen | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|----------------|--|------------------------------|---|--|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--|-----------------------------|--|--|--|--|--|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Lage bei km | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | WG | | TG | |
| | | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | SV ähnl. U S [%] | Lkw- Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lkw +Krad +Kfz [%] | Lkw +Krad +Kfz [%] | Lkw +Krad +Kfz [%] | Lkw +Krad +Kfz [%] | Lkw +Krad +Kfz [%] | Lkw +Krad +Kfz [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} [] | nkl. Kfz [%] | nkl. Kfz [%] | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 |
| A 26 | Agathenburg 2423/3457 R1(O): AS Hornburg R2(W): AS Dollern Fs=4 | 304/355 179/210 73/85 52/60 | km 7,4 | 15 468 +13,5 16 705 +13,8 15 639 +13,2 10 702 +12,1 | -0,7 -0,6 -1,9 -2,8 | 1 344 8,7 1 644 9,8 1 423 9,1 139 1,3 | 8,9 8,2 0,4 1,4 8,8 8,6 0,3 1,3 8,9 8,4 0,4 1,5 9,1 5,2 0,8 1,5 | 2,3 2,6 2,5 0,3 | 6,2 4,9 5,1 0,8 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,94 0,64 1,04 0,0 | 0,1 0,1 0,1 0,0 | 879 83,3 176 12,1 | 973 92,2 595 4,4% | 760 9,8 8,9 8,4 8,6 | 7,3% 7,3% 8,1 8,6% | 879 83,3 176 12,1 | 973 92,2 595 4,4% | C B A A | D 8 17 D 8 17 D 8 14 D 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 14 D 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 14 D 15 |
| A 27 | Northholz 2217/3354 R1(N): AS Nordholz R2(S): AS Neuenwalde Fs=4 | 359/206 220/112 79/60 60/34 | km 146,0 | 14 601 +3,9 14 796 +2,5 15 580 +6,7 12 598 +5,6 | -1,0 -2,0 +0,6 +4,4 | 1 005 6,9 239 8,4 1 051 6,7 87 0,7 | 9,5 6,9 0,3 1,5 9,2 7,4 0,3 1,3 9,1 7,0 0,3 1,6 4,8 4,8 0,6 1,8 | 2,2 2,6 2,2 0,3 | 4,5 3,2 4,4 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1,05 0,77 1,10 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 857 6,8% 110 8,3% | 980 7,4% 491 3,1% | 990 13,6 12,9 13,7 13,3 | 1,5% 1,5% 1,007 0,5% | 857 6,8% 110 8,3% | 980 7,4% 491 3,1% | E B B A | D 8 17 D 8 17 D 8 17 D 8 14 | D 8 17 D 8 17 D 8 14 F 11 | D 8 17 D 8 17 D 8 14 F 11 | |
| A 27 | Stotel 2517/3343 R1(N): AS Stotel R2(S): AS Hagen Fs=4 | 190/0 104/0 55/0 31/0 | km 113,7 | 28 047 +8,0 28 894 +6,3 29 905 +11,8 22 499 +10,0 | +2,7 +1,5 +5,8 -3,1 | 6 370 15,2 4 121 14,3 6 663 12,2 251 1,1 | 8,6 7,4 0,4 1,2 8,4 7,8 0,3 1,1 8,6 7,5 0,4 1,3 9,7 5,1 0,8 1,6 | 2,3 2,3 2,3 0,4 | 9,5 7,3 9,8 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1,03 0,73 1,11 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1 604 11,6% 299 17,0% | 1 790 12,3% 1 045 7,7% | 1 480 10,6 1,1% 1 504 10,6 | 10,6% 10,1 10,1 10,1 | 1 604 11,6% 299 17,0% | 1 790 12,3% 1 045 7,7% | B B B B | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 15 | |
| A 27 | Verden 3120/3303 R1(N): AS Verden-Nord R2(S): AS Verden-Ost Fs=4 | 326/355 194/219 74/76 58/60 | km 34,0 | 42 010 +4,4 42 852 +3,8 43 770 +5,4 36 608 +5,1 | +2,7 +2,0 +4,7 -5,8 | 6 370 15,2 7 773 18,1 6 663 12,2 831 2,3 | 8,2 7,2 0,4 1,8 7,6 7,7 0,3 1,7 8,2 7,3 0,4 2,0 9,5 5,4 0,6 2,1 | 2,0 2,0 2,0 0,4 | 12,9 9,5 11,8 1,5 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 1,02 0,86 1,15 0,4 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 2 377 13,5% 497 31,0% | 2 595 13,9% 1 723 11,8% | 2 043 9,7 8,2% 2 111 10,1 | 9,7 9,2 10,1 9,6 | 2 377 13,5% 497 31,0% | 2 595 13,9% 1 723 11,8% | B B B D | D 8 17 D 9 17 E 15 C 11 14 | D 8 17 D 9 17 E 15 C 11 14 | D 8 17 D 9 17 E 15 C 11 14 | |
| A 28 | Filsium 2111/3368 R1(O): AS Filsium R2(W): AS Leer-Ost Fs=4 | 352/364 216/218 77/85 59/61 | km 31,9 | 23 637 +4,9 24 769 +4,1 24 475 +5,6 18 377 +7,3 | +2,1 +1,2 +4,0 +0,4 | 2 975 12,6 3 628 14,6 3 050 12,5 481 2,6 | 8,5 8,6 0,4 1,9 9,1 9,1 0,3 1,7 8,8 8,4 0,2 2,2 9,5 9,9 0,9 2,2 | 1,9 2,2 2,2 0,3 | 10,1 7,5 11,8 1,8 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,99 0,71 1,11 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1 372 11,7% 211 23,8% | 1 528 12,3% 902 8,9% | 1 230 10,7 12,9% 1 309 10,8 | 10,7 9,8 10,8 10,0 | 1 372 11,7% 211 23,8% | 1 528 12,3% 902 8,9% | B B B D | D 8 17 D 8 17 D 8 17 D 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 17 D 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 17 D 15 | |
| A 28 | Haarentor 2815/3449 R1(O): AS Oldenburg-Haarentor R2(W): AD Oldenburg-West (A293) Fs=6 | 335/352 207/210 74/82 54/60 | km 79,5 | 70 143 -1,3 76 289 -1,7 70 148 -2,3 47 567 +2,4 | -1,4 -1,9 -0,9 -1,4 | 4 777 6,8 5 794 7,6 4 942 7,0 827 1,7 | 9,1 7,0 0,4 1,3 9,9 7,4 0,3 1,2 9,1 7,1 0,4 1,5 9,6 4,3 0,7 1,3 | 2,1 2,4 2,3 0,5 | 4,5 3,2 4,6 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,92 0,63 1,06 0,1 | 0,3 0,4 0,2 0,1 | 4 066 6,2% 636 14,4% | 4 426 6,8% 2 984 3,8% | 3 445 4,9% 3 535 4,9% | 9,9 8,8 10,0 8,9 | 4 066 6,2% 636 14,4% | 4 426 6,8% 2 984 3,8% | A A D D | D 8 18 D 8 17 D 8 15 C 11 14 | D 8 18 D 8 17 D 8 15 C 11 14 | D 8 17 D 8 17 D 8 15 C 11 14 | |
| A 28 | Hasbruch 2916/3315 R1(O): AS Ganderkesee-West R2(W): AS Hude Fs=4 | 316/358 190/213 73/84 53/61 | km 103,4 | 50 636 +3,4 53 291 +3,2 51 404 +3,4 39 879 +3,8 | +2,1 +2,0 +1,8 -1,8 | 5 688 11,2 6 946 13,0 5 860 11,4 843 2,1 | 8,1 8,1 0,3 1,5 8,5 8,5 0,3 1,3 8,5 8,5 0,4 1,8 9,5 5,2 0,6 1,7 | 2,4 2,7 2,5 0,3 | 8,6 7,5 8,7 1,4 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,3 0,2 0,2 0,1 | 0,3 0,2 0,2 0,1 | 0,96 0,74 1,11 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 2 894 10,2% 541 22,2% | 3 175 10,9% 2 051 6,9% | 2 663 10,5 7,5% 2 602 10,3 | 10,5 9,6 10,3 9,4 | 2 894 10,2% 541 22,2% | 3 175 10,9% 2 051 6,9% | B B B C | D 8 17 D 8 17 D 8 15 D 18 | D 8 17 D 8 17 D 8 15 C 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 15 C 15 | |
| A 28 | Stuhr 2918/3452 R1(O): AS Groß-Mackenstedt R2(W): AD Dreieck Deimenhorst Fs=4 | 259/350 157/210 62/80 40/60 | km 119,2 | 51 129 +2,3 53 594 +1,7 53 085 +2,6 39 511 +5,0 | +1,8 +1,4 +2,1 -1,6 | 6 920 13,5 8 455 15,8 7 189 13,5 930 2,4 | 8,3 8,3 0,4 1,6 8,8 8,8 0,3 1,4 8,5 8,5 0,4 1,8 9,5 7,8 0,7 1,9 | 1,6 2,4 2,4 0,4 | 10,9 8,3 12,8 1,6 | 0,3 0,2 0,2 0,1 | 0,3 0,2 0,2 0,1 | 0,3 0,2 0,2 0,1 | 0,3 0,2 0,2 0,1 | 0,99 0,74 1,13 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 2 901 12,3% 588 26,1% | 3 183 13,0% 2 057 9,0% | 2 611 10,2 10,5% 2 551 10,0 | 10,2 9,4 10,0 9,2 | 2 901 12,3% 588 26,1% | 3 183 13,0% 2 057 9,0% | B B D C | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 18 | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 18 | D 8 17 D 8 16 D 15 D 19 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------|--|-------------------------------|----------------------|-------------------|------------------|--------------|---------------|-------------------|----------------------|-------------|--------------------------------|-------------|------------------|-------------------------|---------------|---------------|---|--|-------|-------|--------------------------|------------|-------------|--|--|--------|
| Straße | VT 2015/14 | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | Tag- Nacht | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ | R1 | R2 | | | | | | |
| | | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV U S | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | Pkw Krad | Lkw Krad | m. o. Anh. | Anh. +Sattel- zug | | | | | | | Lkw m. Sattel- zug | Bus Kfz | nkl. Kfz | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | DL |
| A 29 Sande | 328/342 | | | +4,4 | 27 536 | +4,4 | 5,8 | 58 | +2,8 | 92,5 | 7,6 | 0,3 | 1,6 | 1,6 | 4,0 | 3,0 | 0,2 | 0,1 | 1,01 | 1 609 | 1 810 | 1 516 | 11,0 | R 1 | D | B 8 | D 8 17 |
| A 29 2514/3451 | 203/202 | | | +3,8 | 28 249 | +3,8 | 6,9 | 99 | +1,7 | 91,6 | 8,1 | 0,3 | 1,5 | 1,9 | 4,8 | 3,6 | 0,2 | 0,1 | 0,81 | 56,2% | 62,2% | 5,3% | 10,3 | R 1 | B B | D 8 18 | E 17 |
| A 29 R1(N): AS Sande | 72/84 | | | +6,2 | 28 587 | +6,2 | 6,0 | 60 | +5,6 | 92,1 | 7,8 | 0,4 | 1,9 | 1,7 | 4,1 | 3,0 | 0,2 | 0,1 | 1,14 | 224 | 1 005 | 1 555 | 11,3 | R 2 | D 8 17 | E 14 | |
| A 29 R2(S): AS Zetel | 53/56 | | | +4,0 | 23 537 | +4,0 | 0,9 | 204 | +2,7 | 97,4 | 5,0 | 0,6 | 1,7 | 0,2 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | 8,5% | 2,6% | 4,9% | 10,8 | R 2 | G 15 | C 11 14 | | |
| A 29 Fs=4 | | | km 78,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C C | C 15 | G 18 | |
| A 29 Wenkendorf | 31 393 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 29 2715/3349 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 29 R1(N): AS Hahn-Lehmden | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 29 R2(S): AS Rastede | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 29 Fs=4 | | | km 51,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 29 Oldenburg-Hafen | 345/358 | | | +6,3 | 36 479 | +6,3 | 10,5 | 838 | +1,8 | 87,3 | 7,7 | 0,4 | 2,0 | 2,5 | 7,7 | 5,7 | 0,3 | 0,2 | 1,01 | 2 135 | 2 402 | 2 149 | 11,8 | R 1 | D | D 8 17 | D 8 17 |
| A 29 2815/3352 | 211/217 | | | +5,9 | 37 959 | +5,9 | 12,4 | 124 | +1,1 | 85,5 | 8,3 | 0,3 | 1,9 | 2,9 | 9,1 | 6,8 | 0,4 | 0,2 | 0,70 | 9,9% | 10,6% | 7,4% | 10,8 | R 1 | A B | D 8 17 | D 8 17 |
| A 29 R1(N): AS Oldenburg-Hafen | 73/80 | | | +8,4 | 38 436 | +8,4 | 10,5 | 105 | +3,4 | 87,0 | 7,8 | 0,4 | 2,3 | 2,6 | 7,6 | 5,7 | 0,3 | 0,2 | 1,11 | 291 | 1 331 | 1 989 | 10,9 | R 2 | D 8 16 | D 8 15 | |
| A 29 R2(S): AK Kreuz Oldenburg-Ost | 61/61 | | | +4,5 | 28 475 | +4,5 | 1,4 | 397 | -4,8 | 96,5 | 4,6 | 0,7 | 2,0 | 0,3 | 0,7 | 0,5 | 0,4 | 0,2 | 20,0% | 5,9% | 8,0% | 10,2 | R 2 | E D | D 12 | | |
| A 29 Fs=4 | | | km 33,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C C | C 15 | D 18 |
| A 29 Wardenburg | 323/1 | | | +4,1 | 24 539 | +4,1 | 11,1 | 111 | -1,2 | 85,8 | 7,3 | 0,3 | 2,1 | 2,1 | 8,8 | 6,3 | 0,2 | 1,0 | 0,98 | 1 429 | 1 591 | 1 371 | 11,1 | R 1 | C B | D 8 17 | |
| A 29 3015/3450 | 202/0 | | | +4,4 | 25 334 | +4,4 | 13,2 | 132 | -0,5 | 83,7 | 7,8 | 0,2 | 2,0 | 2,4 | 10,6 | 7,5 | 0,2 | 1,1 | 0,83 | 10,2% | 10,7% | 11,3% | 10,4 | R 1 | C B | D 8 18 | D 8 17 |
| A 29 R1(N): AS Wardenburg | 68/0 | | | +3,3 | 24 819 | +3,3 | 11,2 | 112 | -4,3 | 85,5 | 7,5 | 0,3 | 2,4 | 2,2 | 8,8 | 6,2 | 0,2 | 1,0 | 1,15 | 209 | 945 | 1 348 | 11,0 | R 2 | D 8 16 | E 14 | |
| A 29 R2(S): AS Großenkneten | 53/1 | | | +4,1 | 21 253 | +4,1 | 1,7 | 366 | -2,8 | 95,9 | 4,5 | 0,5 | 2,1 | 0,4 | 1,1 | 0,7 | 0,2 | 0,3 | 24,0% | 7,3% | 9,4% | 10,5 | R 2 | F 13 | C 11 14 | | |
| A 29 Fs=4 | | | km 17,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C C | C 15 | B 12 |
| A 30 Gidehaus | 358/363 | | | +3,4 | 19 393 | +3,4 | 32,1 | 321 | +3,7 | 65,8 | 8,1 | 0,4 | 1,9 | 1,6 | 30,1 | 26,1 | 0,4 | 0,2 | 1,06 | 1 062 | 1 139 | 985 | 10,1 | R 1 | D C | C | |
| A 30 3608/3357 | 219/219 | | | +2,6 | 19 951 | +2,6 | 37,6 | 376 | +3,2 | 60,4 | 8,2 | 0,4 | 1,8 | 1,8 | 35,4 | 30,6 | 0,4 | 0,2 | 0,67 | 29,5% | 29,0% | 25,9% | 9,5 | R 1 | B C | C | |
| A 30 R1(O): AS Gidehaus | 79/84 | | | +5,5 | 21 137 | +5,5 | 30,7 | 307 | +5,0 | 67,0 | 7,8 | 0,5 | 2,1 | 1,5 | 28,9 | 25,0 | 0,3 | 0,2 | 1,08 | 301 | 829 | 912 | 9,4 | R 2 | C | C | |
| A 30 R2(W): AS GÜG Bad Bentheim | 60/60 | | | +4,3 | 15 056 | +4,3 | 7,9 | 79 | -0,3 | 89,8 | 8,0 | 0,9 | 2,2 | 0,5 | 6,8 | 5,9 | 0,6 | 0,1 | 50,5% | 31,8% | 12,5% | 9,1 | R 2 | D 13 | B 12 | | |
| A 30 Fs=4 | | | km 2,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C C | B 14 | D 17 |
| A 30 Salzbergen | 100/324 | | | +4,7 | 34 756 | +4,7 | 25,7 | 257 | +4,2 | 71,4 | 7,3 | 0,8 | 1,9 | 3,5 | 21,8 | 17,9 | 0,3 | 1,1 | 1,01 | 1 944 | 2 124 | 1 668 | 9,5 | R 1 | B C | C | |
| A 30 3609/3499 | 65/186 | | | +4,8 | 36 120 | +4,8 | 29,8 | 298 | +3,4 | 67,4 | 7,5 | 0,7 | 1,7 | 4,0 | 25,4 | 20,9 | 0,3 | 1,1 | 0,72 | 23,4% | 23,5% | 23,4% | 8,8 | R 1 | B C | C | |
| A 30 R1(O): AS Salzbergen | 18/80 | | | +5,7 | 36 508 | +5,7 | 25,6 | 256 | +5,7 | 71,1 | 7,4 | 0,8 | 2,1 | 3,5 | 21,7 | 17,9 | 0,3 | 1,2 | 1,10 | 456 | 1 405 | 1 718 | 9,9 | R 2 | D 8 15 | E 15 | |
| A 30 R2(W): AK Kreuz Schüttorf (A31) | 17/58 | | | +2,4 | 27 448 | +2,4 | 5,9 | 59 | +5,6 | 91,0 | 5,9 | 1,2 | 2,0 | 1,2 | 4,3 | 3,6 | 0,4 | 1,1 | 44,8% | 23,1% | 14,9% | 9,4 | R 2 | D 15 | B 11 | | |
| A 30 Fs=4 | | | km 20,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D C | D 18 | C 15 |
| A 30 Osnabrück-Hellem | 288/216 | | | -2,1 | 69 382 | -2,1 | 15,9 | 159 | +0,9 | 82,4 | 7,8 | 0,3 | 1,5 | 2,5 | 13,2 | 10,3 | 0,2 | 0,2 | 0,94 | 3 925 | 4 299 | 3 526 | 10,1 | R 1 | A B | D 8 17 | |
| A 30 3714/3445 | 175/141 | | | -2,7 | 74 556 | -2,7 | 18,0 | 180 | +0,0 | 80,4 | 8,2 | 0,2 | 1,4 | 2,9 | 15,0 | 11,7 | 0,2 | 0,2 | 0,66 | 14,2% | 14,6% | 12,1% | 9,0 | R 1 | A B | D 8 18 | D 8 17 |
| A 30 R1(O): AS Osnabrück-Surthausen | 63/35 | | | -2,2 | 70 204 | -2,2 | 16,5 | 165 | +2,9 | 81,6 | 7,9 | 0,3 | 1,7 | 2,6 | 13,7 | 10,7 | 0,2 | 0,2 | 1,05 | 822 | 2 805 | 3 423 | 9,9 | R 2 | D 8 15 | D 8 15 | |
| A 30 R2(W): AS Osnabrück-Hellem | 50/40 | | | +1,3 | 49 307 | +1,3 | 3,0 | 461 | +0,7 | 95,2 | 5,6 | 0,6 | 1,8 | 0,4 | 2,3 | 1,8 | 0,3 | 0,1 | 32,2% | 12,5% | 12,0% | 8,9 | R 2 | D 15 | A | | |
| A 30 Fs=4 | | | km 72,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D C | C 15 | D 18 |
| A 30 Melle | 0/21 | | | +2,8 | 40 523 | +2,8 | 18,8 | 188 | +1,9 | 79,1 | 8,6 | 0,3 | 2,0 | 2,5 | 16,0 | 12,4 | 0,2 | 0,1 | 0,98 | 2 263 | 2 455 | 1 951 | 9,6 | R 1 | B | D 8 17 | D 8 18 |
| A 30 3816/3446 | 0/14 | | | +1,5 | 42 579 | +1,5 | 21,8 | 218 | +1,0 | 76,2 | 9,0 | 0,2 | 1,9 | 2,9 | 18,6 | 14,4 | 0,2 | 0,1 | 0,71 | 16,7% | 16,9% | 16,8% | 8,7 | R 1 | B B | D 8 17 | D 8 18 |
| A 30 R1(O): AS Melle-Ost | 0/3 | | | +4,8 | 41 864 | +4,8 | 19,1 | 191 | +3,9 | 78,6 | 8,9 | 0,3 | 2,2 | 2,6 | 16,3 | 12,7 | 0,2 | 0,1 | 1,06 | 539 | 1 687 | 1 858 | 9,2 | R 2 | D 8 16 | D 8 17 | |
| A 30 R2(W): AS Melle-West | 0/4 | | | +5,4 | 31 210 | +5,4 | 3,3 | 33 | -3,1 | 94,8 | 6,4 | 0,5 | 1,8 | 0,4 | 2,5 | 2,0 | 0,3 | 0,0 | 36,2% | 15,8% | 12,2% | 8,6 | R 2 | A | A | | |
| A 30 Fs=4 | | | km 95,2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | D D | D 18 | D 18 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--|--|----------------------|---------------------|---------|----------------------|-------------|------------|--------------------------------|------------|----------------------|------------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----|------|---------|--------|
| Strasse | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | | | |
| | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | Faktoren | | Tag-22 | | Mo-So | | Mo-So | | | | | | |
| Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Lage bei Anz. Fahrstreifen | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | SV Lkw- ähnl. | zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | | | | |
| | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | | | | |
| A 37 | | 343/344 | +2,0 | 975 | 4,9 | +0,9 | 94,5 | 6,5 | 0,3 | 0,6 | 1,4 | 3,0 | 2,2 | 0,4 | 0,1 | 0,88 | 1 150 | 1 257 | 1 337 | 13,8 | R 1 | C | F 17 | A 8 |
| 3625/3441 | | 212/205 | +2,2 | 1 164 | 5,3 | +0,2 | 94,1 | 6,8 | 0,2 | 0,5 | 1,6 | 3,3 | 2,5 | 0,4 | 0,1 | 0,64 | 4,3% | 4,6% | 3,3% | 12,2 | R 1 | A | F 17 | A 9 |
| R1(N): AS Messegelände (B6) | | 75/81 | -0,4 | 1 029 | 5,3 | +1,7 | 94,0 | 6,7 | 0,3 | 0,7 | 1,6 | 3,4 | 2,5 | 0,4 | 0,0 | 1,07 | 204 | 829 | 1 394 | 13,5 | R 2 | A | F 16 | A 9 |
| R2(S): AD Dreieck Hamover-Süd | | 56/58 | +4,2 | 210 | 1,5 | +3,5 | 97,9 | 4,5 | 0,5 | 0,6 | 0,3 | 0,5 | 0,4 | 0,6 | 0,0 | 11,2% | 3,2% | 4,2% | 12,0 | R 2 | B | F 19 | C 11 13 | |
| Fs=4 | km 4,1 | Baustelle im Umfeld zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 38 | | 307/337 | +2,6 | 5 469 | 21,8 | +4,5 | 76,8 | 10,9 | 0,2 | 1,3 | 2,3 | 19,2 | 15,5 | 0,2 | 0,1 | 0,99 | 1 354 | 1 502 | 1 774 | 14,1 | R 1 | B | E 17 | G 7 |
| 4525/3432 | | 179/198 | +2,8 | 6 722 | 25,7 | +4,3 | 73,0 | 11,7 | 0,1 | 1,2 | 2,7 | 22,7 | 18,4 | 0,2 | 0,1 | 0,70 | 19,2% | 19,3% | 14,3% | 12,5 | R 1 | A | E 17 | B 7 |
| R1(O): AS Ahnshausen | | 73/80 | +3,5 | 5 692 | 22,0 | +4,8 | 76,5 | 11,0 | 0,2 | 1,4 | 2,4 | 19,4 | 15,6 | 0,2 | 0,1 | 1,17 | 423 | 911 | 1 655 | 13,2 | R 2 | F | F 15 | B 7 |
| R2(W): AS Friedland | | 55/59 | -0,1 | 576 | 2,9 | -4,2 | 95,5 | 7,4 | 0,4 | 1,5 | 0,5 | 2,0 | 1,6 | 0,4 | 0,0 | 38,4% | 19,2% | 16,3% | 12,2 | R 2 | A | B | B 11 | C 15 |
| Fs=4 | km 11,0 | Baustelle zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 39 | | 354/351 | -2,8 | 2 848 | 9,2 | -5,0 | 89,3 | 8,1 | 0,4 | 1,4 | 1,8 | 7,4 | 5,8 | 0,1 | 0,1 | 0,92 | 1 743 | 1 922 | 1 748 | 11,2 | R 1 | A | E 17 | B 7 |
| 2627/3442 | | 217/216 | -3,0 | 3 511 | 10,6 | -5,3 | 88,1 | 8,5 | 0,3 | 1,2 | 2,0 | 8,5 | 6,6 | 0,1 | 0,1 | 0,67 | 8,8% | 9,6% | 6,8% | 9,9 | R 1 | A | B | B 8 |
| R1(S): AS Handorf | | 79/85 | -3,8 | 2 981 | 9,8 | -4,8 | 88,6 | 8,4 | 0,4 | 1,6 | 1,9 | 7,8 | 6,1 | 0,1 | 0,1 | 1,06 | 367 | 1 208 | 1 754 | 11,5 | R 2 | E | E 15 | B 8 |
| R2(N): AS Winsen-Ost | | 58/60 | -1,3 | 225 | 1,0 | -11,9 | 97,4 | 5,4 | 0,8 | 1,6 | 0,3 | 0,6 | 0,5 | 0,1 | 0,0 | 13,6% | 5,0% | 7,2% | 10,4 | R 2 | D | E | D 18 | |
| Fs=4 | km 19,5 | Baustelle zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 39 | | 37842 | (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3530/3422 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R1(N): AS Sandkamp | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R2(S): AS Wolfsburg-West | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fs=4 | km 0,6 | Gerätedefekt in 2015 / Baustelle und Schleifendefekt zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 39 | | 342/352 | +8,0 | 3 014 | 8,5 | +6,3 | 90,4 | 6,9 | 0,3 | 0,9 | 1,5 | 6,7 | 4,8 | 0,3 | 0,2 | 0,88 | 2 041 | 2 265 | 2 651 | 15,6 | R 1 | A | A 8 | F 17 |
| 3630/3423 | | 210/207 | +7,4 | 3 688 | 9,3 | +5,3 | 89,6 | 7,1 | 0,2 | 0,8 | 1,6 | 7,4 | 5,3 | 0,3 | 0,3 | 0,52 | 7,7% | 7,9% | 4,8% | 13,2 | R 1 | A | A 8 | F 17 |
| R1(N): AK WOB/Königsfluter (A2) | | 77/85 | +10,8 | 3 164 | 9,0 | +8,5 | 89,8 | 7,2 | 0,4 | 1,0 | 1,6 | 7,1 | 5,1 | 0,3 | 0,2 | 1,05 | 371 | 1 370 | 2 830 | 15,2 | R 2 | A | A 8 | F 16 |
| R2(S): AS Scheppau | | 55/60 | +4,1 | 344 | 1,6 | +5,5 | 97,1 | 5,3 | 0,6 | 1,3 | 0,3 | 0,7 | 0,5 | 0,6 | 0,1 | 17,4% | 6,6% | 5,0% | 12,8 | R 2 | E | E | D 15 | |
| Fs=4 | km 49,4 | Baustelle zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 39 | | 341/335 | +4,3 | 5 220 | 6,7 | +2,2 | 92,3 | 6,7 | 0,5 | 0,9 | 1,9 | 4,5 | 3,3 | 0,3 | 0,1 | 0,87 | 4 513 | 4 981 | 3 980 | 10,6 | R 1 | A | D 8 17 | D 8 17 |
| Braunschweig-Südwest | | 208/196 | +5,0 | 6 406 | 7,4 | +1,7 | 91,6 | 7,0 | 0,4 | 0,9 | 2,1 | 5,0 | 3,7 | 0,3 | 0,1 | 0,58 | 6,1% | 6,5% | 5,5% | 9,0 | R 1 | A | D 8 17 | D 8 17 |
| R1(N): AK Braunschweig-Süd | | 77/79 | +1,8 | 5 437 | 7,2 | +2,7 | 91,6 | 6,8 | 0,5 | 1,1 | 2,1 | 4,8 | 3,6 | 0,3 | 0,2 | 1,05 | 779 | 3 110 | 4 288 | 10,5 | R 2 | D | 8 15 | D 8 16 |
| R2(S): AD Braunschweig-Südwest | | 56/60 | +3,5 | 576 | 1,1 | +1,9 | 97,9 | 4,4 | 0,9 | 0,9 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,1 | 12,7% | 4,2% | 5,7% | 9,1 | R 2 | D | D 15 | D 14 | |
| Fs=4 | km 172,5 | Baustelle zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 39 | | 358/361 | +3,2 | 4 002 | 8,4 | -0,3 | 90,6 | 6,0 | 0,4 | 0,9 | 1,6 | 6,5 | 4,9 | 0,2 | 0,1 | 0,89 | 2 717 | 3 002 | 2 875 | 12,2 | R 1 | A | B 8 | D 8 17 |
| Braunschweig | | 220/216 | +3,3 | 4 935 | 9,3 | -1,0 | 89,7 | 6,2 | 0,3 | 0,8 | 1,8 | 7,3 | 5,4 | 0,2 | 0,1 | 0,56 | 7,6% | 8,0% | 5,5% | 10,4 | R 1 | A | B 8 | D 8 17 |
| R1(N): AS Braunschweig-Rünningen | | 78/84 | +2,3 | 4 187 | 8,9 | +1,2 | 89,9 | 6,2 | 0,4 | 1,1 | 1,8 | 7,0 | 5,2 | 0,2 | 0,2 | 1,05 | 557 | 1 863 | 2 645 | 10,9 | R 2 | D | 8 15 | D 8 15 |
| R2(S): AS Salzgitter-Thiede | | 60/61 | +2,8 | 334 | 1,1 | -5,3 | 97,7 | 4,1 | 0,7 | 1,1 | 0,3 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 0,1 | 15,5% | 5,8% | 6,1% | 9,3 | R 2 | E | D | C 15 | |
| Fs=4 | km 29,0 | Baustelle zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 261 | | 331/334 | -20,3 | 5 222 | 16,3 | -21,3 | 82,2 | 7,9 | 0,3 | 1,4 | 1,6 | 14,5 | 12,0 | 0,2 | 0,1 | 0,81 | 1 790 | 1 941 | 2 131 | 17,8 | R 1 | - | G 7 | E 17 |
| 2525/3443 | | 202/202 | -15,9 | 6 688 | 19,2 | -17,2 | 79,4 | 8,3 | 0,3 | 1,3 | 1,8 | 17,2 | 14,1 | 0,2 | 0,1 | 0,78 | 14,7% | 15,1% | 15,3% | 14,8 | R 1 | C | B 8 | E 17 |
| R1(N): AS Tötensen (Rosengarten) | | 73/74 | -31,8 | 4 590 | 16,3 | -34,6 | 81,9 | 8,0 | 0,3 | 1,7 | 1,6 | 14,5 | 12,0 | 0,1 | 0,1 | 1,20 | 424 | 1 337 | 2 268 | 11,3 | R 2 | C | B 8 | E 17 |
| R2(S): AD Buchholzer Dreieck (A1) | | 56/58 | -21,6 | 780 | 2,8 | -24,5 | 95,3 | 5,9 | 0,5 | 1,8 | 0,4 | 2,2 | 1,8 | 0,3 | 0,1 | 29,8% | 13,1% | 13,1% | 10,5 | R 2 | A | C | D 18 | |
| Fs=4 | km 6,5 | Baustelle zeitweise in 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Jahresauswertung 2015

Niedersachsen

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | |
|--------------------|--|--|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--|----------------------------|--|--|----|----|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | DTV | | | | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | Tag ₂₂ Nacht | day ₁₆₋₁₈ eve _{16,22} | WG | | TG |
| | | | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | | | | | | Mo-So | | |
| Mo-So | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Lkw +Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | b ₅₀ | P ₁ | M ₁ | fer | Mo-So | d ₅₀ | Richt- ung | R1 | R2 | | |
| W | U | S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Lkw +Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | b ₅₀ | P ₁ | M ₁ | fer | Mo-So | d ₅₀ | Richt- ung | R1 | R2 |
| U | S | [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Lkw +Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | b ₅₀ | P ₁ | M ₁ | fer | Mo-So | d ₅₀ | Richt- ung | R1 | R2 |
| S | [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Lkw +Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | b ₅₀ | P ₁ | M ₁ | fer | Mo-So | d ₅₀ | Richt- ung | R1 | R2 |
| [d] | Veränd. zu '14 | Veränd. zu '14 | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Lkw +Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | b ₅₀ | P ₁ | M ₁ | fer | Mo-So | d ₅₀ | Richt- ung | R1 | R2 |
| Lage bei | Veränd. zu '14 | Veränd. zu '14 | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Lkw +Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | b ₅₀ | P ₁ | M ₁ | fer | Mo-So | d ₅₀ | Richt- ung | R1 | R2 |
| A 280 | Bundermeuland | 348/362 211/217 79/84 58/61 | +2,4 +0,9 +5,1 +5,6 | 1 480 1 787 1 531 287 | 4,0 4,4 4,1 3,4 | 14,2 17,2 12,5 3,4 | +5,6 +2,8 +6,2 +2,4 | 83,7 80,8 85,1 93,9 | 7,0 7,1 6,9 7,0 | 0,7 1,6 0,6 1,4 | 2,0 1,8 2,3 2,6 | 1,0 1,2 1,0 0,4 | 12,7 15,5 11,2 2,4 | 10,7 13,1 9,5 2,1 | 0,5 0,5 0,4 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 610 13,5% 82 25,0% | 661 13,7% 399 12,2% | 1,18 0,77 1,20 0,1 | 731 1,8% 697 3,7% 13,9 14,3 13,5 | R1 R1 R2 R2 | E 17 E 17 E 14 G 14 | D 8 17 D 9 16 E 16 F 12 F 15 | | |
| A 293 | Oldenburg-Etzhorn | 337/336 209/196 74/81 54/59 | -6,9 -6,8 -9,2 -3,3 | 1 283 1 563 1 292 244 | 4,0 4,4 4,1 1,3 | 4,0 4,4 4,1 1,3 | -7,9 -6,5 -12,8 -9,3 | 94,8 94,5 94,5 97,8 | 7,4 7,8 7,7 4,2 | 0,4 0,3 0,4 0,8 | 1,1 1,1 1,3 0,9 | 1,3 1,4 1,4 0,2 | 2,1 2,4 2,1 0,6 | 1,6 1,7 1,6 0,5 | 0,6 0,1 0,1 0,0 | 0,1 0,1 0,1 0,0 | 1 872 3,7% 268 7,9% | 2 054 4,1% 1 325 2,0% | 0,88 0,53 1,03 0,0 | 1 754 3,1% 2 203 2,5% 11,5 | R1 R1 R2 R2 | A D 8 17 A D 8 17 D 8 14 D 15 | B 8 D 8 18 B 8 D 14 C 15 | | |
| A 352 | Kaltenweide | 341/352 208/212 79/80 54/60 | +5,0 +4,0 +7,6 +4,9 | 4 743 5 753 5 005 690 | 10,4 12,0 10,8 1,9 | 10,4 12,0 10,8 1,9 | +3,2 +1,4 +8,1 -0,8 | 88,2 86,7 87,6 96,5 | 7,4 7,9 7,6 4,9 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 1,3 2,0 1,5 1,6 | 1,8 2,0 1,6 0,3 | 8,3 9,7 8,7 1,1 | 6,3 7,3 6,6 0,9 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 2 577 9,2% 562 20,9% | 2 812 9,6% 1 871 7,4% | 0,97 0,78 1,10 0,1 | 2 423 6,3% 2 576 7,6% | R1 R1 R2 R2 | B E 17 B E 17 E 15 B 12 | B 8 B 8 B 8 C 11 14 C 15 | | |
| A 391 | Braunschweig-Hansestraße | 75/353 57/210 6/82 12/61 | +4,8 +5,1 +3,0 +6,3 | 3 922 4 836 4 088 376 | 6,3 7,0 6,5 1,0 | 6,3 7,0 6,5 1,0 | -1,8 -1,6 -3,9 +3,5 | 92,8 92,1 92,5 98,1 | 6,7 7,0 7,0 4,4 | 0,4 0,4 0,5 0,7 | 0,9 0,8 0,9 0,8 | 2,2 2,5 2,3 0,3 | 3,9 4,4 4,1 0,5 | 2,9 3,3 3,0 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,0 | 3 588 5,8% 610 11,7% | 3 968 6,3% 2 446 3,4% | 0,91 0,54 1,04 0,0 | 3 420 4,8% 3 302 6,1% | R1 R1 R2 R2 | A B 8 A B 8 B 8 D 14 D 15 C 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 15 C 15 C 15 | | |
| A 391 | Braunschweig-Weststadt | 347/358 214/215 78/83 55/60 | +1,7 +2,3 -0,8 +2,3 | 4 226 5 197 4 403 431 | 6,5 7,2 6,9 1,1 | 6,5 7,2 6,9 1,1 | -2,1 -2,4 -2,7 +2,3 | 92,4 91,8 91,8 97,9 | 6,7 7,0 6,8 4,1 | 0,5 0,4 0,6 1,0 | 1,0 0,9 1,1 0,9 | 2,2 2,4 2,3 0,4 | 4,1 4,6 4,4 0,4 | 3,1 3,4 3,3 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,2 0,1 0,1 0,1 | 3 718 6,1% 656 11,3% | 4 136 6,6% 2 463 3,7% | 0,88 0,54 1,04 0,1 | 3 731 4,9% 3 564 4,2% | R1 R1 R2 R2 | A B 8 A B 8 B 8 C 11 14 D 15 E C 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 15 D 15 C 15 C 15 | | |
| A 392 | Braunschweig-Öper | 286/214 172/137 66/32 48/45 | +4,4 +2,7 +7,8 +6,5 | 548 677 563 53 | 2,4 2,7 2,6 0,4 | 2,4 2,7 2,6 0,4 | +8,3 +6,8 +11,5 +11,4 | 95,3 94,9 95,0 99,0 | 5,6 5,9 5,6 3,5 | 0,6 0,5 0,7 0,7 | 0,6 0,6 0,7 0,4 | 1,5 1,7 1,6 0,3 | 0,8 0,9 0,8 0,1 | 0,6 0,6 0,6 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1,7 1,8 1,8 0,2 | 1 293 2,4% 219 3,3% | 1 405 2,7% 957 0,9% | 0,87 0,52 1,03 0,1 | 1 549 1,7% 1 250 2,2% | R1 R1 R2 R2 | C F 17 A A E 17 F 15 D 15 E D 18 | B 8 B 8 B 9 D 15 C 14 | | |
| A 395 | Flöthe | 392/3427 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 1 | Hamein | 361/358 222/213 80/84 59/61 | +3,0 +3,7 +1,1 +1,9 | 514 634 532 47 | 6,7 7,5 7,0 1,0 | 6,7 7,5 7,0 1,0 | +4,6 +4,5 +3,7 +5,4 | 92,0 91,2 91,5 97,8 | 5,3 5,6 5,4 3,5 | 1,0 0,8 1,1 2,7 | 1,2 1,2 1,4 1,1 | 2,3 2,6 2,5 0,3 | 4,2 4,7 4,4 0,5 | 3,1 3,5 3,2 0,4 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 443 6,5% 69 9,4% | 491 7,2% 299 3,0% | 0,90 0,57 1,04 0,1 | 436 3,9% 472 5,1% | R1 R1 R2 R2 | A E 17 A A E 17 E 14 G 15 | B 8 B 8 A 8 C 11 14 G 18 | | |

Datenübertragungsprobleme zeitweise in 2015 und Baustelle zeitweise in 2015 / Baustelle zeitweise in 2014
25 170 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014)

Gerätedefekt in 2015 / Schleifendefekt in 2014

Jahresauswertung 2015

Niedersachsen

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--|--------------------------|---|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------|-------------------|----------------------|----------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrstreifen | DTV | | | | | | | | | | Fak-toren | | | Tag ₆₋₂₂ Nach ₂₂₋₆ | | | WG | | TG | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Krad | | Lkw-Pkw | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | M ₁ | P ₁ | M _{ave} | D _n | P _{ave} | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | R1 | R2 |
| | | [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | ähn. | Pkw +Lfw | +Krad | m. Anh. | Lkw | Krad | Pkw | o. Anh. | Lkw m. Sattelzug | o. Anh. +Sattelzug | nkl. | Kfz | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | R1 | R2 |
| | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] |
| B 4 | Königskrug 4229/3338 R1(N): Abzweig B242 R2(S): Braunlage Fs=2 | 106/337 75/205 13/75 18/57 | +2,8 +5,8 -9,4 +10,8 | 6 151 5 722 6 016 7 905 | 347 414 365 73 | 5,6 7,2 6,1 0,9 | -7,6 -6,8 -13,2 +16,4 | 93,6 91,9 93,0 98,5 | 6,2 6,8 6,6 4,1 | 1,8 1,5 2,1 2,5 | 0,8 0,8 0,9 0,6 | 1,6 2,1 1,8 0,2 | 1,6 1,5 2,1 0,2 | 2,9 3,0 3,3 0,1 | 2,2 3,0 2,5 0,1 | 1,1 1,2 1,0 0,7 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1,05 1,35 1,25 0,0 | 618 0,3% 485 1,2% 17,1 3,8% | 19,8 23,0 16,0 17,1 | 19,8 23,0 16,0 17,1 | 19,8 23,0 16,0 17,1 | 19,8 23,0 16,0 17,1 | 19,8 23,0 16,0 17,1 | 19,8 23,0 16,0 17,1 | 19,8 23,0 16,0 17,1 | E E F A | B D D F | 8 11 11 11 | 17 16 14 15 |
| B 6 | Lemke 3320/3401 R1(N): Aesendorf R2(S): Lemke (B214) Fs=2 | 350/291 217/171 74/74 59/46 | -5,9 -5,6 -6,9 -5,6 | 6 878 7 326 6 931 5 161 | 697 853 738 71 | 10,1 11,6 10,6 1,4 | -13,9 -14,6 -13,0 -7,3 | 87,7 86,4 86,9 96,4 | 6,5 6,9 6,6 4,7 | 0,8 0,6 0,8 2,0 | 2,0 1,8 2,2 2,1 | 2,0 2,2 2,1 0,5 | 2,0 2,2 2,1 0,5 | 7,8 9,0 8,3 0,8 | 5,6 6,4 5,9 0,6 | 0,3 0,4 0,3 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,95 0,72 1,12 17,8% | 397 7,1% 381 6,6% 10,2 6,1% | 11,5 10,5 11,1 10,2 | 11,5 10,5 11,1 10,2 | 11,5 10,5 11,1 10,2 | 11,5 10,5 11,1 10,2 | 11,5 10,5 11,1 10,2 | 11,5 10,5 11,1 10,2 | A B B A | B B B A | 8 8 8 D | 17 17 15 15 | |
| B 6 | Langendamm 3321/3325 R1(N): Nienburg, Abzweig B214 R2(S): Neustadt a. Rbge., Abzweig Fs=4 | 346/356 213/211 74/84 59/61 | -1,3 -1,5 -1,6 -0,9 | 16 502 17 871 16 479 11 507 | 13,4 15,1 2 273 313 | 13,4 15,1 13,8 2,7 | -5,6 -6,2 -5,1 -2,0 | 84,9 83,2 84,3 95,4 | 7,2 7,6 7,3 4,7 | 0,6 0,4 0,7 1,5 | 1,6 1,5 1,8 1,8 | 1,6 2,6 2,7 0,5 | 1,6 1,5 1,8 0,5 | 10,5 11,9 10,8 2,0 | 8,1 9,1 8,4 1,5 | 0,3 0,4 0,2 0,2 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 0,92 0,64 1,07 23,9% | 872 9,2% 813 12,3% 8,7 8,5% | 10,6 9,4 9,8 8,7 | 10,6 9,4 9,8 8,7 | 10,6 9,4 9,8 8,7 | 10,6 9,4 9,8 8,7 | 10,6 9,4 9,8 8,7 | 10,6 9,4 9,8 8,7 | A A D C | D D D D | 8 8 8 15 | 17 17 16 14 | |
| B 6 | Sarstedt 3725/3377 R1(N): Sarstedt R2(S): Hildesheim Fs=4 | 360/363 220/217 80/85 60/61 | +1,5 +1,0 +2,8 +0,6 | 13 629 15 251 13 706 7 570 | 5,5 6,0 5,8 68 | 5,5 6,0 5,8 0,9 | -6,9 -7,8 -4,5 -16,1 | 93,4 92,9 92,9 98,3 | 5,5 5,8 5,5 3,1 | 1,0 0,7 1,0 2,6 | 0,9 0,9 1,0 0,6 | 0,9 3,1 3,0 0,5 | 0,9 0,9 1,0 0,5 | 2,3 2,6 2,5 0,2 | 1,7 1,8 1,8 0,2 | 0,3 0,4 0,3 0,2 | 0,2 0,2 0,3 0,2 | 0,90 0,48 1,02 7,2% | 731 5,8% 855 4,0% 10,5 1,7% | 11,0 9,3 12,3 10,5 | 11,0 9,3 12,3 10,5 | 11,0 9,3 12,3 10,5 | 11,0 9,3 12,3 10,5 | 11,0 9,3 12,3 10,5 | 11,0 9,3 12,3 10,5 | A A B D | D D D D | 8 8 8 14 | 17 17 15 15 | |
| B 6 | Posthof 3928/3340 R1(N): Salzgitter-Bad, Abzweig B244 R2(S): Goslar, Abzweig B82 Fs=2 | 346/282 216/185 73/48 57/49 | +0,6 +0,2 +0,3 +2,8 | 11 462 12 149 11 554 8 818 | 10,0 11,6 10,2 81 | 10,0 11,6 10,2 0,9 | -1,7 -1,7 -3,0 -1,9 | 88,9 87,2 88,5 98,0 | 5,9 6,3 6,0 3,9 | 1,2 0,7 1,2 3,2 | 1,1 1,1 1,2 1,1 | 1,1 1,1 1,2 0,3 | 1,1 1,1 1,2 0,3 | 7,5 8,8 7,6 0,5 | 5,7 6,7 5,8 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,0 | 0,95 0,67 1,11 18,4% | 586 10,3% 741 9,2% 10,7 6,0% | 10,7 9,9 12,4 11,2 | 10,7 9,9 12,4 11,2 | 10,7 9,9 12,4 11,2 | 10,7 9,9 12,4 11,2 | 10,7 9,9 12,4 11,2 | 10,7 9,9 12,4 11,2 | C B B C | B D D E | 8 8 8 14 | 17 17 15 13 | |
| B 6 | Goslar 4028/3355 R1(N): Goslar, Abzweig B82 R2(S): Goslar, Abzweig B241 Fs=4 | 0/162 0/105 0/27 0/30 | +6,3 +3,7 +5,7 +21,7 | 18 535 19 543 18 607 14 740 | 7,5 8,7 7,8 120 | 7,5 8,7 7,8 0,8 | -18,4 -18,4 -19,6 -13,7 | 91,5 90,3 91,1 98,3 | 6,6 7,0 6,9 4,0 | 0,5 0,4 0,5 1,2 | 0,9 0,9 1,0 0,9 | 0,9 2,1 1,8 0,3 | 0,9 2,1 1,8 0,3 | 5,5 6,5 5,8 0,3 | 4,1 4,8 4,3 0,2 | 0,3 0,2 0,3 0,2 | 0,0 0,1 0,1 0,0 | 1,070 7,1% 177 12,3% 4,1% | 1 090 6,5% 1 146 6,6% 11,2 4,1% | 12,0 11,3 12,1 11,2 | 12,0 11,3 12,1 11,2 | 12,0 11,3 12,1 11,2 | 12,0 11,3 12,1 11,2 | 12,0 11,3 12,1 11,2 | 12,0 11,3 12,1 11,2 | A B A C | A C A E | 8 8 8 11 | 17 17 15 15 | |
| B 27 | Geismar 4525/3390 R1(N): Göttingen (B3) R2(S): Friedland Fs=2 | 353/355 216/211 77/84 60/60 | +0,0 +0,4 -1,2 -1,3 | 8 699 9 604 8 336 5 854 | 151 186 160 13 | 1,7 1,9 1,9 0,2 | -11,8 -11,0 -13,5 -31,8 | 97,7 97,5 97,4 99,3 | 5,1 5,4 5,2 3,5 | 1,0 0,8 1,2 2,0 | 0,6 0,5 0,7 0,4 | 0,6 0,5 0,7 0,1 | 0,6 0,5 0,7 0,1 | 0,5 0,5 0,6 0,1 | 0,3 0,3 0,4 0,0 | 0,4 0,5 0,4 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 509 1,7% 69 2,3% 556 1,9% 368 0,6% | 638 2,0% 548 1,1% 14,6 6,6% 11,2 4,1% | 14,6 12,7 12,7 11,0 | 14,6 12,7 12,7 11,0 | 14,6 12,7 12,7 11,0 | 14,6 12,7 12,7 11,0 | 14,6 12,7 12,7 11,0 | 14,6 12,7 12,7 11,0 | A A A F | A A A F | 8 8 8 15 | 17 17 14 15 | |
| B 51 | Twistringen 3217/3374 R1(N): Twistringen R2(S): Barnstorf Fs=2 | 347/337 210/202 78/80 59/55 | -1,1 -1,5 -2,3 +2,8 | 5 995 6 550 6 005 3 949 | 10,9 12,2 11,5 71 | 10,9 12,2 11,5 1,8 | -19,3 -19,6 -19,5 -16,3 | 86,7 85,5 85,8 96,2 | 7,1 7,5 7,1 4,8 | 0,9 0,6 0,9 2,4 | 0,9 0,6 0,9 2,4 | 0,9 0,6 0,9 2,4 | 0,9 0,6 0,9 2,4 | 8,0 9,0 8,6 1,1 | 5,9 6,6 6,3 0,8 | 0,4 0,5 0,3 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,92 0,58 1,05 16,8% | 321 10,0% 321 9,9% 10,8 6,1% | 10,8 9,4 10,7 9,4 | 10,8 9,4 10,7 9,4 | 10,8 9,4 10,7 9,4 | 10,8 9,4 10,7 9,4 | 10,8 9,4 10,7 9,4 | 10,8 9,4 10,7 9,4 | A A D C | D D D D | 8 8 8 11 | 17 17 15 13 | |

Baustelle im Umfeld zeitweise in 2015 / Baustelle im Umfeld zeitweise in 2014

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------------|---|--|--|--|--|----------------------|------------------|--------------------|----------------------|-------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag-22 Nacht-22,6 eve,be22 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | SV ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw m. | Lkw o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n | Mo-So b ₅₀ Mo-So b ₅₀ | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | |
| B 51 | Diepholz 3416/3361 R1(N): Diepholz, Abzweig B214 R2(S): Lemförde Fs=2 | 314/354 201/210 59/85 54/59 | +2,8 +3,4 +0,2 +3,7 | 612 759 614 68 | 8,4 9,6 8,6 1,3 | -4,2 -3,5 -8,0 -1,9 | 89,8 88,6 89,3 97,0 | 6,1 6,4 6,4 4,4 | 1,1 0,7 1,2 2,8 | 1,1 1,7 1,9 1,6 | 1,7 2,0 1,8 0,3 | 6,2 7,1 6,5 0,9 | 4,3 4,9 4,5 0,7 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 419 8,2% 71 10,6% | 466 9,0% 277 4,4% | 465 5,6% 422 7,8% | 13,2 11,5 11,3 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A B F | B A B C | 8 8 8 18 | E E D D |
| B 51 | Ostercappeln 3615/3329 R1(N): Ostercappeln R2(S): AS Osnabrück-Schinkel Fs=2 | 277/356 176/211 57/84 44/61 | +0,1 -1,2 +2,6 +1,7 | 186 449 229 160 | 7,4 8,4 7,7 1,4 | -0,9 -2,7 +3,3 +4,8 | 91,2 90,2 90,7 97,3 | 5,5 5,8 5,7 3,6 | 0,7 0,5 0,8 1,6 | 1,4 2,3 1,5 1,2 | 2,0 2,3 2,2 0,3 | 5,1 5,8 5,2 0,8 | 3,6 4,0 3,7 0,7 | 0,3 0,0 0,1 0,0 | 913 7,3% 172 9,0% | 990 8,2% 682 3,3% | 797 5,6% 857 5,7% | 10,0 9,0 10,7 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A B D D | D D D C | 8 8 15 15 | B D 15 C |
| B 51 | Glandorf 3814/3395 R1(N): Bad Iburg R2(S): Glandorf (B475) Fs=2 | 351/354 216/212 77/83 58/59 | -0,0 -0,2 +0,2 -0,3 | 687 844 727 76 | 10,0 11,4 10,7 1,5 | -0,4 -2,0 +3,5 +1,3 | 88,2 86,8 87,4 97,1 | 6,3 6,8 6,6 3,6 | 1,0 0,7 1,1 2,5 | 1,0 1,6 1,8 1,4 | 3,0 3,5 3,3 0,3 | 6,3 7,2 6,8 0,8 | 4,6 5,2 5,0 0,5 | 0,1 0,1 0,6 0,4 | 395 9,7% 69 13,9% | 437 10,8% 271 4,2% | 358 9,8% 356 8,2% | 10,6 9,5 10,2 9,2 | R1 R1 R2 R2 | A B B D | D D D C | 16 17 13 15 | D D E G |
| B 61 | Sulingen 3218/3375 R1(N): Bessum R2(S): Sulingen Fs=2 | 335/359 210/216 68/84 57/59 | -0,7 -1,0 -0,5 +0,2 | 1507 1831 1627 157 | 15,9 18,3 16,8 2,2 | -2,7 -3,2 -0,9 -14,3 | 82,0 79,8 80,9 95,3 | 7,1 7,5 7,1 4,8 | 0,8 0,5 0,8 2,3 | 1,9 1,8 2,1 2,2 | 2,3 2,7 2,5 0,5 | 13,3 15,3 14,1 1,6 | 10,7 12,3 11,3 1,3 | 0,2 0,3 0,2 0,1 | 544 14,8% 97 28,6% | 598 15,9% 382 9,2% | 465 9,9% 470 12,6% | 9,8 8,9 10,0 9,2 | R1 R1 R2 R2 | B B E C | D D D D | 16 17 16 12 | D D D D |
| B 64 | Allersheim 2 4122/3379 R1(O): Eschershausen R2(W): Holzminden Fs=3 | 301/350 178/209 71/82 52/59 | +1,9 +3,1 -2,1 +2,7 | 841 1036 886 64 | 8,1 9,1 8,6 0,9 | +3,6 +4,2 +1,2 -2,0 | 90,5 89,6 89,9 97,4 | 5,5 5,8 5,6 3,9 | 1,1 0,7 1,1 4,1 | 1,3 1,2 1,4 1,6 | 2,4 2,7 2,5 0,4 | 5,5 6,2 5,9 0,4 | 3,9 4,4 4,3 0,3 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 600 7,8% 97 12,4% | 679 8,5% 364 3,6% | 705 4,7% 764 4,8% | 13,5 11,8 14,8 12,8 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | F F 14 14 | 17 17 14 18 | A A A C |
| B 64 | Bad Gandersheim 4126/3389 R1(O): Abzweig südwestl. Seesen (E R2(W): Bad Gandersheim (B445) Fs=2 | 296/359 177/215 68/84 51/60 | +1,7 +2,3 +0,6 +0,3 | 678 834 720 53 | 10,3 12,0 10,9 1,0 | +3,4 +2,9 +4,1 -0,4 | 88,1 86,5 87,3 97,3 | 5,5 5,9 5,5 3,5 | 1,7 1,0 1,7 4,6 | 1,4 1,3 1,6 1,6 | 2,8 3,2 3,0 0,5 | 7,3 8,5 7,8 0,4 | 5,4 6,3 5,7 0,3 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 382 9,8% 58 17,1% | 431 10,7% 234 4,9% | 374 11,0% 336 8,4% | 11,2 10,2 10,4 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A B D D | D D D C | 16 16 14 15 | D D D C |
| B 65 | Bückeburg 3720/3405 R1(O): Bückeburg (B83) R2(W): Minden (B482) Fs=4 | 326/358 201/213 72/85 53/60 | +1,4 +3,0 -2,8 -0,1 | 1889 2337 2010 146 | 8,6 9,6 8,9 1,1 | -7,3 -5,4 -12,1 -27,5 | 90,3 89,3 89,9 97,7 | 6,1 6,4 6,2 4,4 | 0,5 0,4 0,6 4,6 | 1,1 1,0 1,2 1,6 | 2,1 2,4 2,2 0,3 | 6,3 7,1 6,6 0,6 | 4,7 5,3 4,9 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1277 8,1% 212 14,8% | 1421 8,9% 843 3,7% | 1249 8,0% 1256 4,9% | 11,3 10,0 11,3 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | B A B D | 8 8 8 14 | E E E D |
| B 65 | Barsinghausen 3622/3376 R1(O): Hannover-Tönningberg-Kreisel R2(W): AS Bad Nenndorf Fs=2 | 346/358 217/214 72/83 57/61 | +8,4 +9,1 +6,1 +7,8 | 1032 1250 1106 135 | 8,2 9,1 8,9 1,6 | +12,0 +11,6 +13,7 +0,8 | 90,3 89,4 89,5 97,2 | 6,7 7,0 7,0 4,0 | 1,0 0,7 1,0 2,6 | 1,2 1,2 1,4 2,6 | 2,4 2,7 2,6 1,1 | 5,5 6,1 5,9 0,9 | 3,9 4,4 4,3 0,7 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 721 7,5% 126 16,6% | 792 7,8% 509 5,8% | 817 8,6% 834 6,6% | 12,9 11,4 13,4 11,9 | R1 R1 R2 R2 | - A B D | B A B E | 8 8 8 14 | E E F D |

Jahresauswertung 2015

Niedersachsen

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------|---------|--|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | | WG | | TG | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Tag- Nacht | | | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | | | R1 | R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | fer | b _{So} | b _{Fr} | M ₁ | P ₁ | M _{eve} | P _{eve} | M _{day} | P _{day} | M _{Mo-So} | P _{Mo-So} | M _{d₅₀} | P _{d₅₀} | M _{d₅₀} | P _{d₅₀} | R1 | R2 | | | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [] | [] | [] | [] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | | | |
| B 65 | Haimar 3626/3384 R1(O): Abzweig B494 R2(W): Sehnde (B443) Fs=2 | 356/343 218/205 78/79 60/59 | +15,3 +15,0 +15,4 +15,7 | 5 981 6 662 6 014 3 437 | 7,5 8,1 8,1 1,2 | 446 541 488 42 | +12,2 +11,2 +14,5 +10,8 | 91,1 90,5 90,1 97,5 | 5,6 5,9 5,6 3,4 | 1,5 1,1 1,6 3,7 | 2,7 2,9 2,9 1,1 | 3,3 3,6 3,5 0,7 | 4,6 5,1 5,0 0,6 | 6,8 7,7 7,5 0,8 | 9,0 10,2 9,9 1,3 | 6,8 7,7 7,5 0,8 | 0,3 0,3 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,90 0,63 1,03 0,2 | 345 7,2% 58 10,7% | 365 7,9% 224 3,6% | 464 7,1% 486 13,6% | 15,7 13,5 16,0 13,4 | 15,7 13,5 16,0 13,4 | 15,7 13,5 16,0 13,4 | 15,7 13,5 16,0 13,4 | 15,7 13,5 16,0 13,4 | 15,7 13,5 16,0 13,4 | 15,7 13,5 16,0 13,4 | 15,7 13,5 16,0 13,4 | 15,7 13,5 16,0 13,4 | A 8 A 8 A 8 B 11 | | | | | |
| B 68 | Badbergen 3413/3373 R1(N): Badbergen R2(S): Bersenbrück Fs=2 | 360/358 221/215 79/83 60/60 | +7,8 +7,2 +9,5 +6,9 | 6 247 6 662 6 194 4 796 | 12,3 14,0 13,3 1,8 | 766 931 821 88 | +25,1 +22,9 +31,0 +22,4 | 85,6 84,0 84,4 96,2 | 7,3 7,9 7,5 3,8 | 0,8 0,5 0,8 2,5 | 2,0 1,9 2,2 1,8 | 3,0 3,4 3,2 0,4 | 9,0 10,2 9,9 1,3 | 6,8 7,7 7,5 0,8 | 9,0 10,2 9,9 1,3 | 6,8 7,7 7,5 0,8 | 0,3 0,3 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,2 0,1 | 0,1 0,1 0,2 0,1 | 0,93 0,72 1,11 0,1 | 360 11,7% 62 18,4% | 401 12,9% 234 5,6% | 380 11,2% 404 1,7% | 11,9 10,7 13,2 12,0 | 11,9 10,7 13,2 12,0 | 11,9 10,7 13,2 12,0 | 11,9 10,7 13,2 12,0 | 11,9 10,7 13,2 12,0 | 11,9 10,7 13,2 12,0 | 11,9 10,7 13,2 12,0 | 11,9 10,7 13,2 12,0 | 11,9 10,7 13,2 12,0 | C 8 A B D 8 D 14 B A | | | | | |
| B 68 | Lechtingen 3614/3416 R1(N): AS Osnabrück-Nord (A1) R2(S): Osnabrück Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 69 | Cloppenburg 3115/3362 R1(N): AS Cloppenburg (A1) R2(S): Vechta Fs=2 | 364/244 223/155 80/47 61/42 | +6,3 +6,9 +5,3 +4,1 | 10 167 11 043 10 297 6 781 | 17,3 19,6 17,8 2,9 | 1 759 2 160 1 829 196 | +2,8 +2,1 +3,5 +6,0 | 80,7 78,4 80,0 95,4 | 7,0 7,4 7,3 4,3 | 0,5 0,3 0,5 1,4 | 1,8 1,7 1,9 1,5 | 3,2 3,6 3,3 0,6 | 13,9 15,7 14,3 2,2 | 10,5 11,9 10,8 1,8 | 10,5 11,9 10,8 1,8 | 0,3 0,3 0,1 0,1 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 0,83 0,64 1,04 0,2 | 574 16,7% 123 22,9% | 637 17,9% 385 10,7% | 621 12,0% 577 14,8% | 12,1 10,5 11,5 10,1 | 12,1 10,5 11,5 10,1 | 12,1 10,5 11,5 10,1 | 12,1 10,5 11,5 10,1 | 12,1 10,5 11,5 10,1 | 12,1 10,5 11,5 10,1 | 12,1 10,5 11,5 10,1 | 12,1 10,5 11,5 10,1 | 12,1 10,5 11,5 10,1 | C 8 A A D 8 D 14 E C | | | | | |
| B 70 | Papenburg 2810/3326 R1(N): Ihrhove R2(S): Papenburg Fs=2 | 346/346 211/205 77/81 58/60 | -3,6 -1,7 -8,4 -5,4 | 11 323 12 416 11 118 7 581 | 4,1 4,6 4,0 0,6 | 459 574 450 48 | -8,6 -6,4 -16,6 -7,8 | 94,4 93,8 94,2 98,2 | 6,7 7,2 6,6 4,5 | 0,9 0,7 0,9 1,9 | 1,5 1,5 1,7 1,1 | 1,8 2,1 1,9 0,3 | 2,0 2,3 2,0 0,2 | 1,4 1,6 1,4 0,2 | 1,4 1,6 1,4 0,2 | 1,4 1,6 1,4 0,2 | 0,2 0,1 0,1 0,0 | 0,1 0,1 0,1 0,0 | 0,1 0,1 0,1 0,0 | 0,1 0,1 0,1 0,0 | 0,90 0,59 1,05 4,6% | 652 4,0% 112 4,6% | 714 4,6% 464 1,2% | 607 4,5% 563 3,9% | 10,6 9,5 10,0 8,9 | 10,6 9,5 10,0 8,9 | 10,6 9,5 10,0 8,9 | 10,6 9,5 10,0 8,9 | 10,6 9,5 10,0 8,9 | 10,6 9,5 10,0 8,9 | 10,6 9,5 10,0 8,9 | 10,6 9,5 10,0 8,9 | A 8 A 8 D 8 D 15 D 18 | | | | | | |
| B 70 | Lünne 3510/3372 R1(N): Lingen (Ems), Abzweig B213 R2(S): Lünne Fs=2 | 358/364 219/219 79/85 60/60 | +3,1 +3,6 +1,0 +3,3 | 7 323 7 862 7 223 5 473 | 17,7 20,3 18,6 2,9 | 1 238 1 594 1 340 156 | +1,5 +1,1 +1,4 +4,5 | 80,2 77,7 79,1 95,3 | 7,3 7,8 7,6 4,4 | 0,8 0,5 0,8 2,0 | 1,9 1,9 2,2 1,7 | 3,3 3,8 3,4 0,4 | 14,3 16,3 15,0 2,2 | 10,5 12,0 11,1 1,7 | 10,5 12,0 11,1 1,7 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,92 0,69 1,08 30,3% | 416 16,5% 84 30,3% | 462 17,6% 279 10,6% | 396 11,3% 398 14,8% | 10,7 9,6 11,0 9,8 | 10,7 9,6 11,0 9,8 | 10,7 9,6 11,0 9,8 | 10,7 9,6 11,0 9,8 | 10,7 9,6 11,0 9,8 | 10,7 9,6 11,0 9,8 | 10,7 9,6 11,0 9,8 | A 8 A 8 B 8 B 8 D 18 | | | | | | | |
| B 71 | Heerstedt 2518/3393 R1(O): Beverstedt R2(W): AS Bremenhaven-Wulsdorf (A1) Fs=2 | 308/352 185/211 72/80 51/61 | -1,1 -0,6 -3,2 -0,7 | 9 568 10 520 9 502 6 159 | 10,6 11,9 10,8 1,5 | 1 010 1 254 1 028 91 | -9,1 -8,2 -13,0 -7,2 | 87,6 86,3 87,1 96,9 | 6,4 6,7 6,6 4,3 | 0,9 0,6 0,9 2,8 | 1,8 1,7 2,0 1,6 | 2,3 2,5 2,4 0,5 | 7,9 8,9 8,1 0,9 | 6,2 7,0 6,5 0,7 | 6,2 7,0 6,5 0,7 | 0,4 0,5 0,3 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,90 0,58 1,04 0,2 | 551 10,2% 94 14,5% | 616 10,9% 355 6,6% | 640 6,9% 656 6,4% | 13,6 11,7 13,5 11,8 | 13,6 11,7 13,5 11,8 | 13,6 11,7 13,5 11,8 | 13,6 11,7 13,5 11,8 | 13,6 11,7 13,5 11,8 | 13,6 11,7 13,5 11,8 | 13,6 11,7 13,5 11,8 | A 8 A 8 B 8 B 8 D 18 | | | | | | | |
| B 71 | Glinde 2520/3319 R1(O): Glinde, Abzweig B495 R2(W): Basdahl Fs=2 | 335/355 207/211 73/85 55/59 | +0,5 +0,2 +1,4 -0,1 | 8 975 9 739 9 145 5 950 | 11,3 12,8 11,7 1,8 | 1 016 1 246 1 067 107 | -3,5 -4,3 -2,1 -2,4 | 86,2 84,8 85,5 96,1 | 6,4 6,6 6,6 4,2 | 1,0 0,6 1,0 3,0 | 2,2 2,2 2,6 2,0 | 2,7 3,0 2,9 0,4 | 8,1 9,2 8,5 1,1 | 6,3 7,1 6,6 0,9 | 6,3 7,1 6,6 0,9 | 0,5 0,6 0,3 0,1 | 0,2 0,2 0,3 0,1 | 0,2 0,2 0,3 0,1 | 0,2 0,2 0,3 0,1 | 0,2 0,2 0,3 0,1 | 0,94 0,61 1,07 17,6% | 519 10,8% 84 17,6% | 576 11,7% 349 6,3% | 492 7,9% 490 7,4% | 10,9 9,7 11,0 9,7 | 10,9 9,7 11,0 9,7 | 10,9 9,7 11,0 9,7 | 10,9 9,7 11,0 9,7 | 10,9 9,7 11,0 9,7 | 10,9 9,7 11,0 9,7 | A 8 A 8 B 8 C 11 D 18 | | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------|---|---|--|------------------------------|---|---|---|--|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Faktoren | | Tag-22 | | MSV | | WG | | TG R1 R2 | | | | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV ähnl. % | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | Pkw Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | | Mo-So b _{sv} d ₅₀ w ₅ | Richt- tung d ₅₀ w ₅ | R1 R2 | R1 R2 | | |
| B 71 | Anz. Fahrstreifen Brockel 2923/3406 R1(O): Henslingen R2(W): Rotenburg (Wü.) (B440) Fs=2 | 149/338 102/205 21/77 26/56 | 4 313 4 655 4 275 3 104 | +8,4 +9,1 +5,6 +9,1 | 287 360 279 28 | 6,6 7,7 6,5 0,9 | +9,4 +11,2 +4,7 -19,6 | 91,6 90,5 91,4 97,4 | 6,6 6,9 6,9 4,2 | 0,8 0,5 0,8 2,7 | 1,7 1,6 2,0 1,6 | 2,3 2,6 2,3 0,3 | 3,9 4,6 3,9 0,3 | 2,9 3,4 2,9 0,3 | 0,4 0,5 0,3 0,2 | 0,1 0,1 0,4 0,1 | 254 6,6% 32 8,0% | 286 7,3% 158 2,7% | 269 4,8% 301 6,0% | 12,7 11,2 13,7 12,2 | R1 R1 R2 R2 | C A E E | F 17 A 8 F 17 A 8 E 16 A 8 G 15 C 15 | A 8 A 8 A 8 A 8 | | |
| B 71 | Soitau 3024/3412 R1(O): Soltau (B3) R2(W): Neuenkirchen Fs=2 | 276/335 161/196 65/82 50/57 | 4 494 4 813 4 660 3 106 | -0,4 -0,8 +1,3 -1,5 | 247 300 260 32 | 5,5 6,2 5,6 1,0 | -1,2 -2,3 +2,2 -10,7 | 92,8 92,1 92,4 97,3 | 6,3 6,5 6,5 4,4 | 1,0 0,7 1,0 2,7 | 1,6 1,6 1,8 1,6 | 1,6 2,0 2,0 0,5 | 3,1 3,6 3,2 0,4 | 2,2 2,6 2,3 0,3 | 0,5 0,6 0,4 0,1 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 264 5,3% 34 8,1% | 292 5,8% 179 2,8% | 292 4,8% 270 3,7% | 13,0 11,7 12,0 10,9 | R1 R1 R2 R2 | B B A F E E | A 8 A 8 A 8 A 8 F 11 C 15 C 15 | A 8 A 8 A 8 A 8 F 15 D 13 C 15 | | |
| B 71 | Suhldorf 3030/3414 R1(O): Bergen (Dumme) R2(W): Suhldorf Fs=2 | 6/73 5/47 1/11 0/15 | 4 170 4 445 4 358 2 915 | +9,6 +9,5 +11,8 +5,6 | 856 1 044 915 90 | 20,5 23,5 21,0 3,1 | +15,8 +16,1 +14,8 +4,4 | 77,2 74,3 76,6 94,4 | 7,0 7,4 7,2 4,4 | 0,4 0,3 0,5 1,2 | 2,1 2,0 2,2 2,4 | 2,8 3,2 2,9 0,6 | 17,3 19,8 17,7 2,1 | 13,4 15,4 13,8 1,8 | 0,5 0,5 0,4 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 235 18,6% 51 37,8% | 262 18,7% 155 18,2% | 292 12,9% 265 14,6% | 13,7 12,2 13,0 11,7 | R1 R1 R2 R2 | B A F G E E | F 17 A 8 F 17 A 8 F 15 B 8 G 15 C 10 F 15 G 18 | A 8 A 8 A 8 A 8 B 8 B 8 C 10 A 14 | | |
| B 72 | Georgsheil (N) 2509/3346 R1(N): Norden R2(S): Georgsheil, Abzweig B210 Fs=2 | 298/329 181/195 68/78 49/56 | 13 150 13 440 13 835 11 185 | +3,4 +3,8 +2,9 +2,5 | 716 856 770 130 | 5,4 6,4 5,6 1,2 | -3,5 -4,5 -2,5 +6,6 | 92,2 91,3 91,7 96,9 | 7,2 7,6 7,2 5,1 | 0,7 0,6 0,7 1,2 | 1,9 1,9 2,2 1,6 | 2,3 2,7 2,4 0,4 | 2,7 3,1 2,8 0,4 | 1,8 2,1 1,9 0,3 | 0,5 0,6 0,4 0,4 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 755 5,4% 134 5,9% | 842 6,0% 494 2,3% | 710 1,5% 689 1,6% | 10,8 10,2 10,5 10,1 | R1 R1 R2 R2 | D B E G D D | E 17 D 7 D 7 B 7 E 15 D 8 G 15 C 11 F 16 | A 8 A 8 B 8 B 8 E 14 E 14 D 12 C 15 | | |
| B 72 | Aurich 2511/3311 R1(N): Aurich R2(S): Bagband Fs=2 | 245/357 143/215 61/83 41/59 | 18 540 19 942 19 193 12 537 | -1,2 -0,8 -1,0 -4,9 | 1 051 1 285 1 086 148 | 5,7 6,4 5,7 1,2 | -5,6 -6,0 -5,9 +1,3 | 92,3 91,6 92,1 97,1 | 7,0 7,5 7,0 4,2 | 0,7 0,5 0,8 1,6 | 1,9 1,8 2,1 1,7 | 2,1 2,4 2,2 0,3 | 3,0 3,4 3,1 0,5 | 1,9 2,2 2,0 0,3 | 0,5 0,6 0,4 0,1 | 1 084 5,5% 149 8,7% | 1 218 6,0% 682 2,8% | 955 6,5% 1 051 4,6% | 10,5 9,4 11,1 10,0 | R1 R1 R2 R2 | B A B C D D | B 8 B 8 B 8 C 11 D 13 C 15 C 15 | E 17 E 17 E 14 E 14 D 12 C 15 | | | |
| B 72 | Detern 2711/3400 R1(N): Stickhausen R2(S): Strücklingen (B438) Fs=3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 73 | Altenbruch 2118/3353 R1(N): AS Cuxhaven (Kreisel) R2(S): Otterndorf Fs=2 | 365/363 224/218 80/84 61/61 | 11 511 12 118 12 060 8 560 | +1,8 +1,5 +2,3 +2,0 | 570 702 592 53 | 4,9 5,8 4,9 0,6 | -2,1 -1,6 -4,0 -9,7 | 93,7 92,9 93,5 98,1 | 6,2 6,4 6,4 4,6 | 0,7 0,6 0,7 1,5 | 1,2 1,2 1,4 1,1 | 1,7 1,9 1,7 0,2 | 3,0 3,5 3,0 0,2 | 2,4 2,8 2,4 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 670 4,8% 100 6,9% | 752 5,2% 422 2,5% | 771 3,9% 756 2,9% | 13,4 12,4 13,1 12,0 | R1 R1 R2 R2 | C A A F F F | A 8 A 8 A 8 F 11 G 15 F 16 | F 17 F 17 F 14 G 15 F 16 | | |
| B 73 | Stade 2422/3318 R1(N): Stade R2(S): Homeburg Fs=2 | 363/364 222/218 80/85 61/61 | 5 823 6 603 5 660 3 174 | +7,6 +8,6 +3,2 +9,6 | 294 364 298 29 | 5,0 5,5 5,3 0,9 | -0,2 -0,6 -1,3 +21,7 | 93,4 92,9 92,8 98,0 | 6,5 6,8 6,4 4,3 | 1,2 0,9 1,2 2,9 | 1,5 1,4 1,8 1,0 | 1,8 2,0 2,0 0,3 | 2,8 3,1 3,0 0,3 | 2,1 2,3 2,2 0,3 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 334 5,0% 60 5,4% | 376 5,5% 206 2,3% | 415 5,1% 354 3,1% | 14,0 12,0 12,4 10,2 | R1 R1 R2 R2 | - A D B B B | E 17 A 15 D 15 F 13 F 15 | D 6 D 6 D 6 G 14 C 17 | | |

Jahresauswertung 2015

Niedersachsen

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|---|-------------------------------|-----------------------------|---|--|------------------------------|--|--|---------------------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 | Kfz | | Lkw-Gruppe | | DTV | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | | | | Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n | | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n | Mo-So b ₅₀ d _{50,w5} | Richt- tung |
| B 75 | Sottrum 2821/3363 R1(O): Lohne, Abzweig B71 R2(W): Sottrum Fs=2 | 364/268 224/146 79/76 61/46 | 10 735 11 826 10 891 6 527 | +3,9 +3,8 +3,5 +4,8 | 930 1 150 969 72 | 8,7 9,1 8,9 1,1 | +1,8 +1,1 +3,9 -13,7 | 89,6 88,6 89,2 97,2 | 7,2 7,6 7,2 4,6 | 0,7 0,5 0,7 1,9 | 1,6 1,5 1,8 1,6 | 3,1 3,4 3,2 0,3 | 5,3 4,9 5,5 0,6 | 3,8 4,2 4,0 0,4 | 0,3 0,4 0,2 0,1 | 0,92 0,68 1,05 13,3% | 621 8,3% 100 13,3% | 669 9,2% 415 3,7% | 564 9,1% 598 6,5% | 10,5 9,1 11,1 9,7 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D 8 17 D 8 17 D 8 13 C 11 14 |
| B 75 | Trelder Berg (W) 2624/3347 R1(O): Trelder Berg, Abzweig B3 R2(W): Tostedt Fs=2 | 302/359 176/215 72/84 54/60 | 11 377 12 626 11 451 6 696 | +5,2 +5,0 +5,5 +3,7 | 938 1 153 978 100 | 8,2 9,1 8,5 1,5 | +20,6 +19,9 +22,2 +8,7 | 89,5 88,6 89,0 97,0 | 7,2 7,5 7,2 4,5 | 0,7 0,5 0,7 1,9 | 1,5 1,4 1,7 1,3 | 2,6 3,1 2,9 0,5 | 5,2 5,7 5,5 0,8 | 4,0 4,4 4,2 0,6 | 0,2 0,3 0,1 0,2 | 0,91 0,54 1,01 13,9% | 647 7,7% 128 13,9% | 712 8,5% 452 4,0% | 648 9,1% 747 5,9% | 11,6 10,1 12,9 11,1 | R1 R1 R2 R2 | A A B C | B 8 F 17 F 16 C 15 |
| B 79 | Wolfenbüttel 3829/3366 R1(N): Wolfenbüttel R2(S): Groß Denke Fs=2 | 351/363 219/218 74/84 58/61 | 5 258 5 770 5 181 3 475 | +3,9 +4,5 +1,9 +3,1 | 275 336 290 34 | 5,2 5,8 5,6 1,0 | +3,9 +4,3 +3,3 -14,2 | 93,6 93,1 93,0 98,2 | 4,5 4,8 4,7 2,5 | 1,1 0,9 1,2 2,2 | 0,9 0,9 1,2 0,6 | 1,8 2,0 2,0 0,2 | 2,3 2,6 2,3 0,2 | 1,7 2,0 1,8 0,1 | 1,2 1,3 1,2 0,2 | 0,90 0,59 1,02 5,0% | 298 5,3% 61 5,0% | 325 5,9% 217 2,4% | 358 4,7% 311 3,9% | 12,7 11,2 12,7 11,0 | R1 R1 R2 R2 | A A A B | F 17 F 16 F 15 G 15 |
| B 80 | Hedemünden 4624/3392 R1(O): Hedemünden R2(W): Hann. Münden (B3) Fs=2 | 344/348 215/209 72/80 57/59 | 6 794 7 320 6 689 5 000 | +1,6 +4,1 -6,2 +3,6 | 466 557 529 49 | 6,9 7,6 7,9 1,0 | -1,3 +0,5 -6,7 +7,6 | 91,8 91,2 90,5 97,6 | 7,1 7,4 7,5 4,8 | 1,3 0,8 1,4 3,6 | 1,2 1,1 1,5 1,4 | 2,3 2,6 2,5 0,4 | 4,4 4,9 5,3 0,4 | 2,9 3,1 3,5 0,2 | 0,2 0,1 0,1 0,2 | 0,91 0,80 1,18 11,8% | 393 6,5% 63 11,8% | 442 7,0% 247 3,7% | 523 6,7% 602 9,2% | 15,5 13,7 17,6 15,4 | R1 R1 R2 R2 | A A D A | D 8 17 D 8 17 D 8 15 D 15 |
| B 83 | Hess. Oldendorf 3720/3331 R1(N): Steinbergen, Abzweig B238 R2(S): Hess. Oldendorf Fs=2 | 223/317 142/186 39/78 42/53 | 10 975 11 903 10 818 7 772 | +3,1 +3,5 +1,9 +2,5 | 1 097 370 1 103 85 | 10,0 11,5 10,2 1,1 | -0,1 +0,6 -3,4 -5,1 | 88,6 87,2 88,3 97,4 | 6,3 6,6 6,6 4,1 | 1,0 0,6 1,0 3,1 | 1,3 1,2 1,5 1,5 | 2,4 2,8 2,5 0,5 | 7,3 8,4 7,5 0,5 | 5,6 6,5 5,7 0,4 | 0,3 0,3 0,2 0,0 | 0,91 0,63 1,06 16,3% | 637 9,5% 98 16,3% | 712 10,4% 413 4,7% | 560 8,9% 594 9,7% | 10,2 9,1 10,8 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D 8 17 D 8 17 D 8 14 D 14 |
| B 83 | Polle 4122/3417 R1(N): Polle R2(S): Stahle (B64) Fs=2 | 337/358 207/213 73/84 57/61 | 4 965 5 314 5 017 3 613 | -0,7 -0,5 -1,1 -1,7 | 302 370 314 38 | 6,1 7,0 6,3 1,1 | -1,7 -2,2 -0,5 -9,7 | 92,3 91,5 91,9 97,4 | 6,1 6,4 6,3 4,1 | 2,6 1,5 2,6 4,1 | 1,5 1,5 1,8 1,5 | 2,2 2,5 2,3 0,4 | 3,1 3,5 3,3 0,2 | 1,9 2,2 2,0 0,1 | 0,9 0,1 0,7 0,1 | 0,94 0,69 1,03 8,4% | 292 5,9% 37 8,4% | 331 6,5% 173 2,5% | 299 2,7% 308 6,1% | 12,1 11,0 12,3 11,1 | R1 R1 R2 R2 | A B E G | F 17 F 17 F 14 C 11 |
| B 188 | Uetze 3527/3382 R1(O): Kreuzung B214 R2(W): Uetze Fs=2 | 143/353 104/210 15/83 24/60 | 5 397 5 671 5 369 4 427 | -3,0 -4,1 -3,7 +2,6 | 600 735 622 80 | 11,1 13,0 11,6 1,8 | -14,7 -16,3 -13,7 +34,7 | 87,0 85,2 86,3 96,2 | 7,2 7,6 7,7 4,4 | 1,0 0,7 1,1 2,1 | 1,8 1,7 2,0 2,0 | 3,1 3,6 3,3 0,7 | 7,9 9,3 8,2 1,0 | 5,6 6,6 5,8 0,5 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,95 0,77 1,06 18,7% | 311 10,5% 53 18,7% | 341 11,5% 220 5,8% | 282 8,8% 312 8,7% | 10,7 9,9 11,3 10,3 | R1 R1 R2 R2 | C B D C | D 8 18 D 8 17 D 8 16 C 11 15 |
| B 188 | Weyhausen (W) 3530/3341 R1(O): Weyhausen, Abzweig B248 R2(W): Gifhorn Fs=2 | 357/299 219/182 78/67 60/50 | 15 913 17 561 16 025 9 713 | -19,4 -20,4 -17,7 -18,0 | 773 967 793 71 | 4,9 5,4 4,9 0,7 | -19,8 -19,6 -21,1 -24,8 | 93,3 92,7 93,1 98,1 | 6,1 6,3 6,2 5,0 | 0,7 0,6 0,8 1,4 | 1,1 1,1 1,3 1,0 | 1,6 1,7 1,8 0,3 | 2,9 3,2 2,9 0,3 | 2,1 2,3 2,0 0,2 | 0,4 0,5 0,3 0,1 | 0,91 0,54 1,02 5,2% | 890 4,8% 209 5,2% | 967 5,4% 659 2,4% | 614 5,0% 1 034 4,4% | 10,3 9,0 10,4 9,1 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | B 14 B 14 B 14 C 15 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------------|------------------------------|---|---|--|--|---|------------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------------|----------------------|
| Strasse | VT 2015/14 Mo-So W U S Anz. Fahrstreifen Lage bei | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak-toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} M _{day} P _{lay} M _{eve} D _{ee} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. % | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad Pkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel-zug | nkl. Kfz | b _{so} b _{Fr} | fer | M ₁ P ₁ M _n D _n | M _{day} P _{lay} M _{eve} D _{ee} | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} | Richt-ung | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| B 209 | | | 4 477 4 499 4 584 4 257 | +4,3 +4,6 +3,5 +4,5 | 442 536 467 66 | 9,9 11,9 10,2 1,5 | 442 536 467 66 | 9,9 11,9 10,2 1,5 | +1,8 +1,0 +3,0 +3,9 | 88,1 86,2 87,6 96,3 | 7,0 7,3 7,2 5,3 | 1,1 0,7 1,1 2,4 | 2,0 1,8 2,2 0,5 | 2,0 2,3 2,1 1,1 | 7,7 9,4 7,9 0,8 | 5,6 6,8 5,7 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,02 0,96 1,15 0,0 | 262 9,2% 36 20,2% | 293 9,9% 167 5,5% | 277 5,8% 248 1,6% 11,4 1,4 | 11,9 11,6 11,5 1,4 | R1 R1 R2 R2 | E C D G | B D E 15 | 7 17 13 15 |
| B 210 | | | 14 428 15 194 14 929 10 961 | +5,4 +5,2 +6,4 +3,9 | 652 784 702 104 | 4,5 5,2 4,7 0,9 | 652 784 702 104 | 4,5 5,2 4,7 0,9 | -1,2 -3,1 +3,7 +2,8 | 93,9 93,4 93,5 97,5 | 5,7 6,0 5,8 4,3 | 0,8 0,7 0,8 1,2 | 1,4 1,3 1,6 1,5 | 1,6 1,9 1,7 0,3 | 2,4 2,8 2,5 0,3 | 1,6 1,8 1,7 0,2 | 0,5 0,5 0,4 0,3 | 0,1 0,1 1,07 0,1 | 807 4,6% 190 3,8% | 900 5,1% 529 2,1% | 912 3,3% 855 4,2% 10,9 1,6 | 12,7 11,7 11,8 10,9 | R1 R1 R2 R2 | C A B F | E E 15 15 | B 7 7 13 |
| B 211 | | | 9 883 11 000 8 976 6 972 | -2,6 +0,6 -12,1 -3,4 | 457 2 063 1 244 247 | 7,3 18,8 13,9 3,5 | 457 2 063 1 244 247 | 7,3 18,8 13,9 3,5 | -7,6 -1,0 -30,0 -9,6 | 81,7 78,9 83,7 94,4 | 5,7 5,9 6,0 4,2 | 0,5 0,3 0,5 1,4 | 1,7 1,6 1,9 1,9 | 3,2 3,6 3,2 1,0 | 12,2 14,6 10,0 2,2 | 9,7 11,5 8,0 1,8 | 0,6 0,6 0,6 0,4 | 0,2 0,2 1,03 0,1 | 575 7,2% 86 27,1% | 643 15,9% 368 11,2% | 567 15,0% 548 17,8% 9,6 11,4 | 11,4 9,8 11,1 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | B 8 8 15 | 17 17 14 11 |
| B 212 | | | 6 225 6 852 5 868 4 392 | -3,6 -2,1 -8,2 -4,5 | 457 7,3 8,3 0,8 | 7,3 8,3 0,8 | 457 7,3 8,3 0,8 | 7,3 8,3 0,8 | -7,5 -6,5 -11,3 -11,9 | 90,9 89,9 90,2 97,5 | 7,4 7,9 7,6 4,3 | 1,1 0,8 1,2 2,9 | 1,7 3,0 2,9 1,7 | 2,7 3,0 2,9 0,3 | 4,5 5,1 4,8 0,4 | 3,3 3,8 3,5 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,1 0,1 1,03 0,1 | 360 7,2% 59 9,0% | 400 8,0% 238 3,1% | 363 8,8% 416 6,0% 11,6 11,6 | 11,6 10,0 13,4 1,6 | R1 R1 R2 R2 | C A A E | B 8 8 15 | 17 17 14 13 |
| B 213 | | | 10 125 9 711 10 360 11 335 | -3,9 -5,2 -5,6 +3,5 | 411 502 391 99 | 4,1 5,2 3,8 0,9 | 411 502 391 99 | 4,1 5,2 3,8 0,9 | -11,8 -11,4 -15,4 -4,6 | 94,1 92,9 94,0 97,6 | 4,2 4,6 4,3 3,1 | 0,6 0,4 0,5 1,1 | 1,1 1,2 1,3 0,8 | 1,2 1,5 1,2 0,4 | 2,8 3,6 2,6 0,5 | 2,2 2,9 2,0 0,4 | 0,0 0,7 0,0 0,6 | 1,07 1,28 1,13 17,8% | 723 3,7% 31 3,7% | 873 0,9% 834 0,4% 17,6 17,6 | 17,6 19,3 16,2 17,6 | R1 R1 R2 R2 | E F F A | F 17 16 16 | 16 16 16 - | |
| B 213 | | | 16 510 17 816 16 352 11 921 | +3,0 +3,2 +1,5 +3,9 | 1 861 2 286 1 888 267 | 11,3 12,8 11,5 2,2 | 1 861 2 286 1 888 267 | 11,3 12,8 11,5 2,2 | -1,2 -1,1 -2,2 -5,2 | 87,2 85,6 86,7 96,4 | 6,1 6,5 6,3 3,8 | 0,7 0,5 0,7 1,8 | 1,5 1,5 1,7 1,3 | 2,4 2,7 2,5 0,7 | 8,6 9,8 8,9 12,5 | 7,0 7,9 7,2 1,4 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,1 0,1 1,08 0,1 | 951 10,7% 161 18,6% | 1 052 11,3% 651 7,5% | 915 28,9% 897 8,5% 9,7 7,8 | 11,2 10,0 10,7 9,7 | R1 R1 R2 R2 | A B B D | - 8 8 15 | 17 17 14 15 |
| B 213 | | | 8 894 9 608 9 123 5 973 | +5,4 +5,6 +4,6 +5,6 | 3 584 4 291 3 730 797 | 40,3 44,7 40,9 13,3 | 3 584 4 291 3 730 797 | 40,3 44,7 40,9 13,3 | +4,0 +4,4 +3,1 -1,3 | 57,6 53,4 56,7 84,2 | 6,7 6,9 6,8 5,4 | 0,4 0,3 0,5 1,3 | 2,0 1,8 2,3 2,4 | 2,9 3,2 3,0 0,7 | 37,2 41,3 37,8 12,5 | 31,6 34,8 32,2 11,2 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,1 0,2 1,03 0,1 | 485 36,7% 141 65,3% | 526 36,4% 365 37,9% | 444 28,9% 392 37,6% 7,8 7,8 | 10,0 8,9 8,8 7,8 | R1 R1 R2 R2 | A A C A | C C C A | C C C D |
| B 213 | | | 20 206 22 114 20 318 13 054 | +1,6 +1,7 -0,1 +3,1 | 4 612 5 568 4 766 896 | 22,8 25,2 23,5 6,9 | 4 612 5 568 4 766 896 | 22,8 25,2 23,5 6,9 | +1,0 +1,5 -1,3 -1,4 | 74,9 72,6 73,9 91,3 | 6,6 6,9 6,7 4,4 | 0,4 0,3 0,4 1,1 | 2,1 2,1 2,5 1,8 | 2,8 3,1 2,8 0,5 | 19,8 21,8 20,4 6,2 | 16,5 18,1 17,0 5,5 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,2 0,2 1,03 0,1 | 1 133 20,6% 260 42,5% | 1 246 20,8% 793 19,4% | 1 168 15,3% 1 029 15,4% 11,4 9,1 | 11,4 10,0 10,3 9,1 | R1 R1 R2 R2 | A A B B | 8 8 8 11 | 17 17 14 15 |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---|---|---|---------|--------|------------|-----------|-------|--------------------------------|-------------|--------|-----------|------|-------|--------|-----|------------------|----------------------|-----|-----------------|----------------|---------|-------------------|--------|--------|----|--------|--------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei | DTV | | | | | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | TG | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak-toren | | | Tag-22 | | WG | | R2 | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So | Veränd. | zu '14 | U | W | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. | zu '14 | U | W | Mo-So | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattelzug | nkl. | Kfz | fer | M ₁ | Nacht | M _{22,6} | day-22 | day-18 | R1 | R2 | |
| | | | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | + | + | + | + | + | + | [Kfz/h] | [Kfz/h] | ave | ave | Mo-So | Ri | R2 | |
| B 242 | Anz. Fahrstreifen Sonnenberg 4229/3345 R1(O): Abzweig B4 R2(W): Sonnenberg Fs=2 | [d] | Stromversorgungsprobleme zeitweise in 2015 / Stromversorgungsprobleme zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 243 | Bockenem 3926/3378 R1(N): Hildesheim R2(S): Bockenem Fs=2 | 135/362 88/217 22/84 25/61 | 6 760 | +4,1 | -5,8 | 283 | 4,2 | 94,6 | 6,1 | 1,6 | 1,1 | 1,7 | 2,0 | 1,4 | 0,6 | 0,1 | 0,95 | 392 | 436 | 344 | 10,4 | 4,1% | 4,5% | 3,9% | 3,9% | C | D 8 17 | D 8 17 |
| B 243 | Seesen 4127/3409 R1(N): Abzweig B248 R2(S): Münchehof (B242) Fs=4 | 206/213 76/84 59/61 | 3 470 | -0,4 | +4,2 | 154 | 4,4 | 94,2 | 5,1 | 1,4 | 1,2 | 1,4 | 2,2 | 1,6 | 0,9 | 0,1 | 0,97 | 204 | 231 | 197 | 11,4 | 4,4% | 4,9% | 3,9% | 3,9% | C | B 8 | E 17 |
| B 244 | Hoiersdorf 3831/3407 R1(N): Schöningen (B82) R2(S): Jerxheim Fs=2 | 341/358 206/213 76/84 59/61 | 3 798 | -1,2 | +4,6 | 190 | 5,0 | 93,6 | 5,4 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | 2,5 | 1,8 | 1,0 | 0,1 | 0,51 | 26 | 123 | 208 | 12,0 | 5,5% | 1,7% | 5,2% | 5,2% | A | D 8 17 | E 17 |
| B 244 | Jerxheim 3931/3408 R1(N): Söllingen (L624) R2(S): Dardesheim (B79) Fs=2 | 234/224 139/149 57/36 38/39 | 2 985 | +3,4 | +7,8 | 169 | 5,7 | 92,8 | 8,0 | 1,6 | 1,3 | 1,7 | 2,8 | 2,0 | 1,2 | 0,2 | 0,95 | 175 | 198 | 190 | 12,7 | 8,3% | 2,3% | 4,2% | 4,2% | C | F 17 | B 8 |
| B 248 | Lüchow 3033/3367 R1(N): Lüchow R2(S): Lubbow Fs=2 | 171/343 120/202 21/82 30/59 | 14 083 | +4,7 | +3,2 | 647 | 4,6 | 94,0 | 6,4 | 0,6 | 1,1 | 1,4 | 3,0 | 2,2 | 0,3 | 0,3 | 0,86 | 815 | 911 | 1 042 | 14,5 | 4,4% | 4,8% | 3,0% | 3,0% | A | F 16 | A 8 |
| B 401 | Heede 3009/3404 R1(O): Dörpen (B70) R2(W): AS Dörpen (A31) Fs=2 | 343/303 214/176 74/79 55/48 | 4 931 | -5,7 | -2,0 | 867 | 17,6 | 79,8 | 7,2 | 0,5 | 2,4 | 2,5 | 14,9 | 12,1 | 0,2 | 0,2 | 0,98 | 285 | 316 | 276 | 10,8 | 16,9% | 18,0% | 14,1% | 14,1% | B | D 8 18 | B 8 |

Jahresauswertung 2015

Niedersachsen

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak-toren | | Tag-22 | | MSV | | WG | | TG | | | |
| | | | Veränd. zu '14 | | Veränd. zu '14 | | SV | Lkw | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | Lkw +Krad | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | Lkw +Krad | Lkw +Krad | Lkw +Krad | Lkw +Krad | M ₁ | N ₁ | M _{22.6} | N _{22.6} | Mo-So d ₅₀ | Mo-So d ₅₀ | R1 | R2 | R1 | R2 |
| | | | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W | U | S | Mo-So | W |
| B 401 | Edewechterdamm | 267/282 157/174 67/59 43/49 | 7 959 8 547 8 125 5 580 | -1,9 -2,2 -1,5 -1,2 | 1 015 2 236 1 064 137 | 12,8 14,5 13,1 2,4 | 0,4 -1,5 -2,7 -5,7 | 85,0 83,3 84,4 95,8 | 9,7 10,5 9,9 5,0 | 0,5 0,3 0,5 1,4 | 2,2 3,1 2,5 0,4 | 3,0 3,4 3,2 1,7 | 9,3 10,5 9,6 1,8 | 7,4 8,4 7,6 1,6 | 0,5 0,6 0,4 0,3 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 455 12,1 84 19,6 | 455 12,1 84 19,6 | 499 13,2 324 7,3 | 499 13,2 324 7,3 | 540 10,0 525 9,3 | 13,3 12,0 13,5 11,9 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C A A E | A A B D | 7 7 7 15 | 18 18 15 15 |
| B 402 | Hebelmeer | 263/302 160/182 60/69 43/51 | 10 488 10 880 11 656 7 513 | +1,5 +0,6 +3,8 +2,1 | 3 372 4 031 3 474 816 | 32,2 37,1 29,8 10,9 | +3,0 +3,0 +2,6 -1,3 | 65,4 60,7 67,4 85,9 | 6,8 6,9 6,7 6,9 | 0,5 0,4 0,4 1,2 | 2,4 2,1 2,7 3,2 | 1,4 1,7 1,3 0,4 | 30,5 35,2 28,3 10,2 | 26,7 30,7 24,7 9,4 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 592 29,5 127 56,4 | 592 29,5 127 56,4 | 650 28,8 418 32,9 | 650 28,8 418 32,9 | 574 19,7 602 17,6 | 10,9 10,3 11,5 10,9 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | E B C F | C D E F | 17 17 16 14 | 17 17 16 13 | |
| B 403 | Emlichheim | 350/356 212/215 79/81 59/60 | 4 894 5 268 5 171 3 158 | +4,3 +4,8 +2,6 +5,1 | 378 476 373 21 | 7,7 9,0 7,2 0,7 | +6,9 +7,4 +2,9 +29,3 | 90,1 88,8 90,2 97,9 | 5,5 5,9 5,4 3,2 | 0,9 0,7 0,8 2,2 | 2,1 2,1 2,4 1,4 | 1,4 1,6 1,3 0,2 | 6,1 7,2 5,8 0,4 | 5,2 6,1 5,1 0,4 | 0,1 0,1 0,0 0,0 | 288 7,8 36 6,6 | 288 7,8 36 6,6 | 321 8,8 187 2,5 | 321 8,8 187 2,5 | 293 6,1 273 6,6 | 11,9 10,9 11,2 10,2 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C B E C | E E E F | 17 17 15 15 | 17 17 15 15 | |
| B 408 | Rütenbrock | 296/359 177/215 68/83 51/61 | 4 773 4 902 5 180 3 764 | +3,1 +3,2 +3,8 +2,4 | 431 535 433 46 | 9,0 10,9 8,4 1,2 | +7,3 +7,6 +4,2 +18,5 | 88,7 86,9 89,2 96,8 | 5,4 5,7 5,3 4,4 | 0,8 0,6 0,7 1,8 | 2,1 2,1 2,3 1,9 | 1,4 1,7 1,4 0,4 | 7,5 9,1 6,9 0,8 | 6,3 7,6 5,8 0,6 | 0,1 0,1 0,0 0,1 | 285 8,5 26 17,6 | 285 8,5 26 17,6 | 328 9,0 156 6,2 | 328 9,0 156 6,2 | 318 2,5 309 4,6 | 13,2 13,0 13,0 12,9 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | B E E E | E E F F | 17 17 16 12 | 17 17 16 12 | |
| B 436 | Friedeburg (W) | 87/0 59/0 14/0 14/0 | 9 715 10 438 9 842 6 891 | -1,8 -1,7 -3,0 -0,3 | 648 792 656 105 | 6,7 7,6 6,7 1,5 | -9,9 -10,6 -10,2 +4,8 | 91,0 90,0 90,7 96,8 | 6,6 7,0 6,8 4,2 | 1,1 0,8 1,1 2,6 | 2,1 2,1 2,4 1,5 | 2,9 3,2 2,9 0,7 | 3,5 4,0 3,6 0,7 | 2,6 2,9 2,6 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 570 6,6 74 8,1 | 570 6,6 74 8,1 | 635 7,3 376 2,8 | 635 7,3 376 2,8 | 507 7,5 543 5,9 | 10,1 9,0 11,6 10,5 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A B B C | D E D E | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | |
| B 437 | Friedeburg (S) | 358/355 219/216 80/80 59/59 | 5 945 6 391 6 071 4 141 | +3,4 +2,7 +5,0 +3,5 | 428 525 436 62 | 7,2 8,2 7,2 1,5 | -0,8 -1,5 +0,3 -1,9 | 89,2 87,9 89,1 96,2 | 8,6 9,2 8,6 5,0 | 1,3 0,9 1,4 3,8 | 2,5 2,6 2,8 1,7 | 2,9 3,4 3,0 0,5 | 3,9 4,4 4,1 0,9 | 2,7 3,0 2,8 0,7 | 0,3 0,4 0,1 0,1 | 351 7,1 42 9,6 | 351 7,1 42 9,6 | 394 7,9 219 2,8 | 394 7,9 219 2,8 | 341 7,1 322 6,2 | 11,5 10,3 10,8 9,6 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C B D D | D E D C | 17 17 14 15 | 17 17 16 15 | |
| B 437 | Wesertunnel | 306/332 188/196 62/80 56/56 | 16 542 17 281 17 291 12 843 | +4,3 +4,1 +4,6 +5,0 | 2 363 2 909 2 400 312 | 14,3 16,8 13,9 2,4 | +0,1 +0,3 -1,7 -0,9 | 83,7 81,3 83,9 95,3 | 7,9 8,3 8,1 5,6 | 1,0 0,6 0,9 3,0 | 1,9 1,8 2,1 2,2 | 2,4 2,7 2,5 0,5 | 11,6 13,8 11,2 1,6 | 9,0 10,7 8,7 1,3 | 0,3 0,3 0,3 0,0 | 954 13,8 160 20,6 | 954 13,8 160 20,6 | 1 074 14,6 593 9,0 | 1 074 14,6 593 9,0 | 841 10,3 896 13,3 | 10,2 9,4 10,8 10,0 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | D B B C | B D D D | 8 8 15 12 | 17 17 16 15 | |
| B 441 | Seele | 328/354 204/209 69/84 55/61 | 4 094 4 718 3 270 2 862 | +1,4 +6,0 -16,0 +4,9 | 224 298 175 20 | 5,5 6,3 5,4 0,7 | -1,0 +2,9 -19,7 +39,8 | 93,3 92,4 93,2 98,6 | 7,1 7,7 7,1 3,4 | 1,7 1,3 1,8 4,0 | 1,1 1,2 1,3 0,7 | 2,1 2,4 2,2 0,4 | 3,0 3,5 2,8 0,2 | 2,3 2,7 2,1 0,1 | 0,4 0,4 0,3 0,1 | 241 5,4 29 7,3 | 241 5,4 29 7,3 | 266 6,0 167 2,2 | 266 6,0 167 2,2 | 371 7,1 386 2,6 | 18,2 15,1 18,8 15,5 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | - A A A | A B A D | 9 8 8 15 | 17 17 16 15 | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|------------------------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------------|------------------------------------|--|--|--|----------------------|-----------------------------------|--|------------------------------------|-------------------------------|--|-------------|-------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren | | Tag- 22,5 Nacht- 22,5 eve, b,22 | | day- 16-18 eve, b,22 | | WG R1 R2 | TG R1 R2 |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV ähnl. S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | Pkw +Lfw +Krad | Lkw +Lkw +Krad | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | b _{So} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _n D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | M _{Mo-So} P _{Mo-So} M _{d50} P _{d50} | Richt- tung | d ₅₀ [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | | | | |
| B 442 | Bad Münder 3822/3413 R1(N): Bad Münder R2(S): Hochmühlen (B217) Fs=2 | 282/328 167/194 69/81 46/53 | 9 843 10 725 10 224 6 103 | -1,9 -3,0 +1,9 -4,5 | 563 690 605 37 | 5,7 6,4 5,9 0,6 | -6,2 -8,1 +0,1 -21,9 | 93,0 92,4 92,6 98,3 | 6,4 6,8 6,5 3,9 | 1,3 0,9 1,4 3,5 | 1,2 1,2 2,2 1,1 | 2,0 2,2 2,2 0,2 | 3,2 3,6 3,4 0,3 | 2,2 2,5 2,4 0,2 | 0,5 0,6 0,4 0,1 | 0,1 0,1 1,00 0,0 | 575 56,6 81 7,4 | 645 6,2% 363 2,4% | 625 8,2% 541 6,3% | 12,6 11,2 11,1 9,6 | R1 R1 R2 R2 | C A D B | D 8 17 D 8 17 D 8 14 D 13 | D 8 17 D 8 17 D 8 16 F 11 | | | | |
| B 443 | Sehnde 3625/3383 R1(N): Lehrte R2(S): Sehnde (B65) Fs=2 | 247/273 151/163 55/63 41/47 | 5 569 6 190 5 636 3 200 | -1,6 -2,0 -1,3 -1,6 | 208 256 220 15 | 3,7 4,1 3,9 0,5 | -7,6 -7,5 -7,8 -24,0 | 95,1 94,7 94,8 98,8 | 5,2 5,6 5,2 3,0 | 1,0 0,8 1,1 2,9 | 1,1 1,1 1,2 0,7 | 2,0 2,2 2,0 0,2 | 1,5 1,7 1,7 0,2 | 1,0 1,1 1,0 0,1 | 0,2 0,3 0,2 0,1 | 0,1 0,1 1,03 0,1 | 325 3,6% 46 5,5% | 359 4,1% 221 1,0% | 312 4,2% 331 1,8% | 11,1 9,5 12,0 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A A B F | D 8 17 D 8 17 E 15 D 13 | E 17 E 17 E 15 C 17 | | | | |
| B 444 | Stederdorf 3627/3399 R1(N): Edemissen R2(S): AS Peine (A2) Fs=2 | 316/344 194/202 68/83 54/59 | 9 829 10 817 9 856 6 165 | +4,7 +5,8 +0,5 +6,3 | 463 556 476 48 | 4,6 5,1 4,8 0,8 | +0,8 +4,3 -9,9 +14,7 | 94,0 93,5 93,5 97,8 | 6,3 6,7 6,4 3,8 | 1,0 0,7 1,0 2,5 | 1,3 1,3 1,6 1,3 | 1,7 1,9 1,9 0,3 | 2,5 2,7 2,6 0,4 | 1,8 1,9 1,9 0,2 | 0,4 0,5 0,3 0,1 | 0,1 0,1 1,06 0,1 | 575 4,5% 78 6,8% | 639 4,9% 365 2,1% | 603 3,5% 584 4,8% | 12,2 10,7 12,0 10,5 | R1 R1 R2 R2 | C B E E | E 17 F 17 E 15 D 12 | B 8 B 8 B 8 D 12 | | | | |
| B 446 | Nörten-Hardenberg 4325/3365 R1(O): AS Nörten-Hardenberg R2(W): Hardegsen, Abzweig B241 Fs=2 | 364/364 224/219 80/85 60/60 | 8 522 9 289 8 365 5 913 | +6,1 +6,3 +5,5 +4,9 | 476 581 510 47 | 5,6 6,3 6,1 0,8 | +2,2 +0,5 +6,8 -0,1 | 93,1 92,4 92,3 97,9 | 6,4 6,8 6,6 4,0 | 1,3 0,9 1,4 3,5 | 1,3 1,2 1,5 1,3 | 2,0 2,2 2,3 0,3 | 3,4 3,8 3,7 0,4 | 2,2 2,4 2,4 0,2 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,1 0,1 1,05 0,1 | 496 5,5% 74 7,2% | 551 6,1% 328 2,4% | 559 3,4% 498 3,6% | 13,1 11,5 11,7 10,4 | R1 R1 R2 R2 | C B B E | D 8 17 D 8 17 E 15 C 11 | E 17 E 17 E 15 G 15 | | | | |
| B 493 | Küsten 3032/3385 R1(O): Abzweig (B248) R2(W): Küsten Fs=2 | 326/353 201/211 70/82 55/60 | 4 745 5 138 4 774 3 262 | -5,1 -2,8 -10,2 -7,6 | 309 389 292 35 | 6,5 7,6 6,1 1,1 | -27,5 -20,8 -44,4 -31,0 | 90,7 89,6 90,7 96,6 | 6,1 6,3 6,2 4,3 | 0,8 0,6 0,9 1,8 | 2,2 2,2 2,5 2,0 | 1,6 1,8 1,6 0,3 | 4,5 5,2 4,3 0,7 | 3,0 3,5 2,9 0,4 | 0,4 0,6 0,2 0,1 | 0,6 0,6 1,05 0,3 | 279 6,3% 36 9,3% | 314 7,0% 171 2,8% | 267 7,9% 268 2,2% | 11,3 9,9 11,3 10,0 | R1 R1 R2 R2 | C A D C | D 8 17 D 8 17 E 14 C 11 | D 8 17 E 17 E 14 F 13 | | | | |
| B 496 | Hannoversch Münden 4623/3391 R1(N): Lutterberg R2(S): AS Hann.Münden/Lutterberg Fs=2 | 259/318 174/214 40/49 45/55 | 5 781 6 283 5 748 3 981 | +1,2 +1,8 -1,9 +3,3 | 513 626 548 50 | 8,9 10,0 9,5 1,3 | -3,0 -4,9 +0,9 +18,9 | 89,9 88,9 89,1 97,4 | 7,1 7,3 7,4 4,9 | 1,0 0,7 1,1 3,0 | 1,1 1,0 1,2 1,3 | 1,1 4,1 3,9 0,6 | 3,6 5,4 5,1 0,3 | 3,2 3,7 3,5 0,2 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 0,1 0,1 1,05 0,1 | 326 8,7% 71 10,4% | 363 9,5% 213 4,4% | 369 9,5% 411 10,0% | 12,8 11,2 14,2 12,5 | R1 R1 R2 R2 | C A B C | B 8 B 8 B 8 C 11 | E 17 E 17 E 15 G 15 | | | | |
| B 498 | Riefensbeek 4228/3394 R1(N): Dammlaus (B242) R2(S): Riefensb.-Kamschlaaken Fs=2 | 272/291 164/184 63/63 45/44 | 713 650 746 898 | +10,9 +11,1 +8,6 +14,1 | 22 28 20 2 | 3,1 4,3 2,7 0,2 | +7,1 +7,3 +5,1 -5,4 | 95,7 94,3 96,0 99,2 | 5,8 7,0 5,9 2,8 | 11,5 8,4 14,5 16,5 | 1,2 1,4 1,2 0,5 | 1,4 1,6 1,4 0,1 | 0,7 1,0 0,7 0,0 | 0,4 0,5 0,4 0,0 | 0,9 1,5 0,5 0,1 | 0,1 0,1 1,12 0,1 | 43 3,1% 3 2,5% | 50 3,4% 22 0,9% | 87 0,0% 84 0,0% | 23,8 26,3 24,1 27,5 | R1 R1 R2 R2 | G D F A | F 17 F 17 F 14 G 14 | E 11 E 17 F 17 G 16 | | | | |

Jahresauswertung 2015

Nordrhein-Westfalen

Automatische Dauerzählstellen in Nordrhein-Westfalen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|-------------------------------|------------|----------|---------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------|----------|
| TK | Nr. Name | Strasse | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 3713 | 5143 Lotte | A 1 | 8+1 | Bremen | AS Osnabrück-Hafen | AK Kreuz Lotte/Osnabrück (A30) | Münster | |
| 3812 | 5118 Ladbergen | A 1 | 8+1 | Bremen | AS Lengerich | AS Ladbergen | Münster | |
| 4111 | 5121 Ascheberg | A 1 | 8+1 | Münster | AK Kreuz Münster-Süd (A43) | AS Ascheberg | Dortmund | |
| 4411 | 5144 Unna | A 1 | 8+1 | Münster | AS Kamen-Zentrum | AS Unna (B1) | Köln | |
| 4511 | 5101 Hengsen | A 1 | 8+1 | Münster | AK Kreuz Dortmund/Unna (A44) | AS Schwerte | Dortmund | |
| 4510 | 5124 Hagen-Vorhalle | A 1 | 8+1 | Dortmund | AS Hagen-Nord | AS Hagen-West | Köln | |
| 4809 | 5011 Schloss Burg | A 1 | 8+1 | Dortmund | AS Wermeiskirchen | AS Burscheid | Köln | |
| 4908 | 5675 AK Leverkusen (O) | A 1 | 8+1 | Dortmund | AK Kreuz Leverkusen (A3) | AK Kreuz Leverkusen (A3) | Köln | |
| 4908 | 5035 AK Leverkusen (W) | A 1 | 8+1 | Dortmund | AS Köln-Niehl | AK Kreuz Leverkusen-West (A59) | Köln | |
| 4907 | 5048 Köln-Nord | A 1 | 8+1 | Dortmund | AS Köln-Bocklemünd | AK Kreuz Köln-Nord (A57) | Köln | |
| 5007 | 5032 Köln-Lövenich | A 1 | 8+1 | Dortmund | AS Hürth | AS Köln-Lövenich | Köln | |
| 5106 | 5010 Hürth | A 1 | 8+1 | Köln | AK Kreuz Bliesheim (A61/A553) | AD Dreieck Erfttal (A61) | Saarbrücken | |
| 5206 | 5060 Euskirchen/Bliesheim | A 1 | 8+1 | Köln | AS Nettersheim | AS Euskirchen (L264) | Saarbrücken | |
| 5406 | 5047 Nettersheim | A 1 | 8+1 | Köln | AS Oberhausen-Königshardt | AS Blankenheim (B51) | Saarbrücken | |
| 4407 | 5026 Oberhausen-Sterkrade | A 2 | 8+1 | Dortmund | AS Herten | AK Kreuz Oberhausen (A3/A516) | Oberhausen (A3/A516) | |
| 4408 | 5147 Geisenkirchen-Eife | A 2 | 8+1 | Dortmund | AS Geisenkirchen-Buer | AS Essen/Gladbeck | AK Oberh. (A3/A516) | |
| 4408 | 5122 Geisenkirchen | A 2 | 5+1 | Dortmund | AS Recklinghausen-Ost | AS Recklinghausen-Süd | Oberhausen (A3/A516) | |
| 4409 | 5126 Recklinghausen-Ost | A 2 | 8+1 | Dortmund | AS Dortmund-Nordost | AS Dortmund-Mengede (L609) | Oberhausen (A3/A516) | |
| 4410 | 5125 Waltrup-Brambauer | A 2 | 8+1 | Hannover | AS Rheda-Wiedenbrück | AS Oelde | Oberhausen (A3/A516) | |
| 4114 | 5102 Oelde | A 2 | 8+1 | Hannover | AS Bielefeld-Semestadt | AK Kreuz Bielefeld (A33) | Dortmund | |
| 4017 | 5120 Bielefeld | A 2 | 5+1 | Hannover | AS Porta Westfalica | AK Kreuz Bad Oeynhausen (A30) | Dortmund | |
| 3719 | 5123 Bad Oeynhausen | A 2 | 5+1 | Hannover | AS GÜG Eilen | AS Eilen | Emmerich | |
| 4103 | 5071 Eilen | A 3 | 8+1 | Emmerich (NL) | AS Hünxe | AS Dinslaken-Nord | Oberhausen | |
| 4306 | 5001 Hünxe | A 3 | 8+1 | Emmerich | AK Kreuz Oberhausen (A2/A516) | AS Oberhausen-Holten | Oberhausen | |
| 4406 | 5070 Oberhausen-Holten | A 3 | 8+1 | Emmerich | AK Kreuz Oberhausen-Holten | AK Kreuz Oberhausen-West (A42) | Oberhausen | |
| 4506 | 5665 AK OB-West (N) | A 3 | 8+1 | Emmerich | AK Kreuz Oberhausen-West (A42) | AS Oberhausen-Lirich | Oberhausen | |
| 4506 | 5667 AK OB-West (S) | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AK Kreuz Oberhausen-West (A42) | AK Oberhausen-Lirich | Köln | |
| 4506 | 5025 AK OB-West (Hauptfahrb.) | A 3 | 8+1 | Emmerich | AS Duisburg-Wedau | AK Kreuz Breitscheid (A52) | Köln | |
| 4607 | 5002 Breitscheid | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AS Duisburg-Wedau | AK Kreuz Ratingen-Ost (A44) | Köln | |
| 4607 | 5638 AK Breitscheid (N) | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AK Kreuz Breitscheid (A52) | AK Kreuz Hilden (A46) | Köln | |
| 4607 | 5065 AK Breitscheid (S) | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AK Kreuz Breitscheid (A52) | AK Kreuz Hilden (A46) | Köln | |
| 4807 | 5655 AK Hilden (N) | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AS Mettmann | AS Solingen | Köln | |
| 4807 | 5657 AK Hilden (S) | A 3 | 8+1 | AK Hilden | AK Kreuz Hilden | AS Opladen | Köln | |
| 4807 | 5033 Opladen II | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AK Kreuz Langenfeld (A542) | AK Kreuz Leverkusen (A1) | Köln | |
| 4908 | 5003 AK Leverkusen (N) | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AK Opladen | AK Kreuz Leverkusen (A1) | Köln | |
| 4908 | 5676 AK Leverkusen (S) | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AK Kreuz Hilden (A46) | AS Solingen | Köln | |
| 4908 | 5004 Leverkusen | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AS Leverkusen | AS Köln-Mülheim | Köln | |
| 5008 | 5673 AD Heumar (N) | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AD Dreieck Köln-Ost (A4) | AD Dreieck Heumar (A4/A59) | Köln | |
| 5008 | 5672 AD Heumar (S) | A 3 | 8+1 | Oberhausen | AS Lohmar | AK Kreuz Bonn-Siegburg (A560) | Frankfurt a. Main | |
| 5109 | 5005 Siegburg | A 3 | 8+1 | Köln | AK Kreuz Bonn-Siegburg (A560) | AK Kreuz Bonn-Siegburg (A560) | Frankfurt a. Main | |
| 5209 | 5058 AK BN-Siegburg (N) | A 3 | 8+1 | Köln | AK Lohmar | AS Siebengebirge | Frankfurt a. Main | |
| 5209 | 5631 AK BN-Siegburg (S) | A 3 | 8+1 | Köln | AK Kreuz Bonn-Siegburg (A560) | AS Siebengebirge | Frankfurt a. Main | |
| 5309 | 5006 Bad Honnef/Linz | A 3 | 8+1 | Köln | AS GÜG Veitschau | AS Bad Honnef/Linz | Frankfurt a. Main | |
| 5102 | 5072 AC-Veitschau | A 3 | 8+1 | Köln | AK Kreuz Aachen (A544) | AS Aachen-Laurensberg | Heerlen (NL) | |
| 5102 | 5008 Würselen | A 4 | 8+1 | Aachen | AK Kreuz Aachen (A544) | AS Aachen-Zentrum | Aachen | |
| 5103 | 5654 AK Aachen (W) | A 4 | 8+1 | Köln | AS Eschweiler | AK Kreuz Aachen (A44) | Aachen | |
| 5103 | 5651 AK Aachen (O) | A 4 | 8+1 | Köln | AS Eisdorf | AK Kreuz Aachen (A44) | Aachen | |
| 5105 | 5082 Buir /Merzenich | A 4 | 8+1 | Köln | AK Kreuz Kerpen (A61) | AS Kerpen | Aachen | |
| 5106 | 5622 AK Kerpen (W) | A 4 | 8+1 | Köln | AK Kreuz Kerpen (A61) | AK Kreuz Kerpen (A61) | Aachen | |
| 5106 | 5624 AK Kerpen (O) | A 4 | 8+1 | Köln | AK Kreuz Köln-West (A1) | AK Kreuz Köln-West (A1) | Aachen | |
| 5007 | 5053 Köln-Klettenberg | A 4 | 8+1 | Olpe | AS Köln-Klettenberg (B265) | AK Kreuz Köln-Süd (A555) | Aachen | |
| 5107 | 5049 Rheinbr. Rodenkirchen | A 4 | 8+1 | Olpe | AS Köln-Poll | | Aachen | |

Automatische Dauerzählstellen in Nordrhein-Westfalen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|-----------------------------|------------|----------|---------------------|--|-------------------------------------|--|----------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 5008 | 5021 AD Heumar (W) | A 4 | 8+1 | Olpe | AD Dreieck Heumar (A3, A59) | AK Kreuz Gremberg (A559) | | Aachen |
| 5008 | 5015 Bensbg.Frankenforst | A 4 | 8+1 | Olpe | AS Moltzfeld | AS Bensberg | | Köln |
| 5010 | 5068 Engelskirchen | A 4 | 8+1 | Olpe | AS Engelskirchen | AS Overath | | Köln |
| 5012 | 5034 Eckenhagen | A 4 | 8+1 | Olpe | AS Eckenhagen | AS Reichshof/Bergneustadt | | Köln |
| 5013 | 5128 Wenden-Dahl | A 4 | 8+1 | Siegen | AS Krombach (B54) | AS Wenden (L512) | | Rheine |
| 3712 | 5112 Ibbenbüren | A 30 | 8+1 | Osnabrück | AS Lotte | AS Laggenbeck | | Osnabrück |
| 3817 | 5103 Kirchlingern | A 30 | 8+1 | Bad Oeynhausen | AS Kirchlingern | AS Hildenhausen | | Boitrop |
| 4008 | 5117 Gescher | A 31 | 8+1 | Emden | AS Gescher/Coesfeld | AS Borken | | Boitrop |
| 4108 | 5705 Reken | A 31 | 8+1 | Emden | AS Borken | AS Reken | | Boitrop |
| 4017 | 5130 Bielefeld-Windflöte | A 33 | 8+1 | Osnabrück | AS Bielefeld-Zentrum | AS Bielefeld-Senne | | Paderborn |
| 4017 | 5129 Bielefeld-Senne | A 33 | 8+1 | Osnabrück | AS Bielefeld-Senne | AK Kreuz Bielefeld (A2) | | Paderborn |
| 4118 | 5111 Paderborn | A 33 | 8+1 | Bielefeld | AS Stukenbrock-Senne | AS Paderborn-Sennelager | | Paderborn |
| 4603 | 5073 Straelen (Niederdorf) | A 40 | 8+1 | Duisburg | AS Straelen | AS GÜG Straelen-Autobahn | | Verlo (NL) |
| 4603 | 5018 Wankum | A 40 | 8+1 | Duisburg | AS Wachtendonk | AS Wankum | | Verlo (NL) |
| 4505 | 5663 AK Moers (W) | A 40 | 8+1 | Duisburg | AK Kreuz Moers (A57) | AS Neukirchen-Vluyn | | Verlo (NL) |
| 4505 | 5022 AK Moers (O) | A 40 | 8+1 | Duisburg | AS Moers (L475) | AK Kreuz Moers (A57) | | Verlo (NL) |
| 4508 | 5680 AD Essen-Ost (W) | A 40 | 8+1 | Bochum | AD Dreieck Essen-Ost (A52) | AS Essen-Huttrop | | Duisburg |
| 4508 | 5681 AD Essen-Ost (O) | A 40 | 8+1 | Bochum | AS Essen-Frillendorf | AD Dreieck Essen-Ost (A52) | | Duisburg |
| 4508 | 5037 Essen-Kray | A 40 | 8+1 | Bochum | AS Gelsenkirchen-Süd | AS Essen-Kray | | Essen |
| 4508 | 5113 Bochum | A 40 | 8+1 | Bochum | AS Bochum-Stahlhausen | AS Dückerweg | | Essen |
| 4510 | 5343 Dortmund | A 40 | 8+1 | Dortmund | AS Dortmund-Barop | AS Dortmund-Dorstfeld | | Essen |
| 4505 | 5635 AK Kamp-Linfort (O) | A 42 | 8+1 | Dortmund | AS Moers-Nord | AK Kreuz Kamp-Linfort (A57) | | Kamp-Linfort |
| 4506 | 5063 DU Beekwerth | A 42 | 8+1 | Dortmund | AS Duisburg-Beekwerth | AS Duisburg-Baerl | | Kamp-Linfort |
| 4506 | 5668 AK OB-West (W) | A 42 | 8+1 | Dortmund | AK Kreuz Oberhausen-West (A3) | AS Duisburg-Neumühl | | Kamp-Linfort |
| 4506 | 5024 AK OB-West (O) | A 42 | 8+1 | Dortmund | AS Oberhausen-Buschhausen | AK Kreuz Oberhausen-West (A3) | | Kamp-Linfort |
| 4408 | 5115 GE-Hessler | A 42 | 8+1 | Dortmund | AS Gelsenkirchen-Heßler | AS Essen-Altenessen | | Kamp-Linfort |
| 4408 | 5116 Wanne-Eickel | A 42 | 8+1 | Dortmund | AS Herne-Cränge | AS Herne-Wanne | | Kamp-Linfort |
| 4011 | 5109 Albachten | A 43 | 8+1 | Münster | AK Kreuz Münster-Süd (A1) | AS Senden | | Recklinghausen |
| 4409 | 5132 Recklinghausen-West | A 43 | 8+1 | Münster | AS Recklinghausen/Herten (B225/L622) | AK Kreuz Recklinghausen (A2) | | Wuppertal |
| 4409 | 5107 Herne | A 43 | 8+1 | Recklinghausen | AS Herne-Eickel | AS Bochum-Riemke | | Wuppertal |
| 4609 | 5108 Sprockhövel | A 43 | 8+1 | Recklinghausen | AS Herne-Eickel | AS Bochum-Riemke | | Wuppertal |
| 5202 | 5074 AC-Lichtenbusch | A 44 | 8+1 | Aachen | AS Aachen-Lichtenbusch | AS GÜG Lichtenbusch | | Lüttich (B) |
| 5202 | 5077 Aachen-Brand | A 44 | 8+1 | Aachen | AS Aachen-Brand | AS Aachen-Lichtenbusch | | Lüttich (B) |
| 5103 | 5020 AK Aachen (S) | A 44 | 8+1 | Düsseldorf | AK Kreuz Aachen (A4) | AS Aachen-Brand | | Lüttich (B) |
| 5103 | 5650 AK Aachen (N) | A 44 | 8+1 | Düsseldorf | AK Kreuz Aachen (A4) | AS Aachen-Brand | | Lüttich (B) |
| 5004 | 5017 Jülich-Mersch | A 44 | 8+1 | Düsseldorf | AS Broichweiden | AK Kreuz Aachen (A4) | | Aachen |
| 4705 | 5081 AK Neersen (N) | A 44 | 8+1 | Düsseldorf | AS Titz | AS Jülich-Ost | | Aachen |
| 4705 | 5078 Neersen | A 44 | 8+1 | Düsseldorf | AS Neersen | AK Kreuz Neersen (A52) | | Aachen |
| 4706 | 5079 Ilverich | A 44 | 8+1 | Düsseldorf | AS Münchheide | AS Neersen (B7/L361) | | Aachen |
| 4706 | 5097 Ratingen-Schwarzbach | A 44 | 8+1 | Düsseldorf | AS Düsseldorf-Messe/Stadion | AS Lank-Latum | | Aachen |
| 4608 | 5066 Langenberg | A 44 | 8+1 | Velbert | AS Reichswaldallee (L455) | AK Kreuz Düsseldorf-Nord (A52) | | Aachen |
| 4608 | 5067 Birth (Tunnel Velbert) | A 44 | 8+1 | Dortmund | AS Anschluss Roitenberger Straße (K23) | AS Dreieck Velbert-Nord (B224n) | | Düsseldorf |
| 4412 | 5135 Unna-Süd | A 44 | 8+1 | Dortmund | AS Velbert-Nord (B224a) | AS Heiligenhaus-Heiterscheid (B227) | | Düsseldorf |
| 4414 | 5110 Soest | A 44 | 8+1 | Kassel | AS Unna-Ost (L672) | AK Kreuz Dortmund/Unna (A1) | | Dortmund |
| 4419 | 5136 Lichtenau-Blankenrode | A 44 | 8+1 | Kassel | AS Soest | AK Kreuz Werl (A445) | | Dortmund |
| 4410 | 5138 Dortmund-Mengede-West | A 45 | 8+1 | AK Dortmund-NW (A2) | AK Kreuz Marsberg (B7) | AS Lichtenau | | Dortmund |
| 4410 | 5139 Dortmund-Marten | A 45 | 8+1 | AK Dortmund-NW (A2) | AK Kreuz Dortmund-Nordwest (A2) | AK Kreuz Castrop-Rauxel-Ost (A42) | | Gießen |
| 4510 | 5146 Dortmund-Eichlinghofen | A 45 | 8+1 | Dortmund | AS Dortmund-Hafen | AK Kreuz Dortmund-West (A40) | | Gießen |
| 4511 | 5104 Dortmund Süd | A 45 | 8+1 | Dortmund | AS Dortmund-Eichlinghofen | AK Kreuz Dortmund/Witten (A44) | | Gießen |
| 4511 | 5140 Schwerte-Wandhofen | A 45 | 8+1 | Dortmund | AK Westhofener Kreuz (A1) | AK Westhofener Kreuz (A1) | | Gießen |
| 4611 | 5105 Lüdenscheid Nord | A 45 | 5+1 | Dortmund | AS Hagen-Süd | AS Schwerte-Ergste | | Gießen |
| 5113 | 5106 Freudenberg | A 45 | 8+1 | Dortmund | AS Freudenberg | AS Lüdenscheid-Nord | | Gießen |

Automatische Dauerzählstellen in Nordrhein-Westfalen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|----------------------|------------|----------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------|----------|
| TK Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | | |
| 4902 5075 | Dremmen | A 46 | Düsseldorf | AS Dremmen | AS Heinsberg (B221) | AS Heinsberg (B221) | Heinsberg | |
| 4904 5041 | Hochneukirch | A 46 | Düsseldorf | AD Dreieck Holz (A44) | AS Neuss-Holzheim (B230) | AK Kreuz Mönchengladbach-Wanlo (A61) | Heinsberg | |
| 5016 | Neuss-Holzheim | A 46 | Düsseldorf | AS Neuss-Holzheim (B230) | AS Neuss-Uedesheim | AS Kapellen | Heinsberg | |
| 5686 | AK Neuss Süd (O) | A 46 | Düsseldorf | AS Neuss-Uedesheim | AS Düsseldorf-Bilk | AK Kreuz Neuss-Süd (A57) | Heinsberg | |
| 5040 | Düsseldorf-Flehe | A 46 | Düsseldorf | AS Düsseldorf-Bilk | AS Erkath | AS Neuss-Uedesheim | Heinsberg | |
| 5658 | AK Hilden (W) | A 46 | Wuppertal | AS Erkath | AS Hilden (L403) | AK Kreuz Hilden (A3) | Düsseldorf | |
| 5023 | AK Hilden (O) | A 46 | Wuppertal | AS Hilden (L403) | AS Wuppertal-Varresbeck | AK Kreuz Hilden (A3) | Düsseldorf | |
| 5045 | W-Sonnborn | A 46 | Wuppertal | AS Wuppertal-Varresbeck | AS Wuppertal-Oberbarmen | AD Dreieck Somborner Kreuz (A535) | Düsseldorf | |
| 5044 | W-Oberbarmen | A 46 | Hagen | AS Wuppertal-Oberbarmen | AS Hagen-Hohenlimburg | AS Wuppertal-Wichlinghausen | Wuppertal | |
| 5141 | Hagen-Hohenlimburg | A 46 | Hagen | AS Hagen-Hohenlimburg | AS Freienohl | AK Kreuz Hagen (A45) | Hagen | |
| 5149 | Oeventrop | A 46 | Bilton | AS Freienohl | AS Wennemen | AS Amsberg-Ost | Neheim, A445 | |
| 4614 | Freienohl | A 46 | Bilton | AS Wennemen | AS Meschede | AS Freienohl | Neheim, A445 | |
| 5119 | Meschede | A 46 | Bilton | AS Meschede | AS Elmpit | AS Enste | Hagen | |
| 5260 | Elmpit | A 52 | Mönchengladbach | AS Elmpit | AS Schiefbahn | Bundesgrenze (NL) | Roermond (NL) | |
| 5085 | Willich-Schiefbahn | A 52 | Düsseldorf | AS Schiefbahn | AD Dreieck Breitscheid (A524) | AS Schwalmtal | Roermond (NL) | |
| 5046 | Schwalmtal | A 52 | Düsseldorf | AD Dreieck Breitscheid (A524) | AK Kreuz Breitscheid (A3) | AK Kreuz Neersen (A44) | Mönchengladbach | |
| 5027 | Lintorf | A 52 | Essen | AK Kreuz Breitscheid (A3) | AS Breitscheid (B1/B227) | AS Triefenbroich | Düsseldorf | |
| 5637 | AK Breitscheid (W) | A 52 | Essen | AS Breitscheid (B1/B227) | AS Essen-Rüttenscheid | AD Dreieck Breitscheid (A524) | Düsseldorf | |
| 5639 | AK Breitscheid (O) | A 52 | Essen | AD Dreieck Essen-Ost (A40) | AS Dorsten-Ost | AS Essen-Haarzopf | Düsseldorf | |
| 5028 | Essen-Bredney | A 52 | Essen | AS Dorsten-Ost | AS GÜG Goch-Autobahn | AS Essen-Bergerhausen | Düsseldorf | |
| 5043 | AD Essen Ost (S) | A 52 | Essen | AS GÜG Goch-Autobahn | AS Alpen | AS Gelsenkirchen-Hassel | Düsseldorf | |
| 5142 | Gelsenkirchen-Polsum | A 52 | Mari, A43 | AS Alpen | AS Kamp-Lintfort (L287) | AS Gelsekirchen-Hassel | Gladbeck (B224), A2 | |
| 4308 | Hommersum | A 57 | Nimwegen (NL) | AS Kamp-Lintfort (L287) | AK Kreuz Meerbusch (A44) | AS Kleve | Krefeld | |
| 5019 | Rheinberg | A 57 | Nimwegen (NL) | AK Kreuz Meerbusch (A44) | AS Neuss | AS Rheinberg | Krefeld | |
| 5064 | AK Kamp-Lintfort (N) | A 57 | Nimwegen (NL) | AS Neuss | AS Kreuz Neuss-West (A46/L380) | AS Rheinberg | Krefeld | |
| 5064 | AK Kamp-Lintfort (N) | A 57 | Nimwegen (NL) | AS Kreuz Neuss-West (A46/L380) | AS Neuss-Häfen | AS Kamp-Lintfort (A42) | Krefeld | |
| 5636 | AK Kamp-Lintfort (S) | A 57 | Nimwegen (NL) | AS Neuss-Häfen | AS Neuss-Häfen (B1) | AS Moers-Hülsdonk | Krefeld | |
| 5660 | AK Moers (N) | A 57 | Nimwegen (NL) | AS Neuss-Häfen (B1) | AS Neuss-Norf | AK Kreuz Moers (A40) | Krefeld | |
| 5662 | AK Moers (S) | A 57 | Nimwegen (NL) | AS Neuss-Norf | AK Kreuz Neuss-Süd (A46) | AK Kreuz Moers (A40) | Krefeld | |
| 5088 | Meerbusch-Bovert | A 57 | Krefeld | AK Kreuz Neuss-Süd (A46) | AS Dinslaken-Hiesfeld | AS Moers-Kapellen | Köln | |
| 5052 | Neuss-Büttgen | A 57 | Krefeld | AS Dinslaken-Hiesfeld | AS Düsseldorf-Großenbaum | AS Bovert | Köln | |
| 5022 | Neuss-West | A 57 | Kleve | AS Düsseldorf-Großenbaum | AS Rheinidorf | AK Kreuz Neuss-West (B1/A46) | Köln | |
| 5670 | Neuss West (S) | A 57 | Köln | AS Rheinidorf | AD Dreieck Heumar (A3/A4) | AS Neuss-Reuschenberg | Köln | |
| 5030 | AD Neuss (N) | A 57 | B1, Düsseldorf | AD Dreieck Heumar (A3/A4) | AS Troisdorf | AS Neuss-Reuschenberg | Köln | |
| 5014 | AD Neuss (S) | A 57 | Krefeld | AS Troisdorf | AD Dreieck Sankt Augustin-West (A560) | AS Neuss-Häfen | Krefeld | |
| 5601 | AK Neuss-Süd (N) | A 57 | Krefeld | AD Dreieck Sankt Augustin-West (A560) | AD Dreieck Sankt Augustin-West (A560) | AS Neuss-Häfen | A57 | |
| 5061 | AK Neuss-Süd (S) | A 57 | Krefeld | AD Dreieck Sankt Augustin-West (A560) | AD Dreieck Sankt Augustin-West (A560) | AS Neuss-Norf | Köln | |
| 5069 | Walsum | A 59 | Duisburg, Düsseldorf | AD Dreieck Bonn-Beuel (A565) | AD Dreieck Bonn-Beuel (A565) | AK Kreuz Neuss-Süd | Köln | |
| 5062 | Duisburg Süd | A 59 | Duisburg | GÜG NL | AS Pützchen (L83) | AK Kreuz Neuss-Süd | Dinslaken | |
| 5007 | Langentfeld | A 59 | Düsseldorf | AS Mönchengladbach-Wickrath | AS Bergheim-Süd | AK Kreuz Neuss-Süd | Düsseldorf | |
| 5674 | AK Heumar (Flughfn.) | A 59 | Köln | AS Bergheim-Süd | AK Kreuz Kerpen (A4) | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5057 | AD St. Augustin (N) | A 59 | Köln | AK Kreuz Kerpen (A4) | AS Rheinbach | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5628 | AD St. Augustin (S) | A 59 | Köln | AS Rheinbach | AS Werl-Nord (B66) | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5056 | AD Bonn-Beuel (N) | A 59 | Köln | AS Werl-Nord (B66) | | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5633 | AD Bonn-Beuel (S) | A 59 | Köln | | | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5625 | AK Bonn Ost (N) | A 59 | Köln | | | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5076 | Schwanenhaus | A 61 | Venlo (NL) | | | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5042 | MG-Wickrath | A 61 | Mönchengladbach | | | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5059 | AK Kerpen (N) | A 61 | Mönchengladbach | | | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5621 | AK Kerpen (S) | A 61 | Mönchengladbach | | | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5080 | Miel | A 61 | Mönchengladbach | | | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |
| 5137 | Werl-West | A 445 | Hamm | | | AK Kreuz Neuss-Süd | Leverkusen | |

Automatische Dauerzählstellen in Nordrhein-Westfalen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | | |
|------------------------------|---------------------------------|------------|----------|------------------------|--------------------------------------|-----------------------|
| TK | Nr. Name | Strasse | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel |
| 4607 | 5039 Ratingen | A 524 | 8+1 | AD Breitscheid (A52) | AS Lintorf | Krefeld |
| 4608 | 5249 Velbert Nord | A 535 | 8+1 | AD Velbert-Nord (A44) | AS Velbert | Wuppertal |
| 4708 | 5248 W-Saurenhäuser | A 535 | 8+1 | AS Wülfrath | AS Wuppertal-Dornap | Wuppertal |
| 5103 | 5653 AK Aachen (SW) | A 544 | 8+1 | AK Kreuz Aachen (A4) | AS Würselen | Aachen |
| 5207 | 5029 Bliessheim | A 553 | 8+1 | AS Brühl-Süd | AK Kreuz Bliessheim (A1/A61) | AK Bliessheim (A1/61) |
| 5107 | 5036 Godorf | A 555 | 8+1 | AS Godorf | AS Wesseling | Bonn |
| 5208 | 5629 AD St. Augustin (O) | A 560 | 8+1 | Hennef (Sieg) | AD Dreieck Sankt Augustin-West (A59) | AD St. Aug.-W. (A59) |
| 5209 | 5632 AK BN-Siegburg (W) | A 560 | 8+1 | Hennef (Sieg) | AK Kreuz Bonn/Siegburg (A3) | AD St. Aug.-W. (A59) |
| 5209 | 5630 AK BN-Siegburg (O) | A 560 | 8+1 | Hennef (Sieg) | AS Hennef (Sieg)-West | AD St. Aug.-W. (A59) |
| 5209 | 5051 Hennef | A 560 | 8+1 | Altenkirchen (B8) | AS Hennef (Sieg)-West | Hennef (Sieg) |
| 5208 | 5055 AK Bonn Ost (W) | A 562 | 8+1 | Kreuz Bonn-Ost (A59) | AS Bonn-Beuel-Süd | Bonn-Zentrum |
| 5208 | 5626 AK Bonn-Ost (O) | A 562 | 8+1 | Niederhollerhof, K8 | AK Kreuz Bonn-Ost (A59/B42) | AK Bonn-Ost (A59) |
| 5208 | 5634 AD Bonn-Beuel (W) | A 565 | 8+1 | AD Dreieck Beuel (A59) | AS Bonn-Beuel-Nord | Meckenheim |
| 5308 | 5013 Meckenheim-Merl | A 565 | 8+1 | Bonn | AS Meckenheim-Merl | Meckenheim |
| 5202 | 5253 AC-Vaalsequartier | B 1 | 8+1 | Aachen | Grenze NL | Vaals/NL |
| 4413 | 5324 Werl-Westönnen | B 1 | 8+1 | Soest | Westönnen | Werl |
| 4119 | 5339 Horn 2 | B 1 | 8+1 | Harneln | Bamtrup | Paderborn |
| 4706 | 5031 Düsseldorf-Heerd | B 7 | 8+1 | Düsseldorf | AS Düsseldorf-Heerd | Mönchengladbach |
| 4520 | 5331 Warburg West | B 7 | 8+1 | Warburg | Warburg | Scherfede |
| 4002 | 5254 Eiten (B) | B 8 | 8+1 | Arnhem (NL) | Bundesgrenze (NL) | Eiten |
| 4102 | 5255 Kranenburg | B 9 | 8+1 | Nimwegen (NL) | Bundesgrenze (NL) | Kleve |
| 4403 | 5251 Geldern (O) | B 9 | 8+1 | Goch | Goch | Kerken |
| 4604 | 5275 Krefeld-Hüls | B 9 | 8+1 | Geldern | Abzweig L478 | Krefeld |
| 4806 | 5267 Dormagen | B 9 | 8+1 | Neuss | Stütgen | Köln |
| 5208 | 5240 Goch (S) | B 9 | 8+1 | Kleve | Bedburg-Hau | AS Goch |
| 5208 | 5627 AK Bonn Ost (S) | B 9 | n | Köln | AK Kreuz Bonn-Ost (A59) | Bonn |
| 3913 | 5329 Ostbevern | B 51 | 8+1 | Osnabrück | Ostbevern | Münster |
| 4012 | 5330 Telgte | B 51 | 8+1 | Telgte | Telgte | Münster |
| 5506 | 5336 Tondorf (S) | B 51 | 8+1 | Bad Münsterfelf | Tondorf | Blankenheim |
| 5605 | 5235 Dahlem | B 51 | 8+1 | Blankenheim | Dahlem | Prüm |
| 3910 | 5338 Altenberge 2 | B 54 | 8+1 | Gronau | Nienberge | Münster |
| 4111 | 5348 Dreinsterturt (N) | B 54 | 8+1 | Münster | Hiltrup | Werne |
| 4212 | 5370 Ascheberg-Herbern | B 54 | 8+1 | Münster | Kreuzung (B58) | Herbern (L844) |
| 4311 | 5371 Werne-Langern | B 54 | 8+1 | Münster | Werne (B233) | Dortmund |
| 4410 | 5318 Dortmund-Brechten | B 54 | 8+1 | Lünen | Lünen | Dortmund |
| 4811 | 5372 Kierspe-Voime | B 54 | 8+1 | Lüdenscheid | Oberförge (L892) | Meinerzhagen |
| 4811 | 5304 Meinerzhagen | B 54 | 8+1 | Lüdenscheid | Meinerzhagen | Meinerzhagen |
| 4913 | 5373 Olpe-Allenkleusheim | B 54 | 8+1 | Olpe | L711, Olpe (B55) | Olpe, Siegen |
| 5013 | 5374 Kreuztal-Buschhütten | B 54 | 8+1 | Olpe | Kreuztal (B508) | Kreuztal |
| 5010 | 5204 Loope | B 55 | 8+1 | Olpe | Engelskirchen | Siegen |
| 4912 | 5264 Bergneustadt | B 55 | 8+1 | Drolshagen | Drolshagen | Bergneustadt |
| 4814 | 5342 Grevenbrück | B 55 | 8+1 | Grevenbrück | Grevenbrück | Olpe |
| 4516 | 5375 Warstein Süd | B 55 | 8+1 | Lippstadt | Warstein (L735) | Meschede |
| 5005 | 5247 Eisdorf | B 55 | n | Eisdorf | Bergheim | Jülich |
| 4901 | 5256 Sittard | B 56 | 8+1 | Geilenkirchen | Seifkant-Wehr | Sittard/NL |
| 5208 | 5274 Swisttal-Buschhoven | B 56 | 8+1 | Bonn | L113, Hardberg | A61, Euskirchen |
| 5109 | 5220 Siegburg-Stallberg | B 56 | n | Gummersbach | Siegburg/Stallberg | Bonn, A3 |
| 4405 | 5229 Menzeler Heide (N) | B 57 | 8+1 | Xanten | Menzelen | Rheinberg |
| 4804 | 5273 Mönchengladb.-Rheinadahlen | B 57 | 8+1 | Mönchengladbach | AS Mönchengladbach-Holt (A61) | Erkelenz |
| 5102 | 5213 Aisdorf-Olden | B 57 | 8+1 | Erkelenz | Aisdorf | Aachen |
| 5202 | 5263 Aachen-Köpfchen | B 57 | 8+1 | Aachen | Aachen | Eupen (B) |
| 4503 | 5257 Straelen 2 (Bundesstr.) | B 58 | 8+1 | Straelen | Straelen | Venlo (NL) |

Automatische Dauerzählstellen in Nordrhein-Westfalen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|------------------------------|------------|----------|---------------------|-----------------------------|-----------------------|------------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel |
| 4405 | 5230 Menzeler Heide (W) | B 58 | 8+1 | Wesel | Büderich | Alpen | Geldern |
| 4403 | 5252 Geldern (N) | B 58 | 8+1 | Straelen | Büderich | Alpen | Geldern |
| 4207 | 5316 Dorsten (O) | B 58 | 8+1 | Haltern | B224 | Schermbach | Wesel |
| 4210 | 5376 Ascheberg West | B 58 | 8+1 | Ahlen | Ascheberg | Lüdinghausen (B235) | Lüdinghausen |
| 4906 | 5214 Pulheim | B 59 | 8+1 | Köln | Stommeln | Pulheim | Grevenbroich |
| 4215 | 5349 Stromberg | B 61 | 8+1 | Wiedenrück | Stromberg | Keitlinghausen | Beckum |
| 4116 | 5377 Linteler See | B 61 | 8+1 | Bielefeld | Abzweig L568 | B64, Rheda-Wiedenrück | Rheda-Wiedenrück |
| 3619 | 5336 Petershagen 2 | B 61 | 8+1 | Bremen | Uchte | Petershagen | Minden |
| 5014 | 5354 Neiphen-Afholderbach | B 62 | 8+1 | Bad Laasphe | Afholderbach | Eschenbach | Siegen |
| 4212 | 5302 Dreinsteinfurt | B 63 | 8+1 | Münster | Dreinsteinfurt | Walstedde | Hamm |
| 4217 | 5355 Delbrück-West | B 64 | 8+1 | Paderborn | Delbrück (L586) | Rietberg (L782) | Rheda-Wiedenrück |
| 4220 | 5378 Bad Driburg Süd | B 64 | 8+1 | Höxter | Bad Driburg (L957) | Abzweig K18 | Paderborn |
| 4017 | 5337 BI-Hillegossen | B 66 | 8+1 | Lage, Lemgo | Örilinghausen | Beihel | Bielefeld |
| 3916 | 5303 Halle-Garnisch | B 68 | 8+1 | Osnabrück | Halle | Niederamshausen | Brackwede |
| 4319 | 5351 Lichtenau | B 68 | 8+1 | Paderborn | Dörenhagen | Lichtenau | Scherfede |
| 3808 | 5379 Heek Ost | B 70 | 8+1 | Rheine | Abzweig L579, Metelen | Heek | A31, Ahaus |
| 3907 | 5380 Lünten | B 70 | 8+1 | B54, Gronau | Alistätte | Vreden (L560) | Borken |
| 4206 | 5381 Raesfeld West | B 70 | 8+1 | Borken | Raesfeld, B224 | L401, Brünen | Wesel |
| 4222 | 5382 Beverungen-Wehrden | B 83 | 8+1 | Höxter | Godelheim (B64) | Beverungen (B241) | Kassel |
| 3811 | 5350 Greven (N) | B 219 | 8+1 | Ibbenbüren | Saerbeck | Greven | Münster |
| 3911 | 5306 Greven (S) | B 219 | 8+1 | Greven | Greven | Sprakel | Münster |
| 4103 | 5258 Emmerich | B 220 | 8+1 | Doetinchem (NL) | Bundesgrenze (NL) | AS Emmerich | Emmerich |
| 4703 | 5432 Brüggen (N) | B 221 | 8+1 | Brüggen | Brüggen | L372 | Niederkrüchten |
| 4803 | 5276 Arbeck | B 221 | 8+1 | Niederkrüchten, A52 | Arbeck | L19, Wassenberg | Heinsberg |
| 4902 | 5259 Heinsberg | B 221 | 8+1 | Aachen | Heinsberg | Geilenkirchen | Mönchengladbach |
| 4407 | 5344 Bottrop | B 224 | 8+1 | Gladbeck | AS Essen/Gladbeck (A2) | AS Essen-Nord (A42) | Essen |
| 4409 | 5364 Wanne-Eickel Ost | B 226 | 8+1 | Gelsenkirchen-Buer | L639, AS Herne-Crange (A42) | Abzweig Ackerstraße | Bochum |
| 4510 | 5272 Gdern | B 226 | 8+1 | Bochum | Witten (L525) | Wetter | Hagen |
| 4808 | 5203 Solingen | B 229 | 8+1 | Solingen, Remscheid | Solingen-Auf der Höhe | A3 | Langenfeld |
| 4514 | 5334 Delecke 2 | B 229 | 8+1 | Lüdenscheid | Lüdenscheid | A3 | Langenfeld |
| 4805 | 5238 Holzheim | B 230 | 8+1 | A 46, Neuss | Wippingsen | B54 | Brügge |
| 4210 | 5345 Datteln | B 235 | 8+1 | Lüdinghausen | Holzheim | Möhnesee, B516 | Arnsberg |
| 4511 | 5352 Dortmund-Berghofen | B 236 | 8+1 | Lünen | Olfen | Giesenkirchen | Mönchengladbach |
| 4712 | 5309 Plettenberg-Ohle | B 236 | 8+1 | Werdohl | Dortmund-Berghofen (L556) | AS Schwerte (A1) | Datteln |
| 4814 | 5383 Altenhundem | B 236 | 8+1 | Schmallenberg | Lennestadt | Ohle | Schwerte |
| 4815 | 5367 Schmallenberg | B 236 | 8+1 | Winterberg | Schmallenberg (L737) | Meggen | Grevenbrück |
| 4815 | 5310 Gleidorf (O) | B 236 | 8+1 | Winterberg | Oberkirchen | Fleckenberg | Werdohl (B229) |
| 4817 | 5369 Winterberg-Herrloh | B 236 | 8+1 | Schmallenberg | Tunnel Herrloh | B511, OD Gleidorf | Lennestadt |
| 4810 | 5225 Ohi | B 237 | 8+1 | Meinerzhagen | Im Hohlen Seiten | Winterberg (B480) | Olpe |
| 3918 | 5315 Bad Salzuflen | B 239 | 8+1 | Herford | Rönsahl | Tunnel Waitenberg | Hallenberg |
| 4018 | 5357 Detmold-Heidenoldendorf | B 239 | 8+1 | A2, Herford | Herrford | Wipperfürth | Hallenberg |
| 4121 | 5358 Höxter-Fürstenau | B 239 | 8+1 | Detmold | Sütherheide | Lage | Wipperfürth |
| 4322 | 5384 Bever | B 241 | 8+1 | A7, Northeim | Fürstenau | Abzweig L945 | Lage, Detmold |
| 4911 | 5224 Marienheide | B 252 | 8+1 | Brakel | Beverungen (B83) | Brenkhausen | Detmold |
| 5011 | 5223 Derschlag | B 256 | 8+1 | Wipperfürth | Brakel | L838, Dalhausen | Höxter |
| 5303 | 5208 Friesenrath (W) | B 258 | 8+1 | Aachen | B237 | Peckelsheim | B255, Warburg |
| 5403 | 5277 Imgenbroich | B 258 | 8+1 | Aachen | Niedersessmar | Gummersbach | Warburg |
| 5303 | 5250 Friesenrath (S) | B 258 | 8+1 | Aachen | AS AC-Lichtenbusch | Volkenrath | Gummersbach |
| 5505 | 5239 Blankenheimer Wald | B 258 | 8+1 | Aachen | L246, Konzen | B258 | Waldbröl |
| | | | | | Aachen | Grüntalstraße (K21) | Monschau |
| | | | | | Mayen | Monschau | Monschau |
| | | | | | | Blankenheim | Koblenz |

Automatische Dauerzählstellen in Nordrhein-Westfalen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | |
|------------------------------|------|-----------------|----------|----------|----------------|--------------------------|--------------------------------|-------------------|
| TK Nr. | Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel | |
| 5606 | 5243 | Ahrhütte (O) | B 258 | 8+1 | Mayen | Ahrdorf | Blankenheim | Blankenheim |
| 5202 | 5261 | Aachen-Bildchen | B 264 | 8+1 | Aachen | Aachen | Bundesgrenze (B) | Lüttich (B) |
| 5104 | 5246 | Langenwehe | B 264 | 8+1 | Düren | Obergeich | Geich | Eschweiler |
| 5105 | 5265 | Düren/Kerpen | B 264 | 8+1 | Kerpen | Golzheim | Merzenich | Düren |
| 5305 | 5232 | Wollersheim (O) | B 265 | 8+1 | Zülpich | Zülpich | B265 | Germünd |
| 5106 | 5269 | Lechenich 2 | B 265 | 8+1 | Köln | AS Erftstadt | Erp | Zülpich |
| 5304 | 5211 | Kesternich (S) | B 266 | 8+1 | Schleiden | Einruhr | Kesternich | Aachen |
| 4605 | 5231 | Uerdingen | B 288 | 8+1 | Duisburg | B222 | A57 | Krefeld |
| 3812 | 5385 | Ladbergen Nord | B 475 | 8+1 | Warendorf | Ladbergen (L597) | AS Ladbergen (A1) | Rheine |
| 4906 | 5262 | Gohr | B 477 | 8+1 | Neuss | Gohr | Nettersheim/Bützheim | Bergheim, Erft |
| 4906 | 5268 | Rommerskirchen | B 477 | 8+1 | Bergheim | Rommerskirchen | Hückelhoven | Neuss |
| 5111 | 5222 | Waldbröl | B 478 | 8+1 | Waldbröl | Waldbröl | Ruppichteroth | Hennef |
| 4916 | 5301 | Bad Berleburg | B 480 | 8+1 | Winterberg | B236 | Bad Berleburg | Siegen |
| 4717 | 5325 | Winterberg | B 480 | 8+1 | Brilon | Olisberg | Winterberg | Winterberg |
| 4517 | 5322 | Brilon (N) | B 480 | 8+1 | Paderborn | Wünnenberg | B516 | Brilon |
| 4302 | 5241 | Goch (N) | B 504 | 8+1 | Goch | Goch | Asperden | Bundesgrenze (NL) |
| 4909 | 5270 | Kürten-Weiden | B 506 | 8+1 | Wipperfürth | Abzweig L161, Wipperfeld | Weiden | Bergisch-Gladbach |
| 5110 | 5278 | Winterscheid | B 507 | 8+1 | Waldbröl | Ingersau (B478) | Kaule | Lohmar |
| 4815 | 5311 | Gleidorf (N) | B 511 | 8+1 | Meschede | Fredeburg | Gleidorf | Winterberg, Olpe |
| 3819 | 5335 | Babbenhausen | B 514 | 8+1 | Bad Oeynhausen | AK Bad Oeynhausen | Vlotho | Vlotho |
| 3819 | 5347 | Kalletal | B 514 | 8+1 | Bad Oeynhausen | Kalldorf, L781 | Abzweig B238, Langenholzhausen | Lemgo |
| 4413 | 5346 | Ense-Möhnesee | B 516 | 8+1 | Brilon | B229, Möhnesee | Bremen | Werl |
| 4517 | 5323 | Brilon (W) | B 516 | 8+1 | Brilon | Brilon | Rüthen | Rüthen |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|--|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak-toren | | Tag-z22 | | days-18 | | eve, b22 | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | PKw +Lkw +Krad | Lkw +Lkw +Krad | PKw +Lkw +Krad | Bus +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug | | | Ant. +Sattel- zug | Ant. +Sattel- zug |
| A 1 | Lotte 3713/5143 R1(N): AS Osnabrück-Hafen R2(S): AK Kreuz Lotte/Osnabrück (A) Fs=4 km 227,7 | 344/- 213/- 70/- 61/- | 75 373 75 319 79 911 70 081 | +0,4 -0,2 +0,9 -2,3 | 14 429 17 379 15 257 2 581 | 19,1 23,1 19,1 3,7 | 79,0 75,3 78,8 94,2 | 7,7 8,2 7,8 5,4 | 0,3 0,3 0,4 0,5 | 1,8 1,6 2,2 2,1 | 2,6 3,1 2,6 0,7 | 16,3 19,7 16,2 2,7 | 12,9 15,6 12,8 2,2 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,06 0,94 1,15 0,0 | 4 229 16,7% 963 40,9% | 4 585 17,1% 3 162 14,9% | 3 494 15,1% 3 528 2,5% | 9,2 8,9 9,4 9,2 | R1 R1 R2 R2 | C C E 16 D 12 | C C E 16 D 12 | C C E 16 D 12 | C C E 16 D 12 | C C E 16 D 12 | |
| A 1 | Ladbergen 3812/5118 R1(N): AS Lengerich R2(S): AS Ladbergen Fs=4 km 43,1 | 350/327 222/218 67/52 61/57 | 62 593 61 871 65 214 62 080 | +1,7 +1,3 +2,5 +2,5 | 11 202 13 423 11 733 2 390 | 17,9 21,7 18,0 3,9 | +0,4 -0,2 +0,9 -2,3 | 79,5 75,9 79,0 93,4 | 8,6 8,9 8,8 7,4 | 0,3 0,3 0,4 0,5 | 1,8 1,6 2,1 2,0 | 14,5 17,8 14,5 2,3 | 10,9 13,3 10,9 1,8 | 0,3 0,2 0,3 0,7 | 3 507 15,2% 810 40,9% | 3 765 15,5% 2 732 14,0% | 2 975 9,4% 3 124 2,5% | 9,5 9,4 10,0 9,9 | R1 R1 R2 R2 | C C E 16 D 13 | C C E 16 D 13 | C C E 16 D 13 | C C E 16 D 13 | C C E 16 D 13 | C C E 16 D 13 | |
| A 1 | Ascheberg 4111/5121 R1(N): AK Kreuz Münster-Süd (A43) R2(S): AS Ascheberg Fs=4 km 288,5 | 0/260 0/155 0/57 0/48 | 63 008 64 032 63 922 58 138 | +3,7 +3,8 +3,1 +3,6 | 9 391 11 260 9 871 1 939 | 14,9 17,6 15,4 3,3 | +0,6 +0,1 +1,0 -2,6 | 81,4 78,8 80,6 93,1 | 6,9 7,2 7,2 5,3 | 0,3 0,3 0,4 0,6 | 1,5 1,5 1,7 1,6 | 11,9 14,1 12,4 2,0 | 7,6 9,0 7,8 1,4 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,00 0,92 1,13 0,20 | 3 557 12,7% 763 35,1% | 3 846 13,1% 2 690 11,1% | 2 734 9,9% 2 958 9,0% | 8,8 8,4 9,3 9,0 | R1 R1 R2 R2 | B D C D | G 8 D 8 C E 14 | B D C E 14 | B D C E 14 | B D C E 14 | B D C E 14 |
| A 1 | Unna 4411/5144 R1(N): AS Kamen-Zentrum R2(S): AS Unna (B1) Fs=6 km 321,6 | 285/- 197/- 34/- 54/- | 120 161 122 480 124 572 106 296 | | 17 243 20 888 18 244 2 626 | 14,3 17,1 14,6 2,5 | 84,3 81,7 83,7 95,9 | 7,3 7,7 7,6 5,0 | 0,5 0,4 0,6 0,8 | 1,4 1,2 1,7 1,6 | 2,3 2,6 2,3 0,6 | 11,9 14,2 12,1 1,7 | 9,2 10,9 9,3 1,4 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,02 0,87 1,10 0,0 | 6 702 12,2% 1 616 32,1% | 7 201 12,6% 5 206 10,4% | 5 172 11,3% 4 875 1,5% | 8,6 8,2 8,1 7,8 | R1 R1 R2 R2 | B D C A | D 8 D 8 C D 14 | B D C D 14 | B D C D 14 | B D C D 14 | B D C D 14 |
| A 1 | Hengsen 4511/5101 R1(N): AK Kreuz Dortmund/Unna (A) R2(S): AS Schwerte Fs=6 km 73,8 | 335/329 205/199 71/172 59/58 | 110 868 112 256 112 601 103 669 | +1,6 +1,4 +2,6 +0,7 | 17 966 21 754 18 879 2 935 | 16,2 19,4 16,8 2,8 | -1,5 -2,1 -0,5 -5,3 | 80,9 77,8 80,0 94,1 | 7,3 7,8 7,5 5,0 | 0,4 0,4 0,5 0,7 | 1,3 1,2 1,5 1,5 | 13,2 16,0 13,7 1,8 | 9,8 11,9 10,2 1,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,6 1,6 1,7 1,6 | 6 165 13,7% 1 528 36,1% | 6 594 14,2% 4 878 11,7% | 4 814 8,9% 4 685 1,8% | 8,7 8,4 8,5 8,2 | R1 R1 R2 R2 | B D C B | C C C D 14 | B D C D 14 | B D C D 14 | B D C D 14 | B D C D 14 |
| A 1 | Hagen-Vorhalle 4510/5124 R1(N): AS Hagen-Nord R2(S): AS Hagen-West Fs=6 km 345,1 | 345/- 214/- 72/- 59/- | 99 780 102 733 101 163 87 251 | | 14 135 17 164 15 065 1 875 | 14,2 16,7 14,9 2,1 | 84,7 82,3 83,8 96,6 | 7,7 8,3 7,9 4,9 | 0,4 0,4 0,5 0,7 | 1,1 1,0 1,3 1,3 | 2,8 3,2 2,9 0,5 | 11,2 13,3 11,8 1,4 | 8,6 10,2 9,1 1,1 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,98 0,83 1,08 0,0 | 5 581 12,5% 1 310 28,6% | 6 003 13,2% 4 315 9,4% | 4 441 12,3% 4 135 2,2% | 8,9 8,3 8,3 7,9 | R1 R1 R2 R2 | B B C B | D 8 D 8 D 8 A | B D C A | B D C A | B D C A | B D C A |
| A 1 | Schloss Burg 4809/5011 R1(N): AS Wermelskirchen R2(S): AS Burscheid Fs=6 km 387,4 | 351/343 219/213 73/73 59/57 | 80 318 81 527 80 166 76 057 | -0,6 -1,7 +1,4 +1,1 | 8 157 9 821 8 599 1 504 | 10,2 12,0 10,7 2,0 | -13,4 -15,7 -7,6 -9,7 | 88,8 87,0 88,1 96,8 | 7,6 8,2 7,9 4,9 | 0,5 0,4 0,5 0,8 | 1,0 0,9 1,2 1,2 | 8,1 9,7 8,6 1,2 | 6,3 7,5 6,7 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,98 0,97 1,10 0,0 | 4 472 8,6% 1 095 22,6% | 4 744 9,1% 3 659 7,0% | 3 653 8,0% 3 256 0,9% | 8,8 8,4 8,4 8,3 | R1 R1 R2 R2 | B D D A | D 8 D 8 D 8 D 19 | B D D A | B D D A | B D D A | B D D A |
| A 1 | AK Leverkusen (O) 4908/5675 R1(N): AS Burscheid R2(S): AK Kreuz Leverkusen (A3) Fs=6 km 402,2 | 0/258 0/162 0/51 0/45 | 82 173 83 687 82 289 76 464 | +0,4 -0,7 +3,4 +0,8 | 8 536 10 221 9 937 1 866 | 10,4 12,2 10,9 2,4 | -14,8 -16,9 -9,6 -11,9 | 88,5 86,7 88,0 96,5 | 7,3 7,7 7,8 4,9 | 0,4 0,4 0,4 0,7 | 0,9 0,9 0,9 1,0 | 7,9 9,4 8,4 1,5 | 5,8 6,9 6,1 1,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,98 0,93 1,06 0,1 | 4 601 9,1% 1 070 21,3% | 4 860 9,7% 3 825 6,9% | 4 408 7,4% 3 276 1,2% | 9,7 9,1 8,9 8,9 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | D 9 D 18 C A | D 9 D 18 C A | D 9 D 18 C A | D 9 D 18 C A | D 9 D 18 C A |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|--|----------------------------------|---|------------------------------|-----------------------------|------------------|--|------------------|---|----------------------|--|----------------------------|-------------------|----------------------------|-------|---|--|---|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | | Mo-So b _{SV} d ₅₀ Mo-So d ₅₀ b _{SV} d ₅₀ [Kfz/h] [%] | | R1 R2 | | R1 R2 | | | | |
| | | Mo-So | | W | | U | | S | | Mo-So | | W | | U | | S | | Mo-So | | W | | U | | S | | Mo-So | | W | | U | | S | |
| A 2 | Gelsenkirchen 4408/5122 R1(O): AS Gelsenkirchen-Buer R2(W): AS Essen/Gladbeck Fs=6 km 458,0 | 228/168 128/82 55/54 45/32 | 91 913 92 933 93 131 66 796 | +4,3 +4,2 +4,0 +4,4 | 16 998 20 454 17 570 3 596 | 18,5 20,8 18,9 5,4 | +6,1 +5,4 +5,7 +9,9 | 80,1 77,8 79,6 93,1 | 0,7 0,7 0,8 0,7 | 7,9 8,7 8,0 3,7 | 10,3 11,8 10,6 1,5 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 0,7 0,7 0,7 0,8 | 0,95 0,67 1,05 27,6% | 5 140 17,4% 1 209 27,6% | 5 615 18,4% 3 714 13,1% | 4 284 17,5% 4 676 17,6% | 9,7 8,6 9,8 8,8 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | | | | | |
| A 2 | Recklinghausen-Ost 4409/5126 R1(O): AS Recklinghausen-Ost R2(W): AS Recklinghausen-Süd Fs=6 km 443,3 | 353/- 220/- 71/- 62/- | 86 607 92 933 87 438 62 339 | | 13 005 15 901 13 687 1 530 | 15,0 17,1 15,7 2,5 | | 83,8 81,8 83,1 96,2 | 7,8 8,2 7,9 5,4 | 0,5 0,4 0,5 0,9 | 1,1 2,1 2,5 0,5 | 10,3 11,8 10,7 1,4 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,94 0,66 1,05 24,7% | 4 844 13,9% 1 139 24,7% | 5 300 14,6% 3 475 10,5% | 4 107 11,7% 4 215 11,8% | 9,6 8,5 9,6 8,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | | | | | |
| A 2 | Waltrop-Brambauer 4410/5125 R1(O): AS Dortmund-Nordost R2(W): AS Dortmund-Mengede (L60) Fs=6 km 426,1 | 240/- 133/- 62/- 45/- | 90 358 96 399 91 026 67 339 | | 15 805 19 276 16 750 1 900 | 17,5 20,0 18,4 2,8 | | 81,4 78,9 80,3 95,9 | 8,0 8,4 8,1 5,6 | 0,6 0,5 0,5 0,9 | 1,1 1,1 1,3 1,3 | 11,9 13,7 12,6 1,6 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,94 0,69 1,06 28,9% | 3 812 16,0% 1 055 28,9% | 4 056 17,7% 3 080 14,7% | 4 193 16,4% 3 306 11,2% | 9,3 8,8 9,6 8,6 | R1 R1 R2 R2 | A A C D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | R1 R1 R2 R2 | A A C D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | | | | | |
| A 2 | Oelde 4114/5102 R1(O): AS Rheda-Wiedenbrück R2(W): AS Oelde Fs=6 km 367,7 | 253/344 154/212 54/75 45/57 | 69 430 70 637 70 231 64 021 | +2,2 +1,7 +2,5 +3,2 | 13 494 16 495 14 066 1 768 | 19,4 23,4 20,0 2,8 | +1,4 +0,5 +2,9 -2,0 | 78,8 75,0 78,0 95,5 | 9,0 9,4 9,3 6,9 | 0,2 0,2 0,3 0,4 | 1,5 1,4 1,7 1,6 | 13,2 15,9 13,6 1,5 | 0,4 0,3 0,3 0,5 | 0,89 0,90 1,14 36,5% | 3 812 17,1% 1 055 36,5% | 4 056 17,7% 3 080 14,7% | 3 212 16,4% 3 306 11,2% | 9,2 8,8 9,6 9,2 | R1 R1 R2 R2 | B C C D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | R1 R1 R2 R2 | B B C D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | | | | | |
| A 2 | Bielefeld 4017/5120 R1(O): AS Bielefeld-Sennestadt R2(W): AK Kreuz Bielefeld (A33) Fs=6 km 447,0 | 284/198 174/124 55/37 55/37 | 89 724 92 852 90 612 77 147 | +1,0 +0,6 +0,9 +2,2 | 17 888 21 588 18 674 3 154 | 19,9 23,3 20,6 4,1 | +0,6 -0,2 +2,0 -2,5 | 78,6 75,2 77,7 94,5 | 8,0 8,6 8,4 6,1 | 0,6 0,5 0,6 0,8 | 1,2 1,2 1,3 1,3 | 15,5 18,3 16,1 2,3 | 0,2 0,4 0,3 0,2 | 0,98 0,82 1,12 37,6% | 4 976 17,3% 1 263 37,6% | 5 365 18,2% 3 810 15,3% | 4 168 17,3% 4 135 14,5% | 9,3 8,6 9,2 8,6 | R1 R1 R2 R2 | B B C D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | R1 R1 R2 R2 | B B C D | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | | | | | |
| A 2 | Bad Oeynhausen 3719/5123 R1(O): AS Porta Westfalica R2(W): AK Kreuz Bad Oeynhausen (Fs=6) km 296,1 | 227/147 143/88 49/31 35/28 | 94 586 96 379 97 624 84 315 | +4,8 +4,6 +4,7 +5,5 | 20 555 24 790 21 604 3 714 | 21,7 25,7 22,1 4,4 | +2,4 +1,2 +5,2 -0,8 | 75,9 71,8 75,3 94,0 | 7,0 7,3 6,8 6,1 | 0,5 0,4 0,5 0,8 | 1,7 1,8 1,9 1,5 | 9,2 11,4 10,3 1,8 | 0,4 0,3 0,3 0,4 | 1,15 0,92 1,13 40,7% | 1 960 12,2% 423 22,6% | 2 096 12,4% 1 551 11,2% | 1 968 2,6% 2 152 3,7% | 11,5 11,8 12,2 12,7 | R1 R1 R2 R2 | F E C C | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | R1 R1 R2 R2 | F E C C | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | | | | | |
| A 3 | Elten 4103/5071 R1(N): AS GÜG Elten R2(S): AS Elten Fs=4 km 1,0 | 352/358 218/219 73/77 61/62 | 34 736 33 951 39 064 32 391 | +3,0 +2,7 +3,0 +4,9 | 4 576 5 476 8 846 942 | 13,2 16,1 12,4 2,9 | +4,0 +3,2 +5,3 +1,5 | 85,1 82,5 85,2 95,0 | 7,0 7,3 6,8 6,1 | 0,5 0,4 0,5 0,8 | 1,7 1,4 2,4 2,1 | 9,2 11,4 10,3 1,5 | 0,4 0,3 0,3 0,4 | 1,15 0,92 1,13 40,7% | 1 960 12,2% 423 22,6% | 2 096 12,4% 1 551 11,2% | 1 968 2,6% 2 152 3,7% | 11,5 11,8 12,2 12,7 | R1 R1 R2 R2 | F E C C | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | R1 R1 R2 R2 | F E C C | 8 17 8 17 8 15 18 | D D D D | 8 17 8 17 8 15 18 | | | | | |
| A 3 | Hünxe 4306/5001 R1(N): AS Hünxe R2(S): AS Dinslaken-Nord Fs=4 km 54,2 | 346/357 215/220 70/76 61/61 | 59 163 60 902 62 361 48 877 | +1,0 +0,7 +0,6 +2,4 | 6 946 8 360 7 397 1 237 | 11,7 13,7 11,9 2,5 | +1,2 +0,2 +3,0 +2,0 | 85,9 84,1 85,4 94,7 | 9,4 9,6 9,1 9,1 | 0,5 0,4 0,5 0,9 | 1,4 1,2 1,8 1,7 | 7,3 8,6 7,3 1,5 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 1,02 0,77 1,13 19,9% | 3 321 10,8% 753 19,9% | 3 589 11,4% 2 517 8,3% | 3 062 5,6% 2 850 2,9% | 10,5 9,9 9,5 9,1 | R1 R1 R2 R2 | D B E A | 17 17 16 14 | B B E A | 7 7 7 14 | D E E A | 17 17 16 14 | B B E A | 7 7 7 14 | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|---|-----------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|--|---|------------------------------|--|---|---|---|---|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------------------|----------|------------------|------------------|------------------|----------|------------------|------------------|------------------|----------|----------|--|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Veränd. | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | DTV | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | Faktoren | | Tag-22 | | MSV | | JG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw-Gr. ähnl. [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Pkw [Kfz/24h] [%] | m. Anh. [Kfz/24h] [%] | o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b _{So} b _{Fr} [Kfz/24h] [%] | M ₁ P ₁ M ₂ P ₂ [Kfz/24h] [%] | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ eve ₂₂₋₆ [Kfz/24h] [%] | Mo-So b _{SV} Mo-So d ₅₀ [Kfz/24h] [%] | Richt. d _{50,w5} tung Mo-So d ₅₀ [Kfz/24h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | |
| A 3 | AK Hilden (S) 4807/5657 R1(N): AK Kreuz Hilden R2(S): AS Solingen Fs=6 km 98,1 | 309/344 184/207 66/76 59/61 | -0,7 -1,6 +0,6 +0,6 | 9,2 10,7 9,7 2,2 | -5,8 -7,4 -2,2 -5,0 | 88,9 87,7 88,0 95,7 | 6,9 7,2 7,1 5,2 | 0,5 0,4 0,5 0,8 | 1,0 0,8 1,2 1,2 | 2,5 2,9 2,7 0,8 | 6,6 7,7 6,9 1,2 | 5,2 6,1 5,4 1,0 | 0,2 0,1 0,1 0,2 | 0,9 0,8 1,0 0,9 | 6 688 8 330 5 014 17 070 | 7 092 8 999 8 275 5 475 | 8,1 7,6 8,2 7,8 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | C C C A | B B C A | D D A D | 19 | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | | |
| A 3 | Opladen II 4807/5033 R1(N): AK Kreuz Langenfeld (A542) R2(S): AS Opladen Fs=6 km 123,8 | 341/345 214/207 69/77 58/61 | -0,6 -1,4 +0,5 +1,2 | 8,9 10,4 9,3 1,9 | -5,7 -7,0 -2,8 -6,6 | 90,0 88,7 89,3 96,9 | 7,2 7,8 7,4 4,6 | 0,5 0,4 0,5 0,8 | 1,1 0,9 1,4 1,3 | 2,1 2,4 2,2 0,5 | 6,6 7,8 6,9 1,1 | 5,2 6,1 5,4 0,9 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 6 526 7 990 1 648 16 890 | 6 896 8 500 5 416 5 670 | 8,0 7,6 8,2 7,9 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | C C C A | B B C A | D D A D | 19 | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | | |
| A 3 | AK Leverkusen (N) 4908/5003 R1(N): AS Opladen R2(S): AK Kreuz Leverkusen (A1) Fs=8 km 114,3 | 279/324 173/203 60/64 46/57 | -1,1 -2,0 -0,5 +1,5 | 12,7 10,8 9,9 2,4 | -3,6 -7,0 -3,4 -2,9 | 86,1 88,2 87,9 96,3 | 7,5 7,8 7,9 5,9 | 0,4 0,3 0,4 0,9 | 0,9 0,8 1,1 1,1 | 3,2 3,6 3,4 1,1 | 9,3 10,9 9,8 1,7 | 7,1 8,3 7,4 1,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 7 103 8 440 1 819 17 190 | 7 496 9 183 5 923 5 890 | 8,1 7,7 8,6 8,2 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | C C C A | B B C A | D D A D | 19 | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | | |
| A 3 | AK Leverkusen (S) 4908/5676 R1(N): AK Kreuz Hilden (A46) R2(S): AS Solingen Fs=8 km 115,8 | 294/323 188/206 55/60 51/57 | -3,7 -4,1 -2,9 -3,2 | 12,7 14,7 13,3 3,0 | +3,6 +3,5 +1,6 +7,1 | 86,1 84,2 85,3 95,7 | 7,5 7,8 7,7 6,1 | 0,3 0,3 0,4 0,6 | 0,9 0,8 1,1 1,1 | 3,2 3,6 3,4 1,7 | 9,3 10,9 9,8 1,7 | 7,1 8,3 7,4 1,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 8 744 11 200 2 454 23 290 | 9 183 12 070 7 427 8 660 | 7,7 7,3 7,9 7,5 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | C C C A | B B C A | D D A D | 19 | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | | |
| A 3 | Leverkusen 4908/5004 R1(N): AS Leverkusen R2(S): AS Köln-Mülheim Fs=6 km 118,1 | 120/322 83/189 14/73 23/60 | -3,5 -4,0 -3,4 -1,9 | 12,7 14,8 13,4 2,7 | +5,7 +5,9 +3,1 +5,7 | 86,3 84,2 85,5 96,1 | 7,4 7,8 7,9 5,3 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 1,0 1,1 1,1 1,2 | 2,7 3,2 2,9 0,8 | 9,7 11,4 10,3 1,6 | 7,4 8,7 7,9 1,3 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 8 545 11 330 2 250 23 490 | 8 982 12 190 7 235 8 390 | 7,6 7,3 7,4 7,1 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | C C C A | B B C A | D D A D | 19 | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | C C C A | C C C A | D D A D | 19 | | |
| A 3 | AD Heumar (N) 5008/5672 R1(N): AK Kreuz Köln-Ost (A4) R2(S): AD Dreieck Heumar (A4/A59) Fs=8 km 128,4 | 206/293 115/190 52/48 39/55 | -2,5 -3,4 -1,5 -0,5 | 12,8 14,9 13,4 2,7 | +8,1 +7,6 +7,7 +10,0 | 85,9 83,9 85,0 95,7 | 10,7 11,0 10,9 9,2 | 0,7 0,6 0,7 1,0 | 1,0 0,9 1,1 1,1 | 3,2 3,6 3,4 1,0 | 9,4 11,1 9,9 1,5 | 7,4 8,7 7,8 1,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 9 400 11 440 2 592 22 660 | 9 964 12 190 7 707 8 790 | 7,8 7,5 7,5 7,2 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | C C C A | B B C A | D D A D | 18 | 18 | C C C A | C C C A | D D A D | 18 | C C C A | C C C A | D D A D | 18 | | |
| A 3 | AD Heumar (S) 5008/5673 R1(N): AD Dreieck Heumar (A4/A59) R2(S): AS Königsforst Fs=6 km 1,0 | 329/300 198/184 69/59 62/57 | +1,8 +0,4 +5,2 +2,7 | 11,2 13,1 11,5 2,8 | -0,0 -1,0 +1,8 -1,3 | 87,5 85,7 86,8 95,8 | 9,4 9,8 9,5 7,3 | 0,9 0,9 1,0 1,2 | 1,3 1,1 1,7 1,4 | 2,3 2,6 2,3 0,8 | 8,7 10,3 8,9 1,5 | 7,0 8,3 7,2 1,3 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 5 538 9 790 1 351 23 660 | 5 873 10 070 4 535 8 890 | 9,8 9,5 10,3 9,8 | R1 R1 R2 R2 | B B B A | G B B A | G B B A | D D D D | 18 | 18 | C C C A | C C C A | D D D D | 18 | C C C A | C C C A | D D D D | 18 | | |
| A 3 | Siegburg 5109/5005 R1(N): AS Lohmar R2(S): AK Kreuz Born-Siegburg (A5) Fs=6 km 18,8 | 282/324 177/197 63/72 52/55 | +1,2 +0,6 +2,6 +1,7 | 13,4 16,0 13,6 3,1 | +0,6 -0,6 +3,0 +0,3 | 85,1 82,7 84,5 95,4 | 8,4 8,9 8,6 6,3 | 0,3 0,2 0,4 0,6 | 1,5 1,3 1,9 1,6 | 2,4 2,7 2,4 0,8 | 10,6 12,9 10,9 1,7 | 8,3 10,1 8,5 1,4 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 4 499 11 660 1 152 27 490 | 4 736 11 990 3 790 10 490 | 9,2 9,1 9,4 9,2 | R1 R1 R2 R2 | D D C C | G B B A | G B B A | D D C C | 8 | 8 | C C C A | C C C A | D D C C | 8 | C C C A | C C C A | D D C C | 8 | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglimentypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|----------------------|-------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--|---|---|--|--|------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--|--|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren M ₁ P ₁ M ₁ D ₁ [] [Kz/h] | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} M _{day} P _{day} M _{eve} D _{eve} [] [Kz/h] | day ₆₋₁₈ eve ₆₋₂₂ M _{day} P _{day} M _{eve} D _{eve} [] [Kz/h] | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} | Richt- tung | WG R1 R2 | R1 | R2 | | | | | |
| | | | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kz/24h] | Mo-So W U S | SV ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw Lfw Krad | Lkw Lkw m. | Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | Anh. zug | nkl. Kfz | fer b _{so} b _{Fr} | b _{so} b _{Fr} | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} | [Kz/h] | [] | R1 R2 | DL R1 R2 | C D C 15 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | |
| A 3 | AK BN-Siegburg (N) 5209/5058 R1(N): AS Lohmar R2(S): AK Kreuz Bonn-Siegburg (A5) Fs=6 km 22,8 | 344/349 214/213 68/75 62/61 | +1,3 +0,7 +2,7 +1,9 | 11 317 13 437 12 032 2 655 | 13,9 16,5 14,2 3,4 | Mo-So W U S | SV ähnl. | +0,8 -0,4 +2,9 +1,4 | 83,8 81,4 83,0 94,2 | 7,4 7,8 7,4 5,8 | 0,6 0,5 0,6 0,9 | 1,3 1,1 1,7 1,3 | 2,8 3,2 3,0 1,2 | 10,6 12,9 10,9 1,7 | 8,8 10,6 8,9 1,5 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,0 1,1 1,1 1,1 | 1,04 0,98 1,14 28,1% | 3 688 1,9% 3 889 9,7% 9,7% | 9,2 9,2 9,4 9,2 | R 1 R 1 R 2 R 2 | [] | D D C A | D C D C A D C 15 | G 8 E 17 E 17 B 12 | C | | | | |
| A 3 | AK BN-Siegburg (S) 5209/5631 R1(N): AK Kreuz Bonn/Siegburg (A5) R2(S): AS Siebengebirge Fs=6 km 24,8 | 352/345 216/210 74/75 62/60 | +2,3 +2,0 +2,9 +2,6 | 11 925 14 185 12 555 2 849 | 14,6 17,4 14,9 3,6 | Mo-So W U S | SV ähnl. | +1,9 +0,9 +3,3 +2,1 | 83,0 80,4 82,3 94,0 | 7,3 7,8 7,4 5,8 | 0,6 0,5 0,6 0,7 | 1,2 1,1 1,6 1,3 | 2,6 3,2 2,9 1,2 | 11,4 13,8 11,6 1,8 | 9,2 11,2 9,4 1,6 | 0,5 0,4 0,4 0,6 | 1,1 1,1 1,2 1,1 | 1,04 1,00 1,16 28,9% | 3 875 1,8% 3 789 10,4% 9,1% | 9,5 9,5 9,3 9,2 | R 1 R 1 R 2 R 2 | [] | D D C C | D C D C B 13 C D C 15 | C C B 11 A | C | | | | |
| A 3 | Bad Honnef/Linz 5309/5006 R1(N): AS Siebengebirge R2(S): AS Bad Honnef/Linz Fs=6 km 37,0 | 248/342 170/210 39/72 39/60 | +1,5 +1,4 +1,3 +2,3 | 10 401 12 501 10 866 2 116 | 13,2 15,9 13,4 2,7 | Mo-So W U S | SV ähnl. | +1,4 +0,5 +2,6 +0,9 | 85,1 82,5 84,4 95,5 | 8,3 8,9 8,5 6,0 | 0,3 0,2 0,3 0,4 | 1,5 1,3 2,1 1,6 | 1,6 2,0 1,7 0,5 | 11,0 13,5 11,2 1,6 | 8,6 10,5 8,7 1,4 | 0,5 0,5 0,5 0,1 | 1,04 1,00 1,15 26,9% | 3 744 1,5% 3 728 9,1% | 9,5 9,5 9,4 9,4 | R 1 R 1 R 2 R 2 | [] | D D C C | D C D C B 13 C C 15 | C C B 11 A | C | | | | | |
| A 4 | AC-Vetschau 5102/5072 R1(O): AS GÜG Vetschau R2(W): AS Aachen-Laurenberg Fs=4 km 0,5 | 264/358 182/218 35/77 47/63 | +2,2 +2,8 -1,0 +5,0 | 6 474 7 872 6 736 1 014 | 18,7 22,6 18,4 3,2 | Mo-So W U S | SV ähnl. | +2,8 +2,2 +2,8 +1,5 | 80,0 76,2 79,9 95,3 | 6,4 6,5 6,5 6,1 | 0,5 0,4 0,5 1,1 | 1,3 1,1 1,7 1,6 | 2,2 2,5 2,2 0,8 | 16,2 19,9 15,9 2,0 | 14,0 17,1 13,8 1,8 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,06 0,92 1,13 28,3% | 1 820 3,8% 1 870 3,0% | 10,5 10,6 10,8 10,9 | R 1 R 1 R 2 R 2 | [] | D E D D | D C E D C C B C G 18 | E 17 E 18 E 17 D 13 | D 18 | | | | | |
| A 4 | Würselen 5102/5008 R1(O): AK Kreuz Aachen (A544) R2(W): AS Aachen-Zentrum Fs=4 km 7,9 | 277/357 165/216 63/78 49/63 | +2,1 +2,0 +0,7 +4,1 | 7 123 8 666 7 486 1 048 | 13,4 15,5 13,6 2,5 | Mo-So W U S | SV ähnl. | +1,3 +0,8 +0,7 +4,1 | 85,6 83,6 85,1 96,2 | 6,7 6,8 6,8 5,5 | 0,5 0,4 0,6 0,9 | 1,0 0,9 1,3 1,3 | 2,3 2,6 2,4 0,8 | 10,8 12,7 11,0 1,4 | 9,1 10,7 9,3 1,2 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,99 0,73 1,07 22,0% | 2 467 12,7% 2 920 10,4% | 9,3 8,7 10,9 10,0 | R 1 R 1 R 2 R 2 | [] | C B D D | D 8 D 8 C 11 C 15 | B 8 B 8 B 8 C 15 | | | | | | |
| A 4 | AK Aachen (W) 5103/5654 R1(O): AK Kreuz Aachen (A544) R2(W): AS Aachen-Zentrum Fs=8 km 10,5 | | | | | Mo-So W U S | SV ähnl. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 4 | AK Aachen (O) 5103/5651 R1(O): AS Eschweiler R2(W): AK Kreuz Aachen (A44) Fs=6 km 12,0 | 352/356 219/218 71/75 62/63 | +2,9 +2,4 +4,3 +2,9 | 11 811 14 158 12 514 2 331 | 16,1 18,4 16,3 4,2 | Mo-So W U S | SV ähnl. | +1,1 -0,4 +4,2 +2,5 | 82,4 80,3 82,0 94,2 | 6,9 6,8 6,9 7,0 | 0,2 0,1 0,2 0,3 | 0,8 0,7 1,0 1,0 | 3,4 3,7 3,5 1,7 | 12,3 14,2 12,4 1,9 | 10,8 12,5 10,9 1,7 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 1,00 0,70 1,05 26,3% | 3 562 15,0% 3 842 13,3% | 9,6 8,9 10,6 9,7 | R 1 R 1 R 2 R 2 | [] | C B D A | E 18 E 17 D 8 D 18 | B 8 B 8 B 8 A | C | | | | | |
| A 4 | Buir / Merzenich 5105/5082 R1(O): AS Eisdorf R2(W): AS Merzenich Fs=6 km 39,2 | 347/302 220/184 67/64 60/54 | +9,5 +9,6 +10,4 +7,3 | 11 597 14 073 12 234 1 718 | 16,8 19,7 17,0 3,1 | Mo-So W U S | SV ähnl. | +1,4 +0,2 +3,9 -1,4 | 82,1 79,4 81,7 95,5 | 8,0 8,4 8,1 5,8 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 1,1 1,0 1,3 1,4 | 2,4 2,7 2,5 0,7 | 14,0 16,6 14,2 1,8 | 11,7 13,8 11,8 1,6 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 1,01 0,76 1,05 25,7% | 2 985 14,8% 2 938 11,7% | 8,6 8,0 8,6 8,0 | R 1 R 1 R 2 R 2 | [] | D B C D | G 8 B 8 C A | C C C A | D 18 | | | | | |

97 179 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014)

Schleifendefekt zeitweise in 2015

Baustelle zeitweise in 2015

Baustelle in 2015/ Baustelle in 2014

Baustelle zeitweise in 2014/ Verlegung der Trasse wegen Tagebau und Ausbau auf 6 Fs in 2014

Jahresauswertung 2015

Nordrhein-Westfalen

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|------------------------------|---|---------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|-------|------------------|--------|-------------------|-------|-----------------|-------|--------------------|-------|-----------------|-------|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag-22 | | MSV | | WG | | TG | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Pkw | | Lkw | | Anh. | | Sattelzug | | Bus | | Fak. | | Tag-22 | | | MSV | | WG | | | | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So | Veränd. | Mo-So | SV | Lkw-ähnli. | Lkw-Veränd. | Pkw +Lfw | Krad | Lkw | o. Anh. | o. Anh. | Sattelzug | Kfz | nkl. | fer | M ₁ | Nacht | M _{day} | ve | e _{22,5} | Mo-So | d ₅₀ | bsv | d _{50,WS} | Mo-So | d ₅₀ | bsv | d _{50,WS} | R1 | R2 | R1 | R2 | | | | |
| | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] |
| A 4 | AK Kerpen (W) 5108/5622 R1(O): AK Kreuz Kerpen (A61) R2(W): AS Kerpen Fs=4 km 50,4 | 300/356 179/216 63/77 58/63 | +5,0 +4,7 +5,8 +4,7 | 87 619 92 439 90 756 66 097 | +1,5 +0,2 +4,0 +1,0 | 13 121 15 897 13 866 2 012 | 15,0 17,2 15,3 3,0 | +0,1 +0,2 +0,2 +0,1 | 83,3 81,2 82,8 94,9 | 8,7 8,7 8,9 8,1 | 0,3 0,3 0,3 0,6 | 0,9 0,8 1,0 1,2 | 2,8 3,2 2,9 0,9 | 11,8 13,7 12,1 1,7 | 10,2 11,8 10,3 1,6 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,8 0,8 1,0 0,9 | 4 877 14,0% | 4 877 | 5 220 | 11,0% | 4 095 | 9,3 | 4 095 | 12,3% | 3 825 | 8,8 | 3 825 | 12,1% | 8,1 | 8,1 | R1 | R2 | B | B | B | B | |
| A 4 | AK Kerpen (O) 5108/5624 R1(O): AK Kreuz Köln-West (A1) R2(W): AK Kreuz Kerpen (A61) Fs=6 km 51,4 | 320/357 192/217 72/78 56/62 | +4,2 +3,4 +5,6 +5,3 | 95 549 101 283 97 700 71 861 | +1,5 -0,1 +4,7 +4,5 | 12 023 14 521 12 777 1 928 | 12,6 14,3 13,1 2,7 | +0,2 -0,1 +0,1 +0,1 | 85,9 84,2 85,2 95,5 | 8,9 9,0 9,1 8,0 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 0,8 0,7 1,0 0,6 | 2,6 3,2 3,0 0,8 | 9,5 10,9 9,8 1,5 | 8,0 9,3 8,4 1,3 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,7 0,7 1,0 0,8 | 5 333 11,7% | 5 333 | 5 722 | 8,9% | 5 088 | 10,6 | 5 088 | 8,6% | 4 566 | 9,6 | 4 566 | 8,9% | 8,8 | 8,8 | R1 | R2 | B | B | B | B | |
| A 4 | Köln-Klettenberg 5007/5053 R1(O): AS Köln-Klettenberg (B265) R2(W): AK Kreuz Köln-West (A1) Fs=6 km 63,9 | 356/355 221/215 73/77 62/63 | +5,9 +5,3 +6,6 +7,2 | 117 874 127 206 119 845 81 170 | +13,8 +14,4 +9,8 +14,2 | 16 161 19 579 17 245 2 278 | 13,7 15,4 14,4 2,8 | +0,1 +0,1 +0,1 +0,1 | 85,5 83,9 84,7 96,2 | 7,4 7,8 7,7 4,6 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 0,8 0,7 0,9 1,0 | 3,1 3,5 3,3 0,6 | 10,3 11,7 10,8 1,8 | 8,4 9,5 8,8 1,6 | 0,3 0,3 0,2 0,4 | 0,0 0,2 0,2 0,0 | 6 615 12,6% | 6 615 | 7 142 | 9,1% | 5 774 | 9,9 | 5 774 | 10,4% | 5 527 | 9,3 | 5 527 | 10,0% | 8,3 | 8,3 | R1 | R2 | A | B | B | B | |
| A 4 | Rheinbr. Rodenkirchen 5107/5049 R1(O): AS Köln-Poll R2(W): AK Kreuz Köln-Süd (A555) Fs=6 km 68,3 | 347/359 212/218 73/78 62/63 | +2,0 +2,1 -0,1 +3,5 | 134 163 144 529 135 766 94 105 | +14,1 +15,6 +7,5 +16,7 | 18 618 22 490 19 847 2 892 | 13,9 15,6 14,6 3,1 | +0,1 +0,1 +0,1 +0,1 | 85,0 83,4 84,1 95,6 | 7,2 7,2 7,5 6,7 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 0,3 0,7 0,8 0,9 | 3,3 3,7 3,5 0,9 | 10,3 11,6 10,8 1,7 | 8,4 9,5 8,9 1,1 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 7 453 12,6% | 7 453 | 8 052 | 8,0% | 6 107 | 9,1 | 6 107 | 11,5% | 5 778 | 8,6 | 5 778 | 11,7% | 7,7 | 7,7 | R1 | R2 | A | A | A | A | |
| A 4 | AD Heumar (W) 5008/5021 R1(O): AD Dreieck Heumar (A3, A55) R2(W): AK Kreuz Gremberg (A559) Fs=6 km 80,4 | 294/337 172/207 65/69 57/61 | +3,4 +3,8 +0,8 +4,7 | 96 797 102 822 98 162 72 989 | +8,8 +12,8 -2,5 -2,5 | 15 382 18 482 16 404 2 739 | 15,9 17,9 16,7 3,8 | +0,1 +0,1 +0,1 +0,1 | 83,0 81,0 82,0 95,0 | 9,3 9,5 9,5 8,0 | 1,0 0,9 1,0 1,5 | 1,0 1,1 1,1 1,1 | 3,4 3,6 3,7 1,1 | 12,2 13,9 12,8 2,2 | 10,0 11,4 10,5 2,0 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 5 396 14,2% | 5 396 | 5 774 | 11,2% | 4 574 | 9,8 | 4 574 | 12,4% | 5 102 | 9,4 | 5 102 | 12,4% | 9,4 | 9,4 | R1 | R2 | A | B | B | B | |
| A 4 | Bensbg. Frankenforst 5009/5015 R1(O): AS Moitzfeld R2(W): AS Bensberg Fs=4 km 92,6 | 346/346 214/211 73/74 59/61 | +0,3 -0,5 +1,5 +1,7 | 73 127 77 347 72 866 57 927 | +1,3 +0,1 +3,3 +4,5 | 7,9 9,1 8,5 1,0 | 7,9 9,1 8,5 1,0 | +0,1 +0,1 +0,1 +0,1 | 91,3 90,1 90,6 98,1 | 6,6 7,1 6,9 3,7 | 0,6 0,6 0,7 1,2 | 0,8 0,8 0,9 0,9 | 2,0 2,3 2,2 0,3 | 5,8 6,7 6,1 0,5 | 4,5 5,2 4,8 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 4 154 7,3% | 4 154 | 4 448 | 4,3% | 3 793 | 10,3 | 3 793 | 5,3% | 3 791 | 10,5 | 3 791 | 7,1% | 9,7 | 9,7 | R1 | R2 | A | B | B | B | |
| A 4 | Engelskirchen 5010/5068 R1(O): AS Engelskirchen R2(W): AS Overath Fs=4 km 110,8 | 350/359 217/219 72/77 61/63 | +1,4 +0,6 +2,7 +2,7 | 50 086 52 467 49 845 41 621 | +1,7 +0,5 +3,5 +5,9 | 5 192 6 353 5 514 531 | 10,4 12,1 11,1 1,3 | +0,1 +0,1 +0,1 +0,1 | 88,2 86,5 87,3 97,2 | 8,6 8,8 8,9 6,9 | 0,3 0,2 0,4 0,7 | 0,9 0,8 1,0 0,9 | 2,4 2,7 2,5 0,5 | 7,8 9,2 8,3 0,6 | 6,3 7,4 6,7 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,6 0,6 0,6 0,6 | 2 844 9,5% | 2 844 | 3 062 | 5,9% | 2 480 | 9,9 | 2 480 | 6,3% | 2 377 | 9,5 | 2 377 | 8,6% | 8,9 | 8,9 | R1 | R2 | A | B | B | B | |
| A 4 | Eckenhagen 5012/5034 R1(O): AS Eckenhagen R2(W): AS Reichshof/Bergneustadt Fs=4 km 133,2 | 231/364 137/223 54/78 40/63 | +2,5 +1,8 +2,8 +4,9 | 34 966 36 121 34 958 30 726 | +1,6 +0,3 +3,5 +9,3 | 4 877 5 934 5 148 661 | 13,9 16,4 14,7 2,2 | +0,1 +0,1 +0,1 +0,1 | 84,2 81,7 83,3 96,3 | 7,7 8,0 7,9 6,0 | 0,2 0,1 0,2 0,5 | 1,0 1,0 1,1 0,9 | 3,5 3,9 3,7 1,1 | 10,3 12,3 10,9 0,8 | 8,4 10,0 8,9 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,9 0,9 1,1 0,6 | 1 985 12,8% | 1 985 | 2 152 | 8,8% | 1 749 | 10,0 | 1 749 | 9,5% | 1 635 | 9,4 | 1 635 | 7,8% | 8,9 | 8,9 | R1 | R2 | B | B | B | B | |

Schleifendefekt zeitweise in 2015

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|-----------------|--|------------------------------|--|-----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|--|---------------------------------|--|-----------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--|---|--|--|---|-----------------------|---|---------------------|----------|
| Strabe | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Lage bei [d] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak-toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | WG | | TG | |
| | | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | SV W U S [Kfz/24h] [%] | Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lfw Krad [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Anh. [Kfz/24h] [%] | Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Bus [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n [Kfz/h] [] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [] | Mo-So b ₅₀ Mo-So b ₅₀ [Kfz/h] [] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [] | Richt- tung [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 |
| A 4 | Anz. Fahrstreifen Wenden-Dahl 5013/5128 R1(O): AS Krombach (B54) R2(W): AS Wenden (L512) Fs=4 km 150,5 | 359/- 224/- 74/- 61/- | | 16 865 18 354 16 722 11 562 | +2,9 +0,3 +4,4 +2,9 | 2 023 2 498 2 133 146 | 12,0 13,6 12,8 1,3 | 87,1 85,5 86,2 97,8 | 6,5 7,0 6,8 3,4 | 0,5 0,3 0,6 1,1 | 0,9 0,9 1,0 0,9 | 2,9 3,2 3,1 0,4 | 8,9 10,2 9,5 0,6 | 7,1 8,1 7,6 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,91 0,63 1,04 0,0 | 964 11,5% 180 17,1% | 1 072 12,8% 642 5,1% | 897 10,2% 883 11,2% | 10,5 9,2 10,6 9,2 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 17 8 16 | B 8 D 15 | 8 17 16 15 | |
| A 30 | Ibbenbüren 3712/5112 R1(O): AS Lotte R2(W): AS Laggenbeck Fs=4 km 32,9 | 0/50 0/36 0/5 0/9 | | 43 866 46 385 45 351 32 802 | +2,6 +2,9 +0,3 +4,4 | 9 300 11 227 9 864 1 533 | 21,2 24,2 21,7 4,7 | 75,2 72,2 74,2 91,9 | 9,3 9,5 9,5 7,9 | 0,5 0,5 0,6 0,8 | 3,1 3,0 3,5 3,1 | 2,9 3,3 2,9 0,6 | 18,1 20,7 18,6 3,7 | 14,6 16,6 15,0 3,1 | 0,2 0,2 0,2 0,4 | 0,5 0,6 0,6 0,3 | 2 441 19,2% 601 37,4% | 2 646 19,5% 1 827 17,9% | 2 176 16,2% 2 211 11,5% | 9,8 9,0 10,2 9,2 | R1 R1 R2 R2 | B B C D | 8 8 E 15 | B 8 C 14 | 8 17 15 14 | | |
| A 30 | Kirchlengern 3817/5103 R1(O): AS Kirchlengern R2(W): AS Hiddenhausen Fs=4 km 92,6 | 359/119 223/86 74/13 62/20 | | 40 222 42 904 40 181 30 408 | +2,5 +3,1 -1,3 +4,8 | 7 602 9 195 8 023 1 237 | 18,9 21,4 20,0 4,1 | 79,0 76,5 77,7 93,6 | 7,0 7,3 7,1 5,6 | 0,5 0,4 0,6 0,9 | 1,4 1,3 1,6 1,7 | 2,8 3,1 2,9 0,8 | 15,8 18,0 16,8 2,9 | 12,7 14,4 13,5 2,4 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,7 0,7 0,8 0,7 | 2 229 16,8% 569 35,0% | 2 414 17,1% 1 676 15,7% | 1 957 14,1% 1 840 13,6% | 9,7 8,7 9,2 8,3 | R1 R1 R2 R2 | A B C D | 8 17 17 15 | B 8 C 14 | 8 17 17 14 | | |
| A 31 | Gescher 4008/5117 R1(N): AS Gescher/Coesfeld R2(S): AS Borken Fs=4 km 43,2 | 354/241 219/150 73/47 62/44 | | 33 436 33 364 35 124 31 656 | +2,4 +1,4 +3,3 +5,0 | 3 976 4 860 4 181 480 | 11,9 14,6 11,9 1,5 | 85,8 83,2 85,3 96,1 | 8,7 9,6 8,6 5,1 | 0,3 0,2 0,3 0,6 | 2,2 2,1 2,7 2,3 | 1,9 2,4 1,9 0,3 | 9,8 12,0 9,8 1,0 | 7,5 9,2 7,6 0,7 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1 913 11,1% 353 20,5% | 2 103 11,9% 1 343 7,3% | 1 904 7,9% 1 758 1,1% | 11,5 11,2 10,4 10,4 | R1 R1 R2 R2 | D C E C | 8 18 17 17 | D 8 17 17 | G 7 C E 17 D 10 15 13 16 | | |
| A 31 | Reken 4108/5705 R1(N): AS Borken R2(S): AS Reken Fs=4 km 32,2 | 201/107 113/69 53/18 35/20 | | 34 775 34 419 37 007 33 383 | +4,6 +2,7 +8,5 +6,6 | 3 896 4 714 4 113 626 | 11,2 13,7 11,1 1,9 | 83,5 80,8 83,1 94,1 | 7,7 8,5 7,7 4,5 | 1,0 0,9 1,0 1,5 | 2,0 1,9 2,4 1,9 | 2,7 3,2 2,6 0,9 | 8,3 10,3 8,3 0,7 | 6,2 7,7 6,2 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 3,3 3,6 3,4 2,1 | 1 957 10,7% 433 15,8% | 2 135 11,6% 1 421 6,8% | 1 898 7,6% 1 876 1,9% | 11,6 11,3 10,2 10,4 | R1 R1 R2 R2 | E C D C | 17 17 17 14 | E 17 C 11 | 7 7 C 14 | | |
| A 33 | Bielefeld-Windflöte 4017/5130 R1(N): AS Bielefeld-Zentrum R2(S): AS Bielefeld-Senne Fs=4 km 52,2 | 351/- 216/- 74/- 61/- | | 37 483 40 435 37 987 26 014 | | 3 234 3 918 3 452 463 | 8,6 9,7 9,1 1,7 | 90,4 89,5 89,8 97,2 | 6,8 7,1 7,1 4,2 | 0,4 0,4 0,5 0,7 | 0,9 0,9 1,1 1,1 | 1,9 2,1 2,0 0,3 | 6,4 7,3 6,8 1,0 | 4,9 5,6 5,1 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 2 134 7,8% 418 16,8% | 2 294 8,4% 1 652 5,6% | 1 923 8,0% 1 680 6,8% | 10,2 9,1 9,1 8,1 | R1 R1 R2 R2 | A B D D | 8 18 18 18 | B 8 D 15 | 8 17 18 18 | | |
| A 33 | Bielefeld-Senne 4017/5129 R1(N): AS Bielefeld-Senne R2(S): AK Kreuz Bielefeld (A2) Fs=6 km 50,2 | 243/- 136/- 63/- 44/- | | 38 903 42 042 39 072 27 155 | | 3 578 4 353 3 784 476 | 9,2 10,4 9,7 1,8 | 89,7 88,6 89,0 97,0 | 7,0 7,4 7,3 4,3 | 0,5 0,5 0,6 0,8 | 1,1 1,0 1,3 1,2 | 2,1 2,4 2,2 0,4 | 6,8 7,7 7,2 1,0 | 5,2 5,9 5,6 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 2 218 8,4% 427 17,4% | 2 402 9,0% 1 665 5,9% | 2 134 8,8% 1 868 7,2% | 10,8 9,7 9,7 8,7 | R1 R1 R2 R2 | A B D D | 8 18 18 18 | B 8 D 15 | 8 17 18 18 | | |
| A 33 | Paderborn 4118/5111 R1(N): AS Stukenbrock-Senne R2(S): AS Paderborn-Sennelager Fs=4 km 27,3 | 0/110 0/79 0/12 0/19 | | 41 235 43 187 42 732 32 248 | +3,6 +2,8 +3,3 +7,4 | 5 587 6 804 5 911 722 | 13,6 15,8 13,8 2,2 | 84,6 82,4 84,3 95,9 | 8,1 8,5 8,7 5,0 | 0,2 0,1 0,2 0,6 | 1,2 1,2 1,3 1,3 | 2,0 2,4 2,1 0,3 | 11,3 13,2 11,6 1,6 | 7,9 9,2 8,1 1,3 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,6 0,6 0,6 0,6 | 2 324 11,9% 506 28,4% | 2 518 12,3% 1 742 10,2% | 2 020 11,2% 2 046 9,6% | 9,7 8,9 10,0 9,2 | R1 R1 R2 R2 | B B D C | 8 18 17 18 | B 8 D A | 8 18 17 18 | | |

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | | | Ganglinientypen | | | | | | |
|--------------------|--|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|---|---|---------------------------------|------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | Lage bei km 1,0 | DTV | | | | | | | | | | | | Fak- toren | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} eve _{18.22} eve _{18.22} | day ₆₋₁₈ eve _{18.22} | WG | | TG | | | | | |
| | | | | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | Mo-So d ₅₀ b _{SV} Mo-So d ₅₀ b _{SV} [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | |
| Mo-So | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Mo-So | Lkw-Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Mo-So | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | nkl. | b ₅₀ | | | | | b _{Fr} | P ₅₀ | P ₅₀ | P ₅₀ |
| A 40 | Straelen (Niederdorf) 4603/5073 R1(O): AS Straelen R2(W): AS GÜJG Straelen-Autobahn Fs=4 | 354/358 219/219 74/77 61/62 | +0,8 +0,0 +0,4 +5,4 | 10 879 13 211 11 368 1 725 | 32,7 39,1 31,2 6,3 | +1,8 +0,7 +3,5 +2,6 | 65,7 59,4 67,0 92,0 | 7,7 7,6 7,4 8,3 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 1,5 1,4 1,8 1,7 | 3,5 4,0 3,4 1,6 | 28,9 30,2 27,6 4,2 | 25,1 30,2 23,9 3,7 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1 812 31,4% 528 41,9% | 1 965 32,0% 1 354 28,9% | 1 692 10,1% 1 640 12,4% | 10,3 9,9 9,8 9,4 | R1 R1 R2 R2 | E 17 B E 17 E 16 D 15 | C C C F 12 | B 13 B 13 B 13 B 13 | C C C B 13 | | | |
| A 40 | Wankum 4603/5018 R1(O): AS Wachtendonk R2(W): AS Wankum Fs=4 | 69/312 49/196 8/64 12/52 | +1,4 +1,2 +0,8 +3,0 | 11 008 13 371 11 617 1 579 | 28,3 33,2 27,9 5,2 | +2,0 +0,7 +5,0 -1,2 | 69,8 65,0 70,1 92,8 | 9,3 9,0 9,2 11,1 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 1,2 1,1 1,3 1,3 | 3,2 3,6 3,1 1,1 | 24,8 29,3 24,5 3,6 | 22,0 25,9 21,7 3,3 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 2 143 26,9% 580 38,5% | 2 321 27,6% 1 611 24,0% | 1 792 16,8% 1 831 23,2% | 9,2 8,6 9,5 8,9 | R1 R1 R2 R2 | D C B C C D B 13 | C C C D 17 | C C C D 17 | C C C D 17 | | | |
| A 40 | AK Moers (W) 4505/5663 R1(O): AK Kreuz Moers (A57) R2(W): AS Neukirchen-Vluyn Fs=4 | 255/357 163/219 49/76 43/62 | -0,9 -1,2 -1,1 +0,8 | 12 185 14 791 12 724 1 949 | 21,2 24,4 21,3 4,5 | +0,0 -0,8 +1,0 -0,6 | 77,2 74,1 77,0 93,7 | 11,5 11,3 11,4 12,2 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 1,1 1,1 1,3 1,4 | 3,3 3,6 3,3 1,4 | 17,6 20,5 17,6 2,8 | 15,7 18,2 15,7 2,5 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 3 192 19,9% 808 31,1% | 3 446 20,7% 2 430 16,7% | 2 596 15,9% 2 753 18,0% | 9,2 8,4 9,4 8,6 | R1 R1 R2 R2 | B G 8 A B 8 B 8 A D 15 | E 17 E 17 E 16 D 15 | E 17 E 17 E 16 D 15 | B 14 B 14 B 14 B 14 | | | |
| A 40 | AK Moers (O) 4505/5022 R1(O): AS Moers (L475) R2(W): AK Kreuz Moers (A57) Fs=10 | 249/352 157/215 50/76 42/61 | -8,8 -9,6 -7,5 -8,1 | 10 456 12 570 11 270 1 696 | 14,0 16,0 14,5 3,0 | -12,9 -13,7 -10,9 -17,8 | 84,6 82,7 84,0 95,3 | 8,1 8,3 8,2 7,4 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 1,0 0,9 1,1 1,2 | 3,0 3,4 3,2 1,0 | 10,7 12,4 11,1 1,7 | 9,4 10,8 9,7 1,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 4 141 13,0% 1 078 21,4% | 4 447 13,7% 3 224 10,0% | 3 398 12,1% 3 432 9,7% | 9,2 8,5 9,0 8,4 | R1 R1 R2 R2 | B D 8 A B C C B D A | E 17 C C C 15 | E 17 C E 16 A | D 17 D 17 D 17 D 17 | | | |
| A 40 | AD Essen-Ost (W) 4508/5680 R1(O): AD Dreieck Essen-Ost (A52) R2(W): AS Essen-Huttrop Fs=4 | 0/77 0/57 0/5 0/15 | +0,8 -0,7 +2,1 +5,3 | 4 229 5 070 4 535 767 | 6,2 9,9 6,6 1,6 | -1,8 -3,5 +2,1 -0,2 | 92,8 92,1 92,4 97,4 | 6,1 6,4 6,3 4,2 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 0,5 0,5 0,5 0,7 | 2,2 2,4 2,3 0,7 | 3,9 4,3 4,1 0,6 | 3,2 3,6 3,5 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 3 824 5,8% 894 9,4% | 4 077 6,4% 3 066 3,3% | 3 078 5,8% 2 903 5,8% | 8,8 7,9 8,7 7,9 | R1 R1 R2 R2 | A E 16 A B C C D 15 | C C C A | C C C A | C C C A | | | |
| A 40 | AD Essen-Ost (O) 4508/5681 R1(O): AS Essen-Fillendorf R2(W): AD Dreieck Essen-Ost (A52) Fs=6 | 0/74 0/54 0/5 0/15 | +0,7 -1,0 -3,2 +4,8 | 7 501 9 017 8 070 1 237 | 6,2 7,0 6,7 1,3 | -2,6 -4,4 +1,5 -2,3 | 92,8 92,0 92,3 97,8 | 6,3 6,5 6,5 4,4 | 0,4 0,3 0,3 0,6 | 0,5 0,5 0,6 0,5 | 2,3 2,6 2,5 0,6 | 3,7 4,2 4,0 0,5 | 3,0 3,4 3,3 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 6 748 5,8% 1 643 9,5% | 7 147 6,5% 5 551 3,2% | 4 800 6,9% 5 024 7,0% | 8,0 7,3 8,2 7,5 | R1 R1 R2 R2 | A C B B C C D 15 | C C C D C 15 | C C C A | C C C A | | | |
| A 40 | Essen-Kray 4508/5037 R1(O): AS Gelsenkirchen-Süd R2(W): AS Essen-Kray Fs=6 | 170/348 119/210 19/77 32/61 | -2,2 -3,4 -0,8 +0,4 | 7 104 8 589 7 599 1 045 | 7,1 7,9 7,7 1,4 | -1,9 -3,1 +0,1 +0,6 | 91,7 90,9 90,8 97,7 | 9,9 10,1 10,4 7,9 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 0,7 0,7 0,8 0,8 | 2,2 2,5 2,4 0,5 | 4,6 5,2 4,3 0,5 | 3,9 4,4 4,3 0,5 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 5 573 6,5% 4 711 11,4% | 5 907 7,3% 4 570 3,7% | 4 368 4,6% 4 711 7,6% | 8,9 8,0 9,1 8,2 | R1 R1 R2 R2 | A C B C C C D A | C C C A | C C C A | C C C A | | | |
| A 40 | Bochum 4508/5113 R1(O): AS Bochum-Stahlhausen R2(W): AS Dückerweg Fs=6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

Zählstelle vorübergehend abgebaut in 2015 / Baustelle in 2014

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|---|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|--|--|--|----------------------|------------------|------------------|----------------------|--------------------|----------------------|---|---|----|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- z22.6 eve, b22 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Gruppe | | Fahrgaugarten (Anteil von Kfz) | | Fak- toren | | Tag- z22.6 eve, b22 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw- Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Lkw +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b _{sv} d _{50,w5} | Rich- tung | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | | |
| Anz. Fahrstreifen | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | d ₅₀ | d _{50,w5} | [Kfz/h] | [] | A | E | 17 | D | 7 | 17 |
| A 43 | Recklinghausen-West 4409/5132 | 349/- 218/- 69/- 62/- | 85 959 91 525 85 659 66 089 | +2,6 +1,6 +3,4 +5,7 | 5 323 6 493 5 640 6 611 | 6,2 7,1 6,6 1,0 | 92,9 92,1 92,4 98,1 | 6,4 6,9 6,7 3,7 | 0,5 0,4 0,6 1,1 | 1,9 2,2 2,1 0,3 | 4,1 4,8 4,4 0,5 | 3,0 3,5 3,2 0,4 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,94 0,73 1,06 0,0 | 4 870 5 771 1 011 10,5% | 5 252 6 471 3 721 3,1% | 4 172 3 871 3 797 6,5% | 9,8 8,8 8,8 8,1 | R1 R1 R2 R2 | A B D D | E B D D | 17 17 16 15 | D 7 17 17 | 17 17 16 15 | | | |
| A 43 | Herne 4409/5107 | 295/314 188/186 56/71 51/57 | 99 543 105 897 100 738 74 733 | +2,6 +1,6 +3,4 +5,7 | 7 554 9 155 8 193 895 | 7,6 8,6 8,1 1,2 | +1,7 +0,5 +3,5 +6,0 | 90,5 89,5 89,8 96,8 | 6,6 6,9 6,8 4,7 | 0,8 0,5 0,6 1,2 | 2,9 3,3 3,1 0,5 | 4,6 5,3 4,9 0,5 | 3,5 4,0 3,7 0,4 | 1,1 1,1 1,1 1,2 | 5 599 7,2% 1 245 11,1% | 6 004 8,1% 4 384 3,7% | 4 149 6,4% 4 124 9,0% | 8,5 7,8 8,2 7,5 | R1 R1 R2 R2 | A B C D | D B C D | 17 17 15 15 | D 7 17 18 | 17 17 15 18 | | | |
| A 43 | Sprockhövel 4609/5108 | 171/0 98/0 45/0 28/0 | 53 955 58 232 53 427 38 863 | +2,6 +1,9 +1,0 +7,8 | 3 995 4 904 4 262 329 | 7,4 8,4 8,0 0,8 | -0,2 -1,1 +0,4 +11,9 | 91,7 90,7 91,0 98,1 | 6,9 7,3 7,2 3,8 | 0,5 0,4 0,6 1,2 | 2,5 2,8 2,7 0,3 | 4,8 5,5 5,2 0,4 | 3,5 4,0 3,8 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 3 061 7,0% 622 11,1% | 3 314 7,8% 2 301 3,5% | 2 833 5,1% 2 752 7,6% | 10,7 9,4 10,0 9,0 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | D B D D | 17 17 16 15 | D 8 17 18 | 17 17 16 19 | | | |
| A 44 | AC-Lichtenbusch 5202/5074 | 362/352 225/212 75/78 62/62 | 27 156 27 584 29 579 22 653 | +1,7 +0,9 +3,2 +2,4 | 5 976 7 199 6 204 1 202 | 22,0 26,1 21,0 5,3 | -0,4 -1,7 +2,3 -1,7 | 76,6 72,6 77,3 93,2 | 7,9 8,0 7,9 7,6 | 0,4 0,3 0,5 1,0 | 1,4 1,3 1,7 1,3 | 18,5 22,3 17,6 3,4 | 15,9 19,1 15,1 2,8 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 1 502 20,1% 390 36,7% | 1 589 20,8% 1 244 17,6% | 1 285 4,1% 1 338 13,9% | 9,3 9,2 10,1 9,7 | R1 R1 R2 R2 | D B C D | D B C D | 17 18 17 15 | E 18 17 A | 18 18 17 A | | | |
| A 44 | Aachen-Brand 5202/5077 | 362/353 225/215 75/76 62/62 | 41 383 42 986 43 620 32 778 | +0,3 -0,5 +2,3 +0,8 | 6 590 7 943 6 882 1 262 | 15,9 18,5 15,8 3,8 | -0,7 -2,0 +2,1 -1,6 | 82,7 80,3 82,6 94,8 | 7,7 8,0 7,9 6,5 | 0,6 0,4 0,6 1,4 | 1,3 1,2 1,6 1,3 | 12,7 14,9 12,5 2,3 | 10,7 12,6 10,6 1,9 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 2 338 14,4% 497 30,0% | 2 525 14,8% 1 779 12,8% | 1 906 12,6% 1 947 10,5% | 9,0 8,5 9,6 9,1 | R1 R1 R2 R2 | D B C D | D B C D | 18 18 17 13 | D 8 18 13 | 18 18 17 15 | | | |
| A 44 | AK Aachen (S) 5103/5020 | 50 501 | 50 501 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 44 | AK Aachen (N) 5103/5650 | 56 631 | 56 631 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 44 | Jülich-Mersch 5004/5017 | 361/282 226/161 73/71 62/50 | 33 884 36 284 33 275 25 794 | +1,4 +1,3 -0,2 +2,9 | 4 337 5 281 4 566 599 | 12,8 14,6 13,7 2,3 | +5,0 +4,8 +3,4 +6,6 | 85,6 83,9 84,6 96,0 | 8,1 8,2 8,5 6,9 | 0,3 0,3 0,3 0,6 | 0,8 0,8 1,0 1,0 | 9,3 10,7 10,0 1,2 | 7,8 9,0 8,4 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1 927 12,1% 382 19,6% | 2 075 13,3% 1 480 7,4% | 1 634 8,9% 1 696 9,8% | 9,7 8,7 10,0 8,9 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | D A B A | 18 18 8 18 | D 8 18 8 | 18 18 8 19 | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---|--|--|--|----------------------|-----------------------------|-------------|------------------|------------------|------------------------------|------------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak- toren | | Tag- Nacht | | day- eve- b22 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 | W zu '14 | U zu '14 | S zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- Veränd. zu '14 | ähnl. Lkw- Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw +Krad | Pkw +Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _n D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | M ₅₀ d ₅₀ Mo-So b _{SV} d ₅₀ Mo-So b _{SV} d ₅₀ | Richt- tung | [Kfz/h] [%] | [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 |
| A 44 | AK Neersen (N) 4705/5081 R1(O): AS Neersen R2(W): AK Kreuz Neersen (A52) Fs=4 | 348/292 214/184 73/58 61/50 | +2,1 +1,2 +3,1 +3,5 | 5 731 6 985 6 105 6 711 | 8,7 9,6 9,3 1,6 | +1,6 +0,6 +2,7 +3,3 | 89,4 88,4 88,7 96,6 | 7,0 7,1 7,3 6,0 | 0,3 0,3 0,4 0,6 | 0,7 0,7 0,8 0,8 | 3,2 3,5 3,4 0,6 | 5,4 6,0 5,8 0,8 | 4,1 4,5 4,4 0,7 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 3 784 8,3% 700 12,3% | 4 171 9,2% 2 622 4,1% | 3 636 6,8% 3 385 7,5% | 11,0 9,4 10,2 8,8 | R1 R1 R2 R2 | [] | [] | A A B D | D D D D | 8 17 8 17 8 16 15 | 8 17 8 17 8 16 15 |
| A 44 | Neersen 4705/5078 R1(O): AS Münchheide R2(W): AS Neersen (B7/L361) Fs=4 | 345/291 214/183 72/58 59/50 | +1,8 +0,9 +3,0 +3,2 | 5 764 7 030 6 127 6 666 | 8,8 9,7 9,4 1,6 | +1,3 +0,4 +2,4 +1,7 | 89,2 88,2 88,5 96,5 | 7,3 7,4 7,6 6,4 | 0,5 0,5 0,5 0,8 | 0,7 0,6 0,7 0,7 | 3,3 3,6 3,5 0,7 | 5,4 6,0 5,8 0,8 | 4,1 4,5 4,4 0,6 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 3 761 8,4% 701 12,5% | 4 153 9,3% 2 586 4,2% | 4 162 6,2% 3 575 6,1% | 12,5 10,6 11,0 9,5 | R1 R1 R2 R2 | [] | [] | A A B D | B B B D | 8 17 8 17 8 16 15 | 8 17 8 17 8 16 15 |
| A 44 | Ilverich 4706/5079 R1(O): AS Düsseldorf-Messe/Stadio R2(W): AS Lanck-Latum Fs=6 | 348/340 226/208 64/73 58/59 | +4,4 +3,7 +4,5 +5,8 | 4 107 5 059 4 125 584 | 5,6 6,2 5,9 1,2 | +9,4 +9,5 +6,7 +9,3 | 93,5 92,9 93,2 97,9 | 6,6 6,8 6,9 5,3 | 0,3 0,3 0,4 0,5 | 0,5 0,4 0,5 0,5 | 2,2 2,4 2,3 0,6 | 3,4 3,8 3,5 0,5 | 2,6 2,9 2,7 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 4 150 5,3% 827 8,4% | 4 530 5,9% 3 007 2,7% | 5 444 3,4% 4 649 2,8% | 14,9 12,7 12,7 10,8 | R1 R1 R2 R2 | [] | [] | A A A A | A A A D | 8 18 8 18 8 16 15 | 8 18 8 18 8 16 15 |
| A 44 | Ratingen-Schwarzbach 4706/5097 R1(O): AS Reichswaldallee (L455) R2(W): AK Kreuz Düsseldorf-Nord (L455) Fs=5 | 357/- 221/- 74/- 62/- | +4,4 +4,6 +5,8 +4,2 | 1 693 2 085 1 710 233 | 4,8 5,4 5,0 0,9 | +9,4 +9,5 +6,7 +9,3 | 94,8 94,2 94,6 98,6 | 6,3 6,6 6,5 4,8 | 0,5 0,4 0,6 0,9 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 1,7 1,9 1,7 0,4 | 3,0 3,4 3,1 0,4 | 2,3 2,6 2,4 0,3 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 1 995 4,7% 424 5,7% | 2 191 5,2% 1 406 2,4% | 1 735 2,5% 2 451 4,4% | 10,4 9,1 13,1 11,3 | R1 R1 R2 R2 | [] | [] | A B D D | D A D E | 9 18 9 17 8 16 15 | 9 18 9 17 8 16 15 |
| A 44 | Langenberg 4608/5066 R1(O): AS Anschluss Rottenberger S R2(W): AS Dreieck Velbert-Nord (B2) Fs=4 | 360/360 227/223 72/76 61/61 | +5,1 +4,6 +5,8 +4,2 | 1 158 4 413 1 194 177 | 4,2 4,6 4,4 1,1 | +2,7 +2,7 +0,3 +5,4 | 94,3 93,9 94,0 97,6 | 9,0 9,1 9,5 7,7 | 1,1 1,0 1,1 1,7 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 2,6 2,8 2,7 0,8 | 1,5 1,7 1,6 0,2 | 1,3 1,4 1,3 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1 583 4,1% 287 5,4% | 1 724 4,6% 1 161 1,7% | 1 733 2,9% 2 091 3,1% | 12,5 10,7 15,2 12,9 | R1 R1 R2 R2 | [] | [] | A A E E | F F D C | 17 17 15 15 | 17 17 15 15 |
| A 44 | Birith (Tunnel Velbert) 4608/5067 R1(O): AS Velbert-Nord (B224a) R2(W): AS Heiligenhaus-Heiterschei Fs=4 | 3/197 0/132 3/30 0/35 | +2,3 +1,4 +3,3 +3,9 | 859 1 065 905 45 | 4,7 5,1 5,0 0,5 | +2,4 +1,8 +2,7 -5,5 | 94,6 94,1 94,2 98,9 | 8,0 8,3 8,2 5,4 | 0,8 0,7 0,7 2,4 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 2,9 3,2 3,1 0,3 | 1,7 1,8 1,8 0,0 | 1,1 1,2 1,2 0,0 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1 060 4,7% 177 4,1% | 1 159 5,5% 764 1,3% | 971 3,1% 1 057 4,4% | 10,6 9,0 11,5 9,6 | R1 R1 R2 R2 | [] | [] | A A D D | E D D D | 17 17 16 14 | 17 17 16 14 |
| A 44 | Unna-Süd 4412/5135 R1(O): AS Unna-Ost (L672) R2(W): AK Kreuz Dortmund/Unna (A) Fs=6 | 340/- 212/- 67/- 61/- | +2,3 +1,4 +3,3 +3,9 | 13 353 16 278 14 234 1 531 | 15,5 18,3 16,3 2,1 | +2,0 +1,4 +2,7 -3,0 | 83,2 80,6 82,3 96,5 | 7,6 8,1 7,8 4,8 | 0,6 0,5 0,7 1,1 | 1,3 1,2 1,4 1,4 | 2,5 3,0 2,7 0,5 | 12,7 15,1 13,4 1,3 | 10,2 12,0 10,7 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,0 | 4 843 13,7% 1 091 31,5% | 5 264 14,4% 3 581 10,5% | 3 632 13,0% 3 828 13,9% | 8,6 8,1 8,7 8,3 | R1 R1 R2 R2 | [] | [] | B B C D | D C C C | 17 17 16 14 | 17 17 16 14 |
| A 44 | Soest 4414/5110 R1(O): AS Soest R2(W): AK Kreuz Werl (A445) Fs=4 | 333/355 208/217 63/78 62/60 | +0,1 -0,3 +0,3 +1,5 | 10 064 12 299 10 662 1 132 | 18,2 21,8 19,2 2,2 | +2,0 +1,4 +2,7 -3,0 | 80,3 76,7 79,0 96,1 | 8,5 9,2 8,8 5,6 | 0,3 0,2 0,3 0,8 | 1,4 1,3 1,6 1,5 | 2,1 2,5 2,2 0,4 | 15,8 19,1 16,8 1,5 | 12,5 15,1 13,2 1,2 | 0,3 0,2 0,2 0,3 | 0,3 0,2 0,2 0,1 | 0,3 0,2 0,2 0,1 | 3 089 15,9% 741 37,5% | 3 330 16,4% 2 366 13,7% | 2 619 12,8% 2 812 1,0% | 9,5 9,0 10,1 9,9 | R1 R1 R2 R2 | [] | [] | B C C D | C C C D | 8 8 8 8 16 16 14 14 | 8 8 8 8 16 16 14 14 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|------------------------------|---|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--|--|--|--|--|------------------|------------------|---------------------|-------------------------------|----------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Anz. Fahrstreifen Lage bei km | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | | Tag ₂₂₋₂₆ Nacht ₂₂₋₂₆ eve ₂₂₋₂₆ | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV ähnl. U S | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} D _n | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} | Rich- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 46 | Dremmen 4902/5075 R1(O): AS Dremmen R2(W): AS Heinsberg (B221) Fs=4 km 2,3 | 361/362 226/222 74/78 61/62 | +3,3 +2,7 +4,2 +2,8 | 26 703 29 966 26 590 14 841 | 6,0 6,6 6,6 1,0 | +7,9 +6,6 +10,4 +6,1 | 92,0 91,5 91,4 92,3 | 0,3 0,3 0,4 0,6 | 1,3 1,2 1,4 1,1 | 2,7 2,9 2,9 0,5 | 3,2 3,5 3,5 0,4 | 2,4 2,6 2,7 0,4 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,89 0,47 1,01 0,7 | 1 538 6,0% 263 6,5% | 1 713 6,7% 1 010 2,2% | 1 696 4,7% 1 638 4,6% | 12,8 10,8 12,2 10,3 | R1 R1 R2 R2 | A A B F | B A B E | 8 8 8 15 | E E D C | 17 17 15 15 |
| A 46 | Hochneukirch 4904/5041 R1(O): AD Dreieck Holz (A44) R2(W): AK Kreuz Mönchengladbach Fs=4 km 27,0 | 0/262 0/160 0/57 0/45 | +1,7 +0,7 +4,6 +0,8 | 47 300 50 846 49 253 31 899 | 11,8 13,5 11,5 1,8 | +8,7 +10,3 +1,8 +2,7 | 86,5 84,8 86,7 96,3 | 0,6 0,5 0,6 1,1 | 1,1 1,1 1,2 1,3 | 3,2 3,7 3,1 0,6 | 8,4 9,7 8,3 1,0 | 6,7 7,7 6,6 0,8 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,97 0,58 1,04 0,6 | 2 690 11,2% 532 17,0% | 2 914 12,3% 2 019 6,8% | 2 854 8,0% 2 803 8,0% | 11,9 10,6 12,0 10,6 | R1 R1 R2 R2 | B A A E | A A A D | 8 8 8 15 | E E E C | 17 17 17 15 |
| A 46 | Neuss-Holzheim 4805/5016 R1(O): AS Neuss-Holzheim (B230) R2(W): AS Kapellen Fs=4 km 61,7 | 285/32 195/18 39/8 51/6 | +7,6 -1,4 -0,6 -2,7 | 69 560 66 150 61 800 42 163 | 11,3 13,1 12,6 2,5 | +20,5 +9,8 +9,7 +12,4 | 86,9 85,4 86,1 96,3 | 0,3 0,2 0,3 0,6 | 0,7 0,7 0,7 0,6 | 3,8 4,1 4,1 1,3 | 7,8 8,8 8,3 1,1 | 6,4 7,3 6,9 0,9 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,93 0,58 1,02 0,6 | 3 465 11,2% 718 16,8% | 3 737 12,3% 2 648 6,6% | 3 335 8,9% 3 565 8,0% | 10,9 9,7 11,7 10,3 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | B A B E | 7 7 7 18 | E E E D | 18 18 16 15 |
| A 46 | AK Neuss Süd (O) 4806/5686 R1(O): AS Neuss-Uedesheim R2(W): AK Kreuz Neuss-Süd (A57) Fs=6 km 26,0 | 245/357 148/218 53/78 44/61 | +7,6 +7,0 +8,7 +7,0 | 69 560 76 184 69 796 44 915 | 11,3 14,5 12,2 2,3 | +20,5 +21,2 +16,6 +15,2 | 86,8 85,6 85,9 95,8 | 0,6 0,5 0,6 1,0 | 0,6 0,5 0,6 0,8 | 3,3 3,6 3,5 0,8 | 7,8 8,6 8,4 1,2 | 6,1 6,8 6,6 0,9 | 0,3 0,2 0,3 0,3 | 0,92 0,53 1,01 1,1 | 3 978 10,8% 740 17,7% | 4 315 11,7% 2 964 6,4% | 4 283 5,8% 3 822 12,1% | 13,3 10,9 10,2 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | B B B D | 8 8 8 15 | D D | 18 18 14 18 |
| A 46 | Düsseldorf-Flehe 4806/5040 R1(O): AS Düsseldorf-Bilk R2(W): AS Neuss-Uedesheim Fs=6 km 18,3 | 257/364 157/224 55/78 45/62 | +4,0 +3,6 +4,3 +3,6 | 85 069 94 064 85 141 51 904 | 13,5 14,8 14,5 2,6 | +23,5 +25,1 +16,3 +29,9 | 85,6 84,2 84,5 96,5 | 0,2 0,2 0,3 0,5 | 0,6 0,6 0,7 0,7 | 4,3 4,7 4,7 1,1 | 8,9 9,8 9,6 1,2 | 7,3 8,1 7,8 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,91 0,48 1,00 0,3 | 4 866 12,9% 902 20,1% | 5 305 14,1% 3 546 7,3% | 5 115 11,1% 4 683 8,3% | 12,2 10,4 10,9 9,2 | R1 R1 R2 R2 | A A B A | B B B D | 8 8 8 15 | D D | 18 17 17 15 |
| A 46 | AK Hilden (W) 4807/5658 R1(O): AS Erkrath R2(W): AK Kreuz Hilden (A3) Fs=6 km 10,5 | 310/355 182/215 70/78 58/62 | +1,0 +0,8 +1,4 +0,5 | 108 682 117 647 110 133 73 961 | 11,0 12,3 11,6 2,0 | +13,8 +14,7 +9,1 +14,4 | 87,7 86,4 86,9 97,0 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 0,5 0,5 0,6 0,5 | 3,6 4,0 3,9 0,9 | 7,2 8,2 7,6 0,9 | 5,7 6,5 6,1 0,7 | 0,2 0,2 0,1 0,2 | 0,94 0,57 1,01 0,4 | 6 156 10,3% 1 273 18,0% | 6 610 11,2% 4 795 6,1% | 4 830 8,3% 5 094 10,6% | 9,1 8,1 9,1 8,1 | R1 R1 R2 R2 | A A C D | D D B D | 17 17 7 15 | D D | 18 18 15 15 |
| A 46 | AK Hilden (O) 4807/5023 R1(O): AS Hilden (L403) R2(W): AK Kreuz Hilden (A3) Fs=6 km 11,7 | 249/348 135/208 63/78 51/62 | +1,9 +1,6 +2,9 +1,2 | 116 294 124 283 117 794 85 102 | 9,4 10,5 10,2 1,8 | +6,3 +5,7 +7,0 +4,5 | 89,1 87,8 88,3 97,0 | 0,9 0,9 0,7 0,5 | 0,5 0,5 0,6 1,2 | 3,4 3,8 3,7 1,0 | 5,8 6,6 6,4 0,6 | 4,6 5,2 5,0 0,5 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,95 0,63 0,99 0,7 | 6 588 8,8% 1 361 15,0% | 7 068 9,7% 5 146 5,2% | 5 169 7,1% 5 868 8,3% | 9,1 8,2 9,9 8,9 | R1 R1 R2 R2 | A A C A | D D B A | 17 18 8 15 | D D | 17 8 8 15 |
| A 46 | W-Sonnborn 4708/5045 R1(O): AS Wuppertal-Varesbeck R2(W): AD Dreieck Sonnborner Kreis Fs=6 km 23,9 | 4/296 3/174 0/69 1/53 | +1,2 +1,1 +1,4 +0,7 | 90 049 95 655 90 892 68 410 | 10,8 12,2 11,6 1,9 | +8,4 +8,4 +7,2 +5,0 | 87,9 86,4 86,9 96,9 | 1,7 1,6 1,7 3,6 | 0,6 0,6 0,6 2,2 | 4,3 4,9 4,5 1,1 | 6,4 7,3 7,0 0,8 | 4,8 5,5 5,3 0,6 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,95 0,64 0,97 0,8 | 5 060 10,2% 1 136 15,4% | 5 380 11,5% 4 102 5,4% | 3 613 11,0% 4 017 10,9% | 8,2 7,6 8,7 8,0 | R1 R1 R2 R2 | A B C D | D A C A | 17 17 8 15 | D D | 17 8 8 15 |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--|-----------------------------------|--|------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--|--|--------------------------------|--------------------------------|--|--|---|---|--|---|--|------------------|------------------------------------|------------------------------|--------|--|-----|--|----|--|----------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Faktoren | | Tag-22 | | MSV | | WG | | TG R1 R2 |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Anh. +Sattel- zug [%] | Anh. +Sattel- zug [%] | nkl. Kfz b _{So} b _{Fr} [] | fer b _{So} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n [Kfz/h] [%] | Nacht P _n D _n [Kfz/h] [%] | day-22 eve-22 eve ₁₂₋₂₂ M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | Mo-So b _{sv} d ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Richt- ung Mo-So d ₅₀ b _{sv} d ₅₀ [] | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | | | |
| A 46 | W-Oberbarmen 4609/5044 R1(O): AS Wuppertal-Oberbarmen R2(W): AS Wuppertal-Wichlinghauser Fs=4 | 359/357 223/218 74/76 62/63 | +0 -0,8 +1,5 +0,9 | 9 217 11 164 9 993 1 117 | +13,0 +14,9 +13,9 +2,1 | 85,8 84,0 84,8 97,0 | 6,4 6,6 6,5 4,7 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 4,3 4,8 4,6 1,1 | 8,6 10,0 9,2 0,9 | 6,8 7,8 7,2 0,7 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,5 0,5 0,5 0,3 | 0,96 0,63 0,98 0,3 | 3 969 12,2% 891 20,8% | 4 258 13,3% 3 099 7,6% | 3 288 11,2% 2 989 16,0% | 9,1 8,2 8,6 7,9 | R1 R1 R2 R2 | A A C A | D 8 17 D 8 17 C C | C | | | | | | | |
| A 46 | Hagen-Hohenlimburg 4611/5141 R1(O): AS Hagen-Hohenlimburg R2(W): AK Kreuz Hagen (A45) Fs=4 | 276/- 195/- 32/- 49/- | | 3 338 4 174 3 368 228 | 7,2 8,0 7,5 0,8 | 92,3 91,5 91,9 98,6 | 5,8 6,1 6,2 3,0 | 0,5 0,4 0,6 1,1 | 2,3 2,5 2,5 0,3 | 4,6 5,2 4,7 0,3 | 3,6 4,1 3,7 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,86 0,54 1,01 0,9 | 2 665 7,0% 493 8,9% | 2 933 7,8% 1 859 3,1% | 2 569 5,2% 2 904 6,2% | 11,2 9,6 12,3 10,5 | R1 R1 R2 R2 | A A D E | D 8 17 D 8 17 D 8 15 D 15 | C 15 C 15 | C 15 | | | | | | |
| A 46 | Oeventrop 4614/5149 R1(O): AS Freienohl R2(W): AS Arnsberg-Ost Fs=4 | 344/- 213/- 71/- 60/- | | 1 794 2 193 1 931 164 | 9,1 10,6 10,0 1,0 | 89,5 88,1 88,5 97,7 | 6,6 7,1 6,9 4,2 | 0,8 0,6 0,8 1,6 | 1,3 1,3 1,5 1,3 | 2,4 2,7 2,6 0,4 | 5,0 5,9 5,5 0,4 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,94 0,79 1,17 0,3 | 1 151 8,5% 157 18,3% | 1 301 9,3% 700 4,1% | 1 170 4,5% 1 131 0,5% | 11,9 10,8 11,5 10,9 | R1 R1 R2 R2 | A C E D | D 8 17 D 8 17 D 8 15 D 14 | C 15 C 15 | C 15 | | | | | | |
| A 46 | Freienohl 4614/5150 R1(O): AS Wennemen R2(W): AS Freienohl Fs=4 | 352/- 222/- 71/- 59/- | | 1 767 2 156 1 912 161 | 9,1 10,6 10,1 1,0 | 89,5 88,1 88,4 97,6 | 6,7 7,1 7,1 4,3 | 0,7 0,5 0,7 1,5 | 1,4 1,3 1,5 1,4 | 2,3 2,7 2,6 0,4 | 5,0 5,8 5,6 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,93 0,79 1,17 0,3 | 1 134 8,5% 154 18,3% | 1 283 9,3% 685 4,0% | 1 133 5,4% 1 108 0,7% | 11,7 10,6 11,5 10,8 | R1 R1 R2 R2 | A C D D | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 14 | C 14 C 14 | F 15 | | | | | | |
| A 46 | Meschede 4615/5119 R1(O): AS Meschede R2(W): AS Erste Fs=4 | 254/309 151/195 60/61 43/53 | +4,6 +5,3 +2,3 +3,6 | 1 871 2 251 1 956 372 | 11,7 13,3 12,5 2,9 | 86,3 84,7 85,3 95,4 | 6,0 6,4 6,0 4,8 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 1,1 1,6 1,7 1,1 | 1,8 6,9 6,7 2,3 | 8,5 9,7 8,8 0,2 | 0,2 0,1 0,2 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,92 0,75 1,13 0,6 | 935 11,3% 128 18,2% | 1 060 12,2% 557 6,0% | 901 9,2% 928 4,1% | 11,4 10,2 11,5 10,8 | R1 R1 R2 R2 | A B D C | D 8 17 D 8 17 D 8 15 D 11 | C 15 C 15 | D 18 | | | | | | |
| A 52 | Elmpt 4702/5260 R1(O): AS Elmpt R2(W): Bundesgrenze (NL) Fs=4 | 362/360 226/219 74/78 62/63 | +4,0 +5,2 +4,8 | 1 996 2 419 2 126 282 | 12,0 16,1 12,3 1,3 | 87,0 82,9 86,4 97,8 | 6,0 6,4 6,0 4,8 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 1,1 1,0 1,3 0,9 | 1,8 2,3 1,9 0,4 | 10,0 13,6 10,3 0,7 | 8,5 11,6 8,8 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,15 1,52 1,14 0,0 | 977 11,2% 129 23,5% | 1 060 11,9% 728 8,1% | 1 532 0,9% 1 434 0,5% | 18,5 21,4 17,1 19,4 | R1 R1 R2 R2 | E F E H | D 11 13 D 11 17 E 17 F 12 | E 13 | E 13 | | | | | | |
| A 52 | Schwalmtal 4703/5046 R1(O): AS Hostert R2(W): AS Schwalmtal Fs=4 | 340/356 208/222 74/72 58/62 | -0,1 -0,7 +0,4 +1,4 | 3 543 3 076 2 728 360 | 8,3 10,0 8,8 1,2 | 90,1 88,4 89,5 97,3 | 8,7 8,9 8,8 7,7 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,9 0,8 1,0 0,9 | 2,0 2,4 2,1 0,5 | 5,3 6,5 5,7 0,5 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,7 0,7 0,7 0,6 | 1,01 0,98 1,07 0,6 | 1 766 7,8% 289 14,5% | 1 919 8,5% 1 308 4,9% | 1 736 0,7% 1 920 0,8% | 11,6 11,4 12,3 12,2 | R1 R1 R2 R2 | B D F G | F 18 F 18 F 17 G 13 | B 7 B 8 B 8 E 16 | E 13 | | | | | | |
| A 52 | Willich-Schiefbahn 4705/5085 R1(O): AS Schiefbahn R2(W): AK Kreuz Neersen (A44) Fs=4 | 346/- 212/- 73/- 61/- | | 3 650 4 415 4 012 394 | 7,3 8,2 7,9 1,2 | 92,0 91,2 91,4 98,2 | 6,3 6,7 6,5 3,7 | 0,4 0,4 0,5 0,7 | 0,6 0,6 0,7 0,6 | 2,4 2,7 2,6 0,4 | 3,9 4,3 4,2 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,94 0,62 1,03 0,0 | 2 855 7,1% 497 10,0% | 3 105 7,9% 2 106 3,6% | 3 103 6,2% 2 951 5,6% | 12,6 11,2 11,8 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | B 7 A 7 A 7 D 15 | E 17 E 17 E 16 E 15 | B 15 | | | | | | |

Jahresauswertung 2015

Nordrhein-Westfalen

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|-----------------|---|--|--------------------------------------|---|--------------------------|--------------------------|---|--|---|--|--|---|---|----------------------|-------------------------------|------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Lage bei [d] | Kfz | Lkw-Gruppe | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | Pkw Krad | Lkw Krad | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | Fak- toren | Tag- Nacht | day ₆₋₁₈ eve ₂₂₋₆ eve ₈₋₂₂ | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ | Mo-So d ₅₀ bsv Mo-So d ₅₀ | R1 R2 | TG R1 R2 | |
| | | | | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV Lkw- ähnl. | +Lfw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw Krad | m. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | M ₁ P ₁ M _{ave} P _{ave} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ | Mo-So d ₅₀ bsv Mo-So d ₅₀ | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| A 57 | AK Kamp-Lintfort (N) 4505/5064 | 264/303 165/177 53/73 46/53 | | 61 119 +0,0 65 593 -1,2 61 484 +1,9 44 226 +2,1 | 6 002 9,8 7 254 11,1 6 422 10,4 888 2,0 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | 87,9 8,3 2,9 0,9 -10,5 -11,3 86,7 8,5 2,8 0,9 -9,5 87,2 8,5 3,0 1,0 -9,2 95,7 7,1 3,3 1,1 | 2,8 3,1 3,0 0,7 | 3,1 3,1 3,0 1,1 | 2,8 3,1 3,0 0,7 | 6,8 5,6 6,2 7,7 6,4 7,3 6,0 7,3 6,0 1,2 1,0 1,2 1,0 1,1 1,2 | 0,94 0,67 1,06 1,2 | 3 435 3 769 9,5% 10,3% 770 2 432 12,8% 5,8% | 3 141 11,0 R1 9,5% 9,9 R1 3 655 11,2 R2 8,3% 10,1 R2 | 3 412 10,8 R1 12,5% 9,5 R1 2 923 9,1 R2 17,9% 8,1 R2 | A B D D | E E E C | 17 17 16 15 | 8 8 8 A |
| A 57 | AK Kamp-Lintfort (S) 4505/5636 | 345/360 213/221 70/78 62/61 | | 63 623 -1,6 68 928 -2,3 63 526 -2,2 44 230 +2,1 | 9 759 15,3 11 917 17,3 10 165 16,0 1 333 3,0 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | 83,2 8,1 0,7 +13,0 +12,7 81,3 8,2 0,6 0,9 +10,5 82,4 8,4 0,8 1,1 +31,1 95,4 7,2 1,1 1,1 | 0,9 0,9 0,9 0,9 | 0,9 0,9 0,9 0,9 | 83,2 8,1 0,7 +13,0 +12,7 81,3 8,2 0,6 0,9 +10,5 82,4 8,4 0,8 1,1 +31,1 95,4 7,2 1,1 1,1 | 12,0 10,0 13,6 11,4 12,5 10,4 1,9 1,6 | 3 585 3 932 14,8% 15,8% 783 2 543 20,4% 9,9% | 3 412 10,8 R1 12,5% 9,5 R1 2 923 9,1 R2 17,9% 8,1 R2 | 3 412 10,8 R1 12,5% 9,5 R1 2 923 9,1 R2 17,9% 8,1 R2 | A B E D | E E E D | 17 17 16 18 | 8 8 C A | |
| A 57 | AK Moers (N) 4505/5660 | 325/355 200/218 65/76 60/61 | | 70 703 -0,7 76 609 -1,2 70 981 -1,8 48 651 +2,7 | 10 833 15,3 13 158 17,2 11 348 16,0 1 662 3,4 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | 83,2 7,9 0,3 0,9 +11,9 +9,3 82,4 8,3 0,3 1,0 +24,6 95,0 7,7 0,7 1,1 | 0,9 0,9 1,0 1,1 | 0,9 0,9 1,0 1,1 | 83,2 7,9 0,3 0,9 +11,9 +9,3 82,4 8,3 0,3 1,0 +24,6 95,0 7,7 0,7 1,1 | 11,4 9,7 12,9 11,0 11,9 10,2 1,8 1,6 | 3 980 4 353 14,9% 16,0% 878 2 860 19,4% 9,6% | 3 774 10,4 R1 13,2% 9,1 R1 3 156 9,2 R2 18,0% 8,2 R2 | 3 774 10,4 R1 13,2% 9,1 R1 3 156 9,2 R2 18,0% 8,2 R2 | A B D D | D E C A | 17 17 16 18 | 7 7 C A | |
| A 57 | AK Moers (S) 4505/5662 | 337/345 210/210 67/74 60/61 | | 76 455 -1,1 81 418 -2,2 78 073 +0,0 56 247 +2,1 | 9 357 12,2 11 253 13,8 10 130 13,0 1 448 2,6 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | 86,4 10,7 0,4 +0,0 +0,4 85,5 11,1 0,4 0,9 +2,0 95,9 10,6 0,7 1,0 | 0,9 0,8 0,9 1,0 | 0,9 0,8 0,9 1,0 | 86,4 10,7 0,4 +0,0 +0,4 85,5 11,1 0,4 0,9 +2,0 95,9 10,6 0,7 1,0 | 8,6 7,2 9,9 8,2 9,2 7,6 1,2 1,1 | 4 279 4 617 11,9% 13,2% 998 3 265 15,2% 6,5% | 3 175 8,5 R1 13,8% 7,8 R1 3 840 9,8 R2 9,7% 8,7 R2 | 3 175 8,5 R1 13,8% 7,8 R1 3 840 9,8 R2 9,7% 8,7 R2 | A B C D | D E C A | 17 17 16 14 | 17 17 C D | |
| A 57 | Meerbusch-Bovert 4705/5088 | 345/- 210/- 73/- 62/- | | 71 331 96 560 +8,5 103 107 +9,2 70 811 51 202 | 7 235 10,1 8 800 11,4 7 766 11,0 836 1,6 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | 89,1 6,8 0,5 +14,3 +13,7 +8,8 | 0,8 0,7 0,9 0,5 | 0,8 0,7 0,9 0,5 | 89,1 6,8 0,5 +14,3 +13,7 +8,8 | 7,6 6,1 8,6 6,9 8,2 6,7 1,0 0,8 | 4 043 4 386 9,7% 10,8% 830 3 015 14,0% 5,2% | 3 233 9,1 R1 7,9% 8,1 R1 3 300 9,2 R2 10,0% 8,2 R2 | 3 233 9,1 R1 7,9% 8,1 R1 3 300 9,2 R2 10,0% 8,2 R2 | A B C D | D D C D | 16 17 17 18 | 16 17 C D | |
| A 57 | Neuss-Büttgen 4809/5052 | 347/180 213/123 72/24 62/33 | | 96 560 +8,5 103 107 +9,2 70 811 51 202 | 9 831 10,2 11 836 11,5 10 625 10,9 1 499 2,1 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | 89,1 6,8 0,5 +14,3 +13,7 +8,8 | 0,8 0,7 0,9 0,5 | 0,8 0,7 0,9 0,5 | 89,1 6,8 0,5 +14,3 +13,7 +8,8 | 7,6 6,1 8,6 6,9 8,2 6,7 1,0 0,8 | 4 043 4 386 9,7% 10,8% 830 3 015 14,0% 5,2% | 3 233 9,1 R1 7,9% 8,1 R1 3 300 9,2 R2 10,0% 8,2 R2 | 3 233 9,1 R1 7,9% 8,1 R1 3 300 9,2 R2 10,0% 8,2 R2 | A B C D | D D C D | 16 17 17 18 | 16 17 C D | |
| A 57 | Neuss-West 4809/5602 | 358/223 224/159 72/24 62/40 | | 112 902 +5,0 121 730 +4,5 113 673 +6,4 79 503 +4,2 | 10 921 9,7 13 154 10,8 11 786 10,4 1 664 2,1 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | 87,8 7,3 0,4 +13,9 +15,7 +2,0 | 0,6 0,6 0,7 0,7 | 0,6 0,6 0,7 0,7 | 87,8 7,3 0,4 +13,9 +15,7 +2,0 | 8,2 6,1 8,0 6,3 7,7 6,1 1,2 1,0 | 6 424 6 935 9,3% 10,3% 1 264 4 892 13,5% 5,2% | 5 579 9,8 R1 7,5% 8,7 R1 5 614 10,1 R2 7,8% 9,0 R2 | 5 579 9,8 R1 7,5% 8,7 R1 5 614 10,1 R2 7,8% 9,0 R2 | A A B D | B A B D | 7 7 7 15 | 18 17 D 15 | |
| A 57 | Neuss West (S) 4809/5670 | 356/301 221/189 73/59 62/53 | | 116 464 +4,7 126 275 +4,3 117 145 +5,0 79 560 +5,1 | 12 988 11,2 15 665 12,4 14 054 12,0 1 850 2,3 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | 87,8 8,2 0,3 +11,3 +12,4 +15,2 | 0,6 0,6 0,4 0,6 | 0,6 0,6 0,4 0,6 | 87,8 8,2 0,3 +11,3 +12,4 +15,2 | 7,2 5,6 8,0 6,3 7,7 6,1 1,2 1,0 | 6 641 7 196 10,7% 11,8% 1 277 4 975 16,2% 5,9% | 6 174 10,5 R1 9,3% 9,3 R1 6 228 10,8 R2 6,9% 9,6 R2 | 6 174 10,5 R1 9,3% 9,3 R1 6 228 10,8 R2 6,9% 9,6 R2 | A A B D | B A B D | 7 8 8 15 | 17 E E 15 | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | |
|--------------------|--|--|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|----------------------|------------------|---------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [Kfz/24h] [%] | DTV | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | TG | | | | | | |
| | | | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Veränd. | | | | M ₁ | P ₁ | M ₂ | P ₂ | R1 | R2 | |
| | | Mo-So | W | U | S | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | nkl. | Kfz | b _{So} | b _{Fr} | d ₅₀ | d ₅₀ | d ₅₀ | d ₅₀ | R1 | R2 |
| | | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] |
| A 57 | AD Neuss (N) 4806/5030 R1(N): AS Neuss-Hafen (B1) R2(S): AS Neuss-Hafen Fs=5 | 367/345 222/214 73/71 62/60 | +2,6 +1,9 +4,0 +0,8 | 4 051 4 984 4 357 325 | 7,7 8,3 8,2 1,3 | 4 051 4 984 4 357 325 | 11,9 13,3 12,8 2,5 | +3,0 +2,1 +4,5 -0,6 | 91,4 90,7 90,9 97,7 | 7,0 7,0 7,1 6,5 | 0,5 0,5 0,6 0,9 | 0,3 0,3 0,3 0,7 | 2,6 2,8 2,7 0,7 | 5,0 5,4 5,3 0,4 | 3,7 4,1 4,0 0,3 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,6 0,6 0,6 0,7 | 0,90 0,44 1,00 0,7 | 3 034 7,5% 497 10,8% | 3 300 8,4% 2 239 3,5% | 3 712 4,9% 3 484 3,3% | 13,9 11,7 13,5 11,3 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | |
| A 57 | AD Neuss (S) 4806/5014 R1(N): AS Neuss-Hafen R2(S): AS Neuss-Norf Fs=6 | 353/297 219/187 72/58 62/52 | +5,3 +4,7 +6,3 +5,4 | 12 920 15 597 13 950 1 833 | 11,9 13,3 12,8 2,5 | 12 920 15 597 13 950 1 833 | 11,9 13,3 12,8 2,5 | +13,0 +12,1 +13,7 +17,3 | 87,1 85,8 86,2 96,5 | 7,7 7,8 7,9 6,8 | 0,3 0,3 0,3 0,6 | 0,6 0,6 0,7 0,7 | 4,1 4,5 4,5 1,2 | 7,6 8,6 8,2 1,1 | 6,2 7,0 6,7 0,9 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,92 0,59 1,02 17,7% | 6 178 11,4% 1 179 17,7% | 6 700 12,5% 4 612 6,4% | 5 331 9,2% 4 926 9,3% | 9,9 8,7 9,1 8,0 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | |
| A 57 | AK Neuss-Süd (N) 4806/5601 R1(N): AS Neuss-Norf R2(S): AK Kreuz Neuss-Süd Fs=6 | 346/330 215/200 70/72 61/58 | +5,6 +5,0 +6,8 +6,0 | 10 849 13 141 11 757 1 321 | 11,6 13,0 12,5 2,0 | 10 849 13 141 11 757 1 321 | 11,6 13,0 12,5 2,0 | +11,9 +11,4 +11,7 +9,7 | 87,5 86,1 86,6 96,9 | 7,1 7,4 7,3 4,6 | 0,3 0,3 0,4 0,7 | 0,8 0,7 0,9 0,9 | 3,1 3,5 3,4 0,6 | 8,3 9,4 9,0 1,2 | 6,4 7,2 7,0 0,9 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,2 0,2 0,0 0,2 | 0,93 0,62 1,03 18,1% | 5 344 10,9% 1 039 18,1% | 5 786 12,0% 4 018 6,2% | 4 654 8,9% 4 356 10,6% | 9,9 8,8 9,3 8,2 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | |
| A 57 | AK Neuss-Süd (S) 4806/5051 R1(N): AK Kreuz Neuss-Süd (A46) R2(S): AS Dormagen Fs=4 | 282/357 173/218 58/78 51/61 | +6,3 +6,1 +6,3 +5,8 | 10 394 12 646 11 093 1 265 | 13,8 15,4 14,9 2,4 | 10 394 12 646 11 093 1 265 | 13,8 15,4 14,9 2,4 | +16,5 +17,6 +11,2 +15,7 | 84,4 82,8 83,2 95,7 | 6,1 6,4 6,3 4,1 | 0,8 0,7 0,8 1,1 | 0,7 0,7 0,8 0,9 | 3,8 4,2 4,1 0,8 | 9,8 11,0 10,5 1,3 | 7,6 8,5 8,1 1,1 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,1 1,1 1,1 1,0 | 0,91 0,58 1,04 21,0% | 4 276 13,1% 868 21,0% | 4 616 14,4% 3 257 7,3% | 3 792 12,1% 3 861 7,5% | 11,1 9,5 9,4 8,4 | R1 R1 R2 R2 | A A B A | |
| A 59 | Walsum 4406/5069 R1(S): AS Dinslaken-Hiesfeld R2(N): AS Dinslaken-West (B8) Fs=4 | 269/292 167/178 56/62 46/52 | +7,6 +6,6 +11,2 +5,1 | 1 227 1 475 1 305 220 | 4,1 4,5 4,4 1,1 | 1 227 1 475 1 305 220 | 4,1 4,5 4,4 1,1 | -3,4 -3,0 -6,5 -1,9 | 94,9 94,5 94,5 98,2 | 8,6 8,7 8,9 7,4 | 0,5 0,4 0,5 1,0 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 2,6 2,8 2,8 1,0 | 1,4 1,6 1,5 0,1 | 1,2 1,3 1,2 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,4 0,4 0,4 0,2 | 0,91 0,61 0,99 3,7% | 1 691 4,2% 343 3,7% | 1 747 4,9% 1 525 1,6% | 1 725 2,4% 1 581 3,2% | 11,6 10,3 10,6 9,4 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | |
| A 59 | Duisburg Süd 4606/5062 R1(N): AS Duisburg-Großenbaum R2(S): AK Kreuz Duisburg-Süd (A52) Fs=4 | 362/362 225/223 75/77 62/62 | +28,2 +27,4 +28,9 +28,6 | 2 050 2 513 2 165 209 | 5,0 5,4 5,3 1,0 | 2 050 2 513 2 165 209 | 5,0 5,4 5,3 1,0 | +27,7 +26,3 +29,3 +37,3 | 94,6 94,2 94,2 98,6 | 5,7 6,0 5,9 3,1 | 0,6 0,5 0,6 1,1 | 0,4 0,4 0,5 0,4 | 1,6 1,8 1,8 0,3 | 3,1 3,4 3,4 0,3 | 2,5 2,7 2,7 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,87 0,43 1,02 6,6% | 2 349 4,9% 427 6,6% | 2 593 5,4% 1 618 2,0% | 2 865 2,4% 2 276 4,4% | 13,1 10,6 11,9 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A D E | |
| A 59 | Düsseldorf-Urdenbach 4807/5090 R1(N): AS Düsseldorf-Garath R2(S): AS Richrath (L353) Fs=4 | 346/- 216/- 69/- 61/- | +28,2 +27,4 +28,9 +28,6 | 2 382 2 920 2 502 259 | 4,6 5,0 4,9 1,0 | 2 382 2 920 2 502 259 | 4,6 5,0 4,9 1,0 | +27,7 +26,3 +29,3 +37,3 | 94,6 94,2 94,2 98,6 | 5,7 6,0 5,9 3,1 | 0,6 0,5 0,6 1,1 | 0,4 0,4 0,5 0,4 | 1,6 1,8 1,8 0,3 | 3,1 3,4 3,4 0,3 | 2,5 2,7 2,7 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,87 0,45 1,01 7,1% | 2 977 4,4% 474 7,1% | 3 244 4,9% 2 174 2,4% | 3 570 1,6% 3 377 3,3% | 14,5 12,1 12,6 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | |
| A 59 | Langenfeld 4907/5007 R1(N): AS Rheindorf R2(S): AK Kreuz Leverkusen-West (L353) Fs=4 | 272/244 158/152 66/50 48/42 | +3,4 +3,3 +2,9 +2,3 | 2 473 3 012 2 596 341 | 5,1 5,5 5,5 1,3 | 2 473 3 012 2 596 341 | 5,1 5,5 5,5 1,3 | -5,5 -7,9 -1,6 +25,0 | 94,0 93,6 93,5 97,8 | 6,6 6,6 6,8 5,6 | 0,5 0,4 0,6 0,9 | 0,4 0,4 0,5 0,5 | 2,3 2,4 2,5 0,7 | 2,7 3,0 3,0 0,4 | 2,2 2,3 2,3 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 0,86 0,47 1,00 9,1% | 2 801 4,8% 470 9,1% | 3 037 5,2% 2 095 2,8% | 2 602 3,0% 3 294 4,5% | 11,5 9,6 12,7 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A A D E | |

Baustelle zeitweise in 2015 und SV beeinflusst durch Sperrung Lev.-Brücke A1 für Lkw > 3,5t seit Juni 2014 / Baustelle in 2014

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|-----------------|---|-------------------------------|--|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|---|--|---|--|--|--|------------------------------|----------------------|------------------|------------------|----------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Lage bei [d] | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- z22.5 eve, b22 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | |
| | | | | Kfz Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Lkw-Gruppe SV Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Lkw Pkw m. o. Anh. | Krad +Lkw +Krad | Veränd. zu '14 | Lkw Pkw m. o. Anh. | Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _n D _n | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b ₅₀ Mo-So b ₅₀ | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} | Richt- tung | [Kfz/h] [Kfz/h] | [] [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | |
| A 59 | AK Heumar (Flughfn.) 5008/5674 | 211/337 117/201 | | 60 848 63 435 60 415 51 861 | -2,0 -3,4 +1,2 -1,2 | 5 530 6 622 5 939 1 019 | 9,1 10,4 9,8 2,0 | +3,3 +0,7 +10,6 +3,8 | 89,4 88,2 88,6 96,3 | 14,3 14,6 13,1 13,1 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 0,7 0,6 0,8 0,8 | 3,1 3,5 3,4 0,9 | 5,9 6,8 6,3 6,9 | 4,4 5,1 4,7 0,7 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,8 0,8 0,9 1,0 | 3 288 8,1% 1 031 15,2% | 3 480 8,8% 2 710 5,6% | 2 317 8,2% 2 541 9,0% | 8,2 7,7 7,8 7,4 | R1 R1 R2 R2 | A B C A | C C C A | A B C A | C C C A | C C C A | C C C A |
| A 59 | AD St. Augustin (N) 5208/5057 | 78/285 51/168 | | 93 751 100 518 93 938 68 641 | +3,3 +2,2 +6,6 +2,3 | 6 502 7 796 7 091 1 034 | 6,9 7,8 7,5 1,5 | +7,8 +5,5 +14,1 +7,2 | 92,0 91,2 91,3 97,3 | 6,4 6,6 6,5 4,9 | 0,6 0,5 0,7 0,9 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 2,5 2,8 2,7 0,6 | 4,2 4,8 4,6 0,6 | 3,2 3,6 3,5 0,5 | 0,3 0,2 0,3 0,3 | 0,4 0,4 1,01 0,4 | 5 254 6,2% 1 211 13,6% | 5 627 6,7% 4 133 4,0% | 4 152 5,9% 4 137 5,6% | 9,0 8,0 8,7 7,9 | R1 R1 R2 R2 | A B B A | D D C D | 8 17 8 17 8 15 | D D C A | D D C A | D D C A |
| A 59 | AD St. Augustin (S) 5208/5628 | 69/298 44/177 | | 118 994 128 372 119 040 84 448 | +3,3 +1,1 +10,8 +2,1 | 8 824 8 204 7 435 1 010 | 5,7 6,4 6,2 1,2 | +8,2 +4,5 +19,6 +8,8 | 92,9 92,3 92,3 97,4 | 6,5 6,8 6,7 4,8 | 0,7 0,6 0,8 1,2 | 0,7 0,7 0,8 0,8 | 2,1 2,4 2,3 0,4 | 3,4 3,8 3,7 0,5 | 2,5 2,8 2,8 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,7 0,67 1,01 0,7 | 6 793 5,2% 1 288 11,5% | 7 330 5,7% 5 183 3,1% | 5 823 4,5% 6 265 4,3% | 9,8 8,7 10,5 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D C D | 8 16 8 16 8 17 15 | B B B C | B B B C | B B B C |
| A 59 | AD Bonn-Beuel (N) 5208/5056 | 254/360 143/220 | | 118 811 128 443 118 121 84 224 | +3,4 +1,1 +11,0 +2,2 | 7 460 8 914 8 112 1 322 | 6,3 6,9 6,9 1,6 | +9,4 +5,0 +24,3 +7,4 | 92,2 91,6 91,6 97,0 | 6,7 6,9 7,0 5,3 | 0,4 0,3 0,4 0,8 | 0,4 0,7 0,7 0,8 | 2,7 2,9 2,9 0,8 | 3,4 3,8 3,7 0,5 | 2,6 2,9 2,8 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,8 0,67 1,02 0,8 | 6 774 5,7% 1 303 12,6% | 7 327 6,2% 5 115 3,5% | 5 870 4,4% 6 061 5,2% | 9,9 8,8 10,2 9,0 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D C D | 8 17 8 16 8 16 14 | B B B D | B B B D | B B B D |
| A 59 | AD Bonn-Beuel (S) 5208/5633 | 329/356 209/215 | | 86 662 95 810 84 275 55 910 | +3,1 +2,2 +5,9 +1,8 | 3 520 4 247 3 820 485 | 4,1 4,4 4,5 0,9 | +2,9 +1,6 +5,7 +1,1 | 95,1 94,8 94,7 98,5 | 6,7 6,9 7,0 4,5 | 0,5 0,4 0,5 1,1 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 2,5 2,7 2,8 0,6 | 1,4 1,6 1,6 0,1 | 1,0 1,1 1,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,3 0,57 1,00 0,2 | 5 016 3,9% 801 6,1% | 5 465 4,4% 3 669 1,8% | 4 791 2,6% 5 221 3,8% | 11,1 9,5 12,0 10,3 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D E D | 8 17 8 17 8 16 15 | B B B D | B B B D | B B B D |
| A 59 | AK Bonn Ost (N) 5208/5625 | 340/358 220/219 | | 65 832 72 823 63 331 43 148 | +3,0 +2,9 +2,9 +1,0 | 2 339 2 840 2 484 322 | 3,6 3,9 3,9 0,7 | +1,6 +0,5 +3,0 +4,3 | 95,7 95,3 95,2 98,5 | 6,3 6,6 6,4 4,5 | 0,7 0,6 0,8 1,1 | 0,4 0,4 0,5 0,7 | 1,9 2,1 2,1 0,5 | 1,5 1,7 1,7 0,2 | 1,0 1,1 1,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,3 0,58 0,99 0,3 | 3 823 3,3% 582 6,3% | 4 176 3,7% 2 765 1,6% | 3 823 4,7% 4 378 3,3% | 11,6 9,9 13,3 11,4 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D E D | 8 18 8 17 8 16 15 | B B B D | B B B D | B B B D |
| A 61 | Schwanenhaus 4603/5076 | 352/112 220/175 | | 24 227 25 025 26 520 18 521 | +7,2 +7,3 +7,6 +5,4 | 5 931 7 105 6 354 1 100 | 24,5 28,4 24,0 5,9 | +18,5 +16,2 +24,4 +18,0 | 73,7 70,2 73,4 91,3 | 6,2 6,2 6,1 6,3 | 0,6 0,4 0,5 1,4 | 1,8 1,4 2,6 2,7 | 2,4 2,7 2,4 1,0 | 21,8 25,4 21,3 4,5 | 18,6 21,7 18,2 3,8 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,06 0,67 1,17 0,0 | 1 365 23,1% 299 37,3% | 1 478 23,2% 1 025 22,5% | 1 435 15,8% 1 278 19,2% | 11,7 11,1 10,7 10,0 | R1 R1 R2 R2 | E B E D | C A E D | 17 17 15 14 | E C E D | E E E D | E E E D |
| A 61 | MG-Wickrath 4804/5042 | 345/345 210/213 | | 70 960 76 127 72 429 50 181 | +1,7 +1,0 +2,2 +3,6 | 9 761 11 752 10 459 1 597 | 13,8 15,4 14,4 3,2 | +4,3 +3,1 +6,9 +3,0 | 84,9 83,4 83,8 95,0 | 7,2 7,7 7,4 4,5 | 0,6 0,4 0,6 1,3 | 1,3 1,1 1,7 1,8 | 2,9 3,3 3,1 0,6 | 10,7 12,0 11,2 2,3 | 8,7 9,7 9,1 2,0 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,95 0,65 1,06 0,0 | 4 031 12,8% 809 22,8% | 4 409 13,4% 2 897 10,3% | 3 701 11,0% 3 445 11,2% | 10,6 9,4 9,6 8,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D C D | 8 17 8 17 8 17 15 | D D D D | D D D D | D D D D |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|---|--|--|---|---------------------|--|----------------------|-----------------------------|----------|----------|----------|----|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Lage bei Anz. Fahrstreifen km | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak-toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | | Mo-So Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] % | W U S | Mo-So Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] % | SV ähnl. % | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad Kfz | Lkw Krad Kfz | Lkw m. Sattelzug | Anh. +Sattelzug | o. Anh. | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _n D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} d ₅₀ b _{Fr} | Richt- tung % | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | |
| A 61 | AK Kerpen (N) 5106/5059 R1(N): AS Berghelm-Süd R2(S): AK Kreuz Kerpen (A4) Fs=4 | 338/359 206/220 73/76 59/63 | km 66,6 | +2,6 +2,2 +2,1 +4,7 | 9 038 10 867 9 587 1 648 | 14,8 16,7 15,5 3,5 | +5,0 +4,3 +5,8 +3,3 | 83,2 81,6 82,0 93,9 | 8,5 8,7 8,7 7,3 | 1,2 1,1 1,3 1,8 | 1,4 1,2 1,8 1,8 | 3,0 3,3 3,1 0,9 | 11,6 13,2 12,2 2,4 | 9,4 10,7 9,8 2,0 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,6 0,5 0,7 0,8 | 3 451 13,6% 742 26,2% | 3 758 13,9% 2 530 12,1% | 3 303 10,9% 2 989 10,9% | 10,8 9,9 9,8 8,9 | R1 R1 R2 R2 | A B E D | E B E D | 17 17 17 14 | 8 8 8 11 | | | | | | |
| A 61 | AK Kerpen (S) 5106/5621 R1(N): AK Kreuz Kerpen (A4) R2(S): AS Tünnich Fs=4 | 344/357 212/217 73/78 59/62 | km 68,6 | +2,4 +2,8 +0,1 +3,2 | 9 949 12 007 10 480 1 740 | 21,0 24,2 21,5 4,7 | +2,4 +1,9 +2,2 -0,1 | 76,6 73,7 75,5 92,2 | 8,3 8,3 8,4 8,2 | 1,1 0,9 1,1 1,7 | 1,5 1,3 2,0 2,1 | 3,1 3,5 3,3 1,1 | 17,6 20,4 18,0 3,2 | 14,8 17,2 15,0 2,8 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,9 0,8 1,0 1,0 | 2 665 19,3% 587 36,6% | 2 909 19,5% 1 933 18,5% | 2 325 16,6% 2 459 14,6% | 9,9 9,2 10,3 9,4 | R1 R1 R2 R2 | C B D E | D D D C | 17 17 17 16 | 9 8 8 11 | | | | | | |
| A 61 | Miel 5307/5080 R1(N): AS Rheinbach R2(S): AS Miel Fs=4 | 329/345 200/210 70/73 59/62 | km 167,1 | +3,0 +4,0 +0,2 +3,1 | 10 873 13 029 11 538 2 142 | 22,7 27,1 23,4 4,7 | +2,2 +1,7 +2,5 -0,0 | 74,8 70,7 73,6 92,2 | 10,7 10,4 10,5 12,0 | 0,4 0,3 0,4 0,8 | 1,5 1,3 1,9 1,9 | 3,3 3,7 3,4 1,6 | 19,1 23,2 19,7 2,8 | 15,8 19,2 16,3 2,3 | 0,3 0,2 0,3 0,3 | 1,0 1,0 1,1 1,2 | 2 695 20,3% 600 44,4% | 2 905 20,4% 2 065 19,7% | 2 631 2,2% 2 464 16,4% | 11,1 10,9 10,2 9,8 | R1 R1 R2 R2 | D B E C | D C E C | 17 18 15 12 | 9 8 15 12 | | | | | | |
| A 445 | Werl-West 4413/5137 R1(N): AS Werl-Nord (B63) R2(S): AS Werl-Zentrum (B1) Fs=4 | 181/- 111/- 42/- 28/- | km 1,7 | +1,1 +1,2 +0,1 -0,3 | 1 826 2 276 1 876 110 | 7,3 8,0 7,7 0,8 | -3,1 -3,2 -5,1 -5,4 | 92,2 91,5 91,7 98,6 | 6,6 7,0 7,0 3,2 | 0,6 0,5 0,6 1,4 | 0,5 0,5 0,6 0,6 | 2,2 2,4 2,4 0,3 | 4,8 5,3 5,2 0,4 | 3,9 4,3 4,1 0,3 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1 450 7,0% 244 10,8% | 1 610 7,7% 973 3,2% | 1 956 4,9% 1 936 4,5% | 16,0 13,1 14,9 12,3 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | A A A D | 8 8 8 15 | 17 17 17 15 | | | | | | |
| A 524 | Ratingen 4607/5039 R1(O): AD Dreieck Breitscheid (A52) R2(W): AS Lintorf Fs=4 | 329/363 204/223 67/77 58/63 | km 13,5 | +5,7 +5,0 +7,3 +4,1 | 1 304 1 602 1 375 120 | 4,1 4,5 4,4 0,7 | -0,3 -1,0 -0,3 +2,6 | 94,8 94,4 94,3 98,3 | 7,4 7,6 7,8 5,3 | 1,1 0,9 1,2 2,4 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 2,5 2,7 2,7 0,4 | 1,5 1,7 1,6 0,2 | 1,1 1,3 1,2 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,1 | 1 844 4,1% 317 4,2% | 2 029 4,6% 1 288 1,4% | 1 937 2,5% 2 210 3,0% | 12,3 10,4 13,5 11,5 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | E E D F | 17 17 16 15 | 18 8 8 15 | | | | | | |
| A 535 | Velbert Nord 4608/5249 R1(N): AD Velbert-Nord (A44) R2(S): AS Velbert Fs=4 | 363/365 227/224 74/78 62/63 | km 14,4 | +5,7 +5,0 +7,3 +4,1 | 1 304 1 602 1 375 120 | 4,1 4,5 4,4 0,7 | -0,3 -1,0 -0,3 +2,6 | 94,8 94,4 94,3 98,3 | 7,4 7,6 7,8 5,3 | 1,1 0,9 1,2 2,4 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 2,5 2,7 2,7 0,4 | 1,5 1,7 1,6 0,2 | 1,1 1,3 1,2 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,1 | 1 844 4,1% 317 4,2% | 2 029 4,6% 1 288 1,4% | 1 937 2,5% 2 210 3,0% | 12,3 10,4 13,5 11,5 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | E E D F | 17 17 16 15 | 18 8 8 15 | | | | | | |
| A 535 | W-Saurenhaus 4708/5248 R1(N): AS Wülfrath R2(S): AS Wuppertal-Dornap Fs=4 | 231/3 138/0 53/3 40/0 | km 4,1 | -1,3 -1,4 -0,9 -4,0 | 2 580 3 166 2 750 1,0 | 7,1 7,8 7,8 0,1 | +3,4 +2,6 +4,8 -5,1 | 92,2 91,6 91,5 98,3 | 10,0 10,0 10,7 8,2 | 0,7 0,5 0,8 2,3 | 0,5 0,5 0,5 0,5 | 4,0 4,4 4,4 0,6 | 3,0 3,3 3,2 0,3 | 2,3 2,5 2,4 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 2 078 7,1% 380 7,1% | 2 288 8,1% 1 447 2,3% | 2 051 3,4% 2 393 6,1% | 11,3 9,6 13,2 11,1 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | E E D E | 17 17 16 15 | 8 8 8 15 | | | | | | |
| A 544 | AK Aachen (SW) 5103/5653 R1(O): AK Kreuz Aachen (A4) R2(W): AS Wuirselen Fs=6 | | km 1,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

45 240 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014)

Baustelle in 2015 / Baustelle in 2014

Jahresauswertung 2015

Nordrhein-Westfalen

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|--|----------------------------|---|------------------------------|--|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--|--------------------------|------------------------------|--|---|---|---|--|------------------|----------------------------|------------------------------|----------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} eve _{22.6} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Lkw-Gruppe SV Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Lkw- ähnl. U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n [Kfz/h] [%] | Mo-So b _{SV} Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Richt- ung Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 |
| A 553 | Bliesheim 5207/5029 R1(N): AS Brühl-Süd R2(S): AK Kreuz Bliesheim (A1/A61) Fs=4 km 1,3 | 339/340 220/214 59/70 60/56 | +5,9 +6,6 +5,2 +2,5 | 9,9 11,1 10,4 2,4 | +22,1 +22,0 +18,4 +42,2 | 88,5 87,3 80,0 96,2 | 6,1 6,3 6,1 4,4 | 0,2 0,1 0,2 0,4 | 3,2 3,5 3,4 1,1 | 6,5 7,3 6,8 1,2 | 5,4 6,1 5,7 1,1 | 0,2 0,2 0,2 0,7 | 0,8 0,8 1,02 0,7 | 1,713 9,2% 333 17,8% | 1,865 9,9% 1,256 6,0% | 2,019 6,7% 1,976 5,1% | 13,5 12,0 13,1 11,6 | R1 R1 R2 R2 | C A A B | A A A B | F 17 F 17 F 17 E 19 | |
| A 555 | Godorf 5107/5036 R1(N): AS Godorf R2(S): AS Wesseling Fs=6 km 6,0 | 158/360 110/220 18/77 30/63 | +1,2 -0,3 +4,6 +2,2 | 4 9,15 6,1 1,4 | +2,6 +1,8 +3,4 +4,0 | 93,8 93,3 93,3 97,9 | 6,4 6,8 6,8 3,5 | 0,7 0,6 0,7 1,2 | 0,6 0,6 0,6 0,4 | 3,3 3,7 3,6 0,7 | 2,5 2,8 2,7 0,7 | 0,2 0,2 0,3 0,3 | 0,0 0,0 1,03 0,0 | 4,213 5,3% 727 9,8% | 4,504 5,9% 3,343 2,7% | 4,012 4,0% 3,584 3,3% | 11,0 9,7 9,8 8,7 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | B B D D | 8 18 8 18 8 17 15 | |
| A 560 | AD St. Augustin (O) 5208/5629 R1(O): AS Sankt Augustin R2(W): AD Dreieck Sankt Augustin- Fs=4 km 0,1 | 149/336 96/199 21/77 32/60 | +3,2 +2,3 +6,1 +1,7 | 4 5,94 4 6,93 | +1,8 +0,1 +5,3 +4,7 | 93,1 92,5 92,5 97,5 | 8,0 8,2 8,3 6,2 | 0,5 0,4 0,6 1,0 | 0,5 0,7 0,8 0,6 | 2,6 2,9 2,9 0,6 | 2,0 2,2 2,2 0,5 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,8 0,82 1,04 0,7 | 4,864 5,1% 917 8,9% | 5,270 5,7% 3,646 2,7% | 4,427 4,2% 4,585 4,7% | 10,4 9,1 10,7 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | E 16 E 17 8 16 15 | B 8 B 8 B 8 C 15 | |
| A 560 | AK BN-Siegburg (W) 5209/5632 R1(O): AK Kreuz Bonn/Siegburg (A3) R2(W): AS Niederpleis Fs=4 km 6,7 | 255/360 159/219 50/78 46/63 | +2,1 +0,9 +4,7 +2,9 | 3 4,28 3 5,18 | +1,7 +0,0 +4,8 +6,8 | 92,4 91,7 91,8 97,1 | 8,5 8,6 9,0 7,3 | 0,6 0,6 0,7 1,1 | 0,9 0,9 1,0 0,7 | 2,3 2,6 2,6 0,5 | 3,4 3,8 3,6 0,6 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,9 0,63 1,04 0,9 | 3,402 5,4% 644 10,5% | 3,684 6,0% 2,557 3,0% | 3,313 3,9% 3,555 4,6% | 11,2 9,8 11,9 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | E 17 E 17 16 15 | B 8 B 8 B 8 C 15 | |
| A 560 | AK BN-Siegburg (O) 5209/5630 R1(O): AS Hennef (Sieg)-West R2(W): AK Kreuz Bonn/Siegburg (A3) Fs=4 km 8,2 | 248/362 145/221 57/78 46/63 | +1,0 -0,0 +3,0 +1,7 | 2 3,33 2 2,88 | -0,7 -1,5 -0,6 +5,4 | 92,8 92,6 91,4 97,3 | 8,5 8,6 8,9 7,4 | 0,8 0,7 0,9 1,6 | 0,9 0,9 1,0 0,8 | 2,5 2,8 2,7 0,5 | 1,7 1,9 1,8 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1,2 0,92 1,03 1,1 | 3,088 4,8% 550 7,3% | 3,354 5,5% 2,292 1,9% | 3,213 2,2% 3,740 3,6% | 12,0 10,5 13,8 12,1 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | F 17 F 18 16 15 | A 8 A 8 A 8 C 15 | |
| A 560 | Hennef 5209/5051 R1(O): AS Hennef (Sieg)-Ost R2(W): AS Hennef (Sieg)-West Fs=4 km 11,6 | 229/357 150/218 38/78 41/61 | +1,8 +1,2 +2,9 +1,8 | 2 2,474 1 2,135 | +0,5 -0,6 +1,8 +5,5 | 94,2 93,6 93,7 98,5 | 6,3 6,7 6,3 3,3 | 0,6 0,4 0,7 1,4 | 1,0 1,0 1,1 0,8 | 2,0 2,2 2,2 0,2 | 1,7 1,9 1,9 0,1 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 0,2 0,64 1,04 1,1 | 2,516 4,4% 456 6,7% | 2,738 5,0% 1,852 1,5% | 2,675 2,3% 3,421 2,9% | 12,5 11,0 15,2 13,4 | R1 R1 R2 R2 | A B F D | F 17 F 17 16 15 | A 8 A 8 A 8 C 15 | |
| A 562 | AK Bonn Ost (W) 5208/5055 R1(O): AK Kreuz Bonn-Ost (A59/B4) R2(W): AS Bonn-Beuel-Süd Fs=6 km 16,7 | 327/295 203/176 66/66 58/53 | +1,4 +3,2 -4,9 -0,2 | 1 1,858 1 2,33 | +3,7 +4,2 -0,1 +6,0 | 96,7 96,5 96,5 98,5 | 6,3 6,4 6,3 5,1 | 0,7 0,6 0,8 1,1 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 1,5 1,7 1,7 0,4 | 0,5 0,6 0,6 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,5 0,48 0,96 0,5 | 3,637 2,3% 500 4,1% | 3,993 2,6% 2,569 1,1% | 4,764 1,3% 5,810 1,8% | 14,9 12,3 19,2 15,7 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | F 18 F 17 16 15 | A 9 A 9 A 8 C 15 | |
| A 562 | AK Bonn-Ost (O) 5208/5626 R1(O): Anschluss (Oberkasseler Stra R2(W): AK Kreuz Bonn-Ost (A59/B4) Fs=4 km 17,2 | 359/306 226/188 72/65 61/53 | -0,3 +0,6 -4,1 -1,4 | 1,8 2,01 1,74 2,9 | +3,0 +4,4 -3,1 +3,0 | 96,9 96,7 96,9 98,7 | 7,1 7,4 7,1 4,7 | 0,9 0,8 1,0 1,6 | 0,5 0,5 0,5 0,3 | 1,3 1,4 1,4 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,8 0,47 0,97 0,4 | 548 1,7% 64 3,4% | 605 1,9% 376 0,7% | 715 1,4% 814 1,7% | 13,6 11,5 20,3 16,6 | R1 R1 R2 R2 | C A F E | F 17 F 17 16 15 | A 9 A 9 A 8 C 15 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglintientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---------------|--|-------------------------------|--|-------------------------------|-------|------|-------|------|---------------|-------------------|--------------------------------|-----|------|-----|-----|-----|------------|-------------------------------|--------------------------|-------|-----------|-----|-----|----|--------|--------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Strasse | VT 2015/14 | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] | Lkw-Gruppe | | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | Fak- toren | | | Tag- e | | | WG | R1 | R2 | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | Mo-So | W | U | S | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | m. | o. | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. | Kfz | fer | | | | b ₅₀ | b _{Fr} | n ₁ | n _n | n _n | M ₁ | P ₁ | M _{eve} | P _{eve} | day ₆₋₁₈ | day ₂₂₋₆ | eve ₆₋₂₂ |
| A 565 | | AD Bonn-Beuel (W) 5208/5634 | | 97 869 105 738 69 645 69 205 | +7,3 +1,4 +31,9 +4,3 | 6 708 | 6,9 | +12,0 | 91,5 | 7,3 | 0,6 | 0,8 | 2,8 | 3,8 | 2,9 | 0,2 | 0,9 | 0,92 | 5 588 | 6 046 | 4 482 | 9,1 | 1,1 | 1,1 | A | D 8 16 | D 8 17 | | | | | | | | | | | | |
| A 565 | | Meckenheim-Merl 5308/5013 | | 38 064 39 450 38 728 32 164 | +3,7 +1,6 +10,0 +3,5 | 3 590 | 9,4 | +9,5 | 89,6 | 6,5 | 0,6 | 1,0 | 2,1 | 7,1 | 5,3 | 0,2 | 0,0 | 0,98 | 2 170 | 2 362 | 2 278 | 12,1 | 1,1 | 1,1 | C | A 8 | F 17 | | | | | | | | | | | | |
| B 1 | | AC-Vaalsequartier 5202/5253 | | 13 703 13 889 13 957 12 714 | +2,8 +2,6 +2,5 +4,0 | 174 | 1,3 | +1,2 | 97,9 | 4,4 | 1,3 | 0,8 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 0,2 | 0,0 | 1,00 | 813 | 890 | 759 | 11,1 | 1,1 | 1,1 | B | D 8 17 | F 17 | | | | | | | | | | | | |
| B 1 | | Wert-Westönnen 4413/5324 | | 11 347 12 471 11 326 7 236 | +9,7 +9,9 +10,5 +5,5 | 568 | 4,9 | +28,0 | 93,6 | 5,3 | 0,8 | 1,2 | 3,0 | 1,7 | 1,1 | 0,2 | 0,3 | 0,91 | 662 | 733 | 687 | 12,1 | 1,1 | 1,1 | C | E 17 | D 8 17 | | | | | | | | | | | | |
| B 1 | | Horn 2 4119/5339 | | 11 382 12 281 11 181 8 323 | +5,3 +9,1 +7,3 +2,5 | 1 203 | 10,6 | +3,4 | 87,8 | 5,2 | 1,0 | 1,5 | 3,5 | 6,6 | 4,5 | 0,4 | 0,2 | 0,91 | 659 | 730 | 639 | 11,0 | 1,1 | 1,1 | A | D 8 18 | B 8 | | | | | | | | | | | | |
| B 7 | | Düsseldorf-Heerdt 4706/5031 | | 81 099 90 788 79 899 46 921 | +0,6 -0,0 +1,2 +0,7 | 3 020 | 3,7 | -1,7 | 95,6 | 6,0 | 0,5 | 0,3 | 1,8 | 1,8 | 1,3 | 0,2 | 0,3 | 0,88 | 4 668 | 5 021 | 5 777 | 14,1 | 1,1 | 1,1 | A | A 9 | F 17 | | | | | | | | | | | | |
| B 7 | | Warburg West 4520/5331 | | 14 236 15 576 14 426 9 077 | +1,9 +1,1 +3,5 +2,1 | 994 | 7,0 | +2,6 | 88,1 | 6,4 | 0,8 | 1,0 | 3,7 | 2,9 | 2,0 | 0,5 | 3,9 | 0,93 | 833 | 922 | 780 | 10,9 | 1,1 | 1,1 | A | D 8 17 | E 17 | | | | | | | | | | | | |
| B 8 | | Elten (B) 4002/5254 | | 2 054 2 075 2 269 1 715 | -2,8 -3,7 +0,5 -3,9 | 70 | 3,4 | +6,1 | 95,6 | 4,6 | 2,5 | 0,9 | 2,2 | 1,2 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 1,09 | 123 | 134 | 168 | 15,5 | 1,1 | 1,1 | D | D 9 15 | F 18 | | | | | | | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglintientypen | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|------------------------------|-------------------|--------|-------------|--------|---------|------|--------------------------------|-----|-----|------|-----------|-----------|----------|------|------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------|------------------|------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|----|----|----|----|----|
| | | DTV | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Faktoren | | | | | | | | WG | | TG | | | | | | | | | | |
| | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Pkw | Lkw | M | Anh. | Sattelzug | Bus | Kfz | nkl. | fer | b ₅₀ | | | | | b _{Fr} | M ₁ | P ₁ | M _{ave} | P _{ave} | day ₆₋₁₈ | day ₂₂₋₆ | eve _{18,22} | R1 | R2 | R1 | R2 | |
| Mo-So | Veränd. | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. | zu '14 | +Lfw | Lfw | Krad | Pkw | Lkw | M | Anh. | Sattelzug | Bus | Kfz | nkl. | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | M ₁ | P ₁ | M _{ave} | P _{ave} | day ₆₋₁₈ | day ₂₂₋₆ | eve _{18,22} | R1 | R2 | R1 | R2 | | | | |
| B 9 | Kranenburg 4102/5255 | Mo-So | 10 022 | +4,6 | 294 | 2,9 | +1,0 | 96,0 | 6,0 | 0,9 | 1,1 | 1,0 | 1,6 | 1,2 | 0,3 | 0,0 | 1,02 | 583 | 639 | 639 | 567 | 11,2 | 1,8 | 1,1 | B | B | 8 | F | 18 | B | 8 | F | 18 | |
| | | W | 10 510 | +4,2 | 350 | 3,3 | +0,0 | 95,6 | 6,3 | 0,7 | 1,1 | 1,2 | 1,8 | 1,4 | 0,4 | 0,0 | 0,69 | 2,9% | 3,1% | 414 | 605 | 12,2 | 1,7 | 1,2 | B | B | 8 | F | 18 | B | 8 | F | 18 | |
| B 9 | Geldern (O) 4403/5251 | Mo-So | 7 590 | +5,0 | 849 | 11,2 | +0,0 | 87,0 | 7,0 | 1,0 | 1,7 | 4,5 | 6,6 | 5,3 | 0,1 | 0,1 | 0,95 | 439 | 491 | 491 | 452 | 11,8 | 1,8 | 1,1 | C | B | 8 | E | 17 | C | B | 8 | E | 17 |
| | | W | 8 083 | +5,3 | 1 019 | 12,6 | -0,6 | 85,5 | 7,4 | 0,6 | 1,8 | 5,0 | 7,4 | 5,9 | 0,1 | 0,1 | 0,69 | 11,1% | 12,1% | 283 | 454 | 12,4% | 1,8 | 1,1 | A | B | 8 | E | 17 | A | B | 8 | E | 17 |
| B 9 | Krefeld-Hüls 4604/5275 | Mo-So | 9 729 | +1,6 | 364 | 3,7 | +0,0 | 95,2 | 5,9 | 1,1 | 1,0 | 1,7 | 1,7 | 1,3 | 0,4 | 0,0 | 0,91 | 565 | 618 | 618 | 577 | 11,9 | 1,8 | 1,1 | A | F | 17 | A | 8 | A | F | 17 | A | 8 |
| | | W | 10 545 | +4,6 | 448 | 4,2 | -0,6 | 94,7 | 6,4 | 0,8 | 1,0 | 1,9 | 2,0 | 1,5 | 0,4 | 0,0 | 0,65 | 3,7% | 4,2% | 408 | 640 | 13,1 | 1,8 | 1,2 | B | F | 17 | A | 8 | B | F | 17 | A | 8 |
| B 9 | Dormagen 4806/5267 | Mo-So | 11 575 | +1,6 | 1 086 | 9,5 | +4,0 | 89,8 | 5,2 | 1,3 | 0,6 | 3,1 | 6,1 | 5,4 | 0,2 | 0,2 | 0,89 | 667 | 733 | 733 | 594 | 10,5 | 1,8 | 1,1 | A | E | 17 | E | 17 | A | E | 17 | E | 17 |
| | | W | 12 916 | +1,6 | 1 341 | 10,4 | +2,6 | 88,9 | 5,5 | 1,0 | 0,6 | 3,5 | 6,7 | 5,9 | 0,3 | 0,2 | 0,63 | 9,2% | 10,2% | 468 | 674 | 11,4 | 1,8 | 1,2 | A | A | 17 | E | 17 | A | A | 17 | E | 17 |
| B 9n | Goch (S) 4302/5240 | Mo-So | 12 226 | +3,4 | 1 147 | 9,4 | +6,5 | 89,2 | 7,5 | 0,4 | 1,3 | 3,1 | 6,2 | 4,8 | 0,1 | 0,1 | 0,94 | 698 | 776 | 776 | 731 | 12,0 | 1,8 | 1,1 | A | E | 17 | B | 8 | A | E | 18 | B | 8 |
| | | W | 13 199 | +3,0 | 1 392 | 10,5 | +6,7 | 88,1 | 7,9 | 0,2 | 1,2 | 3,5 | 6,9 | 5,4 | 0,1 | 0,2 | 0,65 | 9,4% | 10,4% | 463 | 687 | 11,2 | 1,8 | 1,2 | A | A | 18 | B | 8 | A | E | 18 | B | 8 |
| B 42 | AK Bonn Ost (S) 5208/5627 | Mo-So | 50 150 | +3,1 | 1 545 | 3,1 | +2,1 | 96,1 | 5,5 | 0,9 | 0,5 | 1,7 | 1,3 | 0,9 | 0,1 | 0,4 | 0,90 | 2 909 | 3 149 | 3 149 | 3 738 | 15,2 | 1,8 | 1,1 | A | A | 8 | F | 17 | A | A | 8 | F | 17 |
| | | W | 54 432 | +2,7 | 1 858 | 3,4 | +0,8 | 95,7 | 5,7 | 0,8 | 0,5 | 1,8 | 1,5 | 1,0 | 0,1 | 0,4 | 0,64 | 2,9% | 3,3% | 463 | 506 | 15,2 | 1,8 | 1,1 | A | A | 8 | F | 17 | A | A | 8 | F | 17 |
| B 51 | Ostbevern 3913/5329 | Mo-So | 8 744 | +0,5 | 666 | 7,5 | -0,1 | 90,6 | 6,7 | 0,8 | 1,6 | 2,5 | 4,7 | 3,5 | 0,3 | 0,4 | 0,89 | 506 | 552 | 552 | 476 | 10,9 | 1,8 | 1,1 | A | B | 8 | E | 18 | A | B | 8 | E | 18 |
| | | W | 9 435 | +1,1 | 788 | 8,3 | -0,9 | 89,7 | 7,1 | 0,6 | 1,6 | 2,7 | 5,2 | 3,8 | 0,4 | 0,4 | 0,69 | 6,8% | 7,5% | 366 | 499 | 11,4 | 1,8 | 1,2 | B | B | 8 | E | 18 | B | B | 8 | E | 18 |
| B 51 | Telgte 4012/5330 | Mo-So | 19 051 | -0,7 | 1 540 | 8,1 | -0,1 | 90,5 | 5,3 | 0,8 | 1,3 | 2,7 | 4,9 | 3,5 | 0,4 | 0,1 | 0,91 | 1 102 | 1 203 | 1 203 | 963 | 10,0 | 1,8 | 1,1 | A | E | 17 | D | 18 | A | E | 17 | D | 18 |
| | | W | 20 370 | -0,8 | 1 856 | 9,1 | -0,9 | 89,4 | 5,6 | 0,7 | 1,3 | 3,1 | 5,5 | 3,9 | 0,5 | 0,2 | 0,73 | 7,5% | 8,3% | 800 | 835 | 10,8 | 1,8 | 1,2 | B | B | 17 | D | 18 | B | B | 17 | D | 18 |

Jahresauswertung 2015

Nordrhein-Westfalen

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglintientypen | | | | |
|--------------------|---|--|---------------------------------|--|---|--|--|--|---|---|--|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---|------------------------------|----------------------|------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------|
| Strabe | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | | WG | | TG R1 R2 | | |
| | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | | | Veränd. zu '14 | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | nkl. | | M ₁ | | Mo-So | | DL R1 R2 | | | |
| | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Kfz [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Kfz [Kfz/24h] [%] | o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Bus [Kfz/24h] [%] | fer | b _{so} | b _{Fr} | b _n | d ₅₀ | d ₅₀ w5 | d ₅₀ | d ₅₀ w5 | [Kfz/h] [%] | | | [Kfz/h] [%] | [Kfz/h] [%] |
| B 54 | Meinerzhagen 4811/5304 R1(N): Meinerzhagen R2(S): L869 Fs=3 | 209/320 147/197 25/68 37/55 | -11,8 -11,6 -16,0 -6,8 | 1 068 1 320 1 097 105 | 8,7 9,7 9,5 1,2 | 88,7 87,7 87,6 96,3 | 6,0 6,3 6,2 3,8 | 1,4 0,9 1,3 4,3 | 1,0 0,9 1,2 1,0 | 4,3 4,7 4,8 0,8 | 2,7 3,1 2,9 0,1 | 4,1 3,1 4,5 0,2 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 1,7 1,7 1,8 1,4 | 0,85 0,66 1,07 0,87 | 703 87% 136 8,7% | 770 9,9% 501 3,0% | 627 9,9% 713 4,8% 10,0 4,5% | 10,5 9,1 11,2 10,0 | R1 R1 R2 R2 | C A A D | | D 8 17 D 8 17 D 8 14 D 13 | E 17 E 17 D 8 16 D 19 | E 17 E 17 D 13 D 19 |
| B 54 | Oipe-Altenkleusheim 4913/5373 R1(N): L711, Oipe (B55) R2(S): Abzweig L729 Fs=2 | 361/- 226/- 74/- 61/- | - | 185 233 182 11 | 4,3 5,0 4,3 0,4 | 94,8 94,2 94,8 99,1 | 4,8 5,2 4,8 2,1 | 2,3 1,4 2,6 7,0 | 0,8 0,9 0,9 0,5 | 1,6 1,8 1,7 0,2 | 2,3 2,6 2,4 0,1 | 1,5 1,7 1,5 0,1 | 0,4 0,5 0,2 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,90 0,58 1,04 4,3% | 249 4,3% 37 4,3% | 277 4,9% 168 1,3% | 234 3,0% 247 4,5% 9,8 5,6% | 11,3 9,9 11,2 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A A C | D 8 18 D 8 17 D 8 17 D 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 15 | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 15 | |
| B 54 | Kreuztal-Buschhütten 5013/5374 R1(N): Kreuztal (B508) R2(S): Buschhütten (K28) Fs=4 | 338/- 212/- 69/- 57/- | - | 1 665 2 057 1 751 119 | 5,7 6,3 6,0 0,7 | 93,7 93,1 93,3 98,7 | 5,0 5,3 5,2 2,7 | 0,6 0,4 0,7 1,3 | 0,7 0,7 0,8 0,6 | 1,9 2,1 2,0 0,3 | 2,9 3,2 3,0 0,2 | 2,9 4,1 3,8 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,0 0,1 0,1 0,0 | 0,90 0,53 1,02 6,7% | 1 687 5,6% 304 6,7% | 1 848 6,4% 1 205 1,9% | 1 557 4,0% 1 719 5,6% 9,9 3,3% | 10,8 9,3 11,5 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | E 17 E 17 D 15 D 15 | E 17 E 17 D 15 D 15 | E 17 E 17 D 15 D 15 | |
| B 55 | Loope 5010/5204 R1(O): Engelskirchen R2(W): Ehreshoven Fs=2 | 363/364 227/223 74/78 62/63 | +0,5 +1,9 +3,6 +2,5 | 384 464 399 73 | 4,1 4,5 4,2 1,2 | 95,0 94,6 94,7 98,3 | 6,4 6,8 6,5 3,9 | 1,7 1,2 1,8 4,6 | 0,7 0,7 0,9 0,4 | 2,6 2,9 2,8 0,6 | 0,4 0,4 0,4 0,0 | 0,7 0,8 0,7 0,0 | 0,2 0,2 0,2 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,92 0,58 1,01 4,9% | 556 4,0% 65 4,9% | 618 4,5% 370 1,7% | 524 2,7% 517 3,3% 9,6 3,9% | 11,2 9,8 10,9 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | E 17 E 17 D 8 16 D 13 | E 17 E 17 D 8 16 D 13 | E 17 E 17 D 8 16 D 13 | |
| B 55 | Bergneustadt 4912/5264 R1(O): Drolshagen R2(W): Bergneustadt Fs=2 | 363/364 226/224 75/78 62/62 | +0,8 +0,5 +0,9 +0,2 | 583 719 609 49 | 5,2 5,9 5,6 0,7 | 93,9 93,3 93,4 98,7 | 4,6 4,9 4,7 2,6 | 1,0 0,7 1,1 2,7 | 0,7 0,7 0,8 0,5 | 1,9 2,1 2,1 0,3 | 1,9 2,1 2,1 0,1 | 2,5 2,8 2,8 0,1 | 0,8 0,9 0,6 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,89 0,59 1,05 6,9% | 642 5,1% 104 6,9% | 701 5,9% 468 1,6% | 566 3,9% 559 3,9% 9,6 3,9% | 10,1 8,9 10,1 8,9 | R1 R1 R2 R2 | A A C D | D 8 17 D 8 17 D 8 15 D 14 | E 17 E 17 D 15 D 15 | E 17 E 17 D 15 D 15 | |
| B 55 | Grevenbrück 4814/5342 R1(O): Grevenbrück R2(W): Bilstein Fs=2 | 360/361 224/223 75/75 61/63 | -6,5 -4,5 -10,2 -11,8 | 512 635 527 41 | 9,3 10,6 9,6 1,1 | 87,8 86,5 87,5 96,3 | 8,2 8,5 8,1 6,3 | 0,9 0,6 1,0 2,8 | 1,3 1,3 1,3 1,1 | 3,2 3,6 3,3 0,5 | 3,2 3,6 3,3 0,5 | 3,9 4,5 4,0 0,2 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 1,6 1,6 1,6 1,5 | 0,92 0,64 1,06 8,9% | 311 9,4% 62 8,9% | 346 10,6% 206 3,2% | 288 9,4% 299 8,7% 9,6 3,2% | 10,5 9,3 10,9 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D 8 15 D 8 15 D 8 15 D 12 | E 17 E 15 D 8 15 D 12 | E 17 E 15 D 8 15 D 12 | |
| B 55 | Warstein Süd 4516/5375 R1(O): Warstein (L735) R2(W): Abzweig L856 Fs=2 | 362/- 226/- 75/- 61/- | - | 686 839 752 46 | 9,6 10,6 10,5 1,0 | 89,1 88,1 88,1 97,7 | 6,1 6,5 6,3 3,5 | 1,4 0,9 1,5 4,6 | 1,3 1,3 1,4 1,3 | 2,7 3,0 2,9 0,4 | 5,1 7,4 7,4 0,4 | 5,1 5,7 5,7 0,3 | 0,2 0,3 0,2 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,91 0,54 1,03 13,7% | 412 9,2% 71 13,7% | 470 10,0% 240 4,5% | 440 8,6% 426 9,4% 10,3 4,5% | 12,2 10,4 12,0 10,3 | R1 R1 R2 R2 | C A A C | E 17 E 17 E 15 E 15 | B 8 B 8 B 8 C 15 | B 8 B 8 B 8 C 15 | |
| B 55n | Eisdorf 5005/5247 R1(N): Bergheim R2(S): Jülich Fs=2 | 355/362 220/222 74/77 61/63 | -2,0 -2,3 -3,1 -0,1 | 981 1 177 1 049 174 | 9,1 9,9 9,9 2,5 | 89,4 88,6 88,3 96,3 | 7,0 7,4 7,1 4,8 | 0,8 0,6 0,9 1,9 | 1,1 1,1 1,3 0,9 | 4,1 4,4 4,4 1,5 | 4,1 3,9 4,1 0,9 | 3,6 3,9 4,1 0,7 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,4 0,4 0,5 0,3 | 0,89 0,59 1,03 13,0% | 606 8,7% 134 13,0% | 660 9,7% 444 4,2% | 743 7,1% 755 6,6% 12,0 4,2% | 14,0 12,2 13,8 12,0 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | A 7 A 8 A 7 D 14 | F 17 F 17 F 16 D 15 | F 17 F 17 F 16 D 15 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|--------|------|------------|------|---------|---------|-----|--------|------|-----|-----|-----|------|------|---------------|-----------------|-------------|-----------------------------|------|----------|------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Anz. Fahrstreifen Lage bei | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | Tag- Nacht | day- eve | MSV (50. höchste Stunde) | WG | R1 R2 | TG | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Krad | | Pkw | | +Lkw | | | | | | | | | +Krad | | Lkw | | Krad | | Pkw | | | |
| Mo-So | | W | | U | | S | | Veränd. | | zu '14 | | SV | | Lkw | | Lkw | | Krad | | Pkw | | Pkw | | +Lkw | | +Krad | | Lkw | | Krad | | Pkw | |
| [Kfz/24h] | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | | % | |
| B 56 | Sittard 4901/5266 R1(O): Seifkant-Wehr R2(W): Grenze Fs=2 | 330/353 | 4 513 | -6,1 | 40 | 0,9 | -0,8 | 98,4 | 3,8 | 1,2 | 0,7 | 0,5 | 0,3 | 0,2 | 0,0 | 0,98 | 269 | 289 | 278 | 12,1 | R1 | C | F 18 | F 18 | F 18 | F 18 | F 18 | F 18 | F 18 | F 18 | F 18 | | |
| B 56 | Swisttal-Buschoven 5208/5274 R1(O): L113, Hardtberg R2(W): Buschoven Fs=3 | 359/- 224/- 73/- 62/- | 14 578 | | 464 | 3,2 | 96,0 | 5,3 | 1,2 | 0,8 | 1,6 | 1,2 | 0,9 | 0,3 | 0,0 | 0,87 | 862 | 942 | 1 083 | 15,2 | R1 | A | A 8 | F 17 | A 8 | F 17 | A 8 | F 17 | A 8 | F 17 | A 8 | F 17 | |
| B 56n | Siegburg-Stallberg 5109/5220 R1(O): Siegburg/Stallberg R2(W): B484 Fs=2 | 362/332 227/200 73/76 62/56 | 22 814 | -0,1 | 629 | 2,8 | +4,1 | 96,3 | 6,3 | 0,7 | 0,7 | 2,0 | 0,7 | 0,5 | 0,1 | 0,3 | 1 322 | 1 432 | 1 571 | 13,8 | R1 | A | A 8 | F 17 | A 8 | F 17 | A 8 | F 17 | A 8 | F 17 | A 8 | F 17 | |
| B 57 | Menzeler Heide (N) 4405/5229 R1(N): Menzelen R2(S): Rheinberg Fs=2 | 301/362 209/223 39/76 53/63 | 10 196 | -2,5 | 576 | 5,6 | -1,2 | 91,8 | 5,6 | 1,4 | 1,4 | 2,1 | 3,1 | 2,6 | 0,4 | 1,1 | 583 | 636 | 551 | 11,2 | R1 | C | B 8 | E 17 | B 8 | E 17 | B 8 | E 17 | B 8 | E 17 | B 8 | E 17 | |
| B 57 | Mönchengladb.-Rheindahlen 4804/5273 R1(N): AS Mönchengladbach-Holt (A R2(S): Abzweig L370 Fs=2 | 355/- 220/- 75/- 60/- | 11 027 | | 461 | 4,2 | 95,0 | 4,8 | 1,4 | 0,9 | 2,1 | 2,0 | 1,5 | 0,1 | 0,0 | 0,90 | 639 | 704 | 925 | 16,4 | R1 | C | A 8 | F 18 | A 8 | F 18 | A 8 | F 18 | A 8 | F 18 | A 8 | F 18 | |
| B 57 | Aisdorf-Olden 5102/5213 R1(N): Aisdorf R2(S): Würselen Fs=2 | 346/299 225/173 61/73 60/53 | 17 723 | -2,5 | 524 | 3,0 | -0,6 | 95,7 | 4,7 | 1,2 | 0,6 | 1,4 | 0,6 | 0,4 | 1,0 | 0,7 | 1 015 | 1 095 | 991 | 11,3 | R1 | A | E 17 | B 8 | A E 17 | B 8 | A E 17 | B 8 | A E 17 | B 8 | A E 17 | | |
| B 57 | Aachen-Köpfchen 5202/5263 R1(N): Aachen R2(S): Bundesgrenze (B) Fs=2 | 362/358 225/218 75/78 62/62 | 8 515 | -0,9 | 138 | 1,6 | -0,7 | 98,0 | 4,5 | 1,1 | 0,4 | 0,6 | 0,4 | 0,2 | 0,6 | 0,0 | 503 | 544 | 571 | 13,5 | R1 | C | A 8 | F 17 | B A 8 | F 17 | B A 8 | F 17 | B A 8 | F 17 | B A 8 | F 17 | |
| B 58 | Straelen 2 (Bundesstr.) 4503/5257 R1(O): Straelen R2(W): Bundesgrenze (NL) Fs=2 | 341/359 210/220 72/77 59/62 | 4 121 | +1,1 | 427 | 10,4 | -3,4 | 88,6 | 6,4 | 0,8 | 1,0 | 2,6 | 7,6 | 6,4 | 0,1 | 0,0 | 1,02 | 238 | 261 | 265 | 13,1 | R1 | B | F 18 | D 8 15 | B F 18 | D 8 15 | B F 18 | D 8 15 | B F 18 | D 8 15 | | |

Jahresauswertung 2015

Nordrhein-Westfalen

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|--|---|---------------------------------------|--|--|--------------------------|------------------------------|--|---|---|---|---|-----------------------------|---------------------------|---|------------------------------|------------------------------|----------------------|------------------|------------------|----------------------------|-----------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} eve _{22.6} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Lkw-Gruppe SV Lkw-Veränd. zu '14 ähnl. S [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) m. Anh. o. Anh. Lkw [Kfz/24h] [%] | Lkw +Lkw m. Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Bus [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kfz/h] [%] | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} [] | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | | | |
| B 58 | Anz. Fahrstreifen Menzeler Heide (W) 4403/5230 R1(O): Buderich R2(W): Alpen Fs=2 | 183/277 131/155 21/72 31/50 | 13 256 +11,5 14 664 +9,6 12 638 +16,9 8 824 +11,6 | 8,3 9,3 9,0 1,2 | +1,9 -1,6 +13,5 -0,3 | 89,2 88,1 88,4 97,4 | 6,3 6,7 6,3 3,8 | 1,1 0,7 1,3 3,0 | 1,2 1,2 1,3 1,2 | 2,8 3,1 3,3 0,4 | 3,1 3,4 3,4 0,1 | 3,8 4,2 3,9 0,8 | 2,9 3,2 2,9 0,6 | 0,5 0,1 0,4 0,2 | 0,91 0,65 1,02 0,2 | 519 7,2 78 9,7 | 575 7,9 349 3,8 | 775 7,7 740 6,3 | 11,7 10,0 11,2 9,7 | R1 R1 R2 R2 | C A B C | B A D C | 8 8 8 14 15 | E E E D F |
| B 58 | Geldern (N) 4403/5252 R1(O): Buderich R2(W): Alpen Fs=2 | 362/365 226/224 74/78 62/63 | 8 919 -3,3 9 747 -3,9 8 879 -2,7 5 921 -2,5 | 7,4 8,2 7,7 1,9 | -3,9 -5,0 -1,8 -3,8 | 91,2 90,4 90,7 97,1 | 7,0 7,2 7,1 5,2 | 1,2 0,9 1,3 3,2 | 1,3 1,3 1,5 0,9 | 3,1 3,4 3,4 1,0 | 3,1 3,4 3,4 0,1 | 3,8 4,2 3,9 0,8 | 2,9 3,2 2,9 0,6 | 0,5 0,1 0,4 0,2 | 0,91 0,65 1,02 0,2 | 519 7,2 78 9,7 | 575 7,9 349 3,8 | 437 5,0 469 5,5 | 9,7 8,5 10,6 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A A C D | D B D D | 8 8 16 13 18 | E E D D F |
| B 58 | Dorsten (O) 4207/5316 R1(O): B24 R2(W): Schernbeck Fs=2 | 362/360 227/223 73/74 62/63 | 12 537 -5,1 13 196 -6,3 12 666 -3,0 9 961 -3,8 | 10,4 12,1 10,8 1,4 | -2,9 -3,6 -2,1 -6,3 | 87,4 85,6 86,8 96,8 | 7,3 7,9 7,6 4,0 | 1,2 0,7 1,3 3,3 | 1,6 1,6 1,8 1,4 | 2,8 3,2 3,0 0,5 | 2,8 3,2 3,0 0,1 | 7,4 8,6 7,7 0,7 | 5,7 6,7 5,9 0,5 | 0,2 0,3 0,2 0,3 | 0,96 0,69 1,03 0,3 | 713 9,9 141 15,1 | 779 11,1 515 4,6 | 644 7,8 648 10,8 | 10,6 9,8 10,0 9,2 | R1 R1 R2 R2 | C B D D | D E B D | 18 17 16 15 14 | F B B D C |
| B 58 | Ascheberg West 4210/5376 R1(O): Ascheberg R2(W): Lüdinghausen (B235) Fs=2 | 362/- 226/- 75/- 61/- | 6 918 7 528 6 844 4 766 | 8,4 9,5 9,0 1,0 | -2,9 -3,6 -2,1 -6,3 | 89,9 88,9 89,1 97,4 | 7,3 7,9 7,4 4,0 | 1,4 0,9 1,4 4,0 | 1,6 1,5 1,8 1,6 | 2,7 3,0 2,9 0,4 | 2,7 3,0 2,9 0,4 | 5,5 6,1 6,0 0,5 | 4,2 4,8 4,7 0,3 | 0,3 0,0 0,1 0,1 | 0,91 0,66 1,05 0,0 | 404 8,1 57 12,7 | 450 9,1 264 3,3 | 377 5,0 364 7,7 | 11,0 9,7 10,4 9,2 | R1 R1 R2 R2 | A B D C | D A D D | 17 17 15 15 | D D B F |
| B 59 | Pulheim 4906/5214 R1(O): Stommeln R2(W): Pulheim Fs=3 | 366/363 220/222 75/78 61/63 | 15 787 +5,2 17 703 +4,7 15 526 +5,0 9 054 +6,1 | 7,1 7,9 7,5 1,0 | -1,4 -2,1 -0,2 -11,4 | 92,0 91,3 91,6 98,2 | 6,8 7,1 6,9 4,0 | 0,9 0,7 1,0 2,1 | 0,7 0,7 0,8 0,7 | 2,5 2,8 2,7 0,4 | 2,5 2,8 2,7 0,4 | 4,5 5,0 4,8 0,5 | 3,4 3,8 3,1 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,88 0,62 1,02 0,1 | 902 6,9 169 9,0 | 992 7,7 635 3,3 | 1 251 5,4 1 079 3,8 | 15,9 13,4 13,6 11,5 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | A A A D | 8 8 8 15 15 | F F F D C |
| B 61 | Stromberg 4215/5349 R1(O): Stromberg R2(W): Keitlinghausen Fs=2 | 365/175 228/90 75/56 62/29 | 2 495 -2,3 2 704 -3,1 2 462 +4,9 1 764 -10,4 | 7,5 8,6 7,6 1,4 | -2,0 -2,2 +0,3 -29,1 | 90,5 89,4 90,1 97,5 | 5,8 6,3 5,8 2,9 | 2,0 1,4 2,1 4,8 | 1,5 1,6 1,8 0,8 | 2,6 3,0 2,8 0,3 | 2,6 3,0 2,8 0,3 | 4,6 5,2 4,7 1,1 | 3,3 3,8 3,5 0,7 | 0,3 0,4 0,1 0,1 | 0,91 0,65 1,03 0,2 | 145 7,2 22 11,3 | 161 7,9 97 4,1 | 169 6,0 148 9,6 | 13,2 11,9 12,2 10,9 | R1 R1 R2 R2 | C B E C | E B E A | 17 17 16 14 | D D D F |
| B 61 | Linteler See 4116/5377 R1(N): Abzweig L568 R2(S): B64, Rheda-Wiederbrück Fs=2 | 356/- 221/- 73/- 62/- | 14 804 16 243 14 539 9 832 | 1 180 1 450 1 253 96 | | 91,1 90,1 90,3 98,3 | 5,5 5,9 5,7 3,2 | 0,8 0,7 1,0 1,5 | 1,0 1,0 1,1 0,7 | 2,3 2,6 2,5 0,4 | 2,3 2,6 2,5 0,4 | 5,3 5,9 5,8 0,5 | 4,2 4,7 4,6 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,1 | 0,90 0,64 1,04 0,0 | 844 7,6 163 11,9 | 917 8,5 623 3,4 | 733 9,4 762 5,5 | 9,4 8,4 10,8 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A B B D | B A B C | 8 8 8 14 15 | E E E D C |
| B 61n | Petershagen 2 3619/5336 R1(N): Uchte R2(S): Petershagen Fs=2 | 359/361 225/220 74/78 60/63 | 9 333 +1,1 9 839 +0,9 9 497 +1,1 7 270 +1,2 | 12,1 13,9 12,7 1,9 | -1,0 -1,8 +0,3 -5,0 | 85,6 83,8 84,7 95,9 | 6,5 6,8 6,8 4,6 | 0,9 0,6 1,0 2,3 | 1,8 1,8 2,0 1,9 | 2,5 2,7 2,7 0,7 | 2,5 2,7 2,7 0,7 | 9,3 10,8 9,9 1,1 | 7,2 8,4 7,7 0,8 | 0,3 0,4 0,1 0,1 | 0,97 0,75 1,12 0,4 | 539 11,0 88 24,6 | 592 12,0 381 6,7 | 558 9,0 543 8,3 | 12,0 11,0 11,6 10,7 | R1 R1 R2 R2 | B B B E | B B B D | 8 8 8 14 15 | F F E D C |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---------------|--|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|--|--|--------------------------------|------------------------------|--|---|
| Strasse | VT 2015/14 | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag _{22.6} / Nacht _{22.6} / eve _{16.22} / day ₆₋₁₈ | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | |
| | | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | Mo-So W U S | SV Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Pkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattelzug | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n | | | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ |
| B 62 | | Netphen-Afholderbach 5014/5354 | | 361/- 224/- 75/- 62/- | | 3 460 3 739 2 424 2 475 | +0,3 +1,4 +1,5 +0,8 | 203 251 211 20 | 5,9 6,7 6,2 0,8 | 93,2 92,4 92,8 98,6 | 5,2 5,6 5,6 2,9 | 2,3 1,5 2,6 6,2 | 0,9 0,9 1,1 0,7 | 2,3 2,6 3,0 0,3 | 1,8 2,1 1,9 0,1 | 0,8 1,0 0,6 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 200 6,0% 33 4,8% | 222 6,7% 133 2,2% | 202 3,5% 198 6,1% | 11,8 10,4 11,4 10,2 | R1 R1 R2 R2 | B B B G |
| B 63 | | Drensteinfurt 4212/5302 | | 358/354 224/218 74/74 60/62 | | 5 937 6 541 5 769 3 919 | +1,3 +0,9 +1,4 +1,5 | 313 381 330 39 | 5,3 5,8 5,7 1,0 | 93,3 92,7 92,7 97,6 | 5,2 5,5 5,3 3,4 | 0,8 0,6 0,9 2,3 | 1,2 1,1 2,0 1,1 | 1,6 2,0 2,0 0,4 | 2,8 3,2 3,2 0,3 | 0,6 0,7 0,6 0,2 | 0,3 0,3 1,01 0,2 | 344 4,6% 54 13,5% | 378 5,1% 242 2,5% | 332 4,2% 343 5,2% | 10,5 9,2 12,3 10,7 | R1 R1 R2 R2 | B B D D |
| B 64 | | Delbrück-West 4217/5355 | | 360/- 223/- 75/- 62/- | | 10 518 11 316 10 412 7 714 | | 1 563 1 904 1 607 256 | 14,9 16,8 15,4 3,3 | 83,5 81,6 82,8 95,3 | 6,2 6,5 6,4 3,6 | 0,8 0,6 0,9 1,8 | 1,6 1,6 1,8 1,4 | 1,6 3,7 3,4 0,5 | 11,4 12,8 11,8 2,7 | 8,9 10,0 9,2 2,3 | 0,3 0,3 0,2 0,0 | 592 13,7% 132 25,0% | 647 15,0% 424 7,8% | 545 11,2% 519 14,0% | 10,5 9,3 9,8 8,7 | R1 R1 R2 R2 | B B B A |
| B 64 | | Bad Driburg Süd 4220/5378 | | 345/- 212/- 74/- 59/- | | 9 469 10 137 9 517 6 955 | | 773 944 839 64 | 8,2 9,3 8,8 0,9 | 90,5 89,4 89,7 97,8 | 6,1 6,5 6,3 3,5 | 0,8 0,6 0,9 2,0 | 1,3 1,2 1,5 1,3 | 2,6 2,9 2,9 0,5 | 5,3 6,1 5,7 0,3 | 3,8 4,4 4,1 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,1 | 549 7,6% 87 15,1% | 609 8,5% 366 3,1% | 518 6,4% 575 5,6% | 11,2 10,1 11,9 10,8 | R1 R1 R2 R2 | B B D D |
| B 66 | | Bl-Hillegossen 4017/5337 | | 293/362 182/221 61/78 50/63 | | 33 792 37 418 33 470 20 851 | +0,8 -0,0 +1,8 +2,0 | 3 458 4 211 3 724 368 | 10,2 11,3 11,1 1,8 | +3,8 +2,5 +5,9 +7,2 | 6,7 6,9 6,9 5,0 | 0,5 0,4 0,6 0,9 | 0,8 0,8 0,9 0,6 | 4,9 5,3 5,3 1,0 | 5,2 5,7 5,6 0,6 | 3,1 3,4 3,3 0,4 | 0,2 0,9 0,8 0,5 | 1 920 9,5% 384 17,4% | 2 095 10,2% 1 395 6,3% | 1 757 5,7% 2 030 7,8% | 10,4 9,0 12,0 10,4 | R1 R1 R2 R2 | B B B D |
| B 68 | | Halle-Gartnisch 3916/5303 | | 357/339 222/202 74/75 61/62 | | 16 278 16 923 16 339 13 833 | -3,1 -3,6 -4,6 +0,7 | 601 701 634 192 | 3,7 4,1 3,9 1,0 | -59,9 -60,6 -62,5 -29,4 | 7,3 7,8 7,6 4,7 | 0,5 0,4 0,6 0,9 | 1,2 1,1 1,6 1,3 | 2,4 2,7 2,6 0,9 | 1,0 1,1 1,1 0,3 | 0,7 0,8 0,2 0,2 | 0,3 0,3 0,8 0,8 | 926 3,5% 182 5,4% | 950 3,8% 735 2,2% | 744 2,8% 667 2,2% | 9,0 8,6 8,3 8,0 | R1 R1 R2 R2 | C C C D |
| B 68 | | Lichtenau 4319/5351 | | 364/363 227/223 75/77 62/63 | | 8 579 9 334 8 826 5 503 | +6,3 +5,0 +9,0 +7,7 | 406 473 493 53 | 4,7 5,1 5,6 1,0 | +19,6 +14,5 +36,7 +6,8 | 5,6 5,9 5,9 3,4 | 0,8 0,5 0,9 2,3 | 1,2 1,2 1,4 1,0 | 1,9 2,1 2,2 0,3 | 2,3 2,4 3,0 0,3 | 1,4 1,5 1,9 0,1 | 0,5 0,1 0,1 0,4 | 503 4,7% 66 5,7% | 556 5,2% 343 2,1% | 682 3,4% 607 3,8% | 15,7 14,1 14,3 12,4 | R1 R1 R2 R2 | F F F G |
| B 70 | | Heek Ost 3808/5379 | | 355/- 221/- 74/- 60/- | | 4 374 4 756 4 327 3 024 | | 407 493 439 53 | 9,3 10,4 10,1 1,7 | 88,6 87,5 87,5 96,6 | 7,4 7,9 7,6 3,5 | 1,4 1,0 1,6 3,9 | 2,1 2,1 2,4 1,6 | 3,3 3,6 3,7 0,5 | 5,2 5,8 5,7 0,7 | 3,7 4,1 4,1 0,5 | 0,9 0,0 0,8 0,0 | 252 9,3% 42 9,9% | 282 10,3% 161 4,0% | 239 6,7% 255 8,6% | 11,1 9,7 11,5 10,1 | R1 R1 R2 R2 | D D D F |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--|---|----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--|---|---|---|---|------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------|--|----|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Lkw-Gruppe Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw Krad [%] | Lkw Krad [%] | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) m. o. Anh. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | Anh. +Sattel- zug [%] | nkl. Kfz [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n [Kfz/h] [%] | Mo-So b ₅₀ Mo-So b ₅₀ [Kfz/h] [%] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | |
| B 70 | Lünten 3907/5300 R1(N): Alstätte R2(S): Vreden (L560) Fs=2 | 344/- 210/- 75/- 59/- | 403 500 410 37 | 8,6 9,9 9,0 1,0 | 89,6 88,2 88,9 97,6 | 6,9 7,5 7,2 3,6 | 0,9 1,9 1,1 2,2 | 1,9 3,3 3,1 0,5 | 2,9 3,3 3,1 0,5 | 5,4 6,2 5,8 0,4 | 3,9 4,5 4,2 0,3 | 0,3 0,3 0,1 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,90 8,5% 4,3 9,5% | 272 8,5% 43 3,5% | 303 9,5% 179 3,5% | 290 3,8% 289 8,0% | 12,5 11,1 12,2 10,9 | R1 R1 R2 R2 | C B G E | D A D E | 8 18 14 15 | 18 18 8 14 | | | |
| B 70 | Raesfeld West 4206/5381 R1(N): Raesfeld, B224 R2(S): L401, Brünen Fs=2 | 360/- 225/- 74/- 61/- | 153 188 166 10 | 6,3 7,4 7,0 0,5 | 91,7 90,4 90,6 98,6 | 7,1 7,9 7,3 3,5 | 2,0 2,3 2,4 9,3 | 2,0 3,3 3,1 0,9 | 2,6 3,3 3,1 0,3 | 2,9 3,4 3,2 0,2 | 2,0 2,4 2,2 0,1 | 0,6 0,7 0,6 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,95 6,2% 15 7,9% | 144 6,2% 15 7,9% | 161 6,8% 93 3,1% | 156 1,3% 147 0,7% | 12,7 12,0 12,3 11,5 | R1 R1 R2 R2 | C B F B | F E F F | 17 17 17 17 | 17 17 12 16 | | | |
| B 83 | Beverungen-Wehrden 4222/5382 R1(N): Godelheim (B64) R2(S): Beverungen (B241) Fs=2 | 362/- 225/- 75/- 62/- | 471 569 520 50 | 8,2 9,3 8,9 1,2 | 90,2 89,2 89,3 97,4 | 5,9 6,2 6,2 4,1 | 2,1 1,3 2,2 6,5 | 1,6 1,5 1,8 1,4 | 3,1 3,4 3,4 0,6 | 4,9 5,6 5,3 0,4 | 3,3 3,7 3,6 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,96 8,0% 50 10,8% | 333 8,0% 50 10,8% | 373 9,0% 213 3,0% | 292 6,5% 337 6,3% | 10,2 9,3 11,8 10,6 | R1 R1 R2 R2 | A B D F | D B D E | 8 18 16 11 | 17 17 15 15 | | | |
| B 219 | Greven (N) 3811/5350 R1(N): Saerbeck R2(S): Greven Fs=2 | 343/349 209/216 75/73 59/60 | 871 1 058 945 95 | 8,9 10,0 9,8 1,4 | -1,5 -3,9 +4,3 +2,2 | 6,4 6,8 6,8 3,7 | 0,7 0,5 0,8 1,9 | 1,5 1,4 1,6 0,4 | 2,5 2,8 2,8 0,4 | 6,0 6,7 6,6 0,8 | 4,3 4,8 4,8 0,7 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,91 0,61 1,02 0,2 | 567 8,5% 91 13,6% | 627 9,5% 384 3,9% | 621 5,5% 670 7,3% | 12,7 11,1 13,7 12,1 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | F E F C | 17 17 15 11 | 8 8 16 15 | | | |
| B 219 | Greven (S) 3911/5306 R1(N): Greven R2(S): Sprakel Fs=2 | 305/358 185/217 69/78 51/63 | 322 392 338 47 | 2,7 3,0 2,9 0,6 | -6,0 -6,9 -4,9 -4,8 | 4,9 6,0 6,1 3,6 | 0,8 0,8 1,0 1,5 | 0,8 0,9 0,9 0,5 | 1,4 1,6 1,6 0,3 | 0,8 0,9 0,9 0,1 | 0,5 0,5 0,5 0,0 | 0,4 0,3 0,4 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,89 2,6% 99 3,9% | 698 2,6% 99 3,9% | 765 2,9% 497 1,1% | 860 2,0% 860 2,3% | 14,3 12,3 14,4 12,5 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | F F F C | 17 17 15 11 | 8 8 16 14 | | | |
| B 220 | Emmerich 4103/5258 R1(N): Bundesgrenze (NL) R2(S): AS Emmerich Fs=2 | 360/355 224/220 75/73 61/62 | 1 108 1 360 1 183 90 | 8,6 9,7 8,9 1,0 | +6,8 +6,0 +7,9 -5,5 | 6,2 6,6 6,1 4,1 | 0,9 0,9 1,0 2,2 | 0,9 0,9 1,0 0,4 | 2,1 2,3 2,1 0,4 | 6,4 7,4 6,7 0,6 | 5,4 6,1 5,6 0,5 | 0,1 0,0 0,1 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,95 0,57 1,03 0,2 | 753 7,9% 109 17,7% | 837 8,3% 501 5,8% | 733 8,5% 777 4,0% | 11,5 10,2 11,9 10,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D G | E E D F | 18 18 17 12 | 18 18 8 12 | | | |
| B 221 | Brüggen (N) 4703/5432 R1(N): Brüggen R2(S): L372 Fs=2 | 356/242 224/140 71/59 61/43 | 622 750 665 98 | 5,1 5,8 5,5 1,0 | +26,0 +31,7 +15,9 -20,4 | 5,4 5,8 5,7 3,2 | 1,1 0,7 1,2 3,2 | 1,1 1,1 1,2 0,8 | 2,7 3,0 2,9 0,7 | 2,2 2,5 2,5 0,3 | 1,7 1,9 1,9 0,2 | 0,2 0,3 0,1 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,93 0,70 1,04 0,2 | 710 4,8% 105 8,8% | 781 5,5% 497 1,5% | 654 2,6% 615 3,3% | 10,8 9,8 10,0 9,1 | R1 R1 R2 R2 | A B E D | E E B D | 17 18 16 13 | 17 17 8 13 | | | |
| B 221 | Arsbeck 4803/5276 R1(N): Arsbeck R2(S): L19, Wassenberg Fs=2 | 364/- 227/- 75/- 62/- | 242 297 263 25 | 4,3 5,0 4,6 0,6 | 94,1 93,4 93,7 98,5 | 6,4 7,0 6,7 3,2 | 2,0 1,3 2,1 5,1 | 1,5 1,6 1,7 1,0 | 2,3 2,6 2,5 0,4 | 1,7 1,9 1,8 0,1 | 1,2 1,4 1,3 0,0 | 0,4 0,5 0,3 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,93 0,77 1,04 0,2 | 325 4,4% 46 3,9% | 357 5,1% 228 1,1% | 305 5,2% 333 2,1% | 11,1 10,0 11,9 10,9 | R1 R1 R2 R2 | A B B D | B B B E | 8 8 8 15 | 17 17 17 15 | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|-------------------|---------|------------|-------|-------------|-----|---------|------|-----|-----|--------------------------------|-----|----------|------|-------|-------|-----------|------|-------|------|--------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------|-----------------|-------|-----------------|------|------|------|-------|-------|
| | | | DTV | | | | | | | | | | | | Faktoren | | | | | | | | | | WG | | R2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | Lkw-Gruppe | | | | Veränd. | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- | | | | Tag-z | | day-18 | | R1 | | TG | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So | Veränd. | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. | Pkw | Lfw | Krad | Pkw | Lfw | Krad | m. | o. | o. | Anh. | Lkw | Sattelzug | Bus | nkl. | Kfz | fer | M ₁ | P ₁ | M ₁ | M ₁ | M ₁ | M ₁ | M ₁ | M ₁ | M ₁ | M ₁ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | | | | | |
| | | | W | zu '14 | U | W | U | S | W | U | S | W | U | S | W | U | S | W | U | S | W | U | S | W | U | S | W | U | S | W | U | S | W | U | S | W | U | S | | | | |
| B 221 | Heinsberg | 340/361 | +0,7 | 859 | 5,4 | +4,8 | 92,6 | 7,9 | 0,6 | 1,2 | 2,5 | 2,4 | 1,8 | 0,5 | 0,7 | 0,90 | 919 | 1021 | 870 | 11,0 | 0,18 | 0,90 | 919 | 1021 | 870 | 11,0 | 0,18 | 0,90 | 919 | 1021 | 870 | 11,0 | 0,18 | 0,90 | 919 | 1021 | 870 | 11,0 | 0,18 | 0,90 | 919 | 1021 |
| B 224 | Botrop | 360/363 | -0,8 | 2 250 | 5,5 | -4,8 | 93,3 | 5,5 | 0,7 | 0,7 | 2,1 | 3,3 | 2,6 | 0,2 | 0,5 | 0,92 | 2 296 | 2 495 | 1 969 | 9,9 | 0,18 | 0,92 | 2 296 | 2 495 | 1 969 | 9,9 | 0,18 | 0,92 | 2 296 | 2 495 | 1 969 | 9,9 | 0,18 | 0,92 | 2 296 | 2 495 | 1 969 | 9,9 | 0,18 | 0,92 | 2 296 | 2 495 |
| B 226 | Wanne-Eickel Ost | 362/- | | 859 | 4,1 | | 95,4 | 6,8 | 1,4 | 0,5 | 1,8 | 1,3 | 1,0 | 0,9 | 0,0 | 0,89 | 1 217 | 1 352 | 1 079 | 10,5 | 0,18 | 0,89 | 1 217 | 1 352 | 1 079 | 10,5 | 0,18 | 0,89 | 1 217 | 1 352 | 1 079 | 10,5 | 0,18 | 0,89 | 1 217 | 1 352 | 1 079 | 10,5 | 0,18 | 0,89 | 1 217 | 1 352 |
| B 229 | Solingen | 363/363 | +29,2 | 606 | 5,2 | +29,4 | 94,0 | 7,1 | 1,1 | 0,6 | 3,0 | 1,9 | 1,5 | 0,2 | 0,3 | 0,91 | 678 | 730 | 607 | 10,1 | 0,18 | 0,91 | 678 | 730 | 607 | 10,1 | 0,18 | 0,91 | 678 | 730 | 607 | 10,1 | 0,18 | 0,91 | 678 | 730 | 607 | 10,1 | 0,18 | 0,91 | 678 | 730 |
| B 229 | Lüdenscheid-Brügge | 353/339 | -0,1 | 665 | 4,6 | -1,6 | 94,5 | 5,4 | 0,9 | 0,5 | 2,3 | 1,8 | 1,2 | 0,5 | 0,4 | 0,89 | 826 | 912 | 837 | 11,7 | 0,18 | 0,89 | 826 | 912 | 837 | 11,7 | 0,18 | 0,89 | 826 | 912 | 837 | 11,7 | 0,18 | 0,89 | 826 | 912 | 837 | 11,7 | 0,18 | 0,89 | 826 | 912 |
| B 230 | Holzheim | 242/353 | +1,3 | 605 | 5,6 | +1,9 | 93,5 | 8,0 | 0,6 | 0,6 | 2,8 | 2,7 | 2,1 | 0,2 | 0,3 | 0,88 | 616 | 675 | 855 | 16,3 | 0,18 | 0,88 | 616 | 675 | 855 | 16,3 | 0,18 | 0,88 | 616 | 675 | 855 | 16,3 | 0,18 | 0,88 | 616 | 675 | 855 | 16,3 | 0,18 | 0,88 | 616 | 675 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--|-------------------------------|---|---|-------------------|---|---|---|--------------------------------|----------------------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Anz. Fahrstreifen Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Faktoren | | Tag-22.6 M ₁ P ₁ M _{ave} P _{ave} [Kfz/h] | | day-18 M _{day} P _{day} M _{ave} P _{ave} [Kfz/h] | | WG R1 R2 | TG R1 R2 Mo Di-Do Fr Sa So |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] | Lfw Krad [Kfz/24h] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] | m. Anh. [Kfz/24h] | o. Anh. [Kfz/24h] | Lkw m. Sattel- zug [Kfz/24h] | Bus [Kfz/24h] | nkl. Kfz [Kfz/24h] | fer b _{so} b _{Fr} [Kfz/24h] | nkf Kfz [Kfz/24h] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [Kfz/h] | Richtung R1 R2 | höchste Stunde | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [Kfz/h] | Richtung R1 R2 | | |
| B 235 | Datteln 4210/5345 R1(N): Offen R2(S): Datteln Fs=2 | 358/357 221/219 75/78 62/60 | 28 521 30 998 28 298 19 681 | +9,1 +7,7 +10,9 +12,5 | 1 877 2 268 2 061 217 | 6,6 7,3 7,3 1,1 | +4,0 +1,8 +9,2 +6,7 | 90,9 90,2 90,2 96,5 | 5,8 6,2 6,1 3,3 | 0,7 0,6 0,8 1,6 | 2,1 2,3 2,3 0,4 | 4,4 4,9 4,9 0,6 | 3,6 4,0 4,0 0,6 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1,8 1,8 1,8 1,9 | 0,91 0,62 1,02 1,06 | 1 582 6,1% 401 10,6% | 1 740 6,7% 1 109 3,1% | A A B E | B A B D | 1 660 6,0% 1 407 4,1% | 11,8 10,3 9,8 8,6 | R1 R1 R2 R2 | D E | 8 7 7 15 | 16 16 C 14 18 |
| B 236 | Dortmund-Berghofen 4511/5352 R1(N): Dortmund-Berghofen (L556) R2(S): AS Schwerte (A1) Fs=4 | 359/357 223/217 74/77 62/63 | 7 120 7 955 7 076 4 103 | +1,5 +1,5 +0,4 +1,5 | 652 818 652 44 | 9,2 10,3 9,2 1,1 | -0,8 -0,7 -3,4 -6,3 | 89,9 88,8 89,8 98,1 | 6,9 7,2 6,9 5,0 | 1,4 0,9 1,5 4,6 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 3,4 3,6 3,6 0,4 | 5,0 5,7 5,1 0,1 | 3,9 4,4 4,0 0,1 | 0,7 0,8 0,6 0,3 | 0,89 0,50 1,00 0,3 | 400 9,5% 89 6,3% | 446 10,8% 264 3,0% | A A D D | D A D D | 398 8,8% 369 5,1% | 11,3 9,7 10,3 8,8 | R1 R1 R2 R2 | E A D D | 15 15 14 15 14 | 17 17 14 15 14 |
| B 236 | Altenhundem 4814/5383 R1(S): Lennestadt R2(N): Meggen Fs=2 | 353/- 219/- 74/- 60/- | 14 456 16 028 14 379 8 767 | 4,2 4,7 4,3 0,6 | 607 753 623 50 | 4,2 4,7 4,3 0,6 | 95,0 94,5 94,8 99,0 | 5,5 5,8 5,6 2,7 | 0,9 0,6 0,9 0,4 | 0,8 0,8 0,9 0,4 | 1,9 2,1 2,1 0,2 | 1,6 1,8 1,8 0,1 | 1,0 1,2 1,1 0,0 | 0,7 0,8 0,5 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,90 0,54 1,04 0,3 | 830 4,2% 147 3,8% | 919 4,8% 563 1,2% | A A D D | A A D D | 756 2,9% 762 3,4% | 10,4 9,0 10,6 9,2 | R1 R1 R2 R2 | E E 13 18 | 17 17 15 15 | 17 17 16 12 15 |
| B 236 | Schmallenberg 4815/5367 R1(N): Schmallenberg (L737) R2(S): Fleckenberg Fs=2 | 357/- 221/- 75/- 61/- | 6 054 6 451 (v) Data 6 280 4 318 | 6,0 6,8 6,4 0,6 | 363 441 401 27 | 6,0 6,8 6,4 0,6 | 92,7 91,8 92,2 98,6 | 7,6 8,3 7,5 3,7 | 1,9 1,3 2,1 5,4 | 1,3 1,3 1,4 0,7 | 3,1 3,6 3,3 0,3 | 2,5 2,8 2,7 0,1 | 1,4 1,7 1,5 0,1 | 0,4 0,4 0,4 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,97 0,71 1,07 0,3 | 355 5,8% 47 8,1% | 399 6,6% 221 1,6% | B A E C | B A E C | 376 5,1% 289 3,5% | 11,1 10,1 10,8 9,9 | R1 R1 R2 R2 | E E 16 12 15 | 18 17 16 12 15 | |
| B 236 | Gleidorf (O) 4815/5310 R1(O): Oberkirchen R2(W): B511, OD Gleidorf Fs=2 | 362/32 226/15 75/9 61/8 | 5 505 5 842 5 053 4 810 | -16,1 -13,1 -24,1 -17,6 | 242 310 204 60 | 4,4 5,3 4,0 0,8 | -28,6 -24,4 -44,1 -31,2 | 94,0 93,0 94,3 98,2 | 7,5 8,1 7,7 4,2 | 2,2 1,1 2,3 5,1 | 1,1 1,1 1,1 0,6 | 2,2 2,6 2,2 0,4 | 1,7 2,1 1,5 0,2 | 0,9 1,1 0,8 0,1 | 0,5 0,6 0,3 0,4 | 0,87 0,83 1,10 0,4 | 325 4,4% 39 5,0% | 367 4,8% 197 1,9% | - B E B | - B E E | 366 2,2% 402 1,0% | 13,3 12,2 14,6 13,6 | R1 R1 R2 R2 | E E 17 14 15 | 17 17 17 11 15 | |
| B 236 | Winterberg-Herrloch 4817/5369 R1(N): Tunnel Herrloch R2(S): Winterberg (B480) Fs=2 | 365/- 228/- 75/- 62/- | 5 990 5 793 5 996 6 712 | 5,3 6,6 5,8 0,9 | 319 381 345 60 | 5,3 6,6 5,8 0,9 | 93,5 92,1 92,9 98,4 | 7,6 8,5 7,7 4,9 | 3,5 2,3 3,8 7,0 | 1,2 1,3 1,3 0,7 | 2,4 2,9 2,5 0,4 | 2,6 3,2 2,9 0,2 | 1,6 2,0 1,8 0,1 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1,04 1,10 1,18 0,3 | 356 5,1% 36 9,6% | 410 5,6% 195 2,3% | G D E A | G D E A | 580 1,1% 598 1,3% | 20,3 21,6 19,1 20,1 | R1 R1 R2 R2 | E E 17 14 15 | 16 17 17 14 15 | |
| B 236 | Winterberg-Waltenberg 4817/5366 R1(N): im Hohlen Seifen R2(S): Tunnel Waltenberg Fs=2 | 363/- 227/- 75/- 61/- | 6 048 6 332 6 145 4 891 | 8,8 10,2 9,0 1,4 | 530 648 556 68 | 8,8 10,2 9,0 1,4 | 89,9 88,5 89,5 97,5 | 6,6 7,1 6,8 4,3 | 2,1 1,4 2,2 5,3 | 1,3 1,3 1,4 1,2 | 1,3 2,7 2,1 0,5 | 2,4 2,7 2,5 0,6 | 4,5 7,1 6,3 0,6 | 0,3 0,4 0,3 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,97 0,74 1,13 0,3 | 355 8,2% 46 18,1% | 402 8,8% 216 4,8% | C B E C | C B E C | 340 3,8% 339 3,9% | 11,1 10,4 11,4 10,7 | R1 R1 R2 R2 | E E 16 14 13 16 | 17 17 17 16 18 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|--|--|------------------------------|-------------------------------------|------------------|--------------------|----------------------|---------------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Anz. Fahrstreifen Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | | | Fak- toren | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | M _{Mo-So} P _{P_{Mo-So}} M _{M_{Mo-So}} P _{P_{Mo-So}} M _{M_{Mo-So}} P _{P_{Mo-So}} | R1 R2 | TG Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | | | MSV | | | WG | |
| Veränd. zu '14 | | | Lkw-Gr | | | Lkw-Veränd. zu '14 | | | +Lkw | | | +Krad | | | Kfz | | | MSV | | | WG | | | | |
| Mo-So | | | W | | | U | | | S | | | +Lkw | | | +Krad | | | Kfz | | | MSV | | | WG | |
| Mo-So | | | W | | | U | | | S | | | +Lkw | | | +Krad | | | Kfz | | | MSV | | | WG | |
| Mo-So | | | W | | | U | | | S | | | +Lkw | | | +Krad | | | Kfz | | | MSV | | | WG | |
| B 237 | Ohl 4810/5225 R1(O): Röhssahl R2(W): Wipperfurth Fs=2 | 366/353 222/215 73/78 61/60 | +0,1 -0,5 +0,9 +0,6 | 276 341 285 28 | 6,9 8,0 7,2 0,9 | -4,4 -7,0 +2,9 -0,4 | 91,3 90,0 90,8 97,8 | 7,0 7,6 7,1 4,3 | 3,7 2,1 3,6 11,5 | 1,1 1,1 4,0 0,7 | 3,6 4,1 3,1 0,6 | 2,9 3,4 2,1 0,2 | 1,9 2,3 1,1 0,1 | 0,4 0,5 0,1 0,0 | 0,8 0,8 0,6 0,6 | 258 7,8% 163 2,1% | 234 6,8% 35 7,7% | 224 4,9% 224 0,4% 10,2% 2,1% | 11,2 10,3 11,0 10,2 | R1 R1 R2 R2 | C B E D | E B E D | 17 17 16 13 | 8 17 16 13 | |
| B 239 | Bad Salzuflen 3918/5315 R1(N): Herford R2(S): Lage Fs=2 | 361/356 225/215 75/78 61/63 | +2,9 +2,2 +3,6 +4,3 | 1 859 2 280 1 983 162 | 8,4 9,7 9,1 1,0 | +1,0 -0,5 +4,1 +0,8 | 90,0 88,8 89,2 97,7 | 7,5 8,0 7,7 4,5 | 0,5 0,4 0,6 1,2 | 1,2 1,2 1,3 1,1 | 3,3 3,7 3,6 0,5 | 5,0 5,8 5,3 0,3 | 3,8 4,4 4,0 0,2 | 0,2 0,4 0,2 0,2 | 0,3 0,4 0,3 0,2 | 1 266 8,3% 243 10,2% | 1 256 8,3% 243 10,2% | 1 011 6,8% 1 014 8,0% | 9,2 8,4 9,1 8,3 | R1 R1 R2 R2 | A B D C | D B D C | 17 17 15 15 | 8 17 15 15 | |
| B 239 | Detmold-Heidenoldendorf 4018/5357 R1(N): Süllerheide R2(S): Abzweig L945 Fs=2 | 360/- 223/- 75/- 62/- | 15 098 16 729 15 110 9 084 | 4,6 5,1 4,8 0,5 | 688 853 720 41 | 94,5 93,9 94,1 98,9 | 6,7 7,1 6,7 3,5 | 1,0 0,8 1,1 1,7 | 1,0 0,8 1,1 0,6 | 2,3 2,6 2,5 0,2 | 2,3 2,6 2,5 0,2 | 2,0 2,2 2,1 0,1 | 1,4 1,5 1,5 0,1 | 0,2 0,3 0,1 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 876 4,6% 134 4,5% | 876 4,6% 134 4,5% | 833 3,9% 748 3,1% | 11,0 9,6 9,9 8,7 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | E A D C | 17 17 14 15 | 8 8 14 15 | |
| B 239 | Höxter-Fürstenu 4121/5358 R1(N): Fürstenu R2(S): Brenkhausen Fs=2 | 361/- 225/- 74/- 62/- | 5 892 6 389 5 960 3 984 | 5,2 5,8 5,5 0,8 | 306 373 330 31 | 93,6 93,0 93,1 98,1 | 5,3 5,6 5,5 3,1 | 1,5 1,0 1,6 4,6 | 1,5 1,4 1,6 1,1 | 1,2 1,2 2,5 4,6 | 2,1 2,3 2,5 0,5 | 2,5 2,9 2,8 0,1 | 1,7 2,0 1,9 0,1 | 0,5 0,7 0,3 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 346 5,0% 44 8,3% | 346 5,0% 44 8,3% | 387 3,4% 412 4,4% | 13,0 11,6 14,1 12,4 | R1 R1 R2 R2 | A A E G | F F 14 15 | 17 17 14 12 | A B 8 15 | |
| B 241 | Bever 4322/5384 R1(N): Beverungen (B83) R2(S): L838, Dalhausen Fs=2 | 362/- 225/- 75/- 62/- | 6 010 6 396 6 064 4 527 | 7,7 8,9 8,2 1,2 | 466 567 496 56 | 90,5 89,4 89,6 97,3 | 5,8 6,3 5,9 3,1 | 2,4 1,6 2,5 6,7 | 2,4 1,7 2,2 1,4 | 1,8 1,7 2,6 0,3 | 2,4 2,7 2,6 0,3 | 4,8 5,4 5,1 0,8 | 3,2 3,7 3,5 0,3 | 0,6 0,8 0,4 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 351 7,6% 49 10,5% | 351 7,6% 49 10,5% | 319 8,2% 341 5,3% | 10,6 9,6 11,4 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A B D D | B B 8 F | 8 17 16 11 | E 17 E 12 | |
| B 252 | Brakel 4221/5340 R1(N): Brakel R2(S): Peckelsheim Fs=2 | 349/361 214/221 75/78 60/62 | 7 650 8 122 7 804 5 726 | 12,8 14,5 13,6 3,0 | 982 1 177 1 068 171 | +1,1 +0,1 +4,1 -6,4 | 85,2 83,7 84,2 95,0 | 5,4 5,7 5,4 4,3 | 1,0 0,7 1,1 2,7 | 1,7 1,6 1,9 4,3 | 4,2 4,7 4,4 1,1 | 8,0 9,1 8,5 1,7 | 5,1 5,8 5,4 1,0 | 0,7 0,8 0,6 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 441 11,8% 75 24,9% | 441 11,8% 75 24,9% | 497 11,7% 430 10,4% | 13,0 11,7 11,2 10,1 | R1 R1 R2 R2 | A B B C | B D 8 F | 8 17 15 14 | E 17 E 15 | |
| B 256 | Marientheide 4911/5224 R1(N): B237 R2(S): Gummersbach Fs=2 | 349/356 222/218 69/75 58/63 | 6 254 6 747 6 431 4 226 | 6,0 6,8 6,0 1,1 | 376 462 388 47 | -2,4 -5,0 +4,4 +4,8 | 92,8 92,0 92,5 97,8 | 7,2 7,6 7,4 4,4 | 2,5 1,4 2,6 9,1 | 1,0 1,0 1,3 0,9 | 2,8 3,2 3,0 0,3 | 2,4 2,7 2,4 0,2 | 1,5 1,8 1,6 0,1 | 0,9 1,0 0,7 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 363 6,0% 56 6,1% | 363 6,0% 56 6,1% | 347 6,9% 355 4,8% | 11,0 9,7 11,5 10,1 | R1 R1 R2 R2 | C A D D | D D 8 D | 17 17 16 13 | 8 17 16 13 | |
| B 256n | Derschlag 5011/5223 R1(N): Niedersessar R2(S): Volkenrath Fs=4 | 350/359 223/219 66/77 61/63 | 15 864 17 644 15 694 9 527 | +0,3 -0,5 +1,8 +0,7 | 879 1 090 918 55 | +0,3 -0,5 +0,4 +5,2 | 93,5 92,9 93,0 98,7 | 6,5 6,9 6,7 3,7 | 0,5 0,4 0,6 1,7 | 1,0 1,0 1,1 0,8 | 2,4 2,6 2,6 0,4 | 3,0 3,4 3,2 0,1 | 2,3 2,6 2,4 0,1 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 901 5,6% 181 4,8% | 901 5,6% 181 4,8% | 914 5,2% 897 6,1% | 11,6 9,9 11,2 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D E | D D 8 D | 17 17 15 14 | 8 17 15 14 | |

Jahresauswertung 2015

Nordrhein-Westfalen

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglintientypen | | | |
|--------------------|---|--|---|---------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|---|---|---|------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Anz. Fahrstreifen Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] Veränd. zu '14 | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | | | WG | | TG R1 R2 | |
| | | | | Lkw-Gruppe | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Nachtag-22.6 M _n P _n D _n [Kfz/h] | | | R1 R2 | | | |
| | | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | Lkw- Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw Pkw Krad [Kfz/24h] [%] | o. Anh. [Kfz/24h] [%] | o. Anh. [Kfz/24h] [%] | o. Anh. [Kfz/24h] [%] | o. Anh. [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | b _{so} b _{Fr} [Kfz/24h] [%] | M _{Mo-So} P _{Mo-So} D _{Mo-So} [Kfz/h] | M _{Mo-So} P _{Mo-So} D _{Mo-So} [Kfz/h] | R1 | | R2 |
| B 258 | Friesenrath (W) 5303/5208 R1(N): AS AC-Lichtenbusch R2(S): B258 Fs=2 | 342/332 210/208 71/65 61/59 | +1,2 +1,3 +2,8 -2,2 | 760 890 831 195 | +1,5 +0,2 +3,6 +5,2 | 5,2 5,8 5,7 1,7 | 93,4 92,8 92,6 97,1 | 7,3 7,6 7,4 5,3 | 1,5 1,1 1,4 3,5 | 1,2 1,1 3,3 1,0 | 2,9 3,2 3,3 1,1 | 2,1 2,4 2,3 0,3 | 1,5 0,2 1,7 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 850 50% 120 7,9% | 932 55% 606 2,7% | A B A C | 8 8 8 11 15 | F F F D 15 | 18 17 17 15 |
| B 258 | Imgenbroich 5403/5277 R1(N): L246, Konzeln R2(S): Grüentalstraße (K21) Fs=2 | 345/- 214/- 72/- 59/- | | 440 538 426 97 | | 3,3 3,7 3,1 1,1 | 95,6 95,2 95,6 98,2 | 4,8 5,1 5,0 3,1 | 2,0 1,4 2,2 5,1 | 2,0 1,1 1,3 0,8 | 1,5 1,7 1,6 0,3 | 0,8 0,9 0,9 0,2 | 0,5 1,1 0,6 0,1 | 1,0 1,1 0,6 0,0 | 798 3,2% 73 5,0% | 896 3,5% 507 1,9% | C B D C | 8 17 8 17 8 17 G 18 | E E E E 13 | 17 17 17 13 |
| B 258 | Friesenrath (S) 5303/5250 R1(N): Aachen R2(S): Monschau Fs=2 | 342/330 210/206 71/65 61/59 | +1,9 +1,9 +3,8 -2,1 | 877 1 036 945 210 | +0,5 -0,7 +3,5 -1,6 | 4,8 5,3 5,2 1,4 | 93,8 93,3 93,1 97,4 | 7,4 7,8 7,6 5,5 | 2,0 1,5 2,2 3,9 | 1,1 1,0 1,3 0,9 | 2,7 2,9 3,0 0,9 | 1,8 2,1 2,0 0,3 | 1,4 1,6 1,5 0,2 | 0,3 0,4 0,4 0,3 | 1 080 4,6% 146 6,9% | 1 185 5,1% 764 2,3% | A B A D | 8 8 8 14 | F F F D 15 | 18 17 17 15 |
| B 258 | Blankenheimer Wald 5505/5239 R1(N): Mayen R2(S): Blankenheim Fs=2 | 360/363 225/223 74/77 61/63 | -3,2 -3,7 -2,2 -2,8 | 246 301 239 51 | -0,1 -0,7 +1,2 -7,5 | 9,1 10,9 8,8 2,1 | 88,9 87,1 89,0 96,4 | 8,1 8,6 8,4 5,6 | 6,1 3,7 6,1 16,5 | 1,4 1,4 1,5 0,9 | 4,6 5,1 5,1 1,4 | 3,3 3,9 3,4 0,6 | 2,3 2,7 2,3 0,4 | 1,3 1,8 0,4 1,1 | 158 9,0% 19 10,9% | 176 10,0% 104 4,3% | C B D D | 8 17 8 17 8 17 13 | E E E G | 17 17 16 15 |
| B 258 | Anrütte (O) 5606/5243 R1(O): Ahndorf R2(W): Blankenheim Fs=2 | 361/360 224/219 75/78 62/63 | +7,8 +7,9 +10,1 +5,6 | 609 725 686 89 | +4,0 +2,6 +8,4 -7,1 | 11,7 14,9 12,3 1,5 | 85,0 81,5 84,2 96,2 | 7,7 8,6 8,0 4,9 | 5,0 3,3 4,9 10,1 | 3,3 3,6 3,6 2,3 | 2,6 3,2 2,7 0,7 | 8,7 11,1 9,4 0,7 | 5,7 7,3 6,1 0,5 | 0,4 0,6 0,2 0,1 | 304 10,5% 41 29,1% | 341 11,2% 195 7,0% | G E E A | 17 17 17 E 13 | D C E F | 11 14 11 16 18 17 |
| B 264 | Aachen-Bildchen 5202/5261 R1(O): Aachen R2(W): Bundesgrenze (B) Fs=2 | 363/357 226/216 75/78 62/63 | +1,3 +1,2 +1,3 -0,1 | 157 184 158 55 | +2,8 +2,2 +2,8 +2,9 | 1,6 1,7 1,6 0,8 | 97,9 97,8 97,9 98,9 | 4,6 4,9 4,6 3,5 | 1,1 0,9 1,3 1,7 | 0,5 0,5 0,6 0,3 | 0,5 0,6 0,6 0,2 | 0,6 0,6 0,3 0,2 | 0,2 0,7 0,2 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 582 1,5% 76 2,5% 618 7,0% | 618 1,6% 474 1,1% | A B A E | 8 8 8 E 13 | F F F F 17 | 18 18 17 17 |
| B 264 | Langerwehe 5104/5246 R1(O): Obergeich R2(W): Geich Fs=2 | 357/365 221/224 75/78 61/63 | -1,3 -2,6 +0,7 +1,5 | 518 623 586 46 | -0,5 -3,9 +8,7 +18,5 | 4,3 4,8 4,8 0,6 | 94,6 94,2 94,0 98,5 | 5,2 5,6 5,2 2,9 | 0,8 0,8 1,0 1,8 | 0,8 0,8 0,9 0,7 | 1,9 2,1 2,0 0,2 | 2,0 2,2 2,2 0,1 | 1,5 1,7 1,6 0,1 | 0,2 0,2 0,3 0,3 | 695 4,4% 102 3,7% | 760 5,1% 500 1,3% | C A D C | 8 17 8 17 8 15 D 18 | D D D C | 16 17 16 15 |
| B 264 | Düren/Kerpen 5105/5265 R1(O): Golzheim R2(W): Merzernich Fs=2 | 339/364 216/223 67/78 56/63 | -8,3 -9,2 -7,4 -6,4 | 622 764 675 31 | -15,6 -16,0 -15,3 -32,7 | 8,6 9,5 9,2 0,8 | 90,3 89,5 89,6 98,4 | 5,3 5,6 5,3 3,1 | 1,1 0,7 1,2 3,3 | 1,1 0,9 1,0 0,7 | 0,9 0,9 1,0 0,3 | 4,7 5,1 5,3 0,4 | 3,7 4,0 4,2 0,3 | 0,4 0,5 0,3 0,1 | 418 8,6% 68 8,3% | 465 9,8% 276 2,7% | A A D E | 17 17 11 E 13 | D D D C | 8 17 8 17 14 15 |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------|----------------|---------------------|------------------|--|------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|-----------------|--------|-----------------|---------|----------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- Nacht | | day- eve, b22 | | Mo-So b _{sv} Mo-So d ₅₀ Richt- tung | | R1 R2 | | TG Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | Lkw | | | Kfz | | | | | | | | | | | | | MSV | | WG | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | | Mo-So | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | Kfz | nkl. | fer | M ₁ | P ₁ | M ₂₋₆ | P ₂₋₆ | M _{day} | P _{day} | M _{b22} | P _{b22} | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | R1 | R2 |
| B 265 | Wollersheim (O) 5305/5232 R1(N): Zülpich R2(S): B265 Fs=2 | 362/363 225/222 75/78 62/63 | 3 846 3 893 3 776 3 759 | -6,2 -4,5 -9,3 -9,7 | 167 199 183 28 | 4,3 5,1 4,9 0,7 | -7,0 -9,1 -2,4 +3,0 | 94,0 93,2 93,2 98,2 | 6,5 7,2 6,8 3,8 | 4,0 2,5 4,1 9,6 | 1,6 1,1 2,5 1,0 | 2,3 2,7 2,5 0,4 | 1,1 1,1 1,9 0,1 | 1,1 1,1 2,5 0,1 | 0,5 0,6 0,4 0,1 | 0,9 0,9 1,0 0,1 | 0,9 0,9 1,0 0,1 | 226 4,2% | 29 5,9% | 251 4,8% | 29 1,7% | 311 0,0% | 16,1 15,8 | 311 0,7% | 16,1 14,7 | R1 R2 | R1 R2 | A B | A F | 8 17 | 18 17 |
| B 265n | Lechenich 2 5106/5269 R1(N): AS Erftstadt R2(S): Erp Fs=2 | 364/334 227/204 75/72 62/58 | 12 613 13 742 12 714 8 339 | -2,0 -2,2 -1,4 -3,3 | 804 986 859 67 | 6,4 7,2 6,8 0,8 | -3,8 -5,5 +1,1 -13,1 | 92,5 91,8 92,0 98,1 | 7,1 7,7 7,2 3,5 | 1,1 0,7 1,2 3,3 | 1,0 2,6 2,5 0,3 | 2,3 2,6 2,5 0,3 | 3,7 4,2 4,0 0,4 | 2,7 3,0 2,9 0,2 | 0,3 0,4 0,2 0,1 | 0,9 0,6 1,04 0,1 | 0,9 0,6 1,04 0,1 | 724 6,1% | 128 8,9% | 789 6,9% | 29 1,7% | 746 4,8% | 11,5 10,2 | 746 3,5% | 11,5 10,6 | R1 R2 | R1 R2 | A B | A F | 8 17 | 17 16 |
| B 266 | Kesternich (S) 5304/5211 R1(O): Einuhr R2(W): Kesternich Fs=2 | 360/362 226/222 74/77 60/63 | 4 310 4 317 4 393 4 185 | +2,6 +2,6 +4,5 +0,3 | 272 330 282 49 | 6,3 7,6 6,4 1,2 | +0,5 +0,0 +0,4 -0,6 | 92,3 90,8 91,9 98,1 | 6,2 6,9 6,5 3,2 | 6,8 4,5 6,9 15,4 | 1,4 1,5 1,7 0,8 | 2,8 3,3 2,9 0,3 | 1,9 2,3 2,9 0,3 | 0,7 0,9 2,0 0,3 | 0,7 0,9 2,0 0,3 | 1,02 0,96 1,06 0,0 | 1,02 0,96 1,06 0,0 | 256 6,1% | 26 11,0% | 289 6,7% | 157 2,8% | 331 0,6% | 15,1 17,7 | 331 0,5% | 15,5 17,5 | R1 R2 | R1 R2 | E B | E F | 8 17 | 8 8 |
| B 288 | Uerdingen 4605/5231 R1(O): B222 R2(W): A57 Fs=2 | 335/363 213/223 66/77 56/63 | 23 377 26 485 22 434 13 087 | +10,3 +10,5 +8,9 +9,0 | 2 360 2 925 2 415 154 | 10,1 11,0 10,8 1,2 | +12,7 +13,1 +8,7 +16,8 | 89,0 88,0 88,3 98,1 | 6,1 6,4 6,3 3,0 | 1,0 0,7 1,1 2,6 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 2,6 2,8 2,8 0,4 | 5,8 6,5 6,2 0,3 | 2,6 2,8 7,7 0,4 | 0,4 0,4 0,2 0,2 | 0,85 0,48 0,99 0,2 | 0,85 0,48 0,99 0,2 | 1 330 9,8% | 261 12,2% | 1 476 10,8% | 894 5,0% | 1 487 8,0% | 13,0 10,7 | 1 487 7,5% | 13,0 11,3 | R1 R2 | R1 R2 | A B | A F | 8 17 | 8 17 |
| B 475 | Ladbergen Nord 3812/5385 R1(S): Ladbergen (L597) R2(N): AS Ladbergen (A1) Fs=2 | 357/- 222/- 75/- 60/- | 9 224 9 765 9 261 7 192 | | 1 226 1 502 1 259 169 | 13,3 15,4 13,6 2,4 | | 85,0 82,9 84,4 95,8 | 7,1 7,6 7,2 4,6 | 0,9 0,6 0,9 2,1 | 1,8 1,7 2,0 1,9 | 3,1 3,5 3,3 0,8 | 9,7 11,4 10,0 1,2 | 7,7 9,0 7,9 1,0 | 0,4 0,5 0,4 0,0 | 0,95 0,72 1,05 0,0 | 0,95 0,72 1,05 0,0 | 527 12,5% | 47 21,9% | 576 13,2% | 389 4,5% | 518 12,2% | 11,5 10,3 | 518 2,7% | 11,5 12,3 | R1 R2 | R1 R2 | C A | C A | 8 17 | 18 18 |
| B 477 | Gohr 4906/5262 R1(N): Gohr R2(S): Neitersheim/Bützheim Fs=2 | 356/362 221/221 73/78 62/63 | 6 043 6 715 5 816 3 849 | +1,0 +1,3 +0,1 -0,9 | 285 349 299 34 | 4,7 5,2 5,1 0,9 | -6,4 -7,9 -4,3 +8,1 | 94,4 93,9 93,8 98,4 | 6,3 6,6 6,5 3,7 | 1,8 1,3 1,9 4,5 | 0,9 0,9 1,0 0,8 | 2,1 2,3 2,4 0,5 | 1,5 1,7 1,7 0,4 | 1,5 1,3 2,5 0,1 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,87 0,58 1,02 0,0 | 0,87 0,58 1,02 0,0 | 354 4,5% | 47 8,0% | 389 5,0% | 250 2,0% | 500 3,0% | 16,4 14,0 | 500 4,0% | 16,4 13,7 | R1 R2 | R1 R2 | A A | A A | 8 17 | 17 18 |
| B 477 | Rommerskirchen 4906/5268 R1(N): Rommerskirchen R2(S): Hüchelhofen Fs=2 | 321/364 226/223 38/78 57/63 | 5 479 6 016 5 556 3 410 | -0,4 -0,4 -0,8 -0,8 | 423 519 443 44 | 7,7 8,6 8,0 1,3 | +2,0 +2,5 -1,6 +2,1 | 91,2 90,2 90,8 97,8 | 5,0 5,3 5,1 3,0 | 2,5 1,7 2,6 7,7 | 0,8 0,8 0,8 0,6 | 1,8 2,0 1,9 0,3 | 4,5 5,0 4,6 0,7 | 0,7 0,7 0,6 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 0,92 0,57 1,06 0,2 | 0,92 0,57 1,06 0,2 | 320 7,2% | 44 15,2% | 354 7,9% | 219 3,7% | 286 7,4% | 10,3 9,1 | 286 4,2% | 10,3 12,4 | R1 R2 | R1 R2 | A A | A D | 8 17 | 17 16 |
| B 478 | Waldbörl 5111/5222 R1(O): Waldbörl R2(W): Ruppichterth Fs=2 | 311/362 185/221 71/78 55/63 | 7 627 8 274 7 797 5 041 | +2,0 +1,4 +3,8 +0,4 | 296 360 310 42 | 3,9 4,4 4,0 0,8 | +1,7 +0,8 +3,2 -0,5 | 94,8 94,4 94,6 98,2 | 7,6 8,0 7,6 5,3 | 1,9 1,2 1,8 6,2 | 1,1 1,1 2,0 0,8 | 1,8 2,0 2,0 0,4 | 1,0 1,1 1,6 0,1 | 1,0 1,1 1,0 0,1 | 0,5 0,5 0,4 0,3 | 0,94 0,62 1,04 0,2 | 0,94 0,62 1,04 0,2 | 445 3,8% | 64 5,5% | 485 4,2% | 325 1,7% | 415 4,3% | 11,0 9,9 | 415 2,0% | 11,0 10,5 | R1 R2 | R1 R2 | A B | D D | 8 17 | 17 13 |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|--|--------------------------|--|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--|--|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--|--------------------------------|--|--|--|--|--|------------------------------|----------------------|------------------|------------------|----------------------|--------------------|----------------------|-------|-------|-------|--|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak-toren | | Tag-z22 | | MSV | | WG | | TG | | | | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw Krad Pkw m. o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | Anh. +Sattel- zug [%] | nkl. Kfz [%] | fer b _{so} b _{Fr} D _n [] [Kfz/h] [%] | nkf Kfz [%] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kfz/h] [%] | Mo-So d ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Mo-So d ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | |
| B 480 | Bad Berleburg 4916/5301 R1(N): B236 R2(S): Bad Berleburg Fs=2 | 352/323 222/201 71/67 59/55 | +2 +1,6 +2,8 +2,1 | 292 357 305 38 | 5,3 6,1 5,5 0,9 | +3,3 +1,7 +6,7 +4,7 | 92,0 91,3 91,5 97,0 | 7,9 8,3 8,0 5,9 | 1,9 1,1 2,4 4,5 | 1,1 2,6 2,4 0,7 | 2,3 2,6 2,6 0,4 | 1,1 1,1 1,1 1,1 | 2,3 2,6 2,6 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,4 1,4 1,4 1,4 | 0,95 0,69 1,07 1,4 | 3,21 5,1 4,3 8,0 | 3,61 5,7 2,03 2,2 | 335 3,6% 311 4,5% 10,4 | 12,2 11,1 11,4 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A B E E | F B E F | 17 17 17 12 | B B B C | 8 8 8 11 | | | | | | |
| B 480 | Winterberg 4717/5325 R1(N): Olsberg R2(S): Winterberg Fs=2 | 360/359 224/221 74/76 62/62 | +2,4 +2,8 +0,1 +4,3 | 751 904 817 105 | 7,3 8,7 7,9 1,1 | -2,1 -2,3 -3,1 +0,9 | 91,3 89,9 90,7 97,9 | 4,2 4,5 4,3 2,7 | 1,3 0,8 1,4 3,0 | 1,0 1,0 1,1 0,8 | 2,3 2,7 2,6 0,4 | 1,0 1,0 1,1 0,8 | 2,3 2,7 2,6 0,4 | 4,3 5,2 4,7 0,3 | 3,0 3,6 3,3 0,3 | 0,8 0,9 0,7 0,4 | 0,3 0,3 1,12 0,2 | 601 7,0% 75 13,7% | 679 7,5% 366 3,7% | 818 1,5% 672 1,7% 12,9 | 15,9 15,6 13,3 12,9 | R1 R1 R2 R2 | E B E A | E E E G | 17 17 16 14 | D D D C | 15 17 15 11 | | | | | | |
| B 480 | Brilon (N) 4517/5322 R1(N): Wünnenberg R2(S): B516 Fs=2 | 243/234 152/133 50/62 41/39 | +1,6 +1,9 +1,2 +0,7 | 508 618 547 54 | 14,2 16,9 15,3 1,6 | +0,0 -0,5 +1,2 -13,1 | 84,0 81,2 82,6 97,1 | 5,1 5,3 5,1 4,5 | 2,0 1,1 2,3 5,1 | 1,2 1,2 1,4 1,0 | 3,6 4,1 3,6 1,0 | 1,2 1,2 1,4 1,0 | 3,6 4,1 3,6 1,0 | 10,1 12,1 10,9 0,5 | 7,1 8,6 7,8 0,3 | 0,6 0,7 0,6 0,2 | 0,3 0,3 1,15 0,3 | 209 13,7% 29 21,7% | 235 15,0% 131 6,4% | 232 1,3% 206 1,4% 11,1 | 12,9 12,5 11,6 11,1 | R1 R1 R2 R2 | C B E B | E E E C | 17 17 15 15 | B B D D | 8 8 8 14 | | | | | | |
| B 504 | Goch (N) 4302/5241 R1(O): Goch R2(W): Asperden Fs=2 | 190/93 100/51 54/21 36/21 | +3,2 +3,3 +1,5 +4,5 | 379 471 381 38 | 4,2 4,8 4,3 0,6 | +4,0 +3,7 +3,1 -4,3 | 94,4 93,8 94,1 98,2 | 6,4 6,8 6,6 3,8 | 0,9 1,3 1,0 2,2 | 1,3 2,1 2,0 1,1 | 1,9 2,1 2,0 0,3 | 1,3 2,1 2,0 0,3 | 1,9 2,1 2,0 0,3 | 2,0 2,3 2,1 0,2 | 1,5 1,7 1,6 0,2 | 0,3 0,3 0,1 0,1 | 0,1 0,1 0,2 0,1 | 527 4,2% 73 3,9% | 571 4,9% 396 1,2% | 509 2,2% 449 4,9% 9,0 | 11,1 10,0 10,1 9,0 | R1 R1 R2 R2 | A B A C | E E E C | 18 18 17 15 | D D D C | 18 18 17 15 | | | | | | |
| B 506 | Kürten-Weiden 4909/5270 R1(O): Abzweig L161, Wippfeld R2(W): Weiden Fs=2 | 357/- 220/- 75/- 62/- | | 191 232 205 23 | 4,1 4,6 4,5 0,6 | | 94,9 94,3 94,3 98,6 | 5,8 6,3 6,1 2,7 | 3,3 2,0 3,4 9,6 | 1,1 1,1 1,2 0,8 | 1,9 2,1 2,1 0,3 | 1,1 1,1 1,2 0,8 | 1,9 2,1 2,1 0,3 | 1,7 1,9 1,9 0,3 | 1,0 1,1 1,2 0,2 | 0,5 0,6 0,5 0,0 | 0,0 0,0 1,07 0,0 | 274 4,0% 39 5,2% | 300 4,5% 195 1,7% | 293 3,1% 288 2,4% 11,1 | 12,4 11,3 12,3 11,1 | R1 R1 R2 R2 | C B D C | D D D E | 15 18 17 15 | C D D D | 15 18 17 15 | | | | | | |
| B 507 | Winterscheid 5110/5278 R1(O): Ingersau (B478) R2(W): Kaule Fs=2 | 362/- 226/- 75/- 61/- | | 185 232 185 15 | 3,8 4,4 3,9 0,5 | | 94,8 94,2 94,6 98,8 | 6,3 6,8 6,6 3,1 | 3,3 2,0 3,2 10,7 | 1,3 1,4 1,5 0,8 | 2,0 2,3 2,3 0,3 | 1,3 1,4 1,5 0,8 | 2,0 2,3 2,3 0,3 | 1,4 1,6 1,5 0,2 | 1,0 1,1 1,1 0,1 | 0,4 0,6 0,1 0,0 | 0,0 0,0 1,05 0,0 | 279 3,7% 43 5,2% | 306 4,3% 201 1,2% | 278 2,5% 313 4,5% 11,2 | 11,8 10,5 12,7 11,2 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | E E E D | 17 17 17 15 | B B B D | 8 8 8 14 | | | | | | |
| B 511 | Gleidorf (N) 4815/5311 R1(N): Fredeburg R2(S): Gleidorf Fs=2 | 9 724 | (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 514 | Babbenhausen 3819/5335 R1(N): AK Bad Oeynhausen R2(S): Vlotho Fs=2 | 339/364 210/223 71/78 58/63 | -0,6 +0,4 -4,0 -1,6 | 463 577 462 42 | 5,7 6,5 5,8 0,8 | +2,2 +3,1 -1,9 -12,1 | 91,6 90,8 91,4 96,6 | 7,5 7,7 7,5 5,8 | 1,2 0,8 1,2 3,9 | 1,2 1,2 1,4 1,2 | 2,0 2,2 2,0 0,3 | 1,2 1,2 1,4 1,2 | 2,0 2,2 2,0 0,3 | 3,4 4,0 3,6 0,2 | 2,5 2,9 2,6 0,2 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 1,5 1,5 1,06 1,5 | 471 5,4% 73 8,9% | 514 6,3% 341 1,5% | 461 6,3% 460 3,7% 10,0 | 11,4 10,2 11,2 10,0 | R1 R1 R2 R2 | A B B E | B D B C | 8 8 8 11 | E 17 E 14 | 17 17 16 15 | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---|--|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--|--|---|----------------------|------------------|----------------------|----------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | | | Fak- toren M ₁ P ₁ M _{ave} P _{ave} [Kz/h] | day ₆₋₁₈ eve ₆₋₂₂ | JG WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | MSV (50. höchste Stunde) | | | | | | | |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. o. Anh. | Sattel- zug | Sattel- zug | Buss | nkl. Kfz | b _{so} b _{Fr} | fer | M ₁ P ₁ M _{ave} P _{ave} [Kz/h] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kz/h] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [%] | R1 | R2 | | |
| B 514 | Kalleetal 3819/5347 R1(N): Kalldorf, L781 R2(S): Abzweig B238, Langemolzhö Fs=2 | 158/351 108/223 22/67 28/61 | 1 991 2 165 1 877 1 492 | -2,0 -0,6 -5,9 -4,1 | 244 312 235 8 | 12,3 14,4 12,5 0,5 | -2,0 -0,1 -10,1 -31,9 | 86,3 84,2 86,0 98,3 | 5,4 5,8 5,6 3,0 | 4,0 2,2 3,6 13,8 | 4,0 2,2 3,6 1,0 | 1,2 1,2 1,3 1,0 | 2,7 3,2 2,8 0,2 | 8,9 10,5 9,3 0,2 | 7,2 8,5 7,5 0,2 | 0,6 0,8 0,3 0,0 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,87 0,67 1,09 0,2 | 116 12,0% 16 15,5% | 130 13,8% 75 2,9% | 134 10,4% 104 10,6% | 13,5 11,9 10,4 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A B E D | F F 15 12 | 17 17 16 16 |
| B 516 | Ense-Möhnesee 4413/5346 R1(O): B229, Möhnesee R2(W): Brennen Fs=2 | 301/365 187/224 62/78 52/63 | 5 743 6 010 5 767 4 733 | +11,1 +13,3 +13,2 +6,2 | 318 390 339 27 | 5,5 6,5 5,9 0,6 | +12,1 +9,6 +18,5 +10,8 | 93,0 92,0 92,4 98,4 | 5,5 6,1 5,7 2,7 | 3,0 1,7 3,1 8,7 | 3,0 1,4 1,5 0,9 | 1,4 1,4 2,9 0,3 | 2,7 3,1 2,9 0,3 | 2,8 3,3 2,9 0,2 | 2,0 2,3 2,1 0,1 | 0,1 0,1 0,2 0,0 | 0,1 0,1 0,2 0,2 | 335 5,5% 49 5,6% | 373 6,3% 220 1,7% | 372 0,8% 407 0,5% | 13,1 11,9 14,0 12,7 | R1 R1 R2 R2 | C A D B | D E 8 F | 17 17 8 14 | 17 17 8 14 |
| B 516 | Brilon (W) 4517/5323 R1(O): Brilon R2(W): Rülhen Fs=2 | 138/1 80/1 35/0 23/0 | 5 211 5 475 5 312 4 119 | +3,0 +1,7 +3,2 +8,2 | 880 1 068 990 55 | 16,9 19,5 18,6 1,3 | -0,8 -2,4 +4,3 -24,5 | 80,5 78,0 78,5 96,0 | 7,7 7,6 7,9 7,9 | 1,2 0,6 1,3 3,6 | 1,2 1,4 1,7 1,3 | 1,4 4,1 3,7 0,7 | 3,6 4,1 3,7 0,7 | 12,9 14,9 14,5 0,5 | 9,1 10,5 10,2 0,3 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 1,2 1,2 1,10 1,3 | 301 16,2% 50 24,9% | 341 17,5% 181 8,9% | 283 18,4% 294 10,9% | 11,4 10,0 10,8 10,1 | R1 R1 R2 R2 | C A D C | D B 8 F | 17 17 15 15 | 17 17 15 12 |

Automatische Dauerzählstellen in Rheinland-Pfalz

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|---------------------------------|------------|----------|---------------------|--|---------------------------------|---------------------|
| TK | Nr. Name | Strasse | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel |
| 5907 | 7603 Laufeld | A 1 | 2 | Köln | AS Manderscheid | AS Hasborn | Saarbrücken |
| 6107 | 7164 Heizerath | A 1 | 8+1 | Köln | AS Salmthal | AS Föhren | Saarbrücken |
| 5310 | 7783 Birken | A 3 | 8+1 | Köln | AS Bad Honnef/Linz | AS Neustadt (Wied) | Frankfurt a. Main |
| 5410 | 7121 Ammerich | A 3 | 8+1 | Köln | AS Neustadt (Wied) | AS Neuwied | Frankfurt a. Main |
| 5411 | 7781 AS Dierdorf VQ Nord | A 3 | 8+1 | Köln | AS Neuwied | AS Dierdorf | Frankfurt a. Main |
| 5412 | 7070 Rasthaus Sessenhausen | A 3 | 8+1 | Köln | AS Dierdorf | AS Ransbach-Baumbach | Frankfurt a. Main |
| 5512 | 7779 AS Ransbach-Baumb. VQ Süd | A 3 | 8+1 | Köln | AS Ransbach-Baumbach | AD Dreieck Dernbach (A48) | Frankfurt a. Main |
| 5512 | 7778 AD Dernbach VQ Süd | A 3 | 8+1 | Köln | AD Dreieck Dernbach (A48) | AS Montabaur | Frankfurt a. Main |
| 5513 | 7144 Girod | A 3 | 8+1 | Köln | AS Montabaur | AS Diez | Frankfurt a. Main |
| 6610 | 7118 Miesau | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AS Bruchmühlbach-Miesau | AS Waldmohr | Saarbrücken |
| 6511 | 7458 AK Landstuhl VQ West | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AK Kreuz Landstuhl-West (A62) | AS Bruchmühlbach-Miesau | Saarbrücken |
| 6511 | 7459 AK Landstuhl VQ Ost | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AS Landstuhl-Ost | AK Kreuz Landstuhl-West (A62) | Saarbrücken |
| 6511 | 7120 Landstuhl | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AS Landstuhl-Ost | AS Landstuhl-Ost | Saarbrücken |
| 6512 | 7124 Kaiserslautern-West | A 6 | 8+1 | Mannheim | AS Kaiserslautern-Einsiedlerhof | AS Kaiserslautern-Einsiedlerhof | Saarbrücken |
| 6512 | 7125 Kaiserslautern-Ost | A 6 | 8+1 | Mannheim | AD Dreieck Kaiserslautern (A63) | AS Kaiserslautern-West | Saarbrücken |
| 6512 | 7343 PRE-Park | A 6 | 8+1 | Mannheim | AS Kaiserslautern Ost | AD Kaiserslautern | Kaiserslautern |
| 6513 | 7338 Daubenbornerhof | A 6 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Kaiserslautern Ost | AS Kaiserslautern Ost | Kaiserslautern |
| 6513 | 7456 Enkenbach/Alsenborn | A 6 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Enkenbach Alsenborn | AS Kaiserslautern West | Saarbrücken |
| 6414 | 7455 AS Wattenheim VQ Ost | A 6 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Wattenheim | AS Enkenbach Alsenborn | Kaiserslautern |
| 6415 | 7604 Gerolsheim | A 6 | 8+1 | Mannheim | AS Grünstadt | AS Wattenheim | Kaiserslautern |
| 6416 | 7454 AS Frankenthal VQ West | A 6 | 8+1 | Mannheim | AK Kreuz Frankenthal (A61) | AS Grünstadt | Kaiserslautern |
| 6416 | 7453 AS Ludwigshafen VQ West | A 6 | 8+1 | Mannheim | AS Frankenthal | AK Kreuz Frankenthal (A61) | Kaiserslautern |
| 6415 | 7155 Rheinbrücke Frankenthal | A 6 | 8+1 | Mannheim | AS Ludwigshafen Nord | AS Frankenthal | Kaiserslautern |
| 6710 | 7184 Ixheim | A 8 | 8+1 | Primasens | AS Mannheim-Sandhofen | AS Ludwighshafen Nord | Kaiserslautern |
| 5610 | 7133 AK Koblenz (West) | A 48 | 8+1 | AD Dernbach (A3) | AS Contwig | AS Zweibrücken-kheim | Saarbrücken |
| 5610 | 7132 AK Koblenz (Ost) | A 48 | 8+1 | AD Dernbach (A3) | AK Kreuz Koblenz (A61) | AK Ochtendung | AD Vulkaneifel (A1) |
| 5511 | 7131 Rheinbrücke Bendorf | A 48 | 8+1 | AD Dernbach (A3) | AS Koblenz-Nord | AK Kreuz Koblenz (A61) | AD Vulkaneifel (A1) |
| 5511 | 7946 AS Bendorf VQ Ost | A 48 | 8+1 | Montabaur A3 | AS Bendorf/Neuwied | AS Koblenz-Nord | AD Vulkaneifel (A1) |
| 5511 | 7130 Höhr-Grenzhausen | A 48 | 8+1 | AD Dernbach (A3) | AS Höhr-Grenzhausen | AS Koblenz-Nord | Koblenz |
| 5512 | 7770 Kannerbäcklerand | A 48 | 8+1 | AD Dernbach (A3) | AS Höhr-Grenzhausen | AS Höhr-Grenzhausen | Koblenz |
| 5703 | 7950 Steinebrück | A 60 | 8+1 | Bitburg | AD Dreieck Dernbach (A3) | AS Höhr-Grenzhausen | Koblenz |
| 5804 | 7110 Feuerscheid | A 60 | 8+1 | Lüttich (B) | AS Winterspelt | AS GÜG Steinebrück | AD Vulkaneifel (A1) |
| 5906 | 7560 Spangdahlem | A 60 | 8+1 | Wittlich und Bingen | AS Prüm | AS Waxweiler | Lüttich (B) |
| 6014 | 7633 AS Ingelheim-West VQ West | A 60 | 8+1 | Mainz | AS Spangdahlem | AS Badem | Bitburg |
| 6014 | 7787 AS Ingelheim-Ost VQ West | A 60 | 8+1 | Mainz | AS Ingelheim-West | AS Bingen-Gaulsheim | Bingen |
| 5914 | 7409 AS Heidesheim VQ West | A 60 | 8+1 | Rüsselsheim | AS Ingelheim-Ost | AS Ingelheim-West | Bingen |
| 5914 | 7109 Heidesheim | A 60 | 8+1 | Mainz | AS Heidesheim | AS Ingelheim-Ost | Bingen |
| 5915 | 7901 AD Mainz VQ Süd | A 60 | 8+1 | Rüsselsheim | AD Dreieck Mainz (A643) | AS Heidesheim | Bingen |
| 6015 | 7909 AS MZ-Finthen VQ Ost | A 60 | 8+1 | Mainz | AS Mainz-Finthen | AD Mainz (A643) | Bingen |
| 6015 | 7928 AK Mainz VQ West | A 60 | 8+1 | Mainz | AS Mainz-Lerchenberg | AS Mainz (A643) | Bingen |
| 6015 | 7911 AS MZ-Hechtsheim-W. VQ Ost | A 60 | 8+1 | Mainz | AS Mainz-Hechtsheim-West | AS Mainz-Finthen | Bingen |
| 6015 | 7912 AS MZ-Laubenheim VQ West | A 60 | 8+1 | Rüsselsheim | AS Mainz-Hechtsheim-Ost | AS Mainz-Lerchenberg | Bingen |
| 6015 | 7063 Rheinbrücke Weisenau | A 60 | 8+1 | Rüsselsheim | AS Ginsheim-Gustavsburg | AK Mainz | Bingen |
| 5408 | 7149 Ringen-Veitelhoven | A 61 | 8+1 | Mönchengladbach | AK Meckenheim (A565) | AS Mainz-Weisenau | Bingen |
| 5408 | 7771 Löhndorf | A 61 | 8+1 | Köln | AD Dreieck Bad Neuenahr-Ahrweiler (A573) | AD Mainz-Weisenau | Koblenz |
| 5408 | 7955 RP Brohlthal | A 61 | 8+1 | Köln | AD Sinzig | AD Dreieck Sinzig (A571) | Koblenz |
| 5408 | 7773 Beller Hof | A 61 | 8+1 | Köln | AS Niederzissen | AS Niederzissen | Koblenz |
| 5610 | 7775 AS Mendig (Brauerhof) | A 61 | 8+1 | Mönchengladbach | AS Wehr | AS Wehr | Koblenz |
| 5610 | 7775 AS Plaidt VQ Nord | A 61 | 8+1 | Mönchengladbach | AS Mendig | AS Mendig | Koblenz |
| 5610 | 7142 AK Koblenz (Nord) | A 61 | 8+1 | Mönchengladbach | AS Kruf | AS Kruf | Koblenz |
| 5610 | 7141 AK Koblenz (Süd) | A 61 | 8+1 | Mönchengladbach | AS Plaidt | AS Plaidt | Koblenz |
| | | | | | AK Kreuz Koblenz (A48) | AK Kreuz Koblenz (A48) | Koblenz |
| | | | | | AK Kreuz Koblenz (A48) | AS Koblenz-Metternich | Ludwigshafen |

Automatische Dauerzählstellen in Rheinland-Pfalz

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|--------------------------------|------------|----------|--------------------|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 5610 | 7140 Moselalbrücke | A 61 | 8+1 | Mönchengladbach | AS Koblenz-Wetternich | AS Koblenz/Dieblisch | AS Koblenz/Dieblisch | Ludwigshafen |
| 5711 | 7966 AS Waldesch VQ Nord | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Koblenz-Dieblisch | AS Boppard | AS Boppard | Bingen |
| 5711 | 7442 AS Boppard VQ Nord | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Boppard | AS Emmelshausen | AS Emmelshausen | Ludwigshafen |
| 5811 | 7443 AS Emmelshausen VQ Nord | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Emmelshausen | AS Pfalzfeld | AS Pfalzfeld | Ludwigshafen |
| 5811 | 7444 AS Pfalzfeld VQ Nord | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Pfalzfeld | AS Laudert | AS Laudert | Ludwigshafen |
| 5911 | 7445 AS Laudert VQ Nord | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Laudert | AS Rheinböllen | AS Rheinböllen | Ludwigshafen |
| 5911 | 7446 AS Laudert VQ Süd | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Rheinböllen | AS Stromberg | AS Stromberg | Ludwigshafen |
| 6012 | 7233 Daxweiler | A 61 | 5+1 | Koblenz | AS Dorsheim | AS Bingen-Mitte | AS Bingen-Mitte | Ludwigshafen |
| 6013 | 7230 Nahebrücke Bingen | A 61 | 5+1 | Koblenz | AS Bad Kreuznach | AS Gau-Bickelheim | AS Gau-Bickelheim | Ludwigshafen |
| 6113 | 7129 Sprendlingen | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Bornheim | AS Alzey | AS Alzey | Ludwigshafen |
| 6214 | 7318 AK Alzey VQ Nord | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Alzey | AS Gundersheim | AS Gundersheim | Ludwigshafen |
| 6214 | 7632 AS Alzey VQ Nord | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Worms/Mörstadt | AS Worms/Mörstadt | AS Worms/Mörstadt | Ludwigshafen |
| 6215 | 7447 AS Gundersheim VQ Nord | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Worms/Mörstadt | AS Worms | AS Worms | Ludwigshafen |
| 6215 | 7448 AS Gundersheim VQ Süd | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Worms/Mörstadt | AK Worms | AK Worms | Ludwigshafen |
| 6315 | 7449 AS Worms VQ Nord | A 61 | 8+1 | Koblenz | AK Kreuz Frankenthal (A6) | AK Kreuz Ludwigshafen (A650) | AK Kreuz Ludwigshafen (A650) | Speyer |
| 6315 | 7224 Wies-Oppeheim | A 61 | 8+1 | Koblenz | AK Kreuz Ludwigshafen (A650) | AK Kreuz Mutterstadt (A65) | AK Kreuz Mutterstadt (A65) | Speyer |
| 6515 | 7123 Maxdorf | A 61 | 8+1 | Koblenz | AS Speyer | AS Schifferstadt | AS Schifferstadt | Speyer |
| 6515 | 7450 AK Ludwigshafen VQ Süd | A 61 | 8+1 | Bingen | AS Freisen | AS Hockenheim | AS Hockenheim | Speyer |
| 6616 | 7451 AS Schifferstadt VQ Nord | A 61 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Hütchenhausen | AK Kreuz Landstuhl-West (A6) | AK Kreuz Landstuhl-West (A6) | Speyer |
| 6616 | 7452 AS Schifferstadt VQ Süd | A 61 | 8+1 | Ludwigshafen | AK Kreuz Landstuhl-West (A6) | AS Landstuhl-West | AS Landstuhl-West | Speyer |
| 6616 | 7119 Rheinbrücke Speyer-Nord | A 61 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Bann | AS Bann | AS Bann | Speyer |
| 6409 | 7128 Rückweiler | A 62 | 8+1 | Landstuhl | AS Bann | AS Weselberg | AS Weselberg | Hockenheim |
| 6511 | 7460 AK Landstuhl VQ Nord | A 62 | 8+1 | AD Nonnweiler (A1) | AK Mainz-Süd (A60) | AK Kreuz Landstuhl-West (A6) | AK Kreuz Landstuhl-West (A6) | Landstuhl |
| 6511 | 7461 AK Landstuhl VQ Süd | A 62 | 8+1 | AD Nonnweiler (A1) | AK Kreuz Mainz-Süd (A60) | AS Landstuhl-Alzey | AS Landstuhl-West | Landstuhl |
| 6611 | 7150 Hörchenbergertunnel | A 62 | 8+1 | Landstuhl | AS Bann | AS Bann | AS Bann | Pirmasens |
| 6611 | 7561 Weselberg | A 62 | 8+1 | Landstuhl | AK Mainz-Süd (A60) | AS Bann | AS Bann | Pirmasens |
| 6015 | 7804 AK Mainz VQ Nord | A 63 | 8+1 | Mainz | AK Kreuz Mainz-Süd (A60) | AS Klein-Winternheim | AS Klein-Winternheim | Kaiserslautern |
| 6015 | 7786 Marienborn | A 63 | 8+1 | Mainz | AS Klein-Winternheim | AS Klein-Winternheim | AS Klein-Winternheim | Kaiserslautern |
| 6015 | 7415 AS Klein-Winternh. VQ Süd | A 63 | 8+1 | Mainz | AS Nieder-Olm | AS Nieder-Olm | AS Nieder-Olm | Kaiserslautern |
| 6015 | 7784 AS Nieder-Olm VQ Süd | A 63 | 8+1 | Mainz | AS Saulheim | AS Saulheim | AS Saulheim | Kaiserslautern |
| 6115 | 7201 Saulheim | A 63 | 8+1 | Mainz | AS Biebelheim | AK Kreuz Alzey (A61) | AK Kreuz Alzey (A61) | Kaiserslautern |
| 6214 | 7100 Albig | A 63 | 8+1 | Mainz | AS Gölheim | AS Sembach | AS Winnweiler | Kaiserslautern |
| 6214 | 7432 AK Alzey VQ West | A 63 | 8+1 | Mainz | AS Trier | AD Kaiserslautern (A6) | AD Kaiserslautern (A6) | Kaiserslautern |
| 6413 | 7903 Winnweiler | A 63 | 8+1 | Mainz | AS Mutterstadt | AD GÜG Sauerthalbrücke | AS Winnweiler | Kaiserslautern |
| 6205 | 7022 Sauerthalbrücke | A 64 | 8+1 | Trier (A1) | AS Mutterstadt | AK Kreuz Mutterstadt (A61) | AK Kreuz Mutterstadt (A61) | Kaiserslautern |
| 6512 | 7345 AD Kaiserslautern VQ Nord | A 65 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Ludwigshafen-Oggersheim-Str. (K31) | AS Mutterstadt | AS Mutterstadt | Luxemburg (L) |
| 6516 | 7434 AS Mutterstadt VQ West | A 65 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Dannstadt-Schauernheim | AS Dannstadt-Schauernheim | AS Dannstadt-Schauernheim | Landau |
| 6516 | 7435 AS Mutterstadt VQ Ost | A 65 | 8+1 | Ludwigshafen | AK Kreuz Mutterstadt (A61) | AS Edenkoben | AS Edenkoben | Landau |
| 6515 | 7436 AS Dannstadt VQ West | A 65 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Edenkoben | AS Landau Nord (B272) | AS Landau Nord (B272) | Landau |
| 6515 | 7437 AS Dannstadt VQ Ost | A 65 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Edenkoben | AS Kandel-Süd | AS Kandel-Süd | Landau |
| 6714 | 7440 AS Edenkoben VQ Nord | A 65 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Edenkoben | AD Sinzig (A61) | AS Kandel-Süd | Landau |
| 6714 | 7441 AS Edenkoben VQ Süd | A 65 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Löhrdorf | AD Sinzig | AS Kandel-Süd | Landau |
| 6915 | 7045 Kandel | A 65 | 8+1 | Landau | AD Meckenheim | AD Sinzig | AS Kandel-Süd | Landau |
| 5409 | 7650 AD Sinzig VQ Ost | A 571 | 8+1 | Köln | AD Trier-Ehrang | AS Trier | AD Sinzig | Koblenz |
| 5408 | 7949 AD Bad Neuenahr VQ Süd | A 573 | 8+1 | Köln | AS Wiesbaden-Äppellallee | AS Trier-Ehrang | AD Sinzig | Koblenz |
| 6206 | 7323 Ruwer | A 602 | 8+1 | AD Mosellal (A1) | AS Wiesbaden-Äppellallee | AS Wiesbaden-Äppellallee | AD Sinzig | Trier |
| 5915 | 7112 Rheinbrücke Schierstein | A 643 | 8+1 | Wiesbaden | AS Mainz-Mombach | AS Mainz-Mombach | AS Mainz-Mombach | Mainz |
| 5915 | 7422 AS Mainz-Mombach VQ Süd | A 643 | 8+1 | Wiesbaden | AS Mainz-Mombach | AS Mainz-Mombach | AS Mainz-Mombach | Mainz |
| 5915 | 7424 AS MZ-Gonsenheim VQ Süd | A 643 | 8+1 | Wiesbaden | AS Ruchheim | AS Ruchheim | AS Ruchheim | Mainz |
| 6515 | 7809 AK Ludwigshafen VQ Süd | A 650 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Ruchheim | AS Ruchheim | AS Ruchheim | Bad Dürkheim |
| 6515 | 7438 AS Ruchheim VQ West | A 650 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Oggersheimer Kreuz | AS Oggersheimer Kreuz | AS Oggersheimer Kreuz | Bad Dürkheim |
| 6515 | 7439 AS Ruchheim VQ Ost | A 650 | 8+1 | Ludwigshafen | | | | Bad Dürkheim |

Automatische Dauerzählstellen in Rheinland-Pfalz

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|--------------------------------|------------|----------|------------------|-----------------------------|-----------------------|--------------------|
| TK | Nr. Name | Striße | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel |
| 6516 | 7104 Oggersheim | A 650 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Oggersheim-Süd | AS Oggersheimer Kreuz | Bad Dürkheim |
| 6516 | 7431 AS Oggersheim-Süd VQ Ost | A 650 | 8+1 | Ludwigshafen | AS Ludwigshafen-Stadt (B37) | AS Oggersheim-Süd | Bad Dürkheim |
| 5512 | 7002 Wahrod | B 8 | 8+1 | Köln | Wahrod | Höchstentbach | Limburg |
| 5409 | 7009 Remagen | B 9 | 8+1 | Bonn | Remagen | Sinzig | Koblenz |
| 5409 | 7007 Bad Breisig | B 9 | 8+1 | Bonn | Sinzig | Niederbreisig | Koblenz |
| 5611 | 7824 AS Koblenz-Nord VQ Nord | B 9 | 8+1 | Bonn | Andernach | Koblenz | Speyer |
| 5611 | 7823 AS Koblenz-Nord VQ Süd | B 9 | 8+1 | Bonn | Andernach | Koblenz | Speyer |
| 5611 | 7014 Mittelweiden | B 9 | 8+1 | Bonn | AS Koblenz, A48 | Koblenz | Koblenz |
| 5711 | 7016 Rhens | B 9 | 8+1 | Koblenz | Koblenz | Rhens | Bingen |
| 5812 | 7001 Oberwesel | B 9 | 8+1 | Koblenz | St. Goar | Bacharach | Bingen |
| 6015 | 7825 AS MZ-Laubenheim VQ Nord | B 9 | 8+1 | Koblenz | Mainz | Nierstein | Speyer |
| 6015 | 7826 AS MZ-Laubenheim VQ Süd | B 9 | 8+1 | Koblenz | Mainz | Nierstein | Speyer |
| 6116 | 7219 Nierstein | B 9 | 8+1 | Mainz | Mainz | Nierstein | Speyer |
| 6316 | 7029 Worms | B 9 | 8+1 | Mainz | Nackenheim | Oppenheim | Worms |
| 6416 | 7563 AS L'hafen-Nord VQ Süd | B 9 | 8+1 | A6, Worms | Rheindürkheim | Worms | Worms |
| 6416 | 7562 AS L'hafen-Nord VQ Nord | B 9 | 8+1 | Worms | AS Ludwigshafen-Nord | Ludwigshafen | Ludwigshafen |
| 6516 | 7564 AS Oggersh. Kreuz VQ Nord | B 9 | 8+1 | Frankenthal | Worms | AS Ludwigshafen-Nord | A6, Ludwigshafen |
| 6516 | 7026 Maudach | B 9 | 8+1 | Worms, A650 | Frankenthal | AS Oggersheimer Kreuz | A650, Ludwigshafen |
| 6516 | 7433 AD Ludwigshafen VQ Süd | B 9 | 8+1 | Ludwigshafen | AK Oggersheim | Mutterstadt/A65 | Speyer |
| 6616 | 7567 AS Kreuz Speyer VQ Süd | B 9 | 8+1 | A61 | AS Ludwigshafen | AK Mutterstadt | Speyer |
| 6616 | 7010 Rinkenberger Hof | B 9 | 8+1 | Worms | AS Kreuz Speyer | Speyer | Speyer |
| 6716 | 7025 Schwegenheim | B 9 | 8+1 | Speyer | Mutterstadt | Speyer | Speyer |
| 6815 | 7801 Rülzheim | B 9 | 8+1 | Speyer | Speyer | Lingenfeld | Speyer |
| 7015 | 7006 Neulauterburg | B 9 | 5+1 | Speyer | Speyer | Rheinzebern | Karlsruhe |
| 6711 | 7005 Fehrbach | B 10 | 8+1 | Pirmasens | Wörth | Neulauterbach | Bundesgrenze (F) |
| 6713 | 7030 Wilgartswiesen | B 10 | 8+1 | Landau | Fehrbach | Contwig | Zweibrücken |
| 6714 | 7038 Godramstein | B 10 | 8+1 | Landau | Rinnthal | Wilgartswiesen | Pirmasens |
| 6915 | 7748 Rheinbrücke Wörth | B 10 | 8+1 | Karlsruhe | Landau | Annweiler | Pirmasens |
| 6716 | 7027 Rheinbrücke Germerstheim | B 35 | 8+1 | Bruchsal, A5 | Karlsruhe | Wörth | Wörth |
| 6913 | 7838 Schweigen | B 38 | 8+1 | Landau | Huttenheim | B9 | Speyer, B9 |
| 6814 | 7068 Niederhorbach | B 38 | 8+1 | Landau | Bad Bergzabern | B9 | Speyer, B9 |
| 6616 | 7093 Dudenhofen | B 39 | 8+1 | Speyer | Landau | Bergzabern | Bergzabern |
| 6616 | 7094 Rheinbrücke Speyer-Süd | B 39 | 8+1 | Waldorf, A5 | Speyer | Neustadt | Neustadt |
| 6309 | 7510 Schmißberg | B 41 | 8+1 | Idar-Oberstein | Altlussheim | Speyer | Neustadt |
| 6308 | 7008 Birkenfeld | B 41 | 8+1 | Idar-Oberstein | Birkenfeld | Birkenfeld | Speyer |
| 6210 | 7913 Idar-Oberstein | B 41 | 8+1 | Mainz | Kirn | Idar-Oberstein | Neunkirchen |
| 6113 | 7127 Winzenheim | B 41 | 8+1 | Bingen | Bingen | Sobernheim | Idar-Oberstein |
| 5309 | 7020 Rheinbreitbach | B 42 | 8+1 | Bonn | Bad Honnef | Unkel | Idar-Oberstein |
| 5409 | 7996 Bad Hönningen | B 42 | 8+1 | Köln | Bad Honnef | Neuwied | Koblenz |
| 5510 | 7023 Fahr-Feldkirchen | B 42 | 8+1 | Bonn | Leutesdorf | Neuwied | Koblenz |
| 5511 | 7034 Bendorf | B 42 | 8+1 | Neuwied | Engers | Vallendar | Lahnstein |
| 5611 | 7031 Urbar | B 42 | 8+1 | Neuwied | Vallendar | Ehrenbreitstein | Koblenz |
| 5611 | 7800 Lahnstein | B 42 | 8+1 | Koblenz | Koblenz | Braubach | Bingen |
| 6316 | 7080 Rheinbrücke Worms | B 47 | 8+1 | Bensheim, A67 | Büstadt | Worms | Worms |
| 6412 | 7086 Schweisweiler | B 48 | 8+1 | Bad Kreuznach | Trier | Winnweiler | Neustadt |
| 6205 | 7849 Wasserbilligerbrück | B 49 | 2 | Trier | Trier | Wasserbillig (L) | Wasserbillig (L) |
| 5809 | 7019 Klotten | B 49 | 8+1 | Koblenz | Klotten | Cochem | Trier |
| 5612 | 7004 Horchheimer Höhe | B 49 | 8+1 | Montabaur | Eitelborn | AS Horchheim | Koblenz |
| 5611 | 7039 Moselweiß | B 49 | 8+1 | Koblenz | Koblenz | Lay | Trier |
| 6010 | 7064 Kirchberg | B 50 | 8+1 | Rheinböllen, A61 | Unzenberg L228 | Kirchberg B421 | Wittlich, A48 |
| 5704 | 7117 Wilwerath | B 51 | 8+1 | Köln | Stadtkyll | Prüm | Bundesgrenze (L) |
| 6005 | 7135 Bitburg | B 51 | 5+1 | Köln | Bitburg (Prüm) | Masholder (Trier) | Trier |

Automatische Dauerzählstellen in Rheinland-Pfalz

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|----------|-------------------------|----------|-----------------|------------------------|----------------------|----------------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel |
| 6005 | 7569 | Meibrück | 8+1 | Bitburg | Bitburg | Welschbillig | Trier |
| 6205 | 7052 | Konz | 8+1 | Trier | Helenenberg | Konz | Saarbrücken |
| 6305 | 7549 | Wawern | 8+1 | Trier | Konz | Saarburg | Saarbrücken |
| 6206 | 7572 | Farschweiler | 8+1 | Trier | Trier-Ehrang | Hermeskeil | Hermeskeil |
| 6107 | 7705 | Klüsserath | 8+1 | Trier | Trittenheim | Klüsserath | Trier |
| 6107 | 7286 | Wintrich (Mosel) | 8+1 | Bernkastel-Kues | Bernkastel-Kues | Wintrich | Trier |
| 5113 | 7049 | Freusburg | 8+1 | Bernkastel-Kues | Mudersbach | Betzdorf | Betzdorf |
| 5513 | 7419 | Boden | 8+1 | Siegen | Hahn | Montabaur | Montabaur |
| 5609 | 7033 | Kottenheim | 8+1 | Dillenburg | Thür | Mayen | Mayen |
| 5507 | 7050 | Hönningen | 8+1 | Neuwied | Altenahr | Dümpelfeld | Mayen |
| 5607 | 7044 | Zermüllen | 8+1 | Bonn | Nürburgring | Daun | Nürburgring |
| 6104 | 7139 | Alsdorf | 5+1 | Bitburg | Alsdorf | Irrel | Bitburg |
| 6104 | 7257 | Echternacherbrück | 5+1 | Bitburg | Echternach (Lux) | Grenze Luxemburg | Bundesgrenze (L) |
| 5608 | 7067 | Oberbaar | 8+1 | Koblenz | Mayen | Nürburgring | Bundesgrenze (L) |
| 5808 | 7088 | Büchel | 8+1 | Cochern | Cochern | Nürburgring | Nürburgring |
| 5609 | 7520 | Thür | 8+1 | Köln, A61 | Mendig | A48 | A48 |
| 5409 | 7098 | Bodendorf | 8+1 | Sinzig, B9 | Sinzig | Kottenheim | Mayen |
| 5408 | 7147 | Mayschoß | 8+1 | Bad Neuenahr | Bad Neuenahr-Ahnweiler | Bad Bodendorf | Bad Neuenahr |
| 6611 | 7982 | Waldfischbach-Burgalben | 8+1 | Kaiserslautern | Kaiserslautern | Altenahr/B257 | Altenahr, B257 |
| 6415 | 7116 | Kirchheim | 8+1 | Aizey | Grünstadt | Pirmasens | Pirmasens |
| 5711 | 7570 | AS Waldesch VQ Ost | 8+1 | Koblenz | Waldesch | Kirchheim (Weinstr.) | Neust. a.d. Weinstr. |
| 5711 | 7571 | AS Waldesch VQ West | 8+1 | A61, Koblenz | AS Koblenz/Waldesch | AS Koblenz/Waldesch | A61, Emmelshausen |
| 5910 | 7704 | Völkeroth | 8+1 | Koblenz | Kappel | Plaffenheck | Emmelshausen |
| 5706 | 7081 | Dockweiler | 8+1 | Mayen, B257 | Dreis | Kastellaun | Morbach |
| 5611 | 7099 | Güls | 8+1 | Koblenz | Koblenz | Essingen | Gerolstein |
| 6810 | 7908 | Hornbach Süd | 8+1 | Zweibrücken | Zweibrücken | Winningen | Cochern (Mosel) |
| 6812 | 7111 | Dahn | 8+1 | Karlsruhe | Busenberg | Schweyen (Fr) | BGrz Frankreich |
| 6914 | 7242 | Barbelroth | 8+1 | Karlsruhe | Winden | Hinterweidenthal | Pirmasens |
| | | | | | | Bad Bergzabern | Pirmasens |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---|--|--|--|---|--|--|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------|--|---------|--|-------------|-------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrestreifen | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Faktoren | | Tag-22 | | daye-18 | | WG R1 R2 | TG R1 R2 |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | SV Lkw-Gr. ähnl. [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | Pkw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | Lkw Krad [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | Lkw m. Sattel- Bus [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | fer b _{So} b _{Fr} [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | M ₁ P ₁ M _{ne} P _{ne} [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] [Kfz/24h] | M _{Mo-So} P _{Mo-So} M _{d₅₀} P _{d₅₀} [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] | M _{d₅₀} P _{d₅₀} M _{d₅₀} P _{d₅₀} [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | | |
| A 1 | Laufeld 59077603 R1(N): AS Manderscheid R2(S): AS Hasborn Fs=4 km 91,5 | 357/357 221/220 76/75 60/62 | 23 190 +1,7 23 576 +1,7 23 836 +1,9 20 985 +1,6 | 3 799 4 533 3 947 933 | 16,4 19,2 16,6 4,4 | +2,5 +2,4 +1,9 +1,2 | 84,4 9,0 0,8 82,2 9,3 0,7 84,2 8,8 0,8 94,8 8,0 1,1 | 2,8 3,1 2,8 0,8 | 9,9 7,7 0,3 11,8 9,2 0,3 9,9 7,7 0,3 1,2 0,9 0,4 | 0,90 1,17 33,0% | 156,6% 921 11,8% | 1 333 233 33,0% | 1 471 921 11,8% | 1 209 10,4 R1 12,2% 10,0 R1 1 154 10,0 R2 11,9% 9,5 R2 | 1 830 10,7 R1 10,5% 9,9 R1 1 721 10,1 R2 15,1% 9,3 R2 | B C E E C C | D E E C C D | 9 18 8 8 8 15 11 13 17 19 | G B D C C D | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | | |
| A 1 | Hetzerath 61077164 R1(N): AS Salmial R2(S): AS Föhren Fs=4 km 119,3 | 355/357 221/219 75/76 59/62 | 34 130 -0,0 35 659 -0,0 34 870 -0,7 27 623 +0,6 | 4 426 5 425 4 532 639 | 13,0 15,2 13,0 2,3 | +1,8 +1,3 +2,0 +1,6 | 84,4 9,0 0,8 82,2 9,3 0,7 84,2 8,8 0,8 94,8 8,0 1,1 | 2,8 3,1 2,8 0,8 | 9,9 7,7 0,3 11,8 9,2 0,3 9,9 7,7 0,3 1,2 0,9 0,4 | 0,98 1,17 33,0% | 156,6% 921 11,8% | 1 333 233 33,0% | 1 471 921 11,8% | 1 209 10,4 R1 12,2% 10,0 R1 1 154 10,0 R2 11,9% 9,5 R2 | 1 830 10,7 R1 10,5% 9,9 R1 1 721 10,1 R2 15,1% 9,3 R2 | B C E E C C | D E E C C D | 9 18 8 8 8 15 11 13 17 19 | G B D C C D | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | | |
| A 3 | Birken 53107783 R1(N): AS Bad Honnef, Linz R2(S): AS Neustadt (Wied) Fs=6 km 2,4 | 321/336 192/210 72/69 57/57 | 78 597 +2,1 78 053 +2,1 80 792 +1,9 77 897 +2,7 | 11 626 13 906 12 046 2 761 | 14,8 17,8 14,9 3,5 | +1,9 +1,3 +3,1 +1,6 | 82,5 7,1 0,7 79,6 7,6 0,6 82,1 7,2 0,7 93,8 5,1 0,8 | 2,8 3,3 2,8 1,2 | 11,5 9,3 0,5 14,1 11,4 0,5 11,6 9,4 0,5 1,8 1,5 0,6 | 1,04 1,02 1,16 1,2 | 4 538 13,0% 3 659 11,7% | 4 318 12,7% 1 188 29,8% | 4 538 13,0% 3 659 11,7% | 3 815 9,7 R1 2,0% 9,8 R1 3 734 9,5 R2 9,5% 9,3 R2 | D D C C | D D C C | C C D D | C C C C | 18 18 17 18 | C C C C | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | |
| A 3 | Ammerich 54107121 R1(N): AS Neustadt (Wied) R2(S): AS Neuwied Fs=6 km 51,5 | 315/333 194/207 63/67 58/59 | 78 778 +1,9 78 055 +1,6 81 406 +2,6 78 202 +2,3 | 11 481 13 782 11 902 2 540 | 14,6 17,7 14,6 3,2 | +1,7 +0,9 +3,4 +0,6 | 84,0 8,4 0,2 81,0 8,9 0,2 83,7 8,5 0,2 95,2 6,3 0,4 | 2,4 2,8 2,4 0,9 | 11,7 9,2 0,5 14,4 11,3 0,4 11,8 9,2 0,4 1,8 1,5 0,6 | 1,04 1,02 1,17 1,1 | 4 556 12,8% 3 650 11,3% | 4 329 12,5% 1 189 29,9% | 4 556 12,8% 3 650 11,3% | 3 814 9,8 R1 1,9% 9,9 R1 3 745 9,4 R2 6,1% 9,3 R2 | D D C C | D D C C | D D C C | C C C C | 18 18 17 18 | C C C C | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | |
| A 3 | AS Dierdorf VQ Nord 54117781 R1(N): AS Neuwied R2(S): AS Dierdorf Fs=6 km 64,4 | 258/263 159/162 50/59 49/42 | 73 955 +1,6 73 020 +1,3 76 323 +2,0 74 479 +2,4 | 11 370 13 610 11 805 2 635 | 15,4 18,6 15,5 3,5 | +1,5 +0,7 +2,9 +1,6 | 82,1 6,7 0,7 78,9 7,2 0,7 81,7 6,8 0,8 93,8 4,9 0,9 | 2,6 3,1 2,7 1,1 | 12,2 9,8 0,5 15,1 12,1 0,5 12,3 9,9 0,5 1,8 1,5 0,6 | 1,05 1,04 1,17 1,1 | 4 068 13,1% 1 109 32,0% | 4 068 13,1% 1 109 32,0% | 3 785 10,3 R1 2,4% 10,5 R1 3 520 9,5 R2 10,1% 9,4 R2 | D D C C | D D C C | D D C C | D D C C | C C C C | 17 17 17 17 | A C C C | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | |
| A 3 | Rasthaus Sessenhausen 54127070 R1(N): AS Dierdorf R2(S): AS Ransbach-Baumbach Fs=6 km 70,6 | 303/336 180/206 69/71 54/59 | 72 183 +1,9 71 082 +1,4 74 876 +2,6 72 913 +2,6 | 10 879 12 998 11 364 2 539 | 15,1 18,3 15,2 3,5 | +1,8 +0,8 +4,0 +2,0 | 82,4 6,7 0,7 79,3 7,2 0,7 82,0 6,8 0,8 93,9 4,8 0,9 | 2,5 2,9 2,5 1,0 | 12,1 9,6 0,5 14,9 11,8 0,5 12,2 9,6 0,5 1,8 1,5 0,6 | 1,05 1,05 1,17 1,1 | 3 962 12,8% 1 098 31,6% | 3 962 12,8% 1 098 31,6% | 3 662 10,1 R1 2,0% 10,3 R1 3 368 9,4 R2 3,3% 9,3 R2 | D D C C | D D C C | D D C C | D D C C | C C C C | 8 8 8 8 | A G C C | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | |
| A 3 | AS Ransbach-Baumb. VQ Süd 55127779 R1(N): AS Ransbach-Baumbach R2(S): AD Dreieck Dernbach (A48) Fs=6 km 78,1 | 154/338 105/209 19/70 30/59 | 82 948 +1,7 82 954 +1,3 85 692 +2,4 79 565 +2,5 | 12 069 14 469 12 550 2 695 | 14,6 17,4 14,6 3,4 | +2,2 +1,5 +3,5 +2,1 | 82,8 6,8 0,8 80,1 7,1 0,7 82,4 7,1 0,8 94,1 5,0 1,0 | 2,7 3,1 2,7 1,1 | 11,4 8,8 0,5 13,9 10,7 0,4 11,5 8,9 0,4 1,7 1,4 0,6 | 1,03 0,98 1,15 1,1 | 4 580 12,5% 1 209 30,3% | 4 580 12,5% 1 209 30,3% | 3 973 9,6 R1 7,3% 9,6 R1 3 814 9,2 R2 9,9% 9,0 R2 | D D C C | D D C C | D D C C | D D C C | C C C C | 8 8 8 8 | G C C C | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | |
| A 3 | AD Dernbach VQ Süd 55127778 R1(N): AD Dreieck Dernbach (A48) R2(S): AS Montabaur Fs=6 km 81,4 | 300/288 182/171 62/67 56/50 | 98 833 +2,4 99 892 +2,1 101 736 +3,1 91 396 +2,6 | 16 022 19 334 16 574 3 221 | 16,2 19,4 16,3 3,5 | +2,9 +2,2 +4,1 +2,1 | 81,3 7,2 0,8 78,3 7,6 0,8 81,0 7,3 0,8 93,9 5,4 1,1 | 3,0 3,4 3,0 1,2 | 12,8 10,0 0,4 15,5 12,1 0,4 12,9 10,1 0,4 1,8 1,5 0,6 | 1,02 0,93 1,13 1,1 | 5 470 14,1% 1 413 32,9% | 5 470 14,1% 1 413 32,9% | 4 511 9,2 R1 2,5% 9,0 R1 4 430 8,9 R2 11,7% 8,6 R2 | D B E D | D D C D | D D C D | D D C D | C C C C | 8 8 8 8 | G C C C | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------|------------|------------|-------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|--|--|--|---|---|----------------------|---|------------------|----------------------|----------------------|-------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ Richt- ung d ₅₀ [Kfz/h] [%] | | WG R1 R2 | | TG R1 R2 | |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 | W zu '14 | U zu '14 | S zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So Veränd. zu '14 | SV ähnl. | U ähnl. | S ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw +Lkw +Krad | Pkw +Lkw +Krad | Lkw +Lkw +Krad | o. Anh. | m. Anh. | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _n D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ Richt- ung d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ Richt- ung d ₅₀ [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | |
| A 3 | Girod 55137/144 R1(N): AS Montabaur R2(S): AS Diez Fs=6 km 92,1 | 327/355 202/221 69/72 56/62 | +2,7 | +2,3 | +3,7 | +3,0 | 15 378 18 432 15 964 3 475 | 17,3 20,7 17,5 4,1 | +4,2 | +3,4 | +5,7 | +3,3 | 80,7 77,4 80,4 93,8 | 7,0 7,3 6,8 6,2 | 0,2 1,1 0,2 0,3 | 1,1 1,0 1,2 1,2 | 3,3 3,8 3,4 1,7 | 13,5 16,6 13,6 1,8 | 11,1 13,5 11,2 1,6 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 0,9 0,9 0,9 0,9 | 4 902 14,8% 1 300 36,1% | 5 188 15,1% 4 046 13,6% | 4 217 2,9% 4 059 11,0% | 9,5 9,5 9,1 8,9 | R1 R1 R2 R2 | D D E D | C C E C | G C B B | 8 C C 12 | | |
| A 6 | Miesau 66107/118 R1(O): AS Bruchmühlbach-Miesau R2(W): AS Waldmohr Fs=4 km 643,3 | 123/344 85/211 15/74 23/59 | +0,2 | -0,3 | +0,8 | +0,9 | 6 542 8 015 6 686 973 | 17,5 20,2 17,4 3,5 | +0,9 | -0,1 | +3,0 | +1,5 | 80,3 77,7 80,2 94,2 | 7,3 7,7 7,7 4,9 | 0,8 0,7 0,9 1,1 | 0,9 0,8 1,1 1,2 | 3,6 4,4 3,8 1,2 | 10,3 12,0 10,2 1,7 | 10,3 12,0 10,2 1,3 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 1,3 1,3 1,1 1,2 | 2 096 16,2% 491 28,5% | 2 272 16,7% 1 568 13,8% | 1 871 12,7% 1 690 10,3% | 9,8 8,9 9,2 8,4 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | 8 8 E A | D D E D | 18 17 17 19 | | |
| A 6 | AK Landstuhl VQ West 65117/458 R1(O): AK Kreuz Landstuhl-West (A) R2(W): AS Bruchmühlbach-Miesau Fs=4 km 636,0 | 138/329 94/203 19/68 25/58 | -0,2 | -0,8 | +1,2 | -0,2 | 7 497 9 146 7 492 1 465 | 17,8 20,4 17,4 4,8 | +8,2 | +7,1 | +7,6 | +29,2 | 80,8 78,3 81,2 94,0 | 7,1 7,1 7,8 5,8 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,6 0,6 0,7 0,6 | 4,5 5,0 4,2 2,3 | 10,8 12,5 10,7 1,8 | 10,8 12,5 10,7 2,1 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,7 0,7 0,8 0,7 | 3 475 15,8% 766 28,3% | 3 769 16,4% 2 592 13,1% | 3 520 9,9% 3 299 9,9% | 11,6 10,5 10,5 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A B B A | 8 B B A | E E E A | 17 17 17 19 | | |
| A 6 | Landstuhl 65117/120 R1(O): AS Landstuhl-Ost R2(W): AK Kreuz Landstuhl-West (A) Fs=4 km 635,0 | 302/197 181/138 67/24 54/35 | -0,6 | -1,2 | +0,1 | -0,6 | 8 410 10 301 8 547 1 320 | 13,9 16,1 13,8 2,9 | +2,7 | +1,7 | +4,6 | +4,9 | 83,9 81,8 83,9 94,8 | 7,1 7,5 7,2 5,0 | 1,1 1,0 1,1 1,4 | 0,9 0,8 1,0 1,1 | 3,3 3,7 4,1 1,1 | 7,9 9,3 8,9 1,3 | 7,9 9,3 8,9 1,3 | 0,4 0,4 0,3 0,5 | 1,3 1,3 1,9 1,2 | 3 417 12,7% 734 25,0% | 3 725 13,3% 2 495 10,1% | 3 259 9,1% 3 129 10,3% | 10,7 9,8 10,4 9,4 | R1 R1 R2 R2 | B B B A | 8 B B A | E E E A | 17 17 17 19 | | |
| A 6 | Kaiserslautern-West 65127/124 R1(O): AS Kaiserslautern-Einsiedler R2(W): AS Kaiserslautern-Einsiedler Fs=6 km 7,3 | 310/352 184/216 70/75 56/61 | -0,6 | -1,0 | +0,5 | -0,6 | 8 962 10 972 9 122 1 403 | 13,9 16,0 13,8 2,9 | +1,8 | +1,1 | +2,8 | +1,2 | 83,4 81,3 83,3 94,4 | 6,6 6,9 6,6 4,9 | 0,7 0,7 0,8 0,9 | 0,8 0,7 0,9 0,9 | 3,6 4,1 3,6 1,2 | 9,9 11,6 9,9 1,2 | 9,9 11,6 9,9 1,3 | 0,4 0,3 0,3 0,5 | 1,9 1,9 1,9 1,2 | 3 661 12,7% 747 25,6% | 4 002 13,3% 2 641 10,1% | 3 137 10,5% 3 190 10,9% | 9,8 8,9 9,8 8,9 | R1 R1 R2 R2 | B B D A | 8 D 8 D | 17 17 16 15 | 17 17 17 19 | | |
| A 6 | Kaiserslautern-Ost 65127/125 R1(O): AD Dreieck Kaiserslautern (A) R2(W): AS Kaiserslautern-West Fs=4 km 618,0 | 273/341 166/206 55/75 52/60 | -1,0 | -0,9 | -2,0 | +0,1 | 9 153 11 238 9 310 1 327 | 15,7 18,2 15,7 3,0 | +2,1 | +1,5 | +2,5 | +2,9 | 81,9 79,5 81,8 94,5 | 7,5 7,9 7,6 5,3 | 0,6 0,5 0,6 0,9 | 1,0 0,9 1,1 1,2 | 3,5 4,0 3,6 1,2 | 11,8 13,9 11,7 1,3 | 11,8 13,9 11,7 1,3 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,3 1,3 1,4 1,2 | 3 307 14,4% 667 29,2% | 3 630 15,0% 2 338 11,5% | 3 009 10,2% 3 061 10,4% | 10,3 9,4 10,5 9,6 | R1 R1 R2 R2 | B B B D | 8 B B D | E E E A | 17 17 17 19 | | |
| A 6 | PRE-Park 65127/343 R1(O): AS Kaiserslautern Ost R2(W): AD Kaiserslautern Fs=4 km 613,8 | 331/350 198/215 74/75 59/60 | +1,5 | +1,1 | +2,1 | +1,4 | 5 846 7 176 5 916 887 | 15,5 18,1 15,2 3,1 | +1,5 | +1,0 | +1,9 | +0,1 | 82,2 79,7 82,4 94,5 | 7,3 7,8 7,4 5,1 | 0,6 0,5 0,6 0,9 | 0,9 0,8 1,0 1,2 | 3,5 3,9 3,6 1,3 | 11,6 13,7 11,3 1,3 | 11,6 13,7 11,3 1,3 | 0,4 0,4 0,3 0,5 | 1,4 1,4 1,4 1,2 | 2 134 14,1% 437 29,5% | 2 342 14,7% 1 510 11,1% | 1 848 11,7% 2 055 10,9% | 9,7 8,9 11,0 10,0 | R1 R1 R2 R2 | B B C A | 8 B C A | E E E A | 17 17 17 19 | | |

Jahresauswertung 2015

Rheinland-Pfalz

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | |
|--------------------|---|--|--|------------------------------|--|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|---|---|---|--------------------------------|--------------------------------|---|--|--|---|------------------------------|---|---------------------------|------------------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | | Tagg- 22.6 | | WG | | TG | | | | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Mo-So W U S [Lkw m. Anh. +Sattel- zug %] | Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Anh. +Sattel- zug [%] | Anh. +Sattel- zug [%] | nkf. Kfz b _{So} b _{Fr} D _n [] [Kfz/h] [Kfz/h] [Kfz/h] | M _{sp} P _{sp} M _{ave} P _{ave} [Kfz/h] [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [Kfz/h] [] | | R1 R2 DL R1 R2 | R1 R2 Mo Di-Do Fr Sa So | | |
| A 6 | Anz. Fahrstreifen Daubenbornerhof 65137/338 R1(O): AS Enkenbach Alsenborn R2(W): AS Kaiserslautern Ost Fs=5 km 610,3 | 334/152 203/103 72/21 59/28 | 34 148 35 603 35 326 27 377 | +0,6 +0,8 +0,7 -0,6 | 5 765 7 079 8 848 854 | 16,9 19,9 16,6 3,1 | +3,2 +2,9 +3,8 -3,8 | 80,8 77,9 81,0 94,4 | 7,1 7,6 7,2 4,8 | 0,8 0,7 0,8 1,0 | 1,0 0,9 1,1 1,3 | 3,6 4,0 3,6 1,3 | 13,0 15,5 12,6 1,4 | 10,2 12,2 9,9 1,1 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 0,99 1,22 1,09 1,2 | 1 575 12,2% 1 710 10,8% 9,3 | 9,2 8,6 10,0 9,3 | R 1 R 1 R 2 R 2 | D 8 D 9 D 9 C | 8 17 8 17 17 8 19 D |
| A 6 | Enkenbach/Alsenborn 65137/456 R1(O): AS Wattenheim R2(W): AS Enkenbach Alsenborn Fs=5 km 606,0 | 340/190 206/131 74/25 60/34 | 33 053 34 344 34 116 27 021 | -0,2 -0,9 +1,8 -0,3 | 5 825 7 138 9 927 891 | 17,6 20,8 17,4 3,3 | +4,2 +3,1 +7,1 +1,0 | 79,7 76,6 79,8 93,8 | 7,1 7,5 7,2 4,9 | 0,9 0,8 1,0 1,2 | 1,0 0,9 1,1 1,3 | 3,7 4,2 3,8 1,4 | 13,5 16,2 13,3 1,4 | 10,3 12,3 10,0 1,1 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 0,99 1,78 1,09 1,6 | 1 553 13,4% 1 605 10,9% 9,4 | 9,1 8,5 10,0 9,4 | R 1 R 1 R 2 R 2 | B 8 B 8 C A | D 8 8 17 E 17 A |
| A 6 | AS Wattenheim VQ Ost 64147/455 R1(O): AS Grünstadt R2(W): AS Wattenheim Fs=5 km 592,0 | 346/352 212/216 74/75 60/61 | 38 662 40 645 39 629 30 219 | +4,0 +2,1 +9,7 +4,1 | 6 046 7 435 6 130 860 | 15,6 18,3 15,5 2,8 | +3,8 +2,5 +7,6 +2,6 | 81,8 79,2 81,9 94,5 | 7,1 7,5 7,3 4,9 | 0,7 0,6 0,7 1,0 | 1,0 0,9 1,1 1,2 | 3,5 3,9 3,6 1,2 | 11,9 14,1 11,6 1,2 | 9,2 11,0 9,0 1,0 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,96 0,73 1,09 1,4 | 2 018 10,7% 2 047 9,8% 9,9 | 10,3 9,5 10,8 9,9 | R 1 R 1 R 2 R 2 | B 8 B 8 B 8 A | E 17 E 17 E 17 A |
| A 6 | Geroisheim 64157/604 R1(O): AK Kreuz Frankenthal (A61) R2(W): AS Grünstadt Fs=4 km 577,3 | 339/316 204/189 75/74 60/53 | 45 499 48 420 45 957 34 243 | -0,3 -0,5 -0,6 +1,1 | 7 007 8 507 7 188 1 293 | 15,4 17,6 15,6 3,8 | +2,8 +2,0 +4,1 +3,0 | 81,8 79,8 81,3 92,7 | 8,1 8,1 8,4 7,9 | 0,2 0,2 0,2 0,4 | 0,8 0,8 0,9 0,9 | 4,0 4,3 4,2 2,1 | 11,2 13,1 11,2 1,3 | 9,2 10,7 9,1 1,1 | 0,2 0,2 0,2 0,4 | 0,95 0,70 1,07 2,6 | 2 684 9,6% 2 646 10,0% 10,6 | 11,7 10,7 11,7 10,6 | R 1 R 1 R 2 R 2 | A 8 B 8 B 8 A | E 17 E 17 E 17 D 15 |
| A 6 | AS Frankenthal VQ West 64167/454 R1(O): AS Frankenthal R2(W): AK Kreuz Frankenthal (A61) Fs=4 km 571,0 | 330/324 198/211 73/74 59/39 | 44 628 48 045 45 026 31 633 | +0,5 -0,3 +1,6 +2,1 | 5 978 7 181 6 392 1 067 | 13,4 14,9 14,2 3,4 | +1,4 +0,1 +4,0 +9,1 | 85,0 83,5 84,1 95,0 | 6,8 7,1 7,0 5,2 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 1,0 1,0 1,2 1,0 | 4,4 4,7 4,8 2,1 | 8,8 10,1 9,2 1,0 | 7,0 8,0 7,3 0,9 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,94 0,64 1,06 0,7 | 3 183 7,7% 2 882 7,3% 11,9 | 13,8 12,3 13,4 11,9 | R 1 R 1 R 2 R 2 | A 8 A 8 A 8 E 18 | F 17 F 17 F 17 D 15 |
| A 6 | AS Ludwigshafen VQ West 64167/453 R1(O): AS Ludwigshafen Nord R2(W): AS Frankenthal Fs=4 km 568,0 | 332/357 198/220 74/74 60/63 | 45 302 49 106 45 789 30 780 | -0,0 -0,8 +0,8 +1,8 | 6 090 7 362 8 499 931 | 13,4 15,0 14,2 3,0 | +3,9 +2,5 +7,4 +5,8 | 85,1 83,5 84,2 95,4 | 6,9 7,1 7,1 5,3 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 0,9 0,9 1,1 0,9 | 4,1 4,4 4,1 1,6 | 9,1 10,3 9,6 1,2 | 7,4 8,3 7,7 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,93 0,62 1,05 0,6 | 3 191 7,7% 3 062 7,9% 12,2 | 13,8 12,2 13,8 12,2 | R 1 R 1 R 2 R 2 | A 8 A 8 A 8 A | F 17 F 17 F 17 D 15 |
| A 6 | Rheinbrücke Frankenthal 64157/155 R1(O): AS Mannheim-Sandhofen R2(W): AS Ludwigshafen-Nord Fs=4 km 566,3 | 0/262 0/163 0/54 0/45 | 61 767 67 303 63 397 39 500 | +0,1 -0,8 +1,4 +1,9 | 8 322 10 157 8 671 1 179 | 13,5 15,1 13,7 3,0 | +10,9 +9,3 +12,8 +36,7 | 85,3 83,7 85,1 95,9 | 6,9 6,9 7,1 6,3 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,6 0,6 0,6 0,4 | 4,1 4,5 4,1 1,4 | 9,2 10,4 9,4 1,3 | 7,4 8,3 7,5 1,1 | 0,2 0,1 0,1 0,3 | 0,94 0,58 1,06 0,7 | 3 842 9,2% 3 549 9,6% 10,1 | 12,3 10,9 11,6 10,1 | R 1 R 1 R 2 R 2 | A 8 A 8 B 8 A | E 18 E 17 E 17 D 15 |
| A 8 | Ixheim 67107/184 R1(O): AS Contwig R2(W): AS Zweibrücken-Ixheim Fs=4 km 104,5 | 346/321 215/205 71/70 60/46 | 24 307 26 118 26 166 15 400 | -0,1 -0,6 +1,0 -0,9 | 3 319 4 051 3 481 439 | 13,7 15,5 13,3 2,8 | +1,6 +0,5 +4,4 -1,4 | 85,1 83,3 85,4 95,6 | 6,0 6,2 5,9 4,8 | 0,5 0,4 0,5 1,2 | 0,7 0,7 0,8 0,9 | 4,0 4,4 4,0 1,5 | 9,5 10,9 9,2 1,1 | 7,8 9,0 7,6 0,9 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,00 0,56 1,09 0,7 | 1 229 4,5% 1 337 10,5% 9,8 | 10,4 9,5 10,7 9,8 | R 1 R 1 R 2 R 2 | B B D C | 8 17 8 17 11 16 18 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|---|---|---|---|------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------|----------|----|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | Tag- z22.6 Nacht- eve, b22 | day-18 eve, b22 | | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ [Kfz/h] | Ri- h- tung [] | Mo Di-Do Fr Sa So | R1 R2 | TG | | |
| | | | Veränd. zu '14 | | Veränd. zu '14 | | Veränd. zu '14 | | Veränd. zu '14 | | Veränd. zu '14 | | Veränd. zu '14 | | | | M _{fer} P _{fer} D _{fer} P _{fer} [] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [] | | | | | | | R1 R2 | WG |
| | | | Mo-So | W | U | S | SV | Lkw- ähnl. | Pkw +Lkw | Lkw- Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | | | | | | | | | | | | |
| A 60 | AS MZ-Hechtsh.-W. VQ Ost 6015/7911 R1(O): AS Mainz-Hechtsh.-Ost R2(W): AK Mainz Fs=6 km 16,7 | 195/337 117/206 4070 38/61 | +0,8 -0,7 +2,8 +6,0 | 10 119 12 203 11 029 1 375 | 12,4 13,7 13,4 2,6 | +27,6 +25,3 +34,2 +27,2 | 85,6 84,2 84,5 96,2 | 6,6 6,7 6,8 9,6 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 0,8 0,8 0,9 1,2 | 4,4 4,9 4,9 1,0 | 7,7 8,7 8,4 1,0 | 5,9 6,6 6,3 0,8 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 4 617 11,4% 973 22,1% | 4 988 12,2% 3 506 7,8% | | | 4 656 7,6% 4 150 9,1% | 11,1 9,7 10,4 9,2 | R1 R1 R2 R2 | B A B A C D 17 | 7 8 8 D 14 A | 8 16 C C 14 A | | |
| A 60 | AS MZ-Laubenheim VQ West 6015/7912 R1(O): AS Ginsheim-Gustavsburg R2(W): AS Mainz-Weisenau Fs=6 km 13,4 | 234/274 137/173 52/50 45/51 | +12,7 +11,8 +14,8 +12,5 | 11 018 13 293 11 925 1 579 | 12,3 13,5 13,1 2,8 | +29,6 +27,8 +33,8 +29,2 | 86,3 85,0 85,4 95,9 | 8,1 8,1 8,4 7,5 | 0,4 0,4 0,4 0,7 | 0,7 0,7 0,8 0,7 | 4,7 5,2 5,1 1,4 | 7,3 8,2 7,8 1,0 | 5,5 6,1 5,9 0,8 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 5 094 11,3% 1 042 21,7% | 5 513 12,2% 3 839 7,6% | 4 602 8,9% 4 569 10,7% | 10,3 9,0 10,1 8,8 | R1 R1 R2 R2 | C D 7 17 D 8 17 | D 7 17 D 8 17 | 7 8 15 C 15 | 17 17 8 15 15 15 | | | |
| A 60 | Rheinbrücke Weisenau 6015/7063 R1(O): AS Mainz-Laubenheim R2(W): AS Mainz-Weisenau Fs=6 km 12,2 | 240/276 142/172 53/52 45/52 | +13,5 +13,0 +14,2 +13,9 | 105 267 14 792 13 197 1 787 | 11,6 12,9 12,5 2,6 | +30,1 +28,4 +34,3 +28,6 | 86,8 85,5 86,0 96,1 | 7,5 7,5 7,8 6,9 | 0,5 0,4 0,5 0,8 | 0,7 0,6 0,7 1,3 | 4,4 4,8 4,7 1,0 | 5,3 7,9 7,6 0,8 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 5 930 10,8% 1 299 19,0% | 6 378 11,7% 4 585 7,0% | 5 785 8,2% 5 533 8,3% | 11,1 9,7 10,4 9,1 | R1 R1 R2 R2 | C B 7 E 17 | C B 7 E 18 | 7 17 D 8 17 | 7 17 D 8 17 | | | | |
| A 61 | Ringen-Vettelhoven 5408/7149 R1(N): AK Meckenheim (A565) R2(S): AD Bad Neuenahr-Ahrweiler Fs=5 km 177,5 | 345/266 215/175 69/41 61/50 | +2,6 +2,5 +2,4 +3,3 | 13 744 16 696 14 165 2 416 | 18,9 22,7 19,0 3,6 | +4,1 +3,7 +4,4 +2,7 | 79,6 76,0 79,2 94,6 | 6,9 7,3 7,1 5,3 | 0,4 0,3 0,4 0,8 | 1,5 2,1 1,9 1,8 | 2,4 2,7 2,4 0,9 | 16,2 19,7 16,3 2,3 | 12,7 15,4 12,8 1,9 | 0,3 0,3 0,3 0,0 | 4 092 16,5% 925 39,7% | 4 422 16,7% 3 103 15,7% | 3 734 2,1% 3 362 2,1% | 10,2 10,0 9,2 8,8 | R1 R1 R2 R2 | D G 8 C | D 8 C | 8 C | 8 C | | | |
| A 61 | Ahrtalbrücke 5408/7148 R1(N): AD Dieck Bad Neuenahr-A R2(S): AD Dieck Sinzig (A571) Fs=4 km 185,0 | 327/340 207/215 63/64 57/61 | +2,6 +1,6 +1,6 -3,7 | 13 597 16 421 14 013 2 748 | 22,3 26,9 22,3 4,7 | +4,1 +3,8 +4,2 +3,0 | 74,1 69,7 73,8 91,4 | 7,0 7,3 7,1 5,9 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 1,6 3,3 1,9 2,0 | 3,0 3,3 3,1 1,5 | 19,1 23,4 19,0 3,0 | 14,4 17,6 14,3 2,1 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 3 398 19,6% 825 44,5% | 3 659 19,8% 2 616 18,6% | 3 117 3,2% 2 980 13,9% | 10,3 10,2 9,7 9,4 | R1 R1 R2 R2 | D G 8 C | D 8 C | 8 C | 8 C | | | |
| A 61 | Löhdorf 5408/7771 R1(N): AD Sinzig R2(S): AS Niederzissen Fs=5 km 190,2 | 315/303 194/189 66/62 55/52 | +2,2 +2,3 +0,8 +3,5 | 13 902 16 804 14 301 2 789 | 21,7 26,1 21,9 4,6 | +4,0 +3,8 +3,7 +2,4 | 74,0 69,8 73,5 90,9 | 5,7 5,9 5,7 4,5 | 0,3 0,3 0,4 0,7 | 1,7 1,5 2,0 2,0 | 3,1 3,6 3,1 1,5 | 18,3 22,3 18,3 2,7 | 14,0 17,1 14,0 2,0 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 3 571 19,1% 851 43,8% | 3 850 19,4% 2 735 18,1% | 3 179 2,9% 3 149 13,6% | 10,1 9,9 9,7 9,3 | R1 R1 R2 R2 | D G 8 C | D 8 C | 8 C | 8 C | | | |
| A 61 | RP Brohthal 5408/7955 R1(N): AS Niederzissen R2(S): AS Wehr Fs=5 km 199,8 | 305/272 188/176 61/47 56/49 | +1,4 +1,5 -0,4 +3,3 | 13 760 16 626 14 171 2 765 | 22,1 26,6 22,3 4,6 | +3,3 +3,2 +2,8 +1,5 | 73,6 69,2 73,1 91,1 | 7,0 7,2 7,1 6,1 | 0,4 0,3 0,4 0,7 | 1,5 1,4 1,8 1,9 | 3,0 3,4 3,1 1,5 | 18,9 23,0 19,0 3,0 | 13,9 16,9 13,9 2,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 3 474 19,4% 841 44,3% | 3 748 19,6% 2 653 18,4% | 3 118 2,9% 3 060 15,3% | 10,2 10,1 9,6 9,2 | R1 R1 R2 R2 | D C C | D C C | C C | C | | | |
| A 61 | Beller Hof 5408/7773 R1(N): AS Wehr R2(S): AS Mendig Fs=5 km 206,2 | 145/314 93/194 25/66 27/54 | +2,1 +2,1 +1,2 +3,1 | 14 050 16 982 14 533 2 725 | 21,7 26,0 21,8 4,5 | +3,8 +3,5 +4,0 -0,3 | 73,8 69,5 73,4 91,2 | 7,7 7,8 8,0 7,0 | 0,2 0,2 0,3 0,5 | 1,5 1,4 1,7 1,5 | 3,1 3,6 3,1 1,4 | 18,4 22,3 18,5 2,9 | 13,7 16,7 13,8 2,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 3 633 19,0% 831 44,8% | 3 931 19,3% 2 740 18,1% | 3 263 2,9% 3 190 13,9% | 10,2 10,0 9,7 9,4 | R1 R1 R2 R2 | D C C | D C C | C C | C | | | |

Jahresauswertung 2015

Rheinland-Pfalz

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|----------------------------|----------------------|----------------------|--------------------|-----|---|------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | | WG | | TG | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. zu '14 | | | Lkw | | | Kfz | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Anh. | | | Anh. | | | Anh. | | | | |
| | | | Mo-So | Veränd. | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. | Pkw | Lfw | Krad | Pkw | Lfw | Krad | m. | o. | o. | o. | o. | nkl. | Kfz | fer | M ₁ | d ₅₀ | Mo-So | R1 | R2 | R1 | R2 | | |
| | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | ähnl. | [%] | zu '14 | [%] | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad |
| | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | ähnl. | [%] | zu '14 | [%] | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad |
| | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | ähnl. | [%] | zu '14 | [%] | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad |
| | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | ähnl. | [%] | zu '14 | [%] | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad |
| | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | ähnl. | [%] | zu '14 | [%] | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad |
| | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | ähnl. | [%] | zu '14 | [%] | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad | + | Lfw | + | Krad |
| A 61 | AS Gundersheim VQ Nord 62157/447 R1(N): AS Alzey R2(S): AS Gundersheim Fs=4 | 212/354 145/216 26/75 41/63 | 46 548 47 281 47 365 42 862 | -1,4 -1,6 -2,5 +0,7 | 9 986 12 026 10 520 1 866 | 21,5 28,4 22,2 4,4 | +3,1 +2,2 +4,7 +4,0 | 76,4 72,5 75,6 93,5 | 6,4 6,4 6,6 5,9 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 1,1 1,0 1,2 1,1 | 3,3 3,7 3,3 1,5 | 17,9 21,5 18,6 2,5 | 15,0 17,9 15,6 2,1 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,0 0,91 1,17 1,1 | 1,00 0,91 1,17 1,1 | 1,00 0,91 1,17 1,1 | 1,00 0,91 1,17 1,1 | 1,00 0,91 1,17 1,1 | 2 589 18,5% 641 45,0% | 2 785 18,7% 2 000 17,8% | 2 386 13,3% 2 202 4,1% | 10,3 10,0 9,4 9,0 | R1 R1 R2 R2 | G C E A | 8 18 17 B | | | |
| A 61 | AS Gundersheim VQ Süd 62157/448 R1(N): AS Gundersheim R2(S): AS Worms/Mörstadt Fs=4 | 159/274 108/165 23/62 28/47 | 49 333 50 318 50 365 44 460 | -0,5 -0,8 -1,5 +2,0 | 10 020 12 121 10 463 1 782 | 20,3 24,1 20,8 4,0 | +2,2 +1,7 +2,9 -0,8 | 77,3 73,7 76,6 93,2 | 7,3 7,3 7,2 7,2 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 1,2 1,1 1,5 1,2 | 3,2 3,5 3,3 1,5 | 16,8 20,2 17,2 2,2 | 14,0 16,8 14,3 1,9 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,2 1,1 1,2 1,6 | 1,00 0,88 1,14 1,6 | 1,00 0,88 1,14 1,6 | 1,00 0,88 1,14 1,6 | 2 749 17,6% 669 42,5% | 2 961 17,9% 2 113 16,6% | 2 518 12,6% 2 282 6,0% | 10,3 9,9 9,2 8,7 | R1 R1 R2 R2 | B C E D | 17 17 17 15 | G C C B | | | |
| A 61 | AS Worms VQ Nord 63157/449 R1(N): AS Worms/Mörstadt R2(S): AS Worms Fs=4 | 328/311 201/183 69/74 58/54 | 50 182 51 196 51 377 45 004 | -1,1 -1,2 -2,0 +0,3 | 10 087 12 166 10 614 1 832 | 20,1 23,8 20,7 4,1 | +2,2 +1,8 +2,5 +0,2 | 76,7 73,1 76,0 92,7 | 6,7 6,8 6,7 6,1 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 1,4 1,3 1,7 1,4 | 3,3 3,7 3,5 1,5 | 16,3 19,6 16,7 2,1 | 13,5 16,2 13,8 1,8 | 0,4 0,5 0,4 0,4 | 1,8 1,9 1,6 1,3 | 1,00 0,88 1,14 1,6 | 1,00 0,88 1,14 1,6 | 1,00 0,88 1,14 1,6 | 2 796 17,3% 680 39,0% | 3 023 17,5% 2 117 15,2% | 2 556 14,4% 2 328 12,9% | 10,3 9,9 9,2 8,8 | R1 R1 R2 R2 | D B E D | 8 17 17 14 | G B C B | | | |
| A 61 | Wies-Oppenheim 63157/224 R1(N): AS Worms/Mörstadt R2(S): AK Worms Fs=4 | 165/0 85/0 54/0 26/0 | 51 112 52 270 51 966 45 824 | -0,3 -0,4 -2,0 +1,9 | 9 603 11 599 10 221 1 538 | 18,8 22,2 19,7 3,4 | +5,5 +4,2 +8,0 +11,9 | 78,5 75,3 77,4 93,6 | 6,8 6,9 6,9 6,2 | 0,3 0,3 0,4 0,5 | 1,4 1,3 1,6 1,6 | 2,9 3,3 3,1 1,3 | 15,6 18,7 16,3 1,7 | 12,6 15,1 13,2 1,4 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,3 1,2 1,1 1,5 | 0,99 0,87 1,11 1,5 | 0,99 0,87 1,11 1,5 | 0,99 0,87 1,11 1,5 | 2 842 16,3% 705 39,0% | 3 063 16,5% 2 179 15,2% | 2 645 13,7% 2 461 16,1% | 10,6 10,2 9,4 8,9 | R1 R1 R2 R2 | B B E A | 17 17 17 11 | G B C B | | | |
| A 61 | Maxdorf 65157/123 R1(N): AK Kreuz Frankenthal (A6) R2(S): AK Kreuz Ludwigshafen (A65) Fs=4 | 288/231 181/139 53/51 54/41 | 67 689 68 774 68 689 62 489 | -1,0 -1,1 -3,8 +3,0 | 13 383 16 199 13 722 2 657 | 19,8 23,6 20,0 4,3 | +1,0 +0,6 +0,6 +2,4 | 78,2 74,6 77,8 93,3 | 5,9 6,1 5,8 5,4 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 1,3 1,1 1,6 1,5 | 3,5 4,0 3,6 1,7 | 15,9 19,3 16,1 2,1 | 12,8 15,6 12,9 1,8 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,00 0,93 1,14 0,9 | 1,00 0,93 1,14 0,9 | 1,00 0,93 1,14 0,9 | 3 781 17,2% 899 41,6% | 4 067 17,6% 2 923 15,4% | 3 159 4,7% 2 991 6,5% | 9,3 9,0 8,9 8,6 | R1 R1 R2 R2 | B D C D | 18 17 17 18 | D D C A | | | | |
| A 61 | AK Ludwigshafen VQ Süd 65157/450 R1(N): AK Kreuz Ludwigshafen (A65) R2(S): AK Kreuz Mutterstadt (A65) Fs=4 | 196/345 107/208 52/76 37/61 | 58 910 59 095 60 174 56 681 | -3,4 -3,4 -5,3 -0,8 | 12 209 14 810 12 475 2 364 | 20,7 25,1 20,7 4,2 | -1,7 -2,1 -0,3 -8,9 | 77,3 73,1 77,0 93,6 | 7,1 7,3 7,1 6,4 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 1,2 1,1 1,5 1,3 | 3,4 3,8 3,5 1,6 | 17,0 20,9 17,0 2,2 | 14,2 17,4 14,1 1,9 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 1,02 0,98 1,13 0,8 | 1,02 0,98 1,13 0,8 | 1,02 0,98 1,13 0,8 | 3 272 18,0% 820 42,8% | 3 507 18,2% 2 565 16,8% | 2 820 3,1% 2 739 2,8% | 9,7 9,6 9,2 9,0 | R1 R1 R2 R2 | D D C D | 18 18 14 18 | A C C B | | | |
| A 61 | AS Schifferstadt VQ Nord 66167/451 R1(N): AK Kreuz Mutterstadt (A65) R2(S): AS Schifferstadt Fs=4 | 315/344 193/209 65/73 57/62 | 45 113 45 652 45 804 42 292 | +0,2 +1,1 -3,6 +1,7 | 9 647 11 686 9 787 2 006 | 21,4 25,6 21,4 4,7 | +0,9 +1,0 -0,9 +1,9 | 76,4 72,4 76,1 92,8 | 8,2 8,2 8,1 8,2 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 1,3 1,1 1,6 1,5 | 3,4 3,8 3,5 1,8 | 17,7 21,5 17,6 2,6 | 14,9 18,1 14,9 2,3 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,00 0,94 1,12 1,0 | 1,00 0,94 1,12 1,0 | 1,00 0,94 1,12 1,0 | 2 490 18,4% 660 43,7% | 2 674 18,6% 1 936 17,8% | 2 122 4,0% 2 024 3,5% | 9,5 9,3 8,9 8,6 | R1 R1 R2 R2 | B D D D | 8 C C C | | | | | |
| A 61 | AS Schifferstadt VQ Süd 66167/452 R1(N): AS Schifferstadt R2(S): AS Speyer Fs=4 | 319/338 195/205 66/71 58/62 | 42 057 42 337 42 803 40 119 | +0,8 +1,9 -3,3 +1,9 | 9 435 11 433 9 563 1 959 | 22,4 27,0 22,3 4,9 | +0,9 +1,1 -1,0 +1,2 | 75,3 70,9 75,1 92,5 | 8,3 8,2 8,1 8,4 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 1,3 1,2 1,7 1,6 | 3,4 3,8 3,5 1,8 | 18,7 22,9 18,6 2,7 | 15,8 19,3 15,7 2,3 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,9 0,9 0,9 1,0 | 1,01 0,96 1,12 1,0 | 1,01 0,96 1,12 1,0 | 1,01 0,96 1,12 1,0 | 2 317 19,3% 623 45,9% | 2 486 19,4% 1 810 18,7% | 2 041 8,1% 1 953 4,0% | 9,8 9,7 9,2 9,0 | R1 R1 R2 R2 | D D E D | 8 17 18 14 | G D E D | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--|---|---|---|---|---|--|------------------|-----------------------------|---------------------|----------|--|----|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | DTV | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | | | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 % | Mo-So W U S [Kfz/24h] | SV ähnl. % | Lkw- Veränd. zu '14 % | Pkw +Lkw +Krad % | Lfw Krad % | Pkw Krad % | m. Anh. % | o. Anh. % | Lkw Anh. % | Lkw m. Sattel- zug % | Sattel- zug % | o. Anh. % | o. Anh. % | nkl. Kfz % | fer b _{So} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _n D _n [Kfz/h] | P _{22,6} M _{22,6} P _{eve} P _{ave} [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [] | Richt- tung % | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | | | | | |
| A 61 | Rheinbrücke Speyer-Nord 66167/119 R1(N): AS Speyer R2(S): AS Hockenheim Fs=4 km 379,9 | 346/328 217/195 68/72 61/61 | +4,4 +5,5 +1,2 +3,8 | 9 762 11 963 9 859 1 587 | 18,2 21,7 17,9 3,4 | +3,2 +3,5 +1,1 +0,3 | 80,4 77,0 80,3 94,8 | 8,1 8,5 8,1 6,3 | 0,4 0,3 0,4 0,6 | 1,4 1,3 1,8 1,8 | 2,4 2,7 2,3 0,6 | 15,6 18,8 15,4 2,2 | 12,5 15,1 12,3 1,8 | 0,2 0,2 0,2 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1,00 0,85 1,10 0,0 | 2 988 15,7% 733 38,3% | 3 217 16,0% 2 301 14,5% | 2 616 9,9% 2 685 15,5% | 9,8 9,3 10,0 9,4 | 8,1 8,1 8,2 8,2 | 2 616 9,9% 2 685 15,5% | 9,8 9,3 10,0 9,4 | R1 B B D | R2 8 8 11 | B B E D | 8 18 17 14 | 8 18 17 14 | | | | | | | | | | | |
| A 62 | Rückweiler 64097/128 R1(O): AS Freisen R2(W): AS Birkenfeld Fs=4 km 181,5 | 352/361 217/222 75/76 60/63 | +2,6 +2,6 +1,9 +3,4 | 1 927 2 327 2 004 368 | 14,0 16,7 14,4 2,9 | +1,8 +1,5 +1,7 -0,7 | 83,2 80,7 82,5 94,4 | 8,1 8,4 8,4 6,6 | 0,4 0,3 0,5 0,8 | 1,2 1,1 1,3 1,3 | 3,7 4,2 3,9 1,5 | 10,0 12,2 10,2 1,1 | 8,0 9,7 8,1 0,9 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,5 1,5 1,7 1,4 | 1,00 0,91 1,19 0,0 | 782 13,1% 150 23,7% | 857 13,9% 558 9,4% | 729 9,9% 732 8,8% | 10,7 10,3 10,6 10,1 | 8,1 8,1 8,2 8,2 | 729 9,9% 732 8,8% | 10,7 10,3 10,6 10,1 | R1 D D A | R2 17 17 16 17 | D D E A | 8 17 15 17 | 8 17 16 17 | | | | | | | | | | | |
| A 62 | AK Landstuhl VQ Nord 65117/460 R1(W): AS Hütschenhausen R2(O): AK Kreuz Landstuhl-West (A) Fs=4 km 212,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 62 | AK Landstuhl VQ Süd 65117/461 R1(W): AK Kreuz Landstuhl-West (A) R2(O): AS Landstuhl-West Fs=4 km 212,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 62 | Hörnchenbergtunnel 66117/150 R1(W): AS Landstuhl-Atzel R2(O): AS Bann Fs=4 km 216,2 | 316/334 191/209 70/68 55/57 | -6,7 -4,4 -15,0 -3,7 | 970 1 182 1 020 131 | 9,8 11,2 10,3 1,8 | -1,9 -1,8 -3,3 -3,8 | 88,9 87,6 88,3 96,8 | 7,5 7,9 7,5 5,3 | 0,6 0,4 0,6 1,1 | 1,0 0,9 1,2 1,1 | 3,7 4,2 3,9 1,2 | 5,9 6,8 6,2 0,5 | 4,3 5,0 4,6 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,94 0,66 1,07 0,0 | 571 9,6% 91 13,2% | 634 10,4% 381 5,6% | 752 6,5% 641 6,2% | 15,1 13,6 13,1 11,7 | 8,1 8,1 8,2 8,2 | 752 6,5% 641 6,2% | 15,1 13,6 13,1 11,7 | R1 A A F | R2 17 17 17 15 | A A A D | 8 8 8 15 | 8 8 8 15 | | | | | | | | | | | |
| A 62 | Weselsberg 66117/561 R1(W): AS Bann R2(O): AS Weselsberg Fs=2 km 225,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 63 | AK Mainz VQ Nord 60157/804 R1(N): AK Mainz-Süd (A60) R2(S): AS Klein-Winterheim Fs=4 km 1,2 | 247/348 148/213 56/75 43/60 | +1,0 +1,3 -1,3 +1,9 | 772 922 794 193 | 2,5 2,7 2,6 1,1 | -4,1 -0,4 -18,0 +10,4 | 96,6 96,4 96,4 98,1 | 5,0 5,2 5,1 3,4 | 0,6 0,5 0,6 0,8 | 0,4 0,4 0,6 0,2 | 1,6 1,7 1,7 0,6 | 0,7 0,7 0,7 0,2 | 0,4 0,5 0,4 0,1 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,5 0,5 0,5 0,5 | 0,89 0,54 1,03 0,0 | 1 759 2,5% 277 3,6% | 1 894 2,7% 1 353 1,4% | 1 826 2,2% 2 098 1,9% | 12,9 11,3 12,9 11,2 | 8,1 8,1 8,2 8,2 | 1 826 2,2% 2 098 1,9% | 12,9 11,3 12,9 11,2 | R1 A A C | R2 17 17 16 15 | A A A E | 8 8 8 14 | 8 8 8 14 | | | | | | | | | | | |
| A 63 | Marienthorn 60157/786 R1(N): AK Kreuz Mainz-Süd (A60) R2(S): AS Klein-Winterheim Fs=6 km 2,6 | 354/344 223/207 73/74 58/63 | +0,6 -0,2 +1,9 +1,8 | 5 198 6 370 5 414 639 | 8,1 9,1 8,4 1,5 | +2,3 +1,3 +3,7 +9,9 | 91,2 90,2 90,8 97,8 | 7,0 7,3 7,2 4,9 | 0,4 0,4 0,5 0,6 | 0,7 0,7 0,8 0,7 | 2,3 2,6 2,4 0,5 | 5,5 6,2 5,7 0,6 | 3,9 4,4 4,0 0,5 | 0,3 0,2 0,3 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,91 0,62 1,06 0,0 | 3 659 7,3% 750 15,3% | 3 956 7,8% 2 769 5,4% | 4 108 4,2% 3 761 5,0% | 12,6 11,1 11,8 10,4 | 8,1 8,1 8,2 8,2 | 4 108 4,2% 3 761 5,0% | 12,6 11,1 11,8 10,4 | R1 A A E | R2 17 17 16 17 | A A A B | 8 8 8 15 | 8 8 8 15 | | | | | | | | | | | |

Jahresauswertung 2015

Rheinland-Pfalz

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | |
|--------------------|--|--|--|--|---|------------------------------|------------------------------|--|--------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---|--------------------------|---|---|---|---|---|-------|-------|--|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Lage bei Anz. Fahrstreifen AS Klein-Winternh. VQ Süd 6015/7415 R1(N): AS Klein-Winternheim R2(S): AS Nieder-Olm Fs=5 km 4,4 | DTV | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | TG | | | |
| | | | | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Tag ₆₋₁₈ Nacht ₂₂₋₆ | | WG | | R2 | |
| | | | | Mo-So Veränd. zu '14 [Kfz/24h] [%] | W zu '14 [Kfz/24h] [%] | U zu '14 [Kfz/24h] [%] | S zu '14 [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- Veränd. zu '14 [Lkw/24h] [%] | Lkw- ähnl. [Lkw/24h] [%] | Pkw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lkw +Krad [Kfz/24h] [%] | m. o. Anh. [Kfz/24h] [%] | Lkw +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Anh. [Kfz/24h] [%] | Bus [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b _{so} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ D ₁ [Kfz/h] [%] | M ₂ P ₂ D ₂ [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | |
| A 63 | | 340/349 213/212 70/76 57/61 | | 60 920 +1,2 66 432 +0,8 60 321 +1,4 41 474 +1,9 | 5 541 9,1 6 749 10,2 5 795 9,6 806 1,9 | +1,8 +0,9 +2,7 +7,4 | 89,5 88,5 89,0 96,7 | 6,1 6,2 6,3 5,3 | 0,3 0,3 0,4 0,5 | 0,6 0,6 0,7 0,6 | 3,1 3,4 3,3 1,0 | 5,8 6,6 6,1 0,6 | 4,4 4,9 4,6 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 3 451 8,3% 713 16,6% 6,2% | 3 728 8,8% 2 620 6,2% | A A 8 A A 8 A A 8 E E A | A A 8 A A 8 A A 8 D 15 D 19 | | | | |
| A 63 | | 174/198 121/114 20/48 33/36 | | 52 112 +0,7 56 648 +0,6 52 136 +1,3 35 474 -1,0 | 5 312 10,2 6 444 11,4 5 571 10,7 848 2,4 | +1,3 +0,2 +2,9 +7,0 | 88,3 87,1 87,7 96,1 | 7,3 7,1 7,5 7,8 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 0,8 0,7 0,9 0,8 | 3,3 3,6 3,4 1,3 | 6,7 7,6 7,1 0,8 | 5,0 5,7 5,3 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,7 0,7 0,7 0,7 | 2 955 9,3% 604 18,6% 6,7% | 3 177 10,0% 2 289 6,7% | A A 8 A A 8 A A 8 E E A | A A 8 A A 8 A A 8 D 15 D 18 | | | | |
| A 63 | | 341/361 209/223 73/75 59/63 | | 44 716 -1,5 48 182 -2,2 44 297 -0,8 32 541 -0,1 | 4 448 9,9 5 424 11,3 6 619 10,4 666 2,0 | +2,1 +1,1 +3,7 +6,6 | 88,4 87,1 87,8 96,3 | 6,6 6,5 6,9 6,4 | 0,2 0,2 0,3 0,4 | 0,6 0,6 0,7 0,6 | 2,8 3,0 2,9 1,0 | 7,0 8,0 7,3 0,7 | 5,7 6,5 5,9 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,0 1,0 1,1 1,0 | 2 530 9,0% 530 18,8% 6,8% | 2 739 9,5% 1 904 6,8% | A B 7 B A B B 8 E E A | E 17 E 17 E 16 D 15 D 19 | | | | |
| A 63 | | 337/357 204/221 76/74 57/62 | | 38 531 -2,2 40 950 -2,4 38 542 -3,0 29 660 -0,7 | 4 317 11,2 5 247 12,8 4 495 11,7 692 2,3 | +1,2 +0,6 +1,7 +4,7 | 86,2 84,6 85,8 95,2 | 5,5 5,6 5,8 4,8 | 0,6 0,6 0,7 0,7 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 3,1 3,5 3,3 1,2 | 7,8 9,1 8,1 0,8 | 6,3 7,4 6,6 0,7 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 2,0 2,0 2,1 1,9 | 2 187 10,1% 442 21,8% 8,0% | 2 367 10,6% 1 648 8,0% | A B 8 B B 8 C D A D 15 D 19 | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 15 D 19 | | | | |
| A 63 | | 320/330 199/201 68/70 53/59 | | 31 958 +0,8 33 658 +1,2 32 158 -1,1 25 489 +1,6 | 4 084 12,8 4 977 14,8 4 238 13,2 629 2,5 | +3,3 +2,8 +3,3 +6,4 | 85,3 83,3 84,7 95,6 | 7,5 7,7 7,7 6,2 | 0,4 0,4 0,5 0,6 | 0,8 0,8 0,9 0,8 | 3,2 3,6 3,3 1,1 | 9,3 10,9 9,6 0,9 | 7,6 9,0 7,8 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,1 1,1 1,2 1,1 | 1 811 11,7% 373 23,6% 9,1% | 1 964 12,3% 1 353 10,2% 9,1% | A B 8 B B 8 B 8 A D 15 D 19 | D 8 17 E 18 E 17 A D 15 D 19 | | | | |
| A 63 | | 350/356 218/222 71/73 61/61 | | 26 043 +1,1 27 134 +0,7 26 311 +2,0 21 723 +1,5 | 3 591 13,8 4 372 16,1 3 720 14,1 577 2,7 | +2,6 +1,4 +4,6 +7,2 | 84,6 82,3 84,1 95,7 | 7,7 7,9 7,9 6,9 | 0,2 0,2 0,2 0,4 | 0,7 0,7 0,8 0,8 | 3,3 3,7 3,4 1,2 | 10,1 12,0 10,4 1,0 | 8,2 9,8 8,4 0,8 | 0,4 0,3 0,3 0,5 | 0,9 1,0 0,8 0,8 | 1 475 12,6% 305 25,3% 10,2% 9,1% | 1 594 13,2% 1 118 10,2% 10,2% 9,1% | B B 8 B D 8 D 8 16 A A A D C D | D 8 18 D 8 18 E 17 A A A D 19 | | | | |
| A 63 | | 349/356 215/220 74/75 60/61 | | 31 395 +0,8 33 180 -0,0 32 068 +2,4 24 033 +1,5 | 3 610 11,5 4 408 13,3 3 726 11,6 542 2,3 | +1,6 +0,7 +3,4 +4,0 | 86,1 84,4 85,9 95,3 | 6,7 7,1 6,8 4,9 | 0,7 0,7 0,7 0,9 | 0,8 0,7 0,9 0,9 | 2,9 3,2 2,9 0,9 | 8,3 9,7 8,4 0,9 | 6,3 7,4 6,4 0,7 | 0,4 0,3 0,3 0,4 | 1,6 1,6 1,6 1,5 | 1 786 10,5% 353 21,2% 8,4% 9,1% | 1 940 11,0% 1 324 8,4% 10,2% 9,1% | B D 8 B D 9 D 8 16 D D D | D 8 17 D 8 17 D 8 16 D 19 | | | | |
| A 64 | | 351/360 217/223 74/75 60/62 | | 31 287 -0,4 33 405 -1,7 32 826 +4,4 21 643 -1,7 | 4 496 14,4 5 426 16,2 4 496 13,7 1 090 5,0 | -0,9 -2,0 +2,4 -2,3 | 84,0 82,2 84,5 93,2 | 6,7 6,9 6,6 5,6 | 0,3 0,2 0,3 0,6 | 0,3 0,3 0,3 0,6 | 2,8 3,1 2,8 1,1 | 11,2 12,9 10,5 3,0 | 10,0 11,4 9,3 2,8 | 0,3 0,3 0,4 0,4 | 0,7 0,7 0,7 0,6 | 1 785 13,1% 341 27,5% 11,0% 9,1% | 1 937 13,6% 1 329 11,0% 10,2% 9,1% | C F 18 A A F 18 - A 8 D 15 A E F C 15 | A 8 A 8 A 8 D 15 A D 18 | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | |
|--|--|----------------------------------|---|----------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|---|--------------------------|---|--|--|--|--|------------------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|
| Strabe | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | |
| | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Faktoren | | Tag-Nacht | | | | day-evening | | | | |
| Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV W U S | Lkw-Veränd. ähnl. [Kfz/24h] | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw o. Anh. | Lkw m. Sattel- o. Anh. +Sattel- zug | Kfz nkl. Kfz | fer b _{So} b _{Fr} D _n P _n P _{see} | M _n P _n M _{see} P _{see} | M _{day} P _{day} M _{even} P _{even} | Mo-So b _{SV} Mo-So b _{SV} | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} | Richt- tung | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | |
| A 573 AD Bad Neuenahr VQ Süd R1(N): AD Meckenheim R2(S): AD Sinzig Fs=4 km 0,5 | | | Keine auswertbaren Daten in 2015 durch Baustelle | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 602 Ruwer 62067323 R1(O): AS Trier-Ehrang R2(W): AS Trier-Vertelkreis Fs=4 km 0,6 | 354/353 218/214 75/76 61/63 | -0,4 -0,5 -0,9 -0,1 | 2 196 2 648 2 322 389 | -3,0 -3,7 -2,4 +4,2 | 5,3 5,8 5,4 1,5 | 93,8 93,3 93,6 97,8 | 7,3 7,5 7,5 5,6 | 0,4 0,3 0,5 0,8 | 0,5 0,3 0,6 0,4 | 2,9 3,2 3,1 0,8 | 2,0 2,3 2,0 0,3 | 1,4 1,6 1,4 0,2 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,93 0,68 0,58 0,58 | 2 434 5,2% 354 6,5% | 2 505 3,5% 3 015 5,1% | 12,3 10,9 14,1 12,4 | R1 R1 R2 R2 | A B E E | F 17 F 17 E 14 E 17 | A 8 A 8 A 8 D 12 D 18 | |
| A 643 Rheinbrücke Schierstein R1(N): AS Wiesbaden-Appellallee R2(S): AS Mainz-Mombach Fs=4 km 296,0 | | | 76 688 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 643 AS Mainz-Mombach VQ Süd 59157422 R1(N): AS Wiesbaden-Appellallee R2(S): AS Mainz-Gonsenheim Fs=4 km 295,5 | 256/281 157/168 54/63 45/50 | -22,7 -24,8 -17,5 -20,5 | 2 590 3 174 2 670 362 | -41,1 -40,7 -42,8 -44,4 | 5,6 6,4 5,4 1,1 | 91,1 89,7 92,2 96,7 | 6,3 6,5 6,7 4,6 | 1,0 0,9 0,6 1,6 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 2,4 2,7 2,4 0,8 | 3,1 3,6 2,9 0,2 | 2,5 2,9 2,3 0,2 | 0,1 0,1 0,0 0,1 | 1,01 0,66 1,04 1,8 | 2 635 5,5% 537 6,3% | 2 456 4,7% 3 314 3,4% | 10,7 9,9 14,1 12,6 | R1 R1 R2 R2 | - B C B | C C C A C | E 17 E 16 D 9 D 14 C 15 | |
| A 643 AS NZ-Gonsenheim VQ Süd 59157424 R1(N): AS Mainz-Mombach R2(S): AD Mainz Fs=4 km 293,2 | 258/275 149/164 66/63 43/48 | -26,3 -27,5 -24,1 -24,1 | 2 683 3 277 2 805 362 | -39,9 -39,8 -40,7 -43,6 | 6,1 6,9 6,2 1,2 | 90,6 89,3 91,3 96,5 | 6,3 6,5 6,5 4,5 | 0,5 0,4 0,5 0,9 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 2,7 3,0 2,8 0,8 | 3,3 3,8 3,3 0,3 | 2,6 3,0 2,6 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,96 0,69 1,04 1,9 | 2 520 6,0% 495 7,1% | 2 421 5,3% 2 997 4,0% | 11,1 10,1 13,4 11,8 | R1 R1 R2 R2 | - B C C | C C C A C | E 17 E 17 D 9 D 15 C 15 | |
| A 650 AK Ludwigshafen VQ West 65157809 R1(O): AS Ruchheim R2(W): AS Maxdorf Fs=4 km 8,5 | 355/349 218/218 75/71 62/60 | +0,8 +0,8 +0,9 +0,2 | 1 305 1 550 1 409 277 | +3,5 +1,5 +7,0 +16,4 | 3,9 4,3 4,3 1,2 | 94,5 94,0 94,2 97,5 | 6,5 6,7 6,7 4,7 | 0,6 0,6 0,7 1,1 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 2,3 2,5 2,5 0,9 | 1,5 1,7 1,7 0,2 | 1,2 1,3 1,3 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,90 0,71 1,05 0,9 | 1 929 3,9% 312 4,3% | 2 613 2,3% 2 247 1,9% | 15,8 14,2 13,4 11,9 | R1 R1 R2 R2 | A B A A D | A 8 A 8 A 8 D 15 E G 18 | F 18 F 18 F 17 D 15 F 15 | |
| A 650 AS Ruchheim VQ West 65157438 R1(O): AS Ruchheim R2(W): AK Kreuz Ludwigshafen (A6) Fs=4 km 7,5 | 358/358 220/219 76/76 62/63 | -1,0 -1,2 -1,2 -0,5 | 2 138 2 576 2 300 333 | +3,5 +2,7 +5,5 -0,4 | 5,3 5,8 5,8 1,2 | 93,4 92,9 92,9 97,7 | 5,0 5,2 5,3 3,6 | 0,5 0,5 0,6 1,0 | 0,5 0,5 0,5 0,3 | 2,2 2,4 2,4 0,6 | 2,9 3,2 3,2 0,5 | 2,3 2,5 2,6 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,7 | 0,89 0,63 1,04 0,7 | 2 344 5,0% 401 8,5% | 3 068 3,4% 2 930 3,1% | 15,8 13,9 13,8 12,1 | R1 R1 R2 R2 | A A A D | A 8 A 8 A 8 D 15 E G 18 | F 17 F 17 F 17 D 15 C 13 | |
| A 650 AS Ruchheim VQ Ost 65157439 R1(O): AS Oggersheimer Kreuz R2(W): AS Ruchheim Fs=4 km 6,5 | 353/358 215/219 76/76 62/63 | +0,0 -0,0 -0,5 +0,5 | 2 036 2 487 1 411 255 | +5,9 +5,5 +6,2 +2,3 | 4,6 5,1 5,0 0,9 | 94,2 93,7 93,8 98,2 | 4,9 5,0 5,1 3,5 | 0,6 0,5 0,7 1,0 | 0,4 0,4 0,5 0,2 | 2,1 2,3 2,3 0,5 | 2,3 2,6 2,6 0,2 | 1,8 2,0 2,0 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,7 | 0,88 0,60 1,04 0,7 | 2 521 4,4% 442 7,0% | 3 444 3,0% 3 175 2,9% | 16,5 14,3 13,8 12,0 | R1 R1 R2 R2 | A A A D | A 8 A 8 A 8 D 15 E G 18 | F 17 F 17 F 17 D 15 C 14 | |

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|--|--|-------------------------------------|----------------------|------------------|----------------------|--------------------|----------------------|--|--|--|--|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak- toren | | Tag- z22.6 Nacht- eve, b22 | | | WG | | TG R1 R2 | | | | | |
| | | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- Veränd. zu '14 | ähnl. % | Mo-So W U S | Lkw- Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | fer bso bFr | M ₁ P ₁ M _{ve} P _{ve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} | Mo-So bSV Mo-So bSV | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | | |
| B 9 | Rhens 5711/7016 R1(N): Koblenz R2(S): Rhens Fs=2 | 357/355 224/220 75/76 58/59 | | 11 532 12 636 10 931 8 228 | +0,0 +1,8 -6,6 +1,3 | 411 485 409 144 | 3,6 3,8 3,7 1,8 | -1,7 +0,3 -11,3 +9,0 | 95,7 95,4 95,4 97,5 | 5,6 5,8 5,7 4,1 | 1,6 1,1 1,7 3,8 | 0,6 0,6 0,7 0,6 | 2,1 2,3 2,3 1,0 | 0,8 0,9 0,8 0,1 | 0,5 0,6 0,5 0,1 | 0,6 0,6 0,7 0,6 | 0,1 0,1 0,2 0,1 | 672 3,5% 98 5,0% | 738 3,8% 474 1,9% | 935 2,3% 721 1,8% | 16,1 14,2 12,6 11,1 | R1 R1 R2 R2 | A B A C | 8 8 8 11 | F D E G | 17 17 15 15 | | | | | |
| B 9 | Oberwesel 5812/7001 R1(N): St. Goar R2(S): Bacharach Fs=2 | 355/354 221/220 74/75 60/59 | | 3 704 3 662 3 851 3 678 | +3,4 +4,3 +2,2 +2,1 | 212 233 225 119 | 5,7 6,4 5,8 3,2 | -0,9 -1,1 -2,8 +4,0 | 93,1 92,4 92,9 95,7 | 6,6 6,9 6,9 4,9 | 4,0 2,7 3,8 9,1 | 0,9 0,9 1,0 0,8 | 3,4 3,7 3,5 2,0 | 1,5 1,7 1,5 0,4 | 1,1 1,3 1,2 0,3 | 0,9 1,0 0,7 0,9 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 221 5,5% 22 10,0% | 248 6,1% 139 2,5% | 296 2,0% 278 3,6% | 15,7 15,6 15,3 15,3 | R1 R1 R2 R2 | F D E G | 17 18 16 14 | E E D D | 17 17 11 17 | | | | | |
| B 9 | AS MZ-Laubenheim VQ Nord 6015/7825 R1(N): Mainz R2(S): Nierstein Fs=4 | 232/235 148/157 45/35 39/43 | | 13 561 14 648 13 386 9 795 | -11,6 -10,8 -13,5 -13,4 | 633 751 664 176 | 4,7 5,1 4,9 1,8 | +0,3 +1,0 +0,9 -15,3 | 89,2 88,3 89,3 93,9 | 4,2 4,3 4,3 3,0 | 0,9 0,8 1,1 1,2 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 2,7 2,9 2,9 0,7 | 1,8 2,0 1,8 0,9 | 1,4 1,6 1,4 0,9 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,5 0,6 0,7 0,2 | 764 4,8% 168 3,0% | 805 5,6% 638 1,9% | 934 2,0% 897 3,3% | 11,9 10,8 15,8 14,6 | R1 R1 R2 R2 | A B E E | 8 8 8 8 | A F 18 18 | A A A A | | | | | |
| B 9 | AS MZ-Laubenheim VQ Süd 6015/7826 R1(N): Mainz R2(S): Nierstein Fs=4 | 219/247 133/166 46/36 40/45 | | 19 955 21 833 20 083 12 927 | -9,3 -8,9 -10,7 -9,6 | 1 060 1 267 1 137 147 | 5,3 5,8 5,7 1,1 | -12,4 -12,0 -14,3 -17,1 | 91,3 90,7 91,0 95,9 | 6,0 6,2 6,3 4,1 | 0,9 0,8 1,0 1,6 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 2,3 2,5 2,5 0,6 | 2,9 3,2 3,1 0,5 | 2,2 2,4 2,3 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 2,8 2,9 2,7 2,5 | 1 129 5,1% 236 6,8% | 1 226 5,7% 840 2,7% | 1 655 3,2% 1 092 2,6% | 15,0 13,2 12,2 10,8 | R1 R1 R2 R2 | A A A A | 8 7 8 8 | F F E G | 17 17 14 15 | | | | | |
| B 9 | Nierstein 6116/7219 R1(N): Nackenheim R2(S): Oppenheim Fs=2 | 358/351 222/212 75/76 61/63 | | 19 999 21 891 19 682 13 460 | +1,8 +0,8 +0,8 +2,5 | 1 062 1 269 1 140 152 | 5,3 5,8 5,8 1,1 | +3,4 +3,5 +1,5 +4,2 | 93,7 93,1 93,1 98,1 | 7,3 7,5 7,4 5,6 | 1,2 1,0 1,3 2,5 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 2,5 2,7 2,7 0,8 | 2,7 3,0 3,0 0,3 | 1,9 2,1 2,1 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 1 124 5,0% 252 7,2% | 1 209 5,6% 867 2,8% | 1 471 3,0% 1 104 2,7% | 14,5 12,7 11,2 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A A E | 7 7 7 D | F E E D | 16 19 16 18 | | | | | |
| B 9 | Worms 6316/7029 R1(N): Rheindürkheim R2(S): Worms Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 9 | AS L'hafen-Nord VQ Süd 6416/7563 R1(N): AS Ludwigshafen-Nord R2(S): Ludwigshafen Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 9 | AS L'hafen-Nord VQ Nord 6416/7562 R1(N): Worms R2(S): AS Ludwigshafen-Nord Fs=4 | 319/259 203/161 65/53 51/45 | | 24 259 27 563 24 372 12 026 | +0,2 +0,2 +0,6 -2,4 | 3 193 3 931 3 421 214 | 13,2 14,3 14,0 1,8 | -1,0 -2,2 +1,4 +1,7 | 85,8 84,8 84,8 97,1 | 6,4 6,5 6,5 4,7 | 0,7 0,6 0,8 1,5 | 0,5 0,5 0,6 0,5 | 4,2 4,4 4,5 1,1 | 8,5 9,3 9,0 0,6 | 6,7 7,3 7,1 0,4 | 0,5 0,5 0,5 0,1 | 0,5 0,4 0,5 0,1 | 1 369 13,1% 295 13,9% | 1 531 14,4% 882 6,3% | 1 708 7,8% 1 704 9,4% | 14,0 11,6 14,1 11,6 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | F F 17 D | 8 8 8 15 | B A 17 18 | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | |
|--------------------|--|------------------------|--|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------|---|--|--|---|---|---|---|-------------|-------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren M ₁ P ₁ M _{ve} D _n [Kfz/h] | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] | Ri- ch- tung Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] | WG R1 R2 | TG R1 R2 |
| | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 % | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 % | SV Lkw- ähnl. % | Veränd. zu '14 % | Pkw +Lkw +Krad % | Lkw Krad % | Pkw +Lkw % | Veränd. zu '14 % | o. Anh. % | Lkw Krad % | Anh. +Sattel- zug % | Sattel- zug % | Bus % | nkl. Kfz % | nkl. Kfz % | d ₅₀ P _{lay} M _{vee} P _{ee} [Kfz/h] | M _{lay} P _{lay} M _{vee} P _{ee} [Kfz/h] | M _{lay} P _{lay} M _{vee} P _{ee} [Kfz/h] | | | | | | |
| B 9 | AS Oggersh. Kreuz VQ Nord 65167/564 | | 332/286 204/178 69/65 59/43 | +8,0 +7,1 +10,2 +7,6 | 3 964 4 711 4 325 731 | 7,6 8,1 8,0 2,8 | +13,2 +11,0 +16,7 +36,1 | 90,8 90,4 90,4 95,5 | 6,6 6,8 6,7 5,0 | 0,7 0,7 0,8 1,3 | 3,3 3,5 3,5 1,6 | 4,2 4,5 4,4 0,9 | 3,4 3,6 3,5 0,8 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,8 0,8 0,8 1,0 | 0,93 0,44 1,06 1,0 | 2 999 7,4 492 10,7 | 3 286 8,0 2 137 4,6 | 2 921 7,0 3 145 4,9 | 11,4 9,9 11,9 10,3 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 17 8 17 8 17 14 | E E D D | 17 17 17 14 | | |
| B 9 | Maudach 65167/026 | | 343/349 227/214 | +6,5 +5,9 | 4 239 5 182 | 7,7 8,4 | +10,0 +9,1 | 91,6 90,9 | 5,5 5,6 | 0,5 0,4 | 3,0 3,2 | 4,5 4,9 | 3,6 4,0 | 0,2 0,2 | 0,1 0,2 | 0,91 0,48 | 3 171 7,6 | 3 495 8,4 | 3 641 5,3 | 12,9 11,1 | R1 R1 | A A | B B | 8 8 | F F | 17 17 | |
| B 9 | AD Ludwigshafen VQ Süd 65167/433 | | 358/303 220/181 | +4,8 +4,5 | 3 089 3 803 | 8,4 9,3 | +5,6 +5,4 | 90,5 89,6 | 6,4 6,7 | 0,6 0,5 | 0,7 0,7 | 3,3 3,6 | 5,0 5,6 | 4,1 4,5 | 0,1 0,1 | 0,4 0,4 | 0,91 0,50 | 2 124 8,3 | 2 342 9,3 | 1 995 7,3 | 11,1 9,6 | R1 R1 | A A | D D | 8 17 8 17 | D D | 17 17 |
| B 9 | AS Kreuz Speyer VQ Süd 66167/567 | | 307/361 181/223 | +3,3 +3,0 | 4 617 5 594 | 9,8 10,8 | +4,7 +4,0 | 88,6 87,6 | 7,0 7,1 | 0,7 0,6 | 0,9 0,9 | 3,4 3,6 | 6,3 7,0 | 4,9 5,4 | 0,1 0,1 | 0,7 0,7 | 0,89 0,57 | 2 698 9,5 | 2 961 10,3 | 2 945 7,5 | 12,4 10,7 | R1 R1 | A A | B D | 8 8 | E E | 17 17 |
| B 9 | Rinkenberger Hof 66167/010 | | 294/358 170/220 | +2,5 +2,8 | 2 744 3 381 | 7,0 7,7 | +2,4 +2,8 | 91,5 90,7 | 6,0 6,2 | 0,6 0,5 | 0,7 0,7 | 2,7 2,9 | 4,2 4,7 | 3,2 3,6 | 0,1 0,1 | 0,9 0,9 | 0,87 0,62 | 2 260 6,9 | 2 472 7,7 | 2 299 5,9 | 11,3 9,7 | R1 R1 | A A | D D | 8 17 8 17 | D D | 17 17 |
| B 9 | Schwegenheim 67167/025 | | 314/317 189/191 | +5,6 +4,9 | 5 087 6 191 | 13,0 14,5 | +6,1 +4,6 | 85,7 84,2 | 6,2 6,4 | 0,5 0,4 | 0,7 0,7 | 3,2 3,5 | 9,7 10,9 | 7,9 8,9 | 0,1 0,1 | 0,6 0,6 | 0,92 0,59 | 2 235 12,7 | 2 457 13,7 | 2 421 10,1 | 12,2 10,7 | R1 R1 | A A | B B | 8 8 | E E | 17 17 |
| B 9 | Rülzheim 68157/801 | | 363/348 226/221 | +11,0 +8,4 | 3 490 4 219 | 14,0 15,3 | +15,1 +12,0 | 84,7 83,4 | 6,3 6,3 | 0,4 0,3 | 0,7 0,7 | 2,9 3,1 | 11,0 12,1 | 9,4 10,3 | 0,2 0,2 | 0,6 0,6 | 0,95 0,48 | 1 403 13,9 | 1 561 14,9 | 1 526 14,5 | 12,1 10,3 | R1 R1 | C A | D D | 8 17 8 17 | D D | 17 17 |
| B 9 | Neulauterburg 70157/006 | | 312/332 186/205 | +6,0 +5,0 | 2 800 3 367 | 30,1 35,0 | +7,8 +7,1 | 68,0 63,3 | | | | 4,2 4,2 | 25,3 30,2 | | | 0,6 0,4 | 1,07 0,66 | 532 28,9 | 589 29,5 | 671 20,3 | 14,1 13,5 | R1 R1 | F B | D A | 8 17 8 17 | D E | 17 17 |
| | | | 69/64 | +9,3 | 2 943 | 28,6 | +10,6 | 69,3 | | | | 4,3 | 23,8 | | | 0,5 | 1,13 | 98 | 359 | 571 | 12,6 | R2 | E | 17 | E | 17 | |
| | | | 57/63 | +4,5 | 550 | 8,0 | -2,5 | 89,3 | | | | 4,3 | 3,0 | | | 0,7 | 0,6 | 43,7 | 25,9 | 18,1 | 11,5 | R2 | B | D | 13 | F | 12 |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---|--------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------|-----------------|----------------|---------------|--|----------------|--|----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----------------|----------------|----------------|-------|-----------------|-----------------|----|----|----|----|----|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrgaugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | | day ₆₋₁₈ eve ₆₋₂₂ | | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | | | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So | W | U | S | Veränd. zu '14 | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähn. | Lkw- Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw +Krad | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | M ₁ | | P ₁ | M ₁ | P ₁ | M ₁ | | | | | | | | | | | | P ₁ | M ₁ | P ₁ | Mo-So | d ₅₀ | b _{SV} | R1 | R2 | WG | TG | |
| B 42 | Bendorf 51117034 R1(N): Engers R2(S): Vallendar Fs=4 | 358/358 222/220 74/76 62/62 | 40 476 44 716 40 346 25 113 | +2,2 +1,7 +2,7 +2,9 | 91,2 90,4 90,6 98,0 | 7,9 8,7 8,4 1,2 | -0,4 -1,2 +0,7 +1,5 | 94,7 94,1 94,3 97,9 | 5,4 5,6 5,5 3,9 | 1,7 1,3 1,7 3,7 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 2,3 2,6 2,6 0,7 | 1,8 2,0 1,9 0,2 | 1,3 1,5 1,4 0,2 | 0,5 0,6 0,4 0,5 | 0,2 0,2 0,3 0,2 | 0,90 | 2 330 | 2 575 | 3,9 | 4,5 | 4,1 | 4,2 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | 2 246 | 11,0 | 1,0 | A | D | 8 17 | B | 8 | R1 | Mo | Di-Do | Fr | Sa | So | | | | | | | |
| B 42 | Urbar 56117031 R1(N): Vallendar R2(S): Ehrenbreitstein Fs=2 | 347/357 212/219 75/76 60/62 | 19 486 21 025 18 851 14 633 | +1,0 +1,1 -0,2 +1,8 | 94,7 94,1 94,3 97,9 | 4,6 5,2 4,9 1,5 | -0,7 -0,8 -2,2 +2,7 | 94,7 94,1 94,3 97,9 | 5,4 5,6 5,5 3,9 | 1,7 1,3 1,7 3,7 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 2,3 2,6 2,6 0,7 | 1,8 2,0 1,9 0,2 | 1,3 1,5 1,4 0,2 | 0,5 0,6 0,4 0,5 | 0,2 0,2 0,3 0,2 | 0,90 | 1 135 | 1 234 | 1,8 | 2,0 | 1,9 | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 1 062 | 11,5 | 1,0 | A | F | 17 | B | 8 | A | E | 17 | A | 8 | B | A | 8 | E | 17 | | | | |
| B 42 | Lahnstein 56117800 R1(N): Koblenz R2(S): Braubach Fs=2 | 342/342 210/211 71/69 61/62 | 21 866 23 784 21 806 14 916 | +1,3 +0,8 +1,4 +2,6 | 94,6 94,1 94,2 97,8 | 4,5 5,0 4,8 1,4 | +16,0 +14,3 +16,9 +41,4 | 94,6 94,1 94,2 97,8 | 5,5 5,7 5,8 3,8 | 1,2 0,8 1,2 3,5 | 0,2 0,7 0,9 0,6 | 2,5 2,7 2,7 0,9 | 1,7 1,9 1,7 0,1 | 1,2 1,3 1,2 0,1 | 0,3 0,4 0,3 0,1 | 0,2 0,2 0,3 0,1 | 0,92 | 1 273 | 1 406 | 1,7 | 1,9 | 1,7 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | 1 410 | 13,6 | 1,0 | A | A | 8 | E | 17 | A | A | 8 | E | 17 | A | 8 | D | 8 | 16 | | | | |
| B 47 | Rheinbrücke Worms 63167080 R1(O): Bürstadt R2(W): Worms Fs=2 | 19 539 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 48 | Schweisweiler 64127086 R1(N): Rockenhausen R2(S): Winnweiler Fs=2 | 363/363 225/225 76/75 62/63 | 5 766 6 359 5 649 3 740 | +3,0 +2,7 +3,3 +3,2 | 92,9 92,2 92,6 97,7 | 6,0 6,7 6,1 1,3 | +0,8 -0,1 +1,9 +6,2 | 92,9 92,2 92,6 97,7 | 6,1 6,4 6,2 4,0 | 2,0 1,4 2,0 6,2 | 1,0 0,9 1,1 0,8 | 3,3 3,6 3,6 1,1 | 2,2 2,5 2,4 0,1 | 1,6 1,8 1,6 0,1 | 0,4 0,6 0,2 0,0 | 0,1 0,1 0,1 0,0 | 0,89 | 331 | 365 | 2,2 | 2,5 | 2,4 | 0,1 | 0,0 | 0,2 | 339 | 11,7 | 1,0 | A | B | 8 | D | 8 | 17 | A | A | 8 | 16 | E | 17 | B | 8 | 8 | 17 | | | |
| B 49 | Wasserbilligerbrück 62057849 R1(O): Trier R2(W): Wasserbillig (L) Fs=2 | 326/332 198/219 74/73 54/40 | 12 730 13 965 10 975 10 358 | +2,8 +9,1 -17,5 +5,8 | 95,1 94,9 94,9 96,6 | 3,9 4,2 4,0 2,4 | +4,9 5,6 5,4 2,3 | 95,1 94,9 94,9 96,6 | 5,7 6,0 6,0 4,1 | 4,7 3,3 4,7 10,4 | 0,8 0,7 0,9 0,6 | 2,7 2,9 2,9 1,9 | 0,8 1,0 0,8 0,2 | 0,5 0,6 0,5 0,2 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 0,2 0,1 0,1 0,4 | 1,08 | 754 | 823 | 0,8 | 1,0 | 0,8 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 865 | 13,6 | 1,0 | - | F | 18 | A | 8 | B | B | F | 18 | A | 8 | F | 18 | A | 8 | G | 15 | | |
| B 49 | Klotten 58097019 R1(O): Klotten R2(W): Cochem Fs=2 | 364/353 226/217 76/75 62/61 | 5 615 5 578 6 043 5 226 | +4,9 +6,9 +1,5 +2,4 | 95,1 94,9 94,9 96,6 | 3,9 4,2 4,0 2,4 | +4,1 +4,9 +1,3 +3,9 | 95,1 94,9 94,9 96,6 | 5,7 6,0 6,0 4,1 | 4,7 3,3 4,7 10,4 | 0,8 0,7 0,9 0,6 | 2,7 2,9 2,9 1,9 | 0,8 1,0 0,8 0,2 | 0,5 0,6 0,5 0,2 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 0,2 0,1 0,1 0,4 | 1,08 | 338 | 388 | 0,8 | 1,0 | 0,8 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 445 | 15,9 | 1,0 | F | F | 17 | B | 8 | D | B | F | 17 | D | 8 | 17 | D | 8 | 15 | | | | |
| B 49 | Horchheimer Höhe 56127004 R1(O): Eitelborn R2(W): AS Horchheim Fs=4 | 359/362 221/223 76/76 62/63 | 13 378 14 760 13 209 8 526 | +2,4 +1,7 +4,7 +1,5 | 95,4 95,2 95,0 97,7 | 6,9 7,0 7,3 6,0 | +4,6 +2,9 +8,0 +10,8 | 95,4 95,2 95,0 97,7 | 6,9 7,0 7,3 6,0 | 0,8 0,5 0,8 2,6 | 0,5 0,5 0,6 2,6 | 2,0 2,1 2,2 0,9 | 1,3 1,5 1,4 0,1 | 0,9 1,0 0,9 0,1 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,6 0,6 0,5 0,5 | 0,89 | 789 | 863 | 1,3 | 1,5 | 1,4 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 982 | 15,1 | 1,0 | A | A | F | 17 | A | A | F | 17 | A | 8 | A | F | 15 | A | 8 | D | 15 | C | 15 |

Jahresauswertung 2015

Rheinland-Pfalz

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|--------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------|---|---|---|------------------|----------------------|----------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak- toren | Tag- Nacht | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | MSV | | Ganglinientypen | | | | |
| | | | Mo-So | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | M. o. Anh. | Lkw +Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | | | | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | d ₅₀ d _{50,w5} d _{50,w5} | R1 | R2 | WG |
| B 53 | Klusserath 6107/7705 R1(O): Trittenheim R2(W): Klusserath Fs=2 | 359/356 225/218 73/76 61/62 | 3 059 3 101 3 327 2 812 | +16,0 +17,6 +13,9 +12,7 | 231 265 249 86 | 7,5 8,5 7,5 3,0 | +52,5 +56,4 +52,7 +16,0 | 91,1 90,0 91,0 95,8 | 3,7 2,5 3,6 6,1 | 1,2 1,3 5,2 0,9 | 4,9 5,4 2,1 2,6 | 2,2 2,8 2,1 0,2 | 1,3 1,7 0,2 0,1 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 1,07 0,90 1,05 0,2 | 183 7,6% 21 4,7% | 207 8,6% 110 2,1% | 246 2,9% 225 2,2% | 15,7 15,3 14,7 14,2 | R1 R1 R2 R2 | F D G A | F B F F | R1 R1 R2 R2 | B B B B |
| B 53 | Wintrich (Mosel) 6107/7286 R1(O): Bernkastel-Kues R2(W): Wintrich Fs=2 | 311/263 197/155 62/63 52/45 | 2 254 2 152 2 455 2 385 | -0,3 +0,1 -1,1 -0,5 | 163 174 188 88 | 7,2 8,1 7,7 3,7 | +10,3 +7,2 +15,0 +20,6 | 90,9 90,0 89,5 95,4 | 6,6 10,7 9,4 6,0 | 4,9 3,4 5,3 9,4 | 1,1 1,2 1,2 0,5 | 5,3 5,7 5,9 3,0 | 1,3 1,6 1,2 0,4 | 0,8 1,0 0,6 0,3 | 1,14 1,11 1,09 0,4 | 135 7,3% 11 5,5% | 155 7,9% 77 3,4% | 221 3,7% 193 2,5% | 19,1 20,0 17,6 18,2 | R1 R1 R2 R2 | G D F G | E E E G | R1 R1 R2 R2 | E E E G |
| B 62 | Freusburg 5113/7049 R1(O): Muderbach R2(W): Beizdorf Fs=2 | 363/364 226/225 76/76 61/63 | 6 703 7 407 6 828 3 973 | +4,2 +4,0 +4,6 +2,7 | 338 415 364 34 | 5,0 5,6 5,2 0,9 | +0,7 -0,3 +3,5 -3,8 | 94,0 93,4 93,7 98,5 | 6,8 7,2 6,9 3,9 | 1,6 1,1 1,6 4,6 | 0,8 0,8 1,0 0,5 | 3,3 3,6 3,5 0,7 | 1,1 1,1 1,0 0,1 | 1,1 0,1 0,0 0,1 | 0,92 0,57 1,02 0,1 | 384 5,0% 70 5,5% | 423 5,8% 269 1,4% | 355 5,1% 381 2,4% | 10,5 9,2 11,5 10,1 | R1 R1 R2 R2 | C A B C | B A B D | R1 R1 R2 R2 | E E E F |
| B 255 | Boden 5513/7419 R1(N): Hahn R2(S): Montabaur Fs=4 | 327/277 207/178 64/50 56/49 | 17 147 18 850 17 286 10 743 | +3,5 +2,1 +7,3 +3,4 | 1 627 2 016 1 663 158 | 9,5 10,7 9,6 1,5 | -0,2 -0,9 +0,3 +4,9 | 88,7 87,5 88,4 96,8 | 5,4 5,6 5,6 3,6 | 0,7 0,4 0,7 2,4 | 1,2 1,1 1,3 1,0 | 3,9 4,3 4,1 1,0 | 5,5 6,3 5,4 0,3 | 4,2 4,8 4,0 0,3 | 0,92 0,59 1,05 0,8 | 997 9,3% 150 12,2% | 1 115 10,4% 643 3,7% | 1 101 5,9% 1 408 6,5% | 13,0 11,4 16,2 14,0 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | F F A A | R1 R1 R2 R2 | A A A D |
| B 256 | Kottenheim 5609/7033 R1(N): Thür R2(S): Mayen Fs=2 | 271/360 171/223 52/75 48/62 | 10 566 11 611 11 100 6 086 | +7,4 +6,0 +9,4 +11,1 | 871 1 041 981 111 | 8,2 9,0 8,8 1,8 | +9,7 +7,2 +15,5 +23,5 | 90,5 89,8 89,8 97,2 | 6,3 6,6 6,2 4,2 | 1,2 0,8 1,1 3,6 | 1,1 1,1 1,2 0,9 | 3,6 3,9 3,9 1,1 | 4,1 4,5 4,6 0,4 | 2,8 3,1 3,1 0,3 | 0,96 0,62 1,05 0,1 | 615 8,0% 90 11,6% | 690 8,8% 392 3,5% | 599 8,5% 580 7,2% | 11,0 9,6 11,3 9,8 | R1 R1 R2 R2 | C A D D | D E D F | R1 R1 R2 R2 | D A D F |
| B 257 | Hönningen 5507/7050 R1(N): Alenahr R2(S): Dümpelfeld Fs=2 | 363/344 225/221 76/63 62/60 | 6 925 6 913 6 940 6 952 | +0,5 +0,8 +0,9 -0,7 | 362 429 375 104 | 5,2 6,2 5,4 1,5 | +6,8 +7,2 +5,9 +0,2 | 93,2 92,1 92,9 97,1 | 7,7 8,5 7,8 4,5 | 5,4 3,3 5,2 13,5 | 1,4 1,4 1,5 1,1 | 2,7 3,1 2,9 1,0 | 1,8 2,3 2,0 0,2 | 1,2 1,5 0,6 0,2 | 1,00 0,99 1,16 0,2 | 406 5,0% 54 8,0% | 449 5,4% 274 3,3% | 599 1,2% 533 1,1% | 17,2 17,2 15,5 15,0 | R1 R1 R2 R2 | E D B H | A C A H | F F F F | R1 R1 R2 R2 |
| B 257 | Zermüllen 5607/7044 R1(N): Nürburging R2(S): Daun Fs=2 | 365/364 227/225 76/76 62/63 | 4 931 4 804 5 211 5 053 | +0,3 +0,6 +2,3 -3,1 | 335 388 373 95 | 6,8 8,1 7,2 1,9 | +8,6 +7,1 +15,9 -4,9 | 91,2 89,9 90,8 96,3 | 7,0 7,8 7,1 4,2 | 5,3 3,4 5,0 12,0 | 1,6 1,7 1,7 1,5 | 3,3 3,8 3,5 1,4 | 3,1 3,8 3,5 0,4 | 2,2 2,6 2,4 0,3 | 1,08 1,10 1,23 0,3 | 292 6,5% 32 11,6% | 324 7,0% 197 4,2% | 421 1,9% 411 1,7% | 16,7 17,3 17,0 17,0 | R1 R1 R2 R2 | - D C F | E E E E | R1 R1 R2 R2 | D E F H |
| B 257 | Alsdorf 6104/7139 R1(N): Alsdorf R2(S): Irrel Fs=2 | 360/362 223/224 76/76 61/62 | 8 715 9 213 9 094 6 425 | -0,7 -0,8 +0,5 -3,2 | 599 717 646 108 | 6,9 7,8 7,1 1,7 | +6,8 +5,4 +11,4 +0,2 | 91,5 90,6 90,9 96,6 | 1,3 1,2 1,6 1,3 | 3,1 3,4 3,2 1,0 | 3,1 3,4 3,2 1,0 | 3,1 3,4 3,2 0,5 | 3,4 3,8 3,5 0,1 | 0,5 0,6 0,4 0,1 | 0,99 0,68 1,07 0,4 | 509 6,6% 71 10,3% | 565 7,2% 341 3,8% | 636 5,0% 600 6,8% | 14,5 13,3 13,8 12,5 | R1 R1 R2 R2 | C B F E | F F F F | R1 R1 R2 R2 | A A A A |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|---------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------|----------------------|---|---|---|---|---|------------------|----------|-------------------|-----------------|-----------------|-----|-------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak- toren M ₁ P ₁ M ₂ P ₂ D ₁ D ₂ | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ | WG | | TG R1 R2 Mo Di-Do Fr Sa So | | | | | | | |
| | | | Veränd. | | | Veränd. | | | Veränd. | | | Veränd. | | | Veränd. | | | | | Mo-So bsv Mo-So bsv Mo-So bsv [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [] | | R1 R2 | R1 R2 | | | | | |
| | | | Mo-So | W | U | Mo-So | W | U | Mo-So | W | U | Mo-So | W | U | m. | o. | nkf. | | | | | | | | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | [] | Mo-So |
| B 257 | Echternacherbrück 6104/7257 R1(N): Echternach (Lux) R2(S): Grenze Luxemburg | 229/343 146/208 42/74 41/61 | +18,9 +21,9 +9,8 +19,7 | 850 1 039 841 173 | +10,7 +12,1 +2,5 +28,0 | 92,3 91,4 92,4 96,8 | 1,0 1,0 1,3 1,0 | 3,3 3,1 3,1 1,2 | 2,5 2,9 2,4 0,4 | 0,5 0,5 0,4 0,2 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 0,97 0,65 1,06 0,33 | 794 63,6 106 6,6% | 878 6,9% 541 3,3% | 1 056 4,5% 979 6,7% | 15,5 14,1 14,5 13,1 | R1 R1 R2 R2 | F B G F | 18 18 17 12 | | | A A A D | | | 8 8 8 12 | | | | |
| B 258 | Oberbaar 5608/7067 R1(O): Mayen R2(W): Nürburging | 347/204 220/121 68/50 59/33 | +1,1 +1,2 +4,5 -3,4 | 111 131 113 35 | +43,3 +42,7 +34,8 +95,7 | 93,0 92,0 92,9 96,9 | 1,1 1,2 1,3 0,9 | 3,9 4,4 4,1 1,5 | 0,9 0,7 1,0 0,2 | 0,6 0,6 0,2 0,1 | 0,5 0,5 0,5 0,4 | 1,03 0,92 1,11 0,62% | 122 5,3% 13 0,2% 84 2,6% | 135 5,9% 84 2,6% | 184 1,1% 167 1,8% | 18,0 18,0 16,1 15,9 | R1 R1 R2 R2 | E C E H | 18 17 17 16 | D D D G | 8 8 8 15 | F F F F | | | | | | | |
| B 259 | Büchel 5808/7088 R1(O): Cochem R2(W): A48 | 320/322 204/196 62/69 54/57 | -0,7 -0,8 +0,6 -2,5 | 402 480 424 91 | -4,7 -5,3 -2,4 -11,4 | 91,5 90,7 91,1 96,6 | 7,6 8,1 7,8 4,5 | 3,3 2,2 3,4 0,9 | 2,3 2,6 2,4 0,6 | 0,7 0,8 0,5 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,96 0,65 1,00 0,85% | 331 7,1% 41 8,5% | 382 7,6% 181 3,6% | 472 4,2% 376 4,5% | 16,6 14,7 13,5 11,9 | R1 R1 R2 R2 | C A D F | F F 17 17 | D B 13 14 | 7 7 A C | 16 7 7 15 | F F F F | | | | | | |
| B 262 | Thür 5609/7520 R1(N): Mendig R2(S): Kottenheim | 361/350 223/217 76/76 62/57 | -2,0 -2,1 -4,1 +1,1 | 2 067 2 499 2 049 447 | -0,5 +0,5 -6,2 +7,3 | 87,0 85,0 87,0 95,6 | 7,6 7,9 7,8 6,1 | 3,6 4,0 3,8 1,5 | 7,6 9,3 7,3 0,9 | 5,7 7,0 5,5 0,7 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 0,98 0,90 1,17 0,24% | 1 034 10,2% 184 24,6% | 1 137 10,8% 725 7,5% | 924 2,7% 1 018 7,1% | 10,9 10,5 10,6 10,1 | R1 R1 R2 R2 | C D D F | 8 8 15 12 | 17 17 D C | 7 8 D 15 | 16 8 8 15 | F F D C | | | | | | |
| B 266 | Bodendorf 5409/7098 R1(O): Sinzig R2(W): Bad Bodendorf | 352/354 220/223 71/71 61/60 | +1,5 +1,2 +2,5 +0,5 | 917 1 110 985 129 | +6,4 +5,1 +8,7 +10,0 | 92,8 92,0 92,4 98,2 | 6,7 7,1 6,7 4,1 | 1,2 0,9 1,3 3,0 | 2,2 1,6 2,4 0,9 | 1,4 1,6 1,5 1,1 | 0,4 0,7 0,3 0,5 | 0,93 0,63 1,02 0,63% | 925 5,8% 119 6,3% | 1 020 6,5% 639 2,2% | 749 5,2% 778 4,0% | 9,4 8,3 10,0 9,0 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 8 16 14 | 17 17 D D | 17 8 8 13 | F F D F | | | | | | | |
| B 267 | Mayschoß 5408/7147 R1(O): Bad Neuenahr-Ahrweiler R2(W): Alleenahr/B257 | 207/351 146/225 25/64 36/62 | -2,6 -0,7 -4,3 -6,7 | 126 145 130 52 | -3,3 -2,9 +0,1 -17,0 | 95,6 94,9 95,5 98,2 | 6,3 6,8 6,6 4,6 | 5,5 4,1 5,4 10,1 | 5,5 4,1 2,6 0,3 | 2,4 2,7 0,4 1,1 | 0,5 0,3 0,2 0,1 | 1,00 1,01 1,10 0,2% | 239 3,2% 22 2,5% | 268 3,5% 150 1,5% | 324 0,6% 309 1,0% | 16,0 16,2 15,6 15,6 | R1 R1 R2 R2 | D D D D | 8 8 8 15 | 18 17 F F | 17 F 16 15 | F F F G | | | | | | | |
| B 270 | Waldfischbach-Burgalben 6611/7982 R1(N): Kaiserslautern R2(S): Pirmasens | 360/355 222/218 76/74 62/63 | +3,5 +2,7 +7,4 -0,7 | 538 653 586 57 | +3,8 +2,9 +5,5 +1,2 | 91,9 91,1 91,5 97,7 | 6,6 6,9 6,7 4,2 | 0,9 0,6 0,8 2,6 | 3,2 3,5 3,4 0,7 | 2,5 2,8 2,6 0,4 | 0,2 0,3 0,2 0,2 | 0,96 0,63 1,04 0,92% | 441 6,9% 73 9,2% | 491 7,6% 289 3,1% | 545 7,0% 530 5,4% | 14,5 12,7 13,7 12,0 | R1 R1 R2 R2 | C A A D | A A 8 14 | 8 8 E D | 17 17 E 18 | F F E D | | | | | | | |
| B 271 | Kirchheim 6415/7116 R1(N): Grünstadt R2(S): Kirchheim (Weinstr.) | 237/364 158/225 38/76 41/63 | +6,7 +5,9 +8,4 +7,2 | 493 591 519 101 | +10,1 +8,6 +12,6 +17,0 | 95,6 95,1 95,4 98,4 | 7,3 7,7 7,3 5,0 | 1,1 0,8 1,1 2,4 | 2,4 2,7 2,5 0,7 | 0,4 0,5 0,4 0,0 | 0,3 0,3 0,3 0,2 | 0,95 0,74 1,09 0,33% | 867 3,3% 109 3,3% | 943 3,8% 639 1,4% | 793 2,9% 886 2,0% | 10,8 10,0 11,9 11,0 | R1 R1 R2 R2 | C B B C | B B B C | 8 8 E 15 | 18 E 17 D | 18 E 17 D | F E F F | | | | | | |

Jahresauswertung 2015

Rheinland-Pfalz

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------|-----------------|----|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | DTV | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak-toren | | Tag-z22.6 | | day-6-18 | | MSV | | WG | | TG | | | | | |
| | | | Mo-So | Veränd. | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. | Pkw | Lfw | Krad | Pkw | Lfw | Krad | m. | o. | Anh. | Lkw | Lkw | Lkw m. Sattelzug | Bus | nkl. | Kfz | fer | b _{So} | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | R1 |
| B 327 | AS Waldesch VQ Ost 5711/7570 R1(N): Waldesch R2(S): AS Koblenz/Waldesch Fs=2 | 327/308 198/194 73/59 56/55 | 12 192 13 245 12 150 8 387 | +0,7 -0,4 +2,8 +2,0 | 685 807 733 177 | 5,6 6,1 6,0 2,1 | -2,6 -4,2 -0,0 +5,4 | 92,9 92,4 92,3 96,5 | 6,4 6,7 6,6 4,5 | 1,2 1,0 1,0 2,5 | 0,8 0,8 3,1 0,7 | 2,8 3,0 3,1 1,1 | 2,1 3,0 2,3 0,3 | 1,4 1,6 1,5 0,3 | 0,7 0,7 0,7 0,7 | 0,92 0,63 1,06 0,7 | 714 5,4% 97 8,1% | 794 5,9% 473 3,2% | 1 036 3,9% 864 3,9% | 17,6 15,4 13,7 12,1 | R1 R1 R2 R2 | A A A F | A A A E | A A A C | A A A C | 8 8 8 11 | 17 17 14 15 | 17 17 14 15 | 17 17 14 15 | 17 17 14 15 | 17 17 14 15 | 17 17 14 15 | 17 17 14 15 | F 17 F 17 E 14 E 17 | F 17 F 17 E 14 E 17 | | | |
| B 327 | AS Waldesch VQ West 5711/7571 R1(N): AS Koblenz/Waldesch R2(S): Pfaffenheck Fs=2 | 356/356 219/225 76/69 61/62 | 5 759 6 227 5 952 3 809 | -7,8 -9,8 -3,5 -4,2 | 308 364 336 70 | 5,4 5,8 5,6 1,8 | -11,7 -14,9 -3,5 +3,8 | 93,2 92,7 92,7 97,0 | 5,8 6,1 6,0 4,1 | 1,2 0,8 1,2 3,5 | 1,0 1,0 1,2 0,7 | 2,6 2,8 2,9 1,1 | 1,7 1,3 1,9 0,2 | 1,2 1,3 1,3 0,1 | 1,0 1,1 0,9 0,6 | 0,96 0,61 1,07 0,5 | 339 5,3% 43 5,7% | 377 5,8% 223 2,7% | 564 3,7% 457 3,5% | 19,9 17,7 15,6 13,8 | R1 R1 R2 R2 | C A A F | A A A F | A A A F | A A A C | 8 8 8 11 | 17 17 15 17 | 17 17 15 17 | 17 17 15 17 | 17 17 15 17 | 17 17 15 17 | 17 17 15 17 | F 17 F 17 F 15 E 17 | F 17 F 17 F 15 E 17 | | | | |
| B 327 | Völkeroth 5910/7704 R1(N): Kappel R2(S): Kastellaun Fs=3 | 157/300 108/174 19/72 30/54 | 6 012 6 372 6 178 4 493 | +2,1 +1,6 +3,2 +2,1 | 525 629 567 94 | 8,7 9,9 9,2 2,1 | +1,4 +0,3 +4,4 -0,8 | 89,3 88,2 88,6 96,3 | 7,4 7,8 7,8 5,0 | 1,0 0,7 1,0 3,0 | 1,4 1,4 1,7 1,1 | 4,9 5,1 5,3 1,2 | 3,3 3,8 3,5 0,4 | 2,2 2,5 2,3 0,3 | 0,5 0,5 0,5 0,5 | 0,97 0,69 1,02 0,5 | 347 8,5% 58 11,1% | 382 9,5% 241 4,0% | 336 8,6% 324 6,8% | 11,1 10,1 10,9 9,8 | R1 R1 R2 R2 | B B B D | B A B D | B A B D | B A B D | 8 8 8 14 | 18 17 18 13 | 18 17 18 13 | 18 17 18 13 | 18 17 18 13 | 18 17 18 13 | 18 17 18 13 | D 8 D 8 D 8 D 13 | D 8 D 8 D 8 D 13 | | | | |
| B 410 | Dockweiler 5706/7081 R1(O): Dreis R2(W): Essingen Fs=2 | 362/336 226/208 75/71 61/57 | 756 789 782 605 | -19,8 -18,9 -19,3 -24,5 | 65 79 62 15 | 8,5 10,0 8,0 2,4 | -19,1 -17,4 -24,0 -28,9 | 89,5 88,0 89,8 96,4 | 7,6 7,9 7,8 5,7 | 4,1 2,5 4,3 11,3 | 1,5 1,5 1,8 0,9 | 5,8 6,6 5,7 2,1 | 2,6 3,2 2,2 0,3 | 1,8 2,2 1,5 0,2 | 0,1 0,2 0,1 0,0 | 0,5 0,5 0,5 0,3 | 44 8,4% 6 9,9% | 49 9,1% 29 5,3% | 83 8,5% 98 8,2% | 22,3 20,8 25,6 23,7 | R1 R1 R2 R2 | - D D A | E E D A | E E D A | E E D A | 19 18 14 15 | 18 18 14 16 | 18 17 18 16 | 18 17 18 16 | 18 17 18 16 | 18 17 18 16 | 18 17 18 16 | D 8 D 8 D 8 C 11 | D 8 D 8 D 8 C 11 | | | | |
| B 416 | Güls 5611/7099 R1(N): Koblenz R2(S): Winnigen Fs=2 | 363/343 225/213 76/70 62/60 | 8 134 8 658 8 312 5 995 | +2,6 +2,4 +3,1 +2,2 | 238 278 253 85 | 2,9 3,2 3,0 1,4 | +2,1 +1,3 +2,3 +7,2 | 96,1 95,8 96,0 97,8 | 6,0 6,3 6,2 4,6 | 2,1 1,6 2,2 4,6 | 0,7 0,7 0,8 0,7 | 2,1 2,2 2,2 1,1 | 0,6 0,6 0,6 0,1 | 0,4 0,5 0,2 0,1 | 0,3 0,4 0,4 0,1 | 0,96 0,70 1,05 0,1 | 478 2,9% 60 3,1% | 526 3,3% 334 1,3% | 612 2,3% 547 2,7% | 14,2 12,9 14,4 12,9 | R1 R1 R2 R2 | C B A D | A A A D | A A A D | A A A D | 8 8 8 11 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | F 17 F 17 F 16 G 15 | F 17 F 17 F 16 G 15 | | | | | |
| B 424 | Hornbach Süd 6810/7908 R1(N): Zweibrücken R2(S): Schweyen (Fr) Fs=2 | 364/360 226/221 76/76 62/63 | 3 732 3 815 4 216 2 838 | +0,5 +0,2 +1,3 -0,4 | 320 386 331 66 | 8,6 10,1 7,9 2,3 | +2,6 +1,7 +4,9 +1,5 | 89,8 88,4 90,5 95,7 | 5,5 5,5 5,4 5,8 | 2,6 1,9 2,6 5,8 | 1,2 1,1 1,2 1,7 | 2,8 3,1 2,7 1,6 | 5,7 6,9 5,1 0,6 | 4,6 5,7 4,2 0,5 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 214 8,2% 38 12,4% | 237 8,8% 145 5,3% | 272 1,5% 286 1,8% | 14,6 14,5 15,3 15,1 | R1 R1 R2 R2 | E C D G | B B D G | B B D G | B B D G | 8 6 6 15 | 16 17 17 17 | 16 17 17 17 | 16 17 17 17 | 16 17 17 17 | 16 17 17 17 | F 16 F 16 F 17 H 17 | F 16 F 17 F 17 H 17 | | | | | |
| B 427 | Dahn 6812/7111 R1(O): Busenberg R2(W): Hinterweidenthal Fs=2 | 333/235 206/145 70/49 57/41 | 9 163 9 546 9 221 7 690 | -2,1 -2,5 -0,5 -3,0 | 477 572 483 118 | 5,2 6,0 5,2 1,5 | -1,6 -3,5 +0,8 +17,3 | 93,2 92,4 92,8 97,2 | 7,8 8,0 8,3 6,4 | 1,7 1,2 1,3 4,0 | 1,1 1,1 1,3 0,7 | 3,1 3,5 3,3 1,1 | 1,4 1,6 1,4 0,1 | 0,8 1,0 0,8 0,1 | 0,7 0,8 0,6 0,3 | 0,5 0,4 0,7 0,5 | 538 5,1% 68 6,3% | 597 5,7% 364 2,5% | 603 4,4% 500 5,8% | 13,1 12,4 10,9 10,3 | R1 R1 R2 R2 | C B E G | F E E F | F E E G | F E E G | 8 8 11 11 | 17 17 17 17 | 8 8 8 11 | 17 17 17 17 | 8 8 8 11 | 17 17 17 17 | B 8 B 8 B 8 D 11 | B 8 B 8 B 8 D 11 | | | | | |
| B 427 | Barbelroth 6914/7242 R1(O): Winden R2(W): Bad Bergzabern Fs=2 | 359/362 223/224 75/75 61/63 | 5 486 5 734 5 346 4 752 | -0,1 -1,8 +5,8 -0,5 | 246 293 249 71 | 4,5 5,1 4,6 1,5 | +1,6 -1,2 +10,0 +5,8 | 94,2 93,6 93,9 97,5 | 7,7 8,1 7,9 5,6 | 1,7 1,3 1,8 3,7 | 1,0 1,0 1,1 0,7 | 3,1 3,5 3,3 1,2 | 1,2 1,4 1,2 0,2 | 0,8 0,9 0,7 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,3 0,3 0,4 0,1 | 312 4,5% 63 4,4% | 340 4,9% 225 2,5% | 361 2,2% 372 2,9% | 13,0 12,2 13,7 12,6 | R1 R1 R2 R2 | C B B E | A B B E | A B B E | A B B E | 8 8 8 13 | 17 17 16 13 | 8 8 8 13 | 17 17 16 13 | 8 8 8 13 | 17 17 16 13 | F 17 F 17 F 16 G 13 | F 17 F 17 F 16 G 13 | | | | | |

Automatische Dauerzählstellen in Saarland

| TK | automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------|------------------------------|-----------------------|------------|----------|----------------|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| | Nr. | Name | Strasse | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 6307 | 0172 | Nonnweiler | A 1 | 8+1 | Köln | AS Hermeskeil | AS Nonnweiler-Bierfeld | AS Nonnweiler-Bierfeld | Saarbrücken |
| 6307 | 0173 | Bierfeld | A 1 | 8+1 | Köln | AS Nonnweiler-Bierfeld | AD Dreieck Nonnweiler (A62) | AD Dreieck Nonnweiler (A62) | Saarbrücken |
| 6407 | 0174 | Oitzenhausen | A 1 | 8+1 | Köln | AS Nonnweiler-Oitzenhausen | AS Nonnweiler-Braunshausen | AS Nonnweiler-Braunshausen | Saarbrücken |
| 6407 | 0175 | Kastel | A 1 | 8+1 | Köln | AS Nonnweiler-Braunshausen | AS Tholey-Hasborn | AS Nonnweiler-Primstal | Saarbrücken |
| 6507 | 0177 | Hasborn | A 1 | 8+1 | Köln | AS Tholey | AS Tholey | AS Tholey | Saarbrücken |
| 6507 | 0353 | AS Eppelborn | A 1 | 8+1 | Köln | AS Illingen | AS Eppelborn | AS Eppelborn | Saarbrücken |
| 6608 | 0180 | Illingen | A 1 | 8+1 | Köln | AK Kreuz Saarbrücken (A8) | AK Kreuz Saarbrücken (A8) | AK Kreuz Saarbrücken (A8) | Saarbrücken |
| 6608 | 0181 | Götelborn | A 1 | 8+1 | Köln | AS Quierschied | AS Quierschied | AS Quierschied | Saarbrücken |
| 6608 | 0182 | Holz | A 1 | 8+1 | Köln | AS Holz | AS Holz | AS Holz | Saarbrücken |
| 6607 | 0823 | Saarbrücken-Neuhaus | A 1 | 8+1 | Köln | AS Riegelsberg | AS Riegelsberg | AS Riegelsberg | Saarbrücken |
| 6707 | 0185 | Kirschheck | A 1 | 8+1 | Köln | AS Saarbrücken-Neuhaus | AS Saarbrücken-Neuhaus | AS Saarbrücken-Neuhaus | Saarbrücken |
| 6707 | 0304 | Von der Heydt | A 1 | 8+1 | Köln | AS Saarbrücken-Von der Heydt | AS Saarbrücken-Von der Heydt | AS Saarbrücken-Von der Heydt | Saarbrücken |
| 6707 | 0107 | SB-Goldene Bremm | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AD Dreieck Saarbrücken (A620) | AD Dreieck Saarbrücken (A620) | AD Dreieck Saarbrücken (A620) | Saarbrücken |
| 6708 | 0101 | Bischmishelm | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AS St. Ingbert-West | AS St. Ingbert-West | AS St. Ingbert-West | Metz (F) |
| 6708 | 0109 | Sengscheid | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AS St. Ingbert-Mitte | AS St. Ingbert-Mitte | AS St. Ingbert-Mitte | Saarbrücken |
| 6708 | 0102 | Kahlenberg | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AS Rohrbach | AS Rohrbach | AS St. Ingbert-Mitte | Saarbrücken |
| 6609 | 0103 | AK Neunkirchen | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AK Kreuz Neunkirchen (A8) | AK Kreuz Neunkirchen (A8) | AK Kreuz Neunkirchen (A8) | Saarbrücken |
| 6609 | 0105 | Bexbach | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AS Homburg | AK Kreuz Neunkirchen (A8) | AK Kreuz Neunkirchen (A8) | Saarbrücken |
| 6609 | 0104 | Homburg | A 6 | 8+1 | Kaiserslautern | AS Waldmohr | AS Homburg | AS Homburg | Saarbrücken |
| 6505 | 0400 | Tunnel Pellinger Berg | A 8 | 8+1 | Saarflous | AS Merzig-Wellingen | AS Homburg | AS Homburg | Luxemburg (L) |
| 6505 | 0153 | Schwemlingen | A 8 | 8+1 | Saarflous | AS Merzig | AS Merzig | AS Merzig-Schwemlingen | Luxemburg (L) |
| 6505 | 0154 | Mechern | A 8 | 8+1 | Saarflous | AS Rehlingen | AS Merzig | AS Merzig | Luxemburg (L) |
| 6606 | 0407 | Dillingen-Mitte | A 8 | 8+1 | Saarflous | AS Dillingen-Mitte | AS Rehlingen | AS Rehlingen | Luxemburg (L) |
| 6606 | 0200 | AD Saarflous | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Dillingen-Süd | AD Dreieck Saarflous (A620) | Luxemburg (L) | Luxemburg (L) |
| 6606 | 0151 | Steinrausch | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Saarflous-Steinrausch | AS Dillingen-Süd | Luxemburg (L) | Luxemburg (L) |
| 6606 | 0324 | Saarflous-Röderberg | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Nalbach | AS Saarflous-Steinrausch | Luxemburg (L) | Luxemburg (L) |
| 6606 | 0214 | Nalbach | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Saarwellingen | AS Nalbach | Luxemburg (L) | Luxemburg (L) |
| 6606 | 0148 | Hülzweiler | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Schwalbach | AS Saarwellingen | Saarflous | Saarflous |
| 6607 | 0147 | Schwarzenholz | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Schwalbach/Schwarzenholz | AS Schwalbach | Saarflous | Saarflous |
| 6607 | 0146 | Niedersalbach | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Heusweiler | AS Schwalbach/Schwarzenholz | Saarflous | Saarflous |
| 6607 | 0145 | Heusweiler | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AK Kreuz Saarbrücken (A 1) | AS Heusweiler | Saarflous | Saarflous |
| 6608 | 0144 | Merchweiler | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AK Kreuz Saarbrücken (A 1) | AK Kreuz Saarbrücken (A 1) | Saarflous | Saarflous |
| 6608 | 0143 | Quierschied | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Friedrichsthal-Bildstock | AS Merchweiler | Saarflous | Saarflous |
| 6608 | 0142 | Friedrichsthal | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AD Dreieck Friedrichsthal (A623) | AS Merchweiler | Saarflous | Saarflous |
| 6608 | 0141 | Elversberg | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Elversberg | AD Dreieck Friedrichsthal (A623) | Saarflous | Saarflous |
| 6608 | 0140 | Heinitz | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Neunkirchen-Heinitz | AS Elversberg | Saarflous | Saarflous |
| 6608 | 0139 | Spiesen | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Neunkirchen-Heinitz | AS Neunkirchen-Heinitz | Saarflous | Saarflous |
| 6609 | 0138 | Spiesen 2 | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Neunkirchen-Spiesen (L285) | AD Dreieck Neunkirchen/Spiesen (B41) | Saarflous | Saarflous |
| 6609 | 0137 | Wellesweiler | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Neunkirchen-Oberstadt | AS Neunkirchen-Oberstadt | Saarflous | Saarflous |
| 6609 | 0136 | Kohlhof | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Neunkirchen-Wellesweiler | AS Neunkirchen-Wellesweiler | Saarflous | Saarflous |
| 6609 | 0135 | Bayrisch Kohlhof | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AK Kreuz Neunkirchen (A6) | AS Neunkirchen-Kohlhof | Saarflous | Saarflous |
| 6609 | 0134 | Limbach | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Limbach | AK Kreuz Neunkirchen (A6) | Saarflous | Saarflous |
| 6709 | 0132 | Einöd | A 8 | 8+1 | Pirmasens | AS Einöd | AS Limbach | Saarflous | Saarflous |
| 6408 | 0194 | Sötern | A 62 | 8+1 | Landstuhl | AS Nohfelden-Türkismühle | AS Nohfelden-Türkismühle | Saarflous | Saarflous |
| 6408 | 0133 | Nohfelden | A 62 | 8+1 | Landstuhl | AS Birkenfeld | AS Nohfelden-Türkismühle | AD Nonnweiler (A1) | AD Nonnweiler (A1) |
| 6409 | 0191 | Freisen | A 62 | 8+1 | Landstuhl | AS Reichweiler | AS Freisen | AD Nonnweiler (A1) | AD Nonnweiler (A1) |
| 6606 | 0128 | Wallerfangen | A 620 | 8+1 | Saarbrücken | AS Wallerfangen | AD Dreieck Saarflous (A8) | Luxemburg (L) | Luxemburg (L) |
| 6606 | 0127 | Saarflous | A 620 | 8+1 | Saarbrücken | AS Saarflous-Mitte | AS Wallerfangen | Luxemburg (L) | Luxemburg (L) |
| 6706 | 0130 | AS Lisdorf | A 620 | 8+1 | Saarbrücken | AS Ensdorf | AS Saarflous-Lisdorf | Saarflous | Saarflous |
| 6706 | 0124 | Hostenbach | A 620 | 8+1 | Saarbrücken | AS Völklingen-Wehrden | AS Wadgassen | Saarflous | Saarflous |
| 6707 | 0123 | Wehrden | A 620 | 8+1 | Saarbrücken | AS Völklingen-Geislauren | AS Völklingen-Wehrden | Saarflous | Saarflous |

Automatische Dauerzählstellen in Saarland

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|---------------------------|------------|----------|-------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel |
| 6707 | 0122 Völklingen | A 620 | 8+1 | Saarbrücken | AS Völklingen | AS Völklingen-Geislautern | Saarlbouis |
| 6707 | 0121 Fenne | A 620 | 8+1 | Saarbrücken | AS Saarbrücken-Klarenthal | AS Völklingen-Ost | Saarlbouis |
| 6608 | 0248 Altenwald | A 623 | 8+1 | AD Friedrichsthal | AD Dreieck Friedrichsthal (A8) | AS Sulzbach-Altenwald | Saarbrücken |
| 6608 | 0544 Hühnerfeld | A 623 | 8+1 | AD Friedrichsthal | AS Sulzbach-Altenwald | AS Sulzbach | Saarbrücken |
| 6708 | 0246 Camphausen | A 623 | 8+1 | Friedrichsthal | AS Sulzbach | AS Saarbrücken-Dudweiler | Saarbrücken |
| 6708 | 0521 Herrensohr | A 623 | 8+1 | AD Friedrichsthal | AS Saarbrücken-Dudweiler | AS Saarbrücken-Herrensohr | Saarbrücken |
| 6707 | 0245 Jägersfreude | A 623 | 8+1 | AD Friedrichsthal | AS Saarbrücken-Herrensohr | AS Saarbrücken-Ludwigsberg (B41) | Saarbrücken |
| 6507 | 0223 Eppelborn | B 10 | 8+1 | Lebach | Eppelborn | Dirmingen | illingen |
| 6707 | 0243 SB-Neue Bremm | B 41 | 8+1 | Saarbrücken | Saarbrücken-Neue Bremm | Bundesgrenze (F) | Metz (F) |
| 6707 | 0523 Saarbrücken | B 41 | 8+1 | AD Friedrichsthal | Saarbrücken-Rodenhof | Saarbrücken-Rastpfehl | Saarbrücken |
| 6505 | 0300 OU Besseringen | B 51 | 8+1 | Saarbrücken | Merzig | Mettlach | Trier |
| 6706 | 0279 Bous | B 51 | 8+1 | Trier | Ensdorf | Völklingen | Saarbrücken |
| 6808 | 0267 Rilchingen-Hanweiler | B 51 | 8+1 | Saarbrücken | Rilchingen | Bundesgrenze (F) | Bundesgrenze (F) |
| 6808 | 0370 Unner | B 406 | 8+1 | Saarbrücken | Unner | Bundesgrenze (F) | Bundesgrenze (F) |
| 6404 | 0393 Nennig-Ost | B 406 | 8+1 | Bundesgrenze (L) | Sinz Orscholz | Nennig | Merzig |
| 6404 | 0394 Nennig-Zoll | B 406 | 8+1 | Bundesgrenze (L) | Bundesgrenze (L) | Nennig | Merzig |
| 6504 | 0429 Perl-Zoll 1 | B 407 | 8+1 | Saarburg | Perl | Schengen (L) | Bundesgrenze (L) |
| 6504 | 0404 Perl-Zoll 2 | B 419 | 8+1 | Perl | B407 Bundesgrenze (F) | Perl | Thionville (F) |
| 6404 | 0406 Nennig-Nord | B 419 | 8+1 | Konz | Perl | B406 Palzem (Rhl.Pfalz) | Perl (F) |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | |
|--------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|----------------------|--------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--|--|--|--|----------------------|------------------|--|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak-toren | | Tag-z22 | | daye-18 | | WG | TG | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw-Veränd. zu '14 | ähnl. [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lkw +Krad | Lkw +Lkw +Krad | m. +Sattel- zug | o. +Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b _{So} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _n P _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b _{sv} d _{50,W5} | | | Rich- tung d ₅₀ [Kfz/h] [%] |
| A 1 | Anz. Fahrstreifen Nonnweiler 6307/0172 R1(N): AS Hermeskeil R2(S): AS Nonnweiler-Bierfeld Fs=4 | 81/- 59/- 12/- 10/- | 24 400 24 939 24 703 22 126 | Mo-So W U S | 3 595 4 453 3 640 550 | 14,7 17,9 14,7 2,5 | 32,2 3,7 3,2 0,9 | 11,2 10,3 11,2 1,2 | 8,3 0,3 8,3 0,4 | 1,2 1,1 1,1 1,0 | 0,9 0,3 0,3 0,4 | 1 400 13,5% 250 28,0% | 1 535 14,4% 996 9,7% | 1 239 9,7% 1 298 7,7% 1 021 7,7% | 10,1 9,6 10,7 10,2 | R1 R1 R2 R2 | B C D C | 8 17 17 15 | D E E D | 17 17 12 12 |
| A 1 | Bierfeld 6307/0173 R1(N): AS Nonnweiler-Bierfeld R2(S): AD Dreieck Nonnweiler (A62) Fs=4 | 362/- 218/- 83/- 61/- | 25 817 26 451 26 155 23 166 | Mo-So W U S | 3 822 4 725 3 899 583 | 14,8 17,9 14,9 2,5 | 3,5 4,1 3,6 1,0 | 11,0 13,5 11,0 1,1 | 8,1 9,9 8,1 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1 481 13,7% 265 27,1% | 1 620 14,6% 1 063 9,6% | 1 351 11,1% 1 355 9,0% 1 011 9,0% | 10,4 9,8 10,6 10,1 | R1 R1 R2 R2 | C C E D | 8 17 17 15 | D 9 E D | 17 17 16 12 |
| A 1 | Ortenhausen 6407/0174 R1(N): AS Nonnweiler-Ortenhausen R2(S): AS Nonnweiler-Braunshausel Fs=4 | 57/- 29/- 20/- 8/- | 19 187 20 405 19 289 14 819 | Mo-So W U S | 2 537 3 165 2 589 311 | 13,2 15,5 13,3 2,1 | 1,1 1,1 1,2 0,7 | 3,4 3,9 3,5 0,9 | 9,6 11,4 9,6 0,7 | 6,8 8,1 6,8 0,1 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 1 098 12,3% 203 22,8% | 1 213 13,2% 752 8,0% | 1 001 11,2% 977 9,4% 1 033 8,5% 9,2 8,7% | 10,3 9,3 10,4 9,4 | R1 R1 R2 R2 | A B D A | 8 17 17 13 | D E E D | 17 17 16 18 |
| A 1 | Kastel 6407/0175 R1(N): AS Nonnweiler-Braunshausel R2(S): AS Nonnweiler-Primsstal Fs=4 | 221/30 140/16 44/8 37/6 | 16 635 17 618 16 576 13 294 | Mo-So W U S | 2 213 2 758 2 238 286 | 13,3 15,7 13,5 2,1 | 1,1 1,0 1,2 1,3 | 3,2 3,7 3,4 0,8 | 9,8 11,7 9,9 1,0 | 7,0 8,4 7,0 0,7 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 0,94 12,4% 1,13 23,3% | 1 051 13,1% 655 8,7% | 848 10,1% 835 8,5% 1 073 10,9% 8,6% 9,7% 1 025 11,6% 9,3% 9,2% 8,7% | 10,1 9,1 10,2 9,2 | R1 R1 R2 R2 | A B D A | 8 17 17 14 | D D E D | 18 17 16 18 |
| A 1 | Hasborn 6507/0177 R1(N): AS Tholey-Hasborn R2(S): AS Tholey Fs=5 | 294/334 172/202 71/70 51/62 | 19 712 21 102 19 572 15 060 | Mo-So W U S | 2 318 2 895 2 343 279 | 11,8 13,7 12,0 1,9 | 1,1 1,0 1,2 0,8 | 3,1 3,6 3,2 0,8 | 8,4 9,9 8,5 0,8 | 6,0 7,1 6,0 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1 128 11,0% 208 19,9% | 1 247 11,8% 769 7,4% | 1 073 8,6% 1 025 11,6% 1 322 11,9% 7,9% 10,6% 1 314 9,7% 10,6% 10,6% 1 322 11,9% 7,9% 10,6% 1 314 9,7% 10,6% 10,6% 2 103 13,4% 5,1% 11,7% 2 458 15,5% 6,1% 13,5% 2 103 13,4% 5,1% 11,7% 335 2,08% 13,1% 5,0% 1 603 17,4% 6,0% 15,2% 1 741 18,1% 6,5% 15,9% 1 603 17,4% 6,0% 15,2% 1 741 18,1% 6,5% 15,9% 1 074 5,3% 7,4% | 10,9 9,7 10,4 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | 8 17 17 15 | B B D C | 8 8 14 15 |
| A 1 | AS Eppelborn 6507/0353 R1(N): AS Tholey R2(S): AS Eppelborn Fs=5 | 104/- 66/- 22/- 16/- | 22 088 23 749 22 011 16 411 | Mo-So W U S | 2 433 3 033 2 469 302 | 11,0 12,8 11,2 1,8 | 1,0 1,0 1,2 1,1 | 3,1 3,5 3,2 0,8 | 7,7 9,1 7,8 0,8 | 5,5 6,5 5,5 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1 265 10,3% 230 18,8% | 1 401 11,0% 858 6,8% | 1 322 7,9% 1 314 9,7% 1 322 11,9% 7,9% 10,6% 1 314 9,7% 10,6% 10,6% 2 103 13,4% 5,1% 11,7% 335 2,08% 13,1% 5,0% 1 603 17,4% 6,0% 15,2% 1 741 18,1% 6,5% 15,9% 1 074 5,3% 7,4% | 11,9 10,6 11,9 10,6 | R1 R1 R2 R2 | A B E E | 17 17 17 15 | B B B D | 8 8 8 14 |
| A 1 | Illingen 6608/0180 R1(N): AS Illingen R2(S): AK Kreuz Saarbrücken (A8) Fs=4 | 322/- 190/- 76/- 56/- | 31 476 34 493 31 397 21 091 | Mo-So W U S | 2 643 3 296 2 693 308 | 8,4 9,6 8,6 1,5 | 0,9 0,9 1,1 0,6 | 2,9 3,2 3,0 0,6 | 5,4 6,2 5,4 0,6 | 3,8 4,4 3,9 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1 799 8,0% 335 13,1% | 1 997 8,6% 1 208 5,0% | 2 103 5,1% 2 458 6,1% 1 322 11,9% 7,9% 10,6% 1 314 9,7% 10,6% 10,6% 2 103 13,4% 5,1% 11,7% 335 2,08% 13,1% 5,0% 1 603 17,4% 6,0% 15,2% 1 741 18,1% 6,5% 15,9% 1 074 5,3% 7,4% | 13,4 11,7 15,5 13,5 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | 17 17 16 15 | A A D C | 8 8 14 15 |
| A 1 | Götelborn 6608/0181 R1(N): AK Kreuz Saarbrücken (A8) R2(S): AS Quierschied Fs=4 | 160/- 98/- 37/- 25/- | 18 854 20 488 19 399 12 456 | Mo-So W U S | 1 025 1 253 1 116 116 | 5,4 6,1 5,8 0,9 | 0,7 0,6 0,7 0,6 | 2,4 2,7 2,5 0,6 | 2,9 3,3 3,1 0,2 | 2,1 2,4 2,3 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 1 074 5,3% 210 7,4% | 1 196 5,7% 706 3,0% | 1 603 6,0% 1 741 6,5% 1 603 17,4% 6,0% 15,2% 1 741 18,1% 6,5% 15,9% 1 074 5,3% 7,4% | 17,4 15,2 18,1 13,5 | R1 R1 R2 R2 | - A D A | 17 17 16 15 | A F D C | 8 8 16 15 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|---|--|--|------------------------------|----------------------|---|---|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | Kfz | | Lkw-Gruppe | | DTV | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | Faktoren | | Tag-Nacht | | day-18 eve-22 | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | SV Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw Lkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | | | Mo-So b _{sv} d ₅₀ | Mo-So b _{sv} d ₅₀ |
| | | Anz. Fahrstreifen | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | [Kfz/24h] [%] | |
| A 6 | Kahlenberg 6708/0102 R1(O): AS Rohrbach R2(W): AS St. Inghert-Mitte Fs=4 | 278/- 158/- 76/- 44/- | 5 446 6 767 5 541 728 | 12,6 14,0 12,8 2,9 | 85,7 84,4 85,4 95,3 | 6,2 6,4 6,5 4,5 | 0,8 0,8 0,8 1,1 | 0,6 0,6 0,7 0,9 | 3,2 3,6 3,4 0,9 | 9,0 10,2 9,1 1,4 | 7,1 8,0 7,1 1,1 | 0,4 0,3 0,3 0,6 | 0,90 0,50 1,03 0,9 | 2 424 11,8% 542 19,6% | 2 677 12,3% 1 665 9,5% | 2 324 9,6% 2 534 10,1% | 10,6 9,0 12,0 10,1 | R1 R1 R2 R2 | B 8 B 8 B 8 A 19 | |
| A 6 | AK Neunkirchen 6609/0103 R1(O): AK Kreuz Neunkirchen (A8) R2(W): AS Rohrbach Fs=4 | 357/- 217/- 80/- 60/- | 5 407 6 720 5 489 734 | 13,3 14,8 13,4 3,0 | 85,1 83,6 84,7 95,1 | 6,4 6,6 6,6 4,6 | 0,7 0,7 0,8 1,0 | 0,7 0,6 0,8 1,0 | 3,3 3,6 3,4 0,9 | 9,7 10,9 9,7 1,5 | 7,6 8,6 7,6 1,2 | 0,4 0,3 0,3 0,6 | 0,90 0,51 1,03 0,9 | 2 289 12,4% 510 21,3% | 2 525 12,9% 1 579 10,0% | 2 121 10,1% 2 346 11,2% | 10,5 9,0 11,5 9,8 | R1 R1 R2 R2 | B 8 D 8 B 8 E 15 | |
| A 6 | Bexbach 6609/0105 R1(O): AS Homburg R2(W): AK Kreuz Neunkirchen (A8) Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 6 | Homburg 6609/0104 R1(O): AS Waldmohr R2(W): AS Homburg Fs=4 | 201/- 110/- 57/- 34/- | 7 600 8 447 6 683 999 | 17,9 20,8 17,6 3,5 | 80,1 77,3 80,2 94,3 | 7,4 7,8 7,6 5,3 | 0,7 0,6 0,7 1,0 | 1,0 0,9 1,1 1,2 | 4,0 4,5 3,9 1,3 | 13,4 15,8 13,3 1,7 | 10,2 12,1 10,1 1,3 | 0,5 0,4 0,4 0,6 | 0,93 0,68 1,06 1,0 | 2 118 16,5% 498 29,7% | 2 308 17,2% 1 549 13,3% | 1 777 15,0% 1 709 18,5% | 9,4 8,5 9,0 8,1 | R1 R1 R2 R2 | D 8 D 8 C 16 D 19 | |
| A 8 | Tunnel Pelliger Berg 6505/0400 R1(O): AS Merzig-Wellingen R2(W): AS Perlborg Fs=4 | 250/- 130/- 74/- 46/- | 2 914 3 613 2 901 499 | 14,6 17,2 14,5 3,1 | 83,5 80,9 83,5 95,1 | 5,5 6,0 5,4 3,7 | 0,8 0,7 0,8 1,1 | 0,7 0,7 0,8 0,8 | 2,4 2,7 2,4 1,1 | 11,9 14,1 11,7 1,7 | 10,4 12,4 10,3 1,5 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 0,95 0,76 1,03 1,0 | 1 127 13,4% 235 26,6% | 1 210 13,8% 877 11,8% | 1 277 9,1% 1 216 9,8% | 13,0 12,1 12,0 11,2 | R1 R1 R2 R2 | A 7 F 18 A 8 D 15 | |
| A 8 | Schwemlingen 6505/0153 R1(O): AS Merzig R2(W): AS Merzig-Schwemlingen Fs=4 | 193/- 117/- 49/- 27/- | 3 331 4 115 3 390 530 | 12,5 14,7 12,5 2,5 | 85,6 83,4 85,5 95,7 | 5,6 6,1 5,7 3,5 | 0,8 0,8 0,9 1,1 | 0,7 0,7 0,8 0,8 | 2,5 2,9 2,6 0,9 | 9,6 11,4 9,5 1,3 | 8,1 9,6 8,1 1,1 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 0,97 0,73 1,04 1,1 | 1 516 11,6% 297 22,2% | 1 643 12,0% 1 134 9,5% | 1 543 8,2% 1 479 11,0% | 11,9 11,0 10,8 10,0 | R1 R1 R2 R2 | B 7 B 7 B 7 D 15 | |
| A 8 | Mechern 6505/0154 R1(O): AS Rehlingen R2(W): AS Merzig Fs=4 | 205/- 113/- 60/- 32/- | 3 661 4 480 3 665 810 | 11,5 13,1 11,5 3,3 | 86,8 85,1 86,6 95,1 | 5,7 6,1 5,8 3,5 | 1,0 0,9 1,0 1,3 | 0,8 0,7 0,9 0,8 | 2,7 3,0 2,6 1,4 | 8,5 9,9 8,5 1,5 | 7,2 8,4 7,2 1,3 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 0,94 0,72 1,05 0,8 | 1 821 10,8% 353 18,7% | 1 980 11,3% 1 345 8,3% | 1 710 8,5% 1 604 12,6% | 10,7 9,7 10,1 9,2 | R1 R1 R2 R2 | B 8 B 8 B 8 D 15 | |
| A 8 | Dillingen-Mitte 6606/0407 R1(O): AS Dillingen-Mitte R2(W): AS Rehlingen Fs=4 | 235/- 135/- 59/- 41/- | 4 199 5 201 4 283 603 | 9,6 10,9 9,7 2,0 | 88,5 87,1 88,2 96,2 | 5,6 6,0 5,7 3,4 | 1,0 0,9 0,9 1,4 | 0,9 0,9 1,0 0,8 | 2,7 3,0 2,8 0,8 | 6,7 7,7 6,8 0,9 | 5,5 6,3 5,6 0,8 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,92 0,64 1,04 1,0 | 2 495 9,0% 486 15,1% | 2 716 9,6% 1 832 6,5% | 2 098 7,9% 2 090 8,7% | 9,7 8,6 9,4 8,4 | R1 R1 R2 R2 | D 8 D 8 D 15 D 15 | |

Jahresauswertung 2015

Saarland

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|--|---------------------------------------|--|-------------------------------------|--|--|------------------------------|--|---|---|---|--|----------------------------------|----------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------|-----------------------------|----------------------|----|--|----|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag- z22.6 Nacht- eve,be22 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Lkw-Gruppe SV Lkw-Veränd. zu '14 ähnl. [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) m. Anh. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw Pkw Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b _{So} b _{Fr} [Kfz/24h] [%] | M ₁ P ₁ M _n D _n [Kfz/24h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/24h] [%] | Mo-So b _{SV} d _{50,w5} Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | Rich- tung Mo-So b _{SV} d _{50,w5} [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | | |
| A 8 | AD Saarflouis 6606/0200 R1(O): AS Dillingen-Süd R2(W): AD Dreieck Saarflouis (A620) Fs=4 | 228/- 145/- 46/- 37/- | Lage bei km 53,5 | 4 805 4 805 5 984 4 889 598 | 11,3 11,3 12,6 11,6 2,3 | 86,8 85,5 86,4 95,8 | 5,1 5,4 5,3 3,1 0,9 | 0,6 0,5 0,6 0,9 0,8 | 8,1 9,1 8,3 1,2 | 6,4 7,2 6,6 1,0 | 3,0 3,3 3,1 0,9 | 0,8 0,8 0,9 0,8 | 1,1 1,1 1,1 1,0 | 0,89 11,0% 552 13,4% | 2 386 11,0% 1 670 7,7% | 2 192 10,1% 2 242 10,3% | 10,1 8,6 10,7 9,1 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D 14 18 | D D 8 C | 15 15 15 15 | | | | |
| A 8 | Steinrausch 6606/0151 R1(O): AS Saarouis-Steinrausch R2(W): AS Dillingen-Süd Fs=4 | 201/- 138/- 30/- 33/- | km 51,9 | 4 513 5 629 4 578 550 | 11,2 12,4 11,5 2,3 | 87,1 85,8 86,6 96,0 | 5,8 6,0 6,0 3,7 | 0,9 0,8 0,9 1,2 | 8,1 9,1 8,3 1,2 | 6,6 7,4 6,8 1,1 | 2,9 3,2 3,0 0,8 | 0,8 0,8 0,9 0,9 | 1,0 1,0 1,0 0,9 | 0,88 10,9% 518 13,8% | 2 267 11,6% 1 592 7,5% | 2 107 10,1% 2 252 11,6% | 10,4 8,8 11,2 9,5 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D 17 18 | D D 8 C | 15 15 15 15 | | | | |
| A 8 | Saarflouis-Röderberg 6606/0324 R1(O): AS Nalbach R2(W): AS Saarouis-Steinrausch Fs=4 | 196/- 117/- 53/- 26/- | km 50,3 | 37 949 42 326 37 740 23 013 | 12,2 13,6 12,4 2,4 | 85,8 84,4 85,5 95,7 | 6,0 6,3 6,1 3,7 | 0,9 0,8 1,0 1,3 | 8,8 9,9 8,9 1,3 | 7,2 8,1 7,3 1,1 | 3,2 3,6 3,3 0,9 | 1,2 1,2 1,2 1,0 | 0,89 11,7% 445 16,8% | 2 149 12,3% 1 446 8,5% | 2 063 10,3% 2 260 11,1% | 10,8 9,3 11,9 10,2 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D 15 C | B B 8 15 | 8 8 8 15 | | | | | |
| A 8 | Nalbach 6606/0214 R1(O): AS Saarwellingen R2(W): AS Nalbach Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 8 | Hülzweiler 6606/0148 R1(O): AS Schwabach R2(W): AS Saarwellingen Fs=4 | 85/- 59/- 14/- 12/- | km 49,1 | 31 129 34 276 31 115 20 207 | 13,8 15,6 14,2 2,5 | 84,4 82,6 83,9 95,9 | 6,3 6,7 6,5 3,7 | 0,9 0,8 0,9 1,2 | 10,2 11,6 10,5 1,3 | 8,3 9,4 8,5 1,1 | 3,4 3,6 3,5 1,0 | 1,0 1,0 1,0 0,9 | 0,91 13,0% 368 21,5% | 1 767 13,4% 1 552 10,8% | 1 843 10,9% 1 889 12,2% | 11,7 10,1 12,3 10,7 | R1 R1 R2 R2 | A A D E | E E 17 C | B B 8 15 | 8 8 8 15 | | | | | |
| A 8 | Schwarzenholz 6607/0147 R1(O): AS Schwabach/Schwarzenh R2(W): AS Schwabach Fs=4 | 222/126 116/68 68/34 38/24 | km 42,3 | 29 824 32 904 29 635 19 364 | 14,3 16,2 14,6 2,7 | 83,7 81,8 83,3 95,4 | 6,7 7,2 6,7 4,0 | 0,9 0,8 0,9 1,2 | 10,5 12,0 10,8 1,4 | 8,5 9,7 8,8 1,2 | 3,6 4,0 3,6 1,0 | 1,0 1,1 1,1 0,9 | 0,90 13,5% 339 22,1% | 1 694 14,1% 1 521 10,7% | 1 660 11,9% 1 771 12,9% | 11,2 9,6 11,8 10,3 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | D D 18 E | B B 8 15 | 8 8 8 15 | | | | | |
| A 8 | Niedersalbach 6607/0146 R1(O): AS Heusweiler R2(W): AS Schwabach/Schwarzenh Fs=4 | 170/- 77/- 62/- 31/- | km 39,9 | 30 143 32 810 30 719 20 113 | 13,5 15,2 13,8 3,6 | 84,5 82,9 84,1 94,4 | 6,6 7,1 6,7 4,0 | 1,0 0,9 1,0 1,3 | 10,1 11,5 10,3 1,8 | 8,2 9,3 8,3 1,5 | 3,2 3,5 3,3 1,5 | 1,1 1,1 1,1 0,9 | 0,94 12,9% 341 20,0% | 1 713 13,4% 1 169 10,3% | 1 647 11,1% 1 652 10,9% | 11,0 9,7 10,9 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | B D 16 C | D D 8 15 | 17 17 17 15 | | | | | |
| A 8 | Heusweiler 6607/0145 R1(O): AK Kreuz Saarbrücken (A1) R2(W): AS Heusweiler Fs=4 | 200/- 119/- 52/- 29/- | km 33,2 | 36 396 40 065 36 767 23 129 | 13,0 14,7 13,1 2,5 | 85,1 83,5 84,8 95,6 | 6,7 7,1 6,8 4,0 | 0,9 0,8 0,9 1,2 | 9,5 10,9 9,6 1,2 | 7,5 8,6 7,5 1,0 | 3,3 3,6 3,4 1,0 | 1,1 1,1 1,1 0,9 | 0,92 12,2% 400 20,8% | 2 075 12,7% 1 368 9,7% | 2 364 8,3% 2 064 10,6% | 13,0 11,2 11,3 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A B F | B A 8 C | D 8 15 C | 17 17 17 15 | | | | | |

Jahresauswertung 2015

Saarland

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglintientypen | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|-----------------|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---|---|---|--|---|---|---|---|------------------|------------------|--------------------|----------------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | Lage bei [G] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | | Tag- e | | MSV | | WG | | TG | |
| | | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV ähnlich | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | day ₆₋₁₈ eve _{16,22} | M _{day} P _{day} M _{eve} D _{eve} | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | |
| A 8 | Anz. Fahrstreifen Kohlhof 6609/0136 R1(O): AS Neunkirchen-Kohlhof R2(W): AS Neunkirchen-Wellesweiler Fs=6 km 10,7 | 107/- 69/- 23/- 15/- | | 50 222 55 590 30 705 30 925 | | 6 105 7 572 6 290 763 | 12,2 13,6 12,4 2,5 | 6 105 7 572 6 290 763 | 12,2 13,6 12,4 2,5 | 85,8 84,4 85,5 95,4 | 6,3 6,6 6,4 3,9 | 1,5 1,4 1,5 2,0 | 0,8 0,8 0,9 1,0 | 3,6 3,9 3,7 1,0 | 8,4 9,5 8,5 1,2 | 6,6 7,5 6,7 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,2 1,2 1,0 1,1 | 0,91 0,55 1,05 18,2% | 2 850 11,5% 578 18,2% | 3 167 12,2% 1 897 8,4% | 2 922 9,7% 2 847 9,3% | 11,8 10,2 11,2 9,7 | R1 R1 R2 R2 | A A B D | B B B D | 8 8 8 15 | 17 17 17 15 | |
| A 8 | Bayrisch Kohlhof 6609/0135 R1(O): AK Kreuz Neunkirchen (A6) R2(W): AS Neunkirchen-Kohlhof Fs=4 km 9,4 | 354/- 212/- 81/- 61/- | | 48 076 52 802 48 865 30 611 | | 5 863 7 259 6 066 745 | 12,2 13,7 12,4 2,4 | 5 863 7 259 6 066 745 | 12,2 13,7 12,4 2,4 | 86,0 84,5 85,7 95,6 | 6,4 6,8 6,5 4,1 | 0,8 0,7 0,8 1,3 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 3,4 3,8 3,5 0,9 | 8,6 9,8 8,7 1,2 | 6,8 7,7 6,9 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,0 1,0 1,0 0,9 | 0,93 11,5% 545 19,0% | 2 732 11,5% 1 862 8,4% | 3 022 12,2% 1 862 8,4% | 2 726 9,3% 2 780 8,9% | 11,5 10,1 11,4 9,9 | R1 R1 R2 R2 | C A B D | B A B E | 8 8 8 15 | 17 17 17 15 | |
| A 8 | Limbach 6609/0134 R1(O): AS Limbach R2(W): AK Kreuz Neunkirchen (A6) Fs=4 km 8,4 | 360/- 218/- 81/- 61/- | | 43 730 48 587 43 272 27 449 | | 4 469 5 623 4 400 546 | 10,2 11,6 10,2 2,0 | 4 469 5 623 4 400 546 | 10,2 11,6 10,2 2,0 | 87,9 86,7 87,9 96,0 | 5,8 6,1 5,8 3,7 | 0,8 0,7 0,8 1,3 | 0,8 0,7 0,9 1,1 | 3,2 3,5 3,2 0,8 | 6,9 7,9 6,8 0,9 | 5,3 6,1 5,3 0,7 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,0 1,0 1,1 0,9 | 0,89 9,8% 439 14,7% | 2 514 9,8% 1 672 6,8% | 2 794 10,4% 1 672 7,4% | 2 266 10,7% 2 538 9,2% | 10,7 9,3 11,3 9,8 | R1 R1 R2 R2 | C A D C | D A D C | 8 8 8 15 | 17 17 17 15 | |
| A 8 | Einöd 6709/0132 R1(O): AS Einöd R2(W): AS Limbach Fs=4 km 2,9 | 359/- 219/- 80/- 60/- | | 33 069 35 863 34 716 21 187 | | 3 590 4 447 3 755 381 | 10,9 12,4 10,8 1,8 | 3 590 4 447 3 755 381 | 10,9 12,4 10,8 1,8 | 86,8 85,4 86,7 95,4 | 5,6 6,0 5,7 3,6 | 0,7 0,6 0,6 1,1 | 0,9 0,9 1,0 1,2 | 3,1 3,5 3,2 0,8 | 7,5 8,7 7,5 0,8 | 5,8 6,7 5,7 0,6 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,4 1,3 1,5 1,6 | 0,97 10,5% 318 14,8% | 1 908 11,1% 1 273 7,4% | 2 119 11,1% 1 273 7,4% | 1 707 8,4% 1 724 10,9% | 10,2 9,2 10,6 9,5 | R1 R1 R2 R2 | B A D D | D A D C | 8 8 8 15 | 17 17 17 15 | |
| A 62 | Sötern 6408/0194 R1(O): AS Nohfelden-Türksmühle R2(W): AS Nonnweiler-Orzenhauser Fs=4 km 167,5 | 340/299 206/180 77/67 57/52 | | 14 115 14 460 14 156 12 861 | +6,4 +6,5 +6,2 +6,0 | 1 882 2 324 1 923 294 | 13,3 16,1 13,6 2,3 | 1 882 2 324 1 923 294 | 13,3 16,1 13,6 2,3 | 84,2 81,5 83,8 95,2 | 7,1 7,7 7,2 4,5 | 1,0 0,9 1,0 1,3 | 1,3 1,2 1,4 1,5 | 3,2 3,7 3,3 0,9 | 9,8 12,0 10,0 1,1 | 7,4 9,1 7,6 0,8 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 1,2 1,2 1,1 1,0 | 0,98 12,5% 143 23,0% | 811 13,4% 572 8,4% | 890 13,4% 572 8,4% | 735 9,0% 720 6,8% | 10,4 9,8 10,3 9,7 | R1 R1 R2 R2 | C B C C | B C D D | 8 8 8 18 | 17 17 16 18 | |
| A 62 | Nohfelden 6408/0133 R1(O): AS Birkenfeld R2(W): AS Nohfelden-Türksmühle Fs=4 km 173,8 | 78/- 58/- 10/- 10/- | | 13 392 13 641 13 444 12 459 | | 1 842 2 272 1 880 295 | 13,8 16,7 14,0 2,4 | 1 842 2 272 1 880 295 | 13,8 16,7 14,0 2,4 | 83,6 80,8 83,2 95,0 | 7,3 7,9 7,5 4,7 | 1,0 0,9 1,0 1,3 | 1,3 1,3 1,4 1,6 | 3,4 4,0 3,5 0,9 | 10,0 12,3 10,2 1,1 | 7,5 9,2 7,7 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,3 1,3 1,3 1,1 | 0,99 12,9% 141 23,5% | 766 13,7% 529 8,8% | 845 13,7% 529 8,8% | 732 8,0% 717 9,2% | 10,9 10,4 10,7 10,2 | R1 R1 R2 R2 | C D D A | B D D A | 8 8 8 12 | 17 17 15 12 | |
| A 62 | Freisen 6409/0191 R1(O): AS Reichweiler R2(W): AS Freisen Fs=4 km 187,3 | 101/- 60/- 27/- 14/- | | 16 150 16 636 16 176 14 425 | | 2 087 2 568 2 144 341 | 12,9 15,4 13,3 2,4 | 2 087 2 568 2 144 341 | 12,9 15,4 13,3 2,4 | 84,7 82,2 84,1 95,1 | 7,6 8,2 7,7 5,0 | 0,9 0,8 1,0 1,2 | 1,1 1,1 1,3 1,0 | 3,4 3,9 3,5 1,0 | 9,3 11,2 9,5 1,1 | 6,9 8,4 7,1 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,3 1,3 1,3 1,2 | 0,97 12,1% 171 21,9% | 1 022 12,9% 629 8,2% | 1 022 12,9% 629 8,2% | 841 1,4% 889 7,0% | 10,4 9,9 11,0 10,3 | R1 R1 R2 R2 | C B D C | D D D C | 8 8 11 11 | 17 17 15 15 | |
| A 620 | Wallerfangen 6606/0128 R1(O): AS Wallerfangen R2(W): AD Dreieck Saarouis (A8) Fs=4 km 30,2 | 48/- 26/- 14/- 8/- | | 56 617 63 611 56 154 32 916 | | 3 497 4 378 3 576 329 | 6,2 6,9 6,4 1,0 | 3 497 4 378 3 576 329 | 6,2 6,9 6,4 1,0 | 91,9 91,2 91,7 97,5 | 4,7 5,0 4,8 2,5 | 0,6 0,6 0,6 1,0 | 0,6 0,6 0,7 1,0 | 2,3 2,6 2,4 0,5 | 3,7 4,2 3,8 0,4 | 2,7 3,1 2,8 0,4 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 1,2 1,3 1,3 1,0 | 0,88 6,1% 650 6,5% | 3 214 6,1% 2 238 2,8% | 3 539 6,8% 2 238 2,8% | 2 821 6,5% 3 013 4,8% | 10,1 8,7 10,5 8,9 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D D C | 8 8 8 15 | 17 17 15 15 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglintientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|-------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|----------------------|--------------------|----------------------|-------------------|-------------------|----|
| | | DTV | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | | | | Faktoren | | WG | | TG | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Kfz | Lkw-Gruppe | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw | Lkw-Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattelzug | Kfz | nkl. Kfz | fer | | | | | b _{So} | b _{Fr} | D _n | M ₁ | P ₁ | M ₂ | P ₂ | M ₃ | P ₃ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | b _{SV} | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | R1 | R2 |
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Anz. Fahrstreifen Lage bei | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV Lkw-Veränd. ähnl. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad | m. Anh. o. Anh. | Lkw m. Sattelzug | Kfz | nkl. Kfz | fer | b _{So} | b _{Fr} | D _n | M ₁ | P ₁ | M ₂ | P ₂ | M ₃ | P ₃ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | b _{SV} | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | R1 | R2 |
| A 620 | Saarlouis 6606/0127 R1(O): AS Saarlouis-Mitte R2(W): AS Wallerfangen Fs=4 km 28,5 | 84/- 66/- 4/- 14/- | | 50 806 56 929 30 208 30 309 | 3 197 4 010 3 248 306 | 6,3 7,0 6,5 1,0 | 92,2 91,4 91,9 97,8 | 4,9 5,2 5,0 2,5 | 0,8 0,6 0,7 1,2 | 0,6 0,6 0,6 0,4 | 2,2 2,5 2,3 0,4 | 3,9 4,4 4,0 0,5 | 3,0 3,4 3,1 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,9 1,0 1,0 0,8 | 0,88 0,63 1,01 0,8 | 2 882 6,3% 588 6,5% | 3 165 7,0% 2 030 3,1% | 2 521 5,4% 2 817 6,0% | 10,0 8,7 11,0 9,3 | 0,0 0,1 0,2 0,2 | 10,0 0,1 0,1 0,1 | A A D D | 8 8 15 14 | 17 17 8 14 | 17 17 15 14 | D D 15 14 | 8 17 8 15 | 17 17 8 15 | 17 17 8 15 | D D 15 14 | 8 17 8 15 | D D 15 14 | 8 17 8 15 | R1 A D D | R2 A A D | |
| A 620 | AS Lisdorf 6706/0130 R1(O): AS Enseldorf R2(W): AS Saarlouis-Lisdorf Fs=4 km 24,9 | 245/- 144/- 62/- 39/- | | 36 488 40 985 35 106 22 676 | 2 009 2 511 2 043 219 | 5,5 6,1 5,8 1,0 | 92,9 92,3 92,5 97,8 | 4,8 5,1 5,0 2,5 | 0,8 0,6 0,8 1,2 | 0,6 0,6 0,7 0,4 | 2,4 2,7 2,6 0,4 | 2,9 3,3 3,0 0,3 | 2,2 2,5 2,3 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,0 0,54 1,1 0,8 | 0,86 0,54 1,02 0,8 | 2 067 5,5% 427 5,6% | 2 267 6,2% 1 467 2,2% | 1 914 6,1% 1 815 4,1% | 10,0 8,5 10,5 8,9 | 0,0 0,1 0,2 0,2 | 10,0 0,1 0,1 0,1 | A A B D | 8 8 15 14 | 17 17 8 14 | 17 17 8 14 | D D 15 14 | 8 17 8 15 | 17 17 8 15 | 17 17 8 15 | D D 15 14 | 8 17 8 15 | D D 15 14 | 8 17 8 15 | R1 A A D | R2 A A D | |
| A 620 | Hostenbach 6706/0124 R1(O): AS Völklingen-Wehrden R2(W): AS Wadgassen Fs=4 km 19,9 | 280/- 183/- 48/- 49/- | | 37 683 42 362 37 452 21 726 | 2 451 3 067 2 501 244 | 6,5 7,2 6,7 1,1 | 91,7 91,0 91,5 97,4 | 4,9 5,1 5,0 2,6 | 1,1 0,5 1,1 1,5 | 0,5 0,5 0,6 0,5 | 2,8 3,1 2,9 0,5 | 3,6 4,0 3,6 0,4 | 2,6 2,9 2,6 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,2 0,88 1,02 1,0 | 0,88 0,50 1,02 0,8 | 2 144 6,4% 422 7,9% | 2 364 7,1% 1 484 3,1% | 1 996 6,3% 2 157 4,0% | 10,7 9,1 11,4 9,7 | 0,0 0,1 0,2 0,2 | 10,7 0,1 0,2 0,2 | A A B D | 8 8 15 14 | 17 17 8 14 | 17 17 8 14 | D D 15 14 | 8 17 8 14 | 17 17 8 14 | 17 17 8 14 | D D 15 14 | 8 17 8 14 | D D 15 14 | 8 17 8 14 | R1 A A B | R2 A A B | |
| A 620 | Wehrden 6707/0123 R1(O): AS Völklingen-Geislautern R2(W): AS Völklingen-Wehrden Fs=4 km 16,8 | 83/- 49/- 19/- 15/- | | 41 888 47 136 41 763 23 807 | 2 476 3 100 2 478 305 | 5,9 6,6 5,9 1,3 | 92,6 91,9 92,5 97,5 | 4,9 5,2 5,1 2,6 | 0,9 0,5 0,8 1,2 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 2,5 2,8 2,6 0,5 | 3,2 3,6 3,2 0,5 | 2,3 2,6 2,3 0,4 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,0 0,49 1,02 0,8 | 0,89 0,49 1,02 0,8 | 2 382 5,8% 473 6,6% | 2 622 6,4% 1 660 3,0% | 2 436 5,0% 2 496 5,7% | 11,6 10,0 11,9 10,1 | 0,0 0,1 0,2 0,2 | 11,6 0,1 0,2 0,2 | A A B D | 8 8 15 15 | 17 17 8 15 | 17 17 8 15 | D D 15 15 | 8 17 8 15 | 17 17 8 15 | 17 17 8 15 | D D 15 15 | 8 17 8 15 | D D 15 15 | 8 17 8 15 | R1 A A B | R2 A A B | |
| A 620 | Völklingen 6707/0122 R1(O): AS Völklingen R2(W): AS Völklingen-Geislautern Fs=4 km 14,8 | 353/- 211/- 83/- 59/- | | 45 978 51 983 44 824 26 624 | 2 630 3 293 2 650 299 | 5,7 6,3 5,9 1,1 | 92,0 91,4 91,7 96,7 | 4,3 4,5 4,0 2,3 | 1,0 0,5 1,0 1,2 | 0,5 0,5 0,6 0,5 | 2,6 2,9 2,8 0,5 | 2,9 3,3 3,0 0,4 | 2,0 2,2 2,0 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,86 0,51 1,03 1,7 | 0,86 0,51 1,03 1,7 | 2 604 5,6% 539 6,7% | 2 844 6,3% 1 884 2,7% | 2 332 5,3% 2 867 3,9% | 10,9 9,3 11,7 9,9 | 0,0 0,1 0,2 0,2 | 10,9 0,1 0,2 0,2 | A A B D | 8 8 15 15 | 17 17 8 15 | 17 17 8 15 | D D 15 15 | 8 17 8 15 | 17 17 8 15 | 17 17 8 15 | D D 15 15 | 8 17 8 15 | D D 15 15 | 8 17 8 15 | R1 A A B | R2 A A B | |
| A 620 | Fenne 6707/0121 R1(O): AS Saarbrücken-Karenthal R2(W): AS Völklingen-Ost Fs=4 km 12,4 | 242/316 141/193 59/65 42/58 | | 51 211 58 322 48 981 29 430 | -1,0 +0,1 -4,5 -1,0 | 5,8 6,3 6,0 1,1 | 92,6 92,0 92,2 97,5 | 4,7 5,0 4,9 2,6 | 0,8 0,7 0,8 1,1 | 0,5 0,5 0,6 0,4 | 2,5 2,8 2,7 0,5 | 3,1 3,4 3,2 0,4 | 2,1 2,3 2,2 0,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,1 0,84 1,02 0,9 | 0,84 0,50 1,02 0,9 | 2 892 5,7% 618 6,7% | 3 161 6,3% 2 083 2,7% | 2 612 5,4% 2 962 3,9% | 10,2 8,7 11,6 9,6 | 0,0 0,1 0,2 0,2 | 10,2 0,1 0,2 0,2 | A A B D | 8 8 15 14 | 17 17 8 14 | 17 17 8 14 | D D 15 14 | 8 17 8 14 | 17 17 8 14 | 17 17 8 14 | D D 15 14 | 8 17 8 14 | D D 15 14 | 8 17 8 14 | R1 A A B | R2 A A B | |
| A 623 | Altenwald 6608/0248 R1(N): AD Drieck Friedrichsthal (A&B) R2(S): AS Sulzbach-Allenwald Fs=4 km 11,5 | 38/- 26/- 6/- 6/- | | 33 200 37 895 32 901 17 274 | 1 562 1 936 1 610 199 | 4,7 5,1 4,9 1,1 | 94,0 93,7 93,8 97,7 | 5,1 5,4 5,4 2,9 | 0,6 0,6 0,7 0,9 | 0,5 0,5 0,6 0,5 | 2,3 2,5 2,4 0,6 | 2,2 2,4 2,3 0,3 | 1,6 1,7 1,6 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,8 0,44 1,03 0,7 | 0,87 0,44 1,03 0,7 | 1 895 4,6% 360 5,5% | 2 112 5,1% 1 246 2,0% | 2 232 2,7% 2 681 3,2% | 13,6 11,3 16,0 13,2 | 0,0 0,1 0,2 0,2 | 13,6 0,1 0,2 0,2 | A A F D | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | F F 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | 17 17 16 15 | F F 16 15 | 17 17 16 15 | F F 16 15 | 17 17 16 15 | A A F D | A A F D | |
| A 623 | Hühnerfeld 6608/0544 R1(N): AS Sulzbach-Allenwald R2(S): AS Sulzbach Fs=4 km 7,9 | 362/- 218/- 83/- 61/- | | 38 028 43 372 37 538 20 096 | 1 646 2 039 1 695 215 | 4,3 4,7 4,5 1,1 | 93,9 93,6 93,7 97,3 | 4,3 4,6 4,5 2,4 | 1,2 1,1 1,2 1,7 | 0,5 0,5 0,6 0,5 | 2,4 2,6 2,5 0,6 | 1,8 2,0 1,9 0,2 | 1,2 1,3 1,3 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,3 1,3 1,3 1,2 | 0,87 0,44 1,02 1,2 | 2 163 4,3% 428 4,6% | 2 392 4,8% 1 476 1,9% | 2 574 3,0% 3 032 3,1% | 13,4 11,2 16,1 13,3 | 0,0 0,1 0,2 0,2 | 13,4 0,1 0,2 0,2 | A A F D | 17 17 16 14 | 17 17 16 14 | 17 17 16 14 | F F 16 14 | 17 17 16 14 | 17 17 16 14 | 17 17 16 14 | F F 16 14 | 17 17 16 14 | F F 16 14 | 17 17 16 14 | A A F D | A A F D | |

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|--------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|---|---|------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------|--------------------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Anz. Fahrstreifen Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | Tagz- Nacht | day- eve | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So d ₅₀ bsv d _{50,WS} | Mo-So d ₅₀ bsv d _{50,WS} | Richt- ung | R1 R2 | TG Mo Di-Do Fr Sa So | | |
| | | | | Kfz | Lkw-Gruppe | Lkw-Veränd. | Pkw +Lkw +Krad | Lkw m. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | +Sattel- zug | nkl. Kfz | | | | | | | | | | b _{so} | b _{Fr} |
| A 623 | Camphausen 6708/0246 R1(N): AS Sulzbach R2(S): AS Saarbrücken-Dudweiler Fs=4 | Lage bei km 5.2 | 309/355 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad | Lkw m. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | +Sattel- zug | nkl. Kfz | b _{so} | b _{Fr} | d ₅₀ [Kfz/h] | d ₅₀ [Kfz/h] | Richt- ung | R1 | R2 | TG |
| A 623 | Herrensohr 6708/0521 R1(N): AS Saarbrücken-Dudweiler R2(S): AS Saarbrücken-Herrensohr Fs=4 | Lage bei km 3.3 | 180/215 | Mo-So W U S | +0.3 +0.4 +0.2 -0.2 | 1 390 1 726 4 418 186 | -1.1 -1.3 -1.2 +7.1 | 3.9 4.2 4.0 1.0 | 94.7 94.2 94.6 97.9 | 4.6 4.8 4.7 2.6 | 1.0 0.8 0.6 1.0 | 0.5 0.5 0.6 0.4 | 2.0 2.2 2.1 0.5 | 1.7 1.8 1.7 0.2 | 1.1 1.3 1.2 0.2 | 0.9 0.9 0.9 0.7 | 0.86 0.44 1.03 0.7 | 2 046 3 880 397 4.2 | 2 259 4.3 1 410 1.7 | 13.4 11.2 15.8 13.1 | R1 R1 R2 R2 | A A F D | 8 8 A A | |
| A 623 | Jägersfreude 6707/0245 R1(N): AS Saarbrücken-Herrensohr R2(S): AS Saarbrücken-Ludwigsberg Fs=4 | Lage bei km 0.6 | 203/- 105/- 65/- 33/- | Mo-So W U S | - | 1 354 1 710 1 296 189 | - | 4.2 4.7 4.1 1.1 | 94.7 94.2 94.6 97.9 | 4.6 4.8 4.7 2.6 | 1.0 0.9 0.8 1.2 | 0.4 0.4 0.5 0.3 | 2.2 2.4 2.1 0.5 | 1.7 1.9 1.7 0.2 | 1.2 1.3 1.2 0.2 | 0.7 0.7 0.8 0.6 | 0.86 0.44 1.02 0.6 | 1 825 4.2 389 4.5 | 2 013 4.6 1 263 2.1 | 13.5 11.3 16.0 13.3 | R1 R1 R2 R2 | A A F D | 8 8 A A | |
| B 10 | Eppelborn 6507/0223 R1(O): Eppelborn R2(W): Dirmingen Fs=2 | Lage bei km 0.6 | 351/361 211/219 | Mo-So W U S | +4.3 +4.8 +4.6 +1.5 | 349 408 371 28 | +31.4 +9.1 +31.8 +17.1 | 3.9 3.7 3.5 0.9 | 94.0 93.7 93.8 96.6 | 6.6 6.8 6.8 4.7 | 0.8 0.7 0.8 1.0 | 0.8 0.8 0.9 0.3 | 2.1 1.8 1.7 0.4 | 1.4 1.5 1.4 0.2 | 1.0 1.1 1.0 0.1 | 0.4 0.4 0.4 0.2 | 0.87 0.44 1.02 2.2 | 2 162 3.4 421 3.8 | 2 382 3.7 1 505 1.6 | 13.5 11.3 15.9 13.3 | R1 R1 R2 R2 | A A F D | 8 8 A A | |
| B 41 | SB-Neue Bremm 6707/0243 R1(N): Saarbrücken-Neue Bremm R2(S): Bundesgrenze (F) Fs=2 | Lage bei km 0.6 | 302/331 173/203 | Mo-So W U S | +1.5 +0.1 +5.4 -0.2 | 349 408 371 115 | +1.5 +0.9 +4.2 -2.6 | 3.1 3.5 3.0 1.5 | 94.5 94.1 94.4 96.7 | 4.8 4.9 4.8 4.1 | 0.9 0.8 0.9 1.2 | 0.4 0.4 0.4 0.2 | 0.9 1.0 0.9 0.2 | 0.6 0.7 0.5 0.1 | 0.4 0.5 0.4 0.1 | 1.7 1.8 1.6 1.2 | 1.06 0.66 1.09 1.6 | 622 3.3 155 1.6 | 652 3.6 533 2.1 | 13.2 13.1 9.8 9.3 | R1 R1 R2 R2 | E B E E | 18 17 C C | |
| B 41 | Saarbrücken 6707/0523 R1(N): Saarbrücken-Rodenhof R2(S): Saarbrücken-Raspfuhl Fs=4 | Lage bei km 5.2 | 122/- 81/- 23/- 18/- | Mo-So W U S | - | 223 283 233 68 | - | 1.6 1.7 1.7 1.0 | 97.1 97.0 96.9 98.0 | 3.8 4.0 4.0 2.2 | 0.6 0.5 0.7 0.8 | 0.5 0.5 0.9 0.3 | 0.9 0.9 0.9 0.3 | 0.3 0.3 0.3 0.1 | 0.2 0.2 0.2 0.1 | 0.5 0.5 0.6 0.8 | 0.87 0.40 1.01 1.6 | 787 1.6 114 2.0 | 872 1.7 552 1.0 | 14.9 12.5 19.2 15.9 | R1 R1 R2 R2 | A A F D | 8 8 A A | |
| B 51 | OJ Besseringen 6505/0300 R1(S): Merzig R2(N): Mettlech Fs=3 | Lage bei km 5.2 | 327/334 197/206 | Mo-So W U S | +11.1 +12.5 +9.2 +6.9 | 565 636 612 50 | +7.7 +7.5 +8.1 +3.0 | 5.9 6.7 6.4 0.8 | 92.1 91.3 91.5 97.7 | 4.3 4.6 4.4 2.1 | 1.1 0.8 1.0 2.9 | 0.8 0.8 0.9 0.5 | 2.8 3.1 3.0 0.5 | 3.0 3.4 3.3 0.1 | 2.1 2.4 2.3 0.1 | 0.2 0.2 0.1 0.1 | 1.2 1.3 1.2 1.0 | 0.92 0.63 1.02 0.8 | 557 5.7 78 9.0 | 619 6.5 369 1.8 | 11.0 9.8 11.1 9.7 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | 8 8 17 15 |
| B 51 | Bous 6706/0279 R1(N): Ensdorf R2(S): Völklingen Fs=2 | Lage bei km 5.2 | 320/221 185/135 | Mo-So W U S | +0.3 +1.0 -1.2 -1.9 | 462 567 474 82 | -5.4 -5.4 -5.3 -7.6 | 3.1 3.4 3.0 0.9 | 95.0 94.6 95.1 97.5 | 5.8 6.1 5.7 4.1 | 1.1 1.0 1.0 2.2 | 0.7 0.7 0.8 0.4 | 1.3 1.5 1.3 0.2 | 0.8 0.9 0.8 0.2 | 0.6 0.7 0.6 0.2 | 0.9 1.0 0.9 0.5 | 0.96 0.58 1.03 1.1 | 867 3.1 142 3.3 | 936 3.4 660 1.5 | 9.4 8.4 9.7 8.7 | R1 R1 R2 R2 | A B C D | 17 17 E 13 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|--|-------------------|--|-----------------------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------------------|--------------------|--|---|---|---|---|-------------|-------------|-----------|------|---|------|------|------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | Fak-toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} eve _{22.6} | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 | SV Lkw- ähnl. U S [Kfz/24h] | Mo-So W U S [Kfz/24h] | PKw +Lkw +Krad | Lkw Krad Pkw +Lkw +Krad | o. Anh. +Sattel- zug | Lkw m. Sattel- zug | Bus Kfz [] | nkl. Kfz [] | fer b _{so} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [] | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | |
| B 51 | Riichingen-Hanweiler | 294/279 | +0,9 | 1,1 | 124 | -9,2 | 96,1 | 2,3 | 1,0 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 2,2 | 0,99 | 620 | 654 | 584 | 10,9 | R1 | C | D 9 | 17 | F 17 |
| | 6808/0267 | 170/159 | -0,4 | 1,3 | 154 | -9,3 | 95,9 | 2,4 | 0,8 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,1 | 2,1 | 0,65 | 1,2% | 1,4% | 0,2% | 10,3 | R1 | B | B | E 17 | E 17 |
| | R1(N): Richtigen | 72/69 | +3,9 | 1,1 | 130 | -6,7 | 95,7 | 2,2 | 0,9 | 0,7 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 2,4 | 1,10 | 113 | 519 | 579 | 10,6 | R2 | B | E 16 | E 15 | E 15 |
| | R2(S): Bundesgrenze (F) | 52/51 | +2,1 | 0,1 | 11 | -36,2 | 97,6 | 1,8 | 2,0 | 0,4 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 1,9 | | 1,0% | 0,4% | 1,6% | 10,0 | R2 | G | D 15 | E 18 | E 18 |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | D | 19 | D 18 |
| B 406 | Unner | 335/315 | -3,4 | 1,0 | 74 | -1,3 | 95,8 | 6,6 | 0,9 | 0,7 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 2,4 | 1,02 | 409 | 441 | 572 | 16,0 | R1 | E | A 8 | F 18 | F 18 |
| | 6808/0370 | 203/194 | -3,9 | 1,1 | 86 | -3,1 | 95,8 | 6,6 | 0,8 | 0,7 | 0,9 | 0,1 | 0,1 | 2,4 | 0,62 | 1,1% | 1,2% | 1,0% | 14,7 | R1 | B | B | A 8 | F 18 |
| | R1(N): Unner | 72/68 | -3,0 | 1,0 | 80 | +0,3 | 96,0 | 6,6 | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,1 | 0,1 | 2,2 | 1,09 | 78 | 313 | 519 | 14,5 | R2 | A | 8 | F 17 | F 17 |
| | R2(S): Bundesgrenze (F) | 60/53 | -2,4 | 0,5 | 26 | +12,2 | 96,0 | 6,3 | 1,9 | 0,7 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 2,8 | | 0,8% | 0,5% | 0,4% | 13,6 | R2 | C | 11 | 15 | E 19 |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | F | B | D 18 | A 7 |
| B 406 | Nennig-Ost | 324/204 | -1,1 | 2,8 | 188 | +17,6 | 95,3 | 5,8 | 1,5 | 0,8 | 1,3 | 0,9 | 0,6 | 1,1 | 0,93 | 380 | 402 | 497 | 15,0 | R1 | C | F 18 | A 7 | A 7 |
| | 6404/0393 | 192/128 | +0,3 | 3,3 | 232 | +16,0 | 94,7 | 6,3 | 1,1 | 0,8 | 1,5 | 1,1 | 0,7 | 0,8 | 1,1 | 0,84 | 2,9% | 3,4% | 1,6% | 13,9 | R1 | B | F 18 | A 7 |
| | R1(N): Sinz Orscholz | 79/40 | -4,9 | 3,1 | 199 | +18,3 | 95,1 | 5,7 | 1,4 | 0,8 | 1,3 | 1,1 | 0,7 | 0,6 | 1,0 | 1,03 | 68 | 312 | 509 | 15,4 | R2 | F | 18 | A 7 |
| | R2(S): Nennig | 53/36 | -1,3 | 2,2 | 22 | +84,2 | 98,3 | 3,5 | 3,5 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,8 | 2,0% | 1,2% | 2,0% | 14,1 | R2 | D | 15 | A 7 | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | B | E | C 17 | C 16 |
| B 406 | Nennig-Zoll | 310/201 | +0,2 | 3,3 | 385 | -4,7 | 95,1 | 5,1 | 1,2 | 0,7 | 1,3 | 1,5 | 1,2 | 0,4 | 0,94 | 680 | 727 | 872 | 14,6 | R1 | A | A 7 | F 18 | F 18 |
| | 6404/0394 | 201/125 | +0,7 | 3,8 | 480 | -4,5 | 94,5 | 5,5 | 0,9 | 0,7 | 1,5 | 1,8 | 1,4 | 0,5 | 1,0 | 0,77 | 3,3% | 3,7% | 2,6% | 13,4 | R1 | B | B | A 7 |
| | R1(N): Bundesgrenze (L) | 56/40 | -2,1 | 3,9 | 399 | -7,3 | 94,9 | 5,1 | 1,1 | 0,7 | 1,4 | 1,6 | 1,2 | 0,5 | 1,0 | 1,04 | 111 | 541 | 772 | 13,3 | R2 | A | 7 | F 18 |
| | R2(S): Nennig | 53/36 | +2,0 | 3,9 | 39 | +24,0 | 98,3 | 3,2 | 2,8 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,7 | 2,9% | 1,5% | 1,9% | 12,3 | R2 | D | 12 | E 16 | |
| | Fs=3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | E | B 12 | D 19 |
| B 407 | Perl-Zoll 1 | 285/253 | +0,5 | 1,8 | 185 | -3,3 | 96,2 | 5,7 | 1,2 | 0,4 | 0,8 | 0,7 | 0,5 | 0,4 | 1,5 | 0,97 | 593 | 641 | 513 | 10,6 | R1 | B | B 8 | F 18 |
| | 6504/0429 | 184/150 | +1,4 | 2,5 | 235 | -2,6 | 95,7 | 6,0 | 0,8 | 0,5 | 0,9 | 0,8 | 0,6 | 0,5 | 1,6 | 0,71 | 1,8% | 2,0% | 2,3% | 10,0 | R1 | B | B 8 | F 18 |
| | R1(O): Perl | 56/61 | +0,7 | 1,6 | 166 | -5,8 | 96,5 | 5,6 | 1,0 | 0,5 | 0,8 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 1,4 | 1,06 | 67 | 446 | 741 | 14,3 | R2 | B | 8 | F 18 |
| | R2(W): Schengen (L) | 45/42 | -4,4 | 3,3 | 33 | -1,6 | 97,8 | 4,4 | 3,3 | 0,4 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,4 | 2,3% | 0,9% | 0,9% | 13,2 | R2 | E | 16 | G 16 | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | E | F 16 | G 17 |
| B 419 | Perl-Zoll 2 | 333/317 | +2,7 | 2,2 | 168 | +1,0 | 96,6 | 4,5 | 1,5 | 0,5 | 0,7 | 1,3 | 1,1 | 0,2 | 0,7 | 0,98 | 446 | 477 | 533 | 13,5 | R1 | C | A 8 | F 18 |
| | 6504/0404 | 201/190 | +3,8 | 2,6 | 213 | +2,6 | 96,2 | 4,7 | 1,1 | 0,5 | 0,9 | 1,5 | 1,3 | 0,2 | 0,8 | 0,68 | 2,2% | 2,5% | 1,3% | 12,6 | R1 | B | B 8 | F 18 |
| | R1(N): B407 Bundesgrenze (F) | 76/72 | +2,2 | 2,0 | 160 | -3,3 | 96,8 | 4,3 | 1,2 | 0,5 | 0,7 | 1,2 | 1,0 | 0,1 | 0,7 | 1,05 | 72 | 352 | 590 | 15,7 | R2 | A | 8 | - |
| | R2(S): Perl | 56/55 | -2,1 | 2,1 | 21 | -8,9 | 98,5 | 3,7 | 4,0 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,7 | 2,2% | 1,0% | 0,8% | 14,7 | R2 | G | 16 | H 16 | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | B | C 16 | G 18 |
| B 419 | Nennig-Nord | 324/203 | -1,7 | 2,90 | 5,9 | -12,6 | 92,0 | 7,0 | 1,5 | 1,1 | 2,5 | 3,3 | 2,4 | 0,1 | 1,0 | 0,93 | 285 | 308 | 283 | 11,5 | R1 | A | D 8 | 18 |
| | 6404/0406 | 192/127 | -0,5 | 3,70 | 7,0 | -11,5 | 90,8 | 7,6 | 1,1 | 1,1 | 2,9 | 3,9 | 2,9 | 0,2 | 1,1 | 0,77 | 5,6% | 6,4% | 3,9% | 10,5 | R1 | B | D 8 | 18 |
| | R1(N): Perl | 79/40 | -4,8 | 2,79 | 5,7 | -18,5 | 92,1 | 6,9 | 1,2 | 1,2 | 2,3 | 3,2 | 2,3 | 0,1 | 1,0 | 1,08 | 48 | 216 | 247 | 9,9 | R2 | D | 8 | 18 |
| | R2(S): B406 Palzem (Rh. Pfalz) | 53/36 | -2,3 | 2,5 | 0,7 | +38,1 | 97,7 | 4,3 | 3,7 | 0,9 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,8 | 9,2% | 2,1% | 4,5% | 9,1 | R2 | C | D | 18 | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | D | 18 | C 16 |

Automatische Dauerzählstellen in Sachsen

| automatische Dauerzählstelle | | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|------------------------------|--------|------------|--------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | Fernziel |
| 5140 | 4127 Meerane-West | A 4 | 8+1 | Chemnitz | AS Meerane | AS Schmölln | AS Schmölln | Gera |
| 5142 | 4107 Hohenstein | A 4 | 8+1 | Chemnitz | AS Wüstenbrand | AS Hohenstein-Ernstthal | AS Hohenstein-Ernstthal | Gera |
| 5044 | 4106 Gersdorf | A 4 | 8+1 | Dresden | AS Hainichen | AS Frankenberg | AS Frankenberg | Chemnitz |
| 4946 | 4105 Rothschönberg | A 4 | 8+1 | Dresden | AS Wilsdruff | AD Dreieck Nossen (A14) | AD Dreieck Nossen (A14) | Chemnitz |
| 4848 | 4120 AD Dresden-Nord (W) | A 4 | 8+1 | Bautzen | AD Dreieck Dresden-Nord (A13) | AD Dreieck Dresden-Nord (A13) | AD Dreieck Dresden-Nord (A13) | Chemnitz |
| 4848 | 4121 AD Dresden-Nord (O) | A 4 | 8+1 | Bautzen | AS Hermsdorf | AD Dreieck Dresden-Nord (A13) | AD Dreieck Dresden-Nord (A13) | Dresden |
| 4849 | 4117 Wachau | A 4 | 8+1 | Bautzen | AS Pulsnitz | AS Ottendorf-Okrilla | AS Ottendorf-Okrilla | Dresden |
| 4851 | 4116 Burkau | A 4 | 8+1 | Bautzen | AS Uhyst a.T. | AS Burkau | AS Burkau | Dresden |
| 4754 | 4123 Nieder Seifersdorf | A 4 | 8+1 | Görlitz | AS Kodersdorf | AS Nieder Seifersdorf | AS Nieder Seifersdorf | Dresden |
| 4855 | 4112 Ludwigsdorf (GÜG) | A 4 | 8+1 | Boleslawiec (PL) | AS GUG Görlitz | AS GUG Görlitz | AS GUG Görlitz | Görlitz |
| 4748 | 4124 Niederödern | A 13 | 8+1 | Berlin | AS Thienendorf | AS Thienendorf | AS Thienendorf | Dresden |
| 4848 | 4119 AD Dresden-Nord (N) | A 13 | 8+1 | Berlin (A 10/A113) | AS Marsdorf | AD Dreieck Dresden-Nord (A4) | AD Dreieck Dresden-Nord (A4) | Dresden |
| 4539 | 4101 Radefeld | A 14 | 8+1 | Leipzig | AS Leipzig Nord | AS Leipzig Nord | AS Leipzig Nord | Dresden |
| 4539 | 4163 Leipzig-Nord | A 14 | 8+1 | Dresden | AS Leipzig-Nord | AS Leipzig-Nord | AS Leipzig-Nord | Halle a. d. Saale |
| 4540 | 4162 Breitenfeld | A 14 | 8+1 | Dresden | AS Leipzig-Mitte | AS Leipzig-Mitte | AS Leipzig-Mitte | Halle a. d. Saale |
| 4540 | 4161 Seehausen | A 14 | 8+1 | Dresden | AS Leipzig-Messegeleände | AS Leipzig-Mitte | AS Leipzig-Mitte | Halle a. d. Saale |
| 4641 | 4158 Engelsdorf | A 14 | 8+1 | Dresden | AS Kleinpösna | AS Leipzig-Ost | AS Leipzig-Ost | Halle a. d. Saale |
| 4641 | 4157 Wolfshain | A 14 | 8+1 | Dresden | AD Dreieck Parthenaue (A38) | AD Dreieck Parthenaue (A38) | AD Dreieck Parthenaue (A38) | Halle a. d. Saale |
| 4641 | 4156 Beucha | A 14 | 8+1 | Dresden | AS Naunhof | AD Dreieck Parthenaue (A38) | AD Dreieck Parthenaue (A38) | Halle a. d. Saale |
| 4742 | 4102 Ammelshain | A 14 | 8+1 | Dresden (A4) | AS Grimma | AS Klinga | AS Klinga | Leipzig |
| 4945 | 4103 Choren | A 14 | 8+1 | Dresden (A4) | AS Nossen-Nord | AS Döbeln-Ost | AS Döbeln-Ost | Leipzig |
| 4947 | 4118 Gompitz | A 17 | 8+1 | Prag (CZ) | AS Nossen-Nord | AD Dreieck Dresden-West (A4) | AD Dreieck Dresden-West (A4) | Dresden |
| 5048 | 4125 Sobrigau | A 17 | 8+1 | Dresden | AD Dresden-Gorbitz (B173) | AS Heidenau in Sachsen | AS Heidenau in Sachsen | Prag |
| 5149 | 4122 GÜG Breitenau-Schönwald | A 17 | 8+1 | Dresden | AS Dresden-Prohlis | GÜG Breitenau | GÜG Breitenau | Prag (CZ) |
| 4739 | 4150 Leipzig-Südwest | A 38 | 8+1 | Dresden | AS Bad Gottleuba | AS Lützen | AS Lützen | Göttingen |
| 4739 | 4151 Knautnaundorf | A 38 | 8+1 | Dresden | AS Leipzig-Südwest | AS Leipzig-Südwest | AS Leipzig-Südwest | Göttingen |
| 4740 | 4152 Gaschwitz | A 38 | 8+1 | Dresden | AS Leipzig-Neue Harth | AS Leipzig-Neue Harth | AS Leipzig-Neue Harth | Göttingen |
| 4740 | 4153 Kleinstädtelein | A 38 | 8+1 | Dresden | AS Leipzig-Süd | AS Leipzig-Süd | AS Leipzig-Süd | Göttingen |
| 4740 | 4154 Liebertwolkwitz | A 38 | 8+1 | Dresden | AD Dreieck Parthenaue | AS Leipzig-Südost | AS Leipzig-Südost | Göttingen |
| 5637 | 4109 Heinersgrün | A 72 | 8+1 | Plauen | AS Pirik | AD Dreieck Hochfranken (A93) | AD Dreieck Hochfranken (A93) | Hof |
| 5439 | 4114 Gospeisgrün | A 72 | 8+1 | Zwickau | AS Treuen | AS Plauen-Ost | AS Plauen-Ost | Plauen |
| 5340 | 4113 Hirschfeld | A 72 | 8+1 | Zwickau | AS Zwickau-West | AS Reichenbach | AS Reichenbach | Plauen |
| 5242 | 4108 Leukersdorf | A 72 | 8+1 | Chemnitz | AS Chemnitz-Süd | AS Stollberg Nord | AS Stollberg Nord | Zwickau |
| 5142 | 4126 Niedertronna | A 72 | 8+1 | Leipzig | AS Niedertronna | AS Hartmannsdorf | AS Hartmannsdorf | Chemnitz |
| 4740 | 4235 Markkleeberg Süd | B 2 | 8+1 | Leipzig | Markkleeberg/A38 | Böhlen | Böhlen | Gera |
| 4641 | 4229 Gerichshain | B 6 | 8+1 | Borsdorf | Leipzig | Machern | Machern | Gera |
| 4846 | 4207 Meissen | B 6 | 8+1 | Meißen | Meissen | Keilbusch | Keilbusch | Oschatz |
| 4853 | 4213 Kubschütz | B 6 | 8+1 | Löbau | Hochkirch | Jenkwitz | Jenkwitz | Bautzen |
| 4443 | 4205 Torgau | B 87 | 8+1 | Torgau | Torgau | Mockrehna | Mockrehna | Eilenburg |
| 5639 | 4219 Schönberg (GÜG) | B 92 | 8+1 | Adorf | Bad Brambach | GÜG Schönberg | BG Tschechien | BG Tschechien |
| 5639 | 4201 Adorf | B 92 | 8+1 | Oelsnitz | Unterwürschnitz | Febersreuth | Adorf | Adorf |
| 5543 | 4220 Oberwiesenthal (GÜG) | B 95 | 8+1 | Annaberg-Buchholz | Oberwiesenthal | GÜG Oberwiesenthal | GÜG Oberwiesenthal | BG Tschechien |
| 5544 | 4224 Hammerunterwiesenthal | B 95 | 8+1 | Annaberg-Buchholz | Bärenstein | GÜG Oberwiesenthal | GÜG Oberwiesenthal | BG Tschechien |
| 4551 | 4208 Hoyerswerda | B 97 | 8+1 | Hoyerswerda | Hoyerswerda | Bernsdorf | Bernsdorf | Bernsdorf |
| 5442 | 4216 Aue | B 101 | 8+1 | Lauter/Sa. | Lauter | Aue | Aue | Aue |
| 5145 | 4215 Freiberg | B 101 | 8+1 | Freiberg | Freiberg | Brand-Erbisdorf | Brand-Erbisdorf | Brand-Erbisdorf |
| 4842 | 4225 Großbothen | B 107 | 8+1 | Grimma | Grimma | Schönbach | Schönbach | Rochlitz |
| 4755 | 4209 Görlitz | B 115 | 8+1 | Niesky | Kodersdorf | Görlitz | Görlitz | Görlitz |
| 4844 | 4206 Döbeln | B 169 | 8+1 | Riesa | Ostrau | Döbeln | Döbeln | Döbeln |
| 5044 | 4230 Hainichen | B 169 | 8+1 | Hainichen | Hainichen-Schlegel | Hainichen-Falkenau | Hainichen-Falkenau | Frankenberg |
| 5441 | 4267 Hundshübel (OU) | B 169 | 8+1 | Aue | Schneeberg (B93) | Podewisch (B94) | Podewisch (B94) | Auerbach |
| 5248 | 4228 Altenberg (GÜG) | B 170 | 8+1 | Dresden | Altenberg | GÜG Altenberg | GÜG Altenberg | Prag (CZ) |

Automatische Dauerzählstellen in Sachsen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | |
|------------------------------|----------------------|------------|----------------|--------------------|----------------|
| TK Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel |
| 5148 4294 | Dippoldiswalde | B 170 | Dippoldiswalde | Schmiedeberg | Altenberg |
| 5048 4218 | Possendorfer Berg | B 170 | Possendorf | Abzweig K9013 | Dippoldiswalde |
| 5345 4296 | Zöbitz | B 171 | Marienbergr | Olbernhau | Olbernhau |
| 5050 4297 | Königsstein | B 172 | Dresden | Bad Schandau | BG Tschechien |
| 5151 4223 | Schmilka (GÜG) | B 172 | BG Tschechien | Schmilka | Bad Schandau |
| 5538 4233 | Großzöbern | B 173 | Pirk | LG Bayern | LG Bayern |
| 5340 4232 | Lichtenanne | B 173 | Lichtenanne | Neumark | Reichenbach |
| 5241 4227 | Mülsen St. Jakob | B 173 | Lichtenstein | Mülsen St. Jakob | Zwickau |
| 5242 4210 | Mitrebacher Berg | B 173 | Mittelbach | Oberlungwitz | Oberlungwitz |
| 5143 4298 | Chemnitz-Hilbersdorf | B 173 | Abzweig B180 | Abzweig B107, B169 | Chemnitz |
| 4947 4231 | Grumbach | B 173 | Kesselsdorf | Herzogswalde | Herzogswalde |
| 5445 4221 | Reitzenhain (GÜG) | B 174 | Reitzenhain | GÜG Reitzenhain | BG Tschechien |
| 5344 4202 | Marienbergr | B 174 | Marienbergr | Reitzenhain | BG Tschechien |
| 4942 4203 | Rochlitz | B 175 | Rochlitz | Waldenburgr | Waldenburgr |

Jahresauswertung 2015

Sachsen

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------|-----------------|---------|-----------------|---------|-----------------|---------|-----------------|---------|-----------------|---------|-----------------|---------|-----------------|---------|-------|-------|-------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT | | DTV | | | | | Faktoren | | Tag-z26 | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2015/14 | Mo-So | Kfz | Lkw-Gruppe | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | Fer | Mo-So | M ₁ | Mo-So | M ₁ | Mo-So | d ₅₀ | R1 | R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw-Veränd. zu '14 | PKW | Lkw | Lkw m. Sattelzug | nkl. Kfz | b ₅₀ | b _{Fr} | M ₁ | P ₁ | P ₁ | M ₁ | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | | | | |
| | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | o. Anh. zug | o. Anh. +Sattelzug | o. Anh. zug | [] | [] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | | | |
| A 4 | Meerane-West 5140/4127 R1(O): AS Meerane R2(W): AS Schmöln Fs=6 km 107,5 | 329/326 195/193 75/75 59/58 | +4,2 +4,8 +3,3 +3,3 | 32 297 33 757 32 280 27 290 | 19,7 23,4 19,9 3,9 | +5,7 +5,8 +6,6 -0,7 | 77,6 79,9 77,4 93,6 | 9,4 10,0 9,2 6,7 | 1,0 0,9 1,0 1,2 | 1,2 1,3 1,4 1,4 | 4,5 5,3 4,6 1,4 | 14,8 17,8 15,0 2,0 | 11,3 13,5 11,4 1,5 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 1,5 1,6 1,5 1,2 | 1 989 | 1 787 | 3 00% | 1 582 | 9,9 | 1 989 | 1 787 | 1 989 | 3 00% | 1 582 | 9,9 | 1 989 | 1 787 | 3 00% | 1 582 | 9,9 | 1 989 | |
| A 4 | Hohenstein 5142/4107 R1(O): AS Wüstenbrand R2(W): AS Hohenstein-Ernstthal Fs=6 km 88,6 | 325/335 190/195 78/82 57/58 | +3,7 +3,9 +3,6 +3,3 | 36 628 39 274 36 452 27 750 | 16,0 18,4 16,2 3,3 | +6,5 +6,6 +7,8 +0,4 | 81,5 79,0 81,2 94,3 | 9,0 9,6 8,9 6,5 | 0,9 0,8 0,9 1,0 | 1,1 1,0 1,1 1,2 | 4,1 4,7 4,1 1,3 | 11,5 13,5 11,8 1,6 | 8,6 10,0 8,8 1,2 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 1,4 1,5 1,4 1,1 | 2 041 | 2 041 | 10,4% | 1 829 | 10,1 | 2 288 | 2 041 | 2 288 | 10,4% | 1 829 | 10,1 | 2 288 | 2 041 | 2 288 | 10,4% | 1 829 | 10,1 | 2 288 |
| A 4 | Gersdorf 5044/4106 R1(O): AS Hainichen R2(W): AS Frankenberg Fs=6 km 55,9 | 347/325 206/189 79/78 62/58 | +2,9 +3,4 +2,5 +1,8 | 61 537 62 348 61 941 58 200 | 17,2 20,8 17,3 3,6 | +5,8 +5,6 +7,2 +2,9 | 80,4 76,7 80,2 94,1 | 9,3 10,1 9,2 6,7 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 1,3 1,1 1,2 1,3 | 3,6 4,3 3,6 1,2 | 13,1 16,1 13,3 1,9 | 9,9 12,2 10,1 1,5 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,3 1,3 1,2 1,0 | 3 406 | 3 406 | 12,9% | 3 475 | 11,2 | 3 748 | 3 406 | 3 748 | 12,9% | 3 475 | 11,2 | 3 748 | 3 406 | 3 748 | 12,9% | 3 475 | 11,2 | 3 748 |
| A 4 | Rothschönberg 4946/4105 R1(O): AS Milsdruff R2(W): AD Dreieck Nossen (A14) Fs=6 km 22,0 | 299/330 169/194 75/78 55/58 | +3,1 +3,4 +2,3 +2,8 | 88 933 90 423 89 712 82 751 | 19,2 23,1 19,2 4,6 | +5,3 +5,2 +5,9 +4,7 | 78,3 74,3 78,2 93,0 | 9,1 9,7 9,0 6,9 | 0,6 0,5 0,6 0,7 | 1,2 1,2 1,3 1,6 | 3,8 4,5 3,8 1,6 | 15,0 18,2 15,0 2,5 | 11,6 14,2 11,7 2,0 | 0,5 0,4 0,4 0,6 | 1,3 1,3 1,1 1,0 | 4 886 | 4 886 | 15,1% | 4 525 | 10,1 | 5 350 | 4 886 | 5 350 | 15,1% | 4 525 | 10,1 | 5 350 | 4 886 | 5 350 | 15,1% | 4 525 | 10,1 | 5 350 |
| A 4 | AD Dresden-Nord (W) 4848/4120 R1(O): AD Dreieck Dresden-Nord (A) R2(W): AS Dresden-Flughafen Fs=8 km 0,1 | 258/164 155/80 57/55 46/29 | +0,6 +0,5 -0,0 +1,9 | 94 669 98 278 96 578 79 662 | 14,5 17,1 14,6 3,5 | +7,3 +7,0 +8,4 +10,2 | 81,6 79,0 81,6 92,7 | 10,1 10,8 9,9 7,7 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,4 1,4 1,4 1,6 | 3,0 3,6 3,1 0,7 | 10,9 12,9 10,9 2,1 | 8,5 10,1 8,5 1,6 | 0,7 0,7 0,7 2,3 | 2,4 2,5 2,4 2,3 | 5 241 | 5 241 | 10,5% | 5 146 | 10,8 | 5 759 | 5 241 | 5 759 | 10,5% | 5 146 | 10,8 | 5 759 | 5 241 | 5 759 | 10,5% | 5 146 | 10,8 | 5 759 |
| A 4 | AD Dresden-Nord (O) 4848/4121 R1(O): AS Heimsdorf R2(W): AD Dreieck Dresden-Nord (A) Fs=4 km 1,7 | 250/169 151/84 53/54 46/31 | +3,0 +2,8 +3,4 +3,1 | 58 805 61 500 60 331 47 464 | 16,5 19,4 16,3 5,7 | +3,1 +3,0 +4,9 +9,5 | 79,7 76,7 79,8 91,7 | 11,2 11,8 11,0 7,8 | 0,3 0,3 0,4 0,8 | 1,4 1,4 1,4 1,4 | 3,4 4,0 3,4 0,9 | 12,6 14,9 12,4 2,9 | 9,8 11,6 9,7 2,1 | 0,5 0,5 0,5 1,2 | 2,4 2,5 2,4 2,3 | 3 210 | 3 210 | 14,0% | 3 290 | 10,9 | 3 521 | 3 210 | 3 521 | 14,0% | 3 290 | 10,9 | 3 521 | 3 210 | 3 521 | 14,0% | 3 290 | 10,9 | 3 521 |
| A 4 | Wachau 4849/4117 R1(O): AS Pulsnitz R2(W): AS Ottendorf-Okrilla Fs=4 km 13,7 | 329/351 195/207 75/81 59/63 | +3,4 +3,8 +2,5 +3,1 | 47 286 48 618 48 822 40 624 | 19,7 23,4 19,2 5,7 | +6,9 +7,2 +5,8 +9,5 | 77,6 74,0 78,2 91,7 | 10,3 10,9 10,2 7,8 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 1,3 1,2 1,3 1,4 | 4,3 5,0 4,2 1,8 | 15,0 18,0 14,6 3,5 | 11,9 14,3 11,6 2,7 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,3 1,4 1,4 1,2 | 2 543 | 2 543 | 13,4% | 2 651 | 11,0 | 2 775 | 2 543 | 2 775 | 13,4% | 2 651 | 11,0 | 2 775 | 2 543 | 2 775 | 13,4% | 2 651 | 11,0 | 2 775 |
| A 4 | Burkau 4851/4116 R1(O): AS Uhyst a.T. R2(W): AS Burkau Fs=4 km 33,2 | 358/169 213/84 82/55 63/30 | +7,3 +7,9 +6,3 +6,5 | 39 848 40 400 41 381 35 879 | 20,8 24,9 20,5 5,7 | +10,5 +10,3 +11,4 +10,0 | 76,5 72,4 76,8 91,7 | 10,3 11,0 10,0 8,1 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 1,4 1,3 1,4 1,5 | 4,5 5,3 4,4 1,9 | 15,9 19,2 15,7 3,2 | 12,6 15,3 12,5 2,5 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,3 1,4 1,3 1,1 | 2 128 | 2 128 | 11,5% | 2 355 | 11,5 | 2 309 | 2 128 | 2 309 | 11,5% | 2 355 | 11,5 | 2 309 | 2 128 | 2 309 | 11,5% | 2 355 | 11,5 | 2 309 |

| Allgemeine Angaben | | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglintientypen | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---|-----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------|--|-----------------------|----|----|----|----|------|----|----|----|----|----|----|----|-------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei km | Anz. Fahrstreifen | Lkw-Gruppe | | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | Fak- toren | | | Tag- 22,6 Nacht- 22,6 eve, 22,6 | | | WG | | TG | | | | | | | | | |
| | | | | Mo-So | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b _{so} | b _{Fr} | M ₁ | P ₁ | M _{ve} | P _{ve} | R1 | R2 | R1 | R2 | R1 | R2 | R1 | R2 | DL | R1 | R2 | Mo | Di-Do |
| A 4 | Nieder Seifersdorf 4754/4123 R1(O): AS Kodersdorf R2(W): AS Nieder Seifersdorf Fs=4 | 357/356 213/212 81/81 63/63 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | +9,7 +10,3 +8,3 +9,2 | 6 303 7 559 6 439 1 790 | 27,4 32,8 26,6 8,5 | +12,9 +12,7 +14,0 +13,1 | 69,7 64,3 70,6 88,7 | 10,4 10,7 9,8 10,0 | 0,7 0,7 0,7 0,8 | 1,6 1,6 1,6 3,0 | 5,0 5,7 4,8 3,0 | 21,8 26,6 21,3 4,8 | 18,1 22,1 17,7 4,2 | 0,6 0,5 0,5 0,7 | 1,05 0,89 1,16 1,2 | 1 161 25,8% 552 34,1% | 1 216 26,1% 994 24,9% | 1 532 17,3% 1 385 2,7% | 12,8 12,5 12,6 12,5 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E C D C A | C | C | C | C | B 13 | A | B | A | A | C | D | C | C |
| A 4 | Ludwigsdorf (GÜG) 4855/4112 R1(O): AS GÜG Görnitz R2(W): AS Görnitz Fs=4 | 357/356 213/212 81/81 63/63 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | +11,4 +11,9 +10,4 +10,5 | 6 321 7 542 6 445 1 951 | 31,9 38,7 30,3 10,4 | +13,5 +13,2 +14,9 +13,9 | 65,2 58,5 66,9 86,7 | 10,3 10,6 9,7 10,6 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,7 1,7 1,7 3,5 | 5,5 6,3 5,1 3,5 | 25,8 31,8 24,6 6,2 | 21,2 26,0 20,2 5,2 | 0,6 0,6 0,6 0,8 | 1,09 0,94 1,16 1,3 | 978 30,8% 519 36,3% | 1 009 31,2% 883 29,3% | 1 447 17,8% 1 274 3,7% | 13,9 13,9 13,6 13,9 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E C D C B | C | C | C | C | B 15 | A | B | A | A | C | C | C | C |
| A 13 | Niederrödern 4748/4124 R1(N): AS Thierendorf R2(S): AS Radeburg Fs=4 | 354/360 210/216 82/82 62/62 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | -0,6 -0,2 -0,5 -2,1 | 5 352 6 467 5 573 1 215 | 15,0 18,2 14,9 3,6 | +1,8 +1,1 +4,1 +4,6 | 82,6 79,4 82,5 93,9 | 8,7 9,4 8,6 6,4 | 0,7 0,7 0,8 0,9 | 1,3 1,2 1,4 1,5 | 3,1 3,7 3,1 0,9 | 11,2 13,8 11,1 1,8 | 8,6 10,6 8,5 1,4 | 0,7 0,7 0,7 0,8 | 1,05 1,00 1,25 1,0 | 2 030 13,7% 408 27,7% | 2 252 14,2% 1 364 11,0% | 1 995 4,5% 2 005 2,2% | 11,3 11,1 11,1 11,0 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E C D E 16 C | G | C | C | C | B 8 | A | B | A | A | C | C | C | C |
| A 13 | AD Dresden-Nord (N) 4848/4119 R1(N): AS Marsdorf R2(S): AD Dreieck Dresden-Nord (A) Fs=4 | 348/341 204/201 83/80 61/60 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | -1,7 -1,6 -1,8 -2,1 | 5 214 6 348 5 406 1 049 | 12,9 15,4 13,0 3,0 | +4,9 +4,5 +6,5 +6,3 | 83,3 80,8 83,2 93,2 | 9,0 9,6 8,9 6,6 | 0,4 0,4 0,5 0,5 | 1,5 1,4 1,5 1,6 | 2,6 3,1 2,6 0,6 | 9,6 11,6 9,7 1,6 | 7,4 9,0 7,5 1,2 | 0,7 0,7 0,7 0,8 | 1,01 0,89 1,20 2,2 | 2 278 11,8% 477 24,2% | 2 525 12,2% 1 537 9,5% | 2 158 7,0% 1 965 7,5% | 10,6 10,1 9,8 9,4 | R 1 R 1 R 2 R 2 | D C D E 16 C | G | D | D | D | B 8 | A | B | A | A | C | C | C | C |
| A 14 | Radefeld 4539/4101 R1(S): AS Leipzig Nord R2(N): AS Schkeuditz Fs=6 | 338/333 204/193 76/82 58/58 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | +8,3 +7,8 +9,8 +8,5 | 9 218 11 392 9 311 1 602 | 15,7 18,0 15,8 3,7 | +9,3 +8,9 +11,7 +8,0 | 82,2 79,9 82,0 94,2 | 8,7 9,1 8,7 6,5 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 0,9 0,9 1,0 1,1 | 3,5 4,0 3,6 1,1 | 11,7 13,6 11,9 2,0 | 8,9 10,3 9,0 1,6 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 0,93 0,67 1,14 1,0 | 3 278 14,1% 796 28,2% | 3 651 14,4% 2 158 12,7% | 3 185 12,1% 3 053 8,5% | 10,7 9,6 10,5 9,4 | R 1 R 1 R 2 R 2 | A B E 17 C | B | D | D | D | B 8 | A | B | A | A | C | C | C | C |
| A 14 | Leipzig-Nord 4539/4163 R1(O): AS Leipzig-Nord R2(W): AS Schkeuditz Fs=6 | 19/8 11/6 5/2 3/0 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | +8,1 +7,7 +9,6 +7,9 | 9 036 11 178 9 136 1 523 | 15,4 17,6 15,5 3,6 | +9,0 +8,7 +11,2 +5,9 | 82,4 80,2 82,2 94,3 | 8,8 9,2 8,8 6,6 | 0,8 0,7 0,8 0,9 | 0,9 0,9 1,0 1,1 | 3,2 3,7 3,3 1,0 | 11,8 13,6 11,9 2,0 | 8,9 10,3 9,0 1,6 | 0,4 0,4 0,4 0,6 | 0,93 0,67 1,11 1,0 | 3 274 13,8% 922 28,1% | 3 645 14,1% 2 159 12,4% | 3 168 11,6% 3 003 12,4% | 10,7 9,5 10,3 9,2 | R 1 R 1 R 2 R 2 | A B E 17 C | B | D | D | D | B 8 | A | B | A | A | C | C | C | C |
| A 14 | Breitenfeld 4540/4162 R1(O): AS Leipzig-Mitte R2(W): AS Leipzig-Nord Fs=6 | 298/301 183/192 61/53 54/56 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | +7,3 +7,2 +7,6 +7,4 | 10 484 13 029 10 610 1 545 | 16,0 18,1 16,2 3,6 | +7,8 +7,7 +8,8 +5,3 | 81,8 79,8 81,5 94,2 | 8,8 9,2 8,9 6,7 | 0,8 0,8 0,9 0,9 | 0,9 0,9 1,0 1,1 | 4,1 4,6 4,2 1,1 | 11,6 13,2 11,7 2,0 | 8,8 10,0 8,8 1,5 | 0,4 0,3 0,3 0,6 | 1,2 0,91 0,58 1,11 | 3 626 14,8% 922 26,1% | 4 063 15,1% 2 316 13,0% | 3 565 12,4% 3 400 13,1% | 10,8 9,4 10,5 9,1 | R 1 R 1 R 2 R 2 | A A D D | B | D | D | D | B 8 | A | B | A | A | C | C | C | C |
| A 14 | Seehausen 4540/4161 R1(O): AS Leipzig-Messegründe R2(W): AS Leipzig-Mitte Fs=6 | 218/295 127/189 49/51 42/55 | Mo-So W U S [Kfz/24h] | +5,7 +5,4 +6,4 +7,1 | 8 948 11 154 9 063 1 197 | 16,2 18,3 16,3 3,4 | +3,0 +2,8 +4,6 -0,2 | 81,4 79,3 81,2 94,3 | 9,2 9,6 9,4 6,5 | 0,9 0,8 0,9 1,0 | 1,1 1,1 1,2 1,1 | 4,0 4,4 4,0 1,1 | 12,1 13,7 12,1 2,0 | 9,1 10,3 9,1 1,6 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 0,91 0,56 1,11 1,0 | 3 078 14,8% 737 27,9% | 3 478 15,0% 1 877 13,7% | 3 254 12,0% 2 933 12,7% | 11,5 10,0 10,9 9,4 | R 1 R 1 R 2 R 2 | A A E 15 E | B | D | D | D | B 8 | A | B | A | A | C | C | C | C |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglimentypen | | | | | |
|--------------------|---|--|--|---------------------------------------|---|---|---|--|---------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---|--|---|--|------------------|---------------------|--------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Anz. Fahrstreifen Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | DTV | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | TG | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Faktoren | | Tag-22 | | WG | | | |
| | | | Mo-So Veränd. W zu '14 U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [Kfz/24h] [%] | Mo-So SV U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. U S [Kfz/24h] [%] | Lkw- Veränd. zu '14 [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lfw Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw [Kfz/24h] [%] | m. o. Anh. [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Anh. [Kfz/24h] [%] | Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b _{So} b _{Fr} [Kfz/24h] [%] | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} [Kfz/24h] [%] | day ₆₋₁₈ eve ₁₈₋₂₂ [Kfz/24h] [%] | Mo-So d ₅₀ b _{SV} Mo-So d ₅₀ b _{SV} [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | |
| A 38 | Leipzig-Südwest 4739/4150 R1(O): AS Leipzig-Südwest R2(W): AS Lützen Fs=4 | 144/245 92/164 25/37 27/44 | +5,9 +6,3 +3,4 +8,7 | +6,1 +6,3 +5,5 +9,4 | 5 513 7 223 5 606 975 | 17,8 21,2 18,4 3,5 | 0,9 0,9 0,9 1,1 | 1,1 1,0 1,1 1,0 | 1,1 1,2 1,1 1,1 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 0,9 0,9 0,9 1,1 | 2,9 3,3 2,9 1,0 | 14,6 17,5 15,1 2,0 | 11,8 14,1 12,2 1,6 | 0,4 0,3 0,3 0,5 | 1,4 1,4 1,4 1,1 | 1 738 16,2% 387 32,8% | 1 926 16,8% 1 174 13,3% | C D E A | D 17 17 11 | G 8 17 8 |
| A 38 | Knautaundorf 4739/4151 R1(O): AS Leipzig-Neue Harth R2(W): AS Leipzig-Südwest Fs=4 | 141/311 91/198 23/56 27/57 | +5,0 +5,4 +2,1 +8,0 | +5,1 +5,2 +5,0 +7,6 | 5 850 7 223 5 932 1 012 | 17,2 20,3 17,6 3,5 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 1,2 1,2 1,3 1,1 | 1,2 1,3 1,1 1,0 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 3,1 3,6 3,1 1,0 | 13,8 16,4 14,2 2,0 | 10,9 13,0 11,3 1,6 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 1,3 1,4 1,4 1,1 | 1 922 15,5% 410 32,8% | 2 143 16,0% 1 258 12,9% | A C B E | D 17 17 15 | B 8 17 11 |
| A 38 | Gaschwitz 4740/4152 R1(O): AS Leipzig-Süd R2(W): AS Leipzig-Neue Harth Fs=4 | 141/183 91/123 23/25 27/35 | +5,8 +6,0 +3,2 +9,1 | +6,2 +6,1 +6,6 +8,2 | 5 919 7 304 6 000 1 038 | 16,9 20,0 17,3 3,5 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 1,2 1,2 1,3 1,1 | 1,2 1,3 1,1 1,0 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 3,1 3,6 3,1 1,0 | 13,5 16,0 13,9 2,0 | 10,7 12,7 11,1 1,6 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 1,2 1,2 1,2 1,1 | 1 974 15,3% 418 32,4% | 2 203 15,8% 1 287 12,8% | A C B D | D 17 17 18 | B 8 17 8 |
| A 38 | Kleinstädteln 4740/4153 R1(O): AS Leipzig-Südost R2(W): AS Leipzig-Süd Fs=4 | 140/300 90/190 23/53 27/57 | +4,2 +4,5 +2,3 +6,3 | +3,5 +4,0 +2,6 +4,2 | 6 362 9 929 6 409 901 | 15,8 18,3 16,1 3,0 | 0,9 0,8 0,9 1,2 | 1,4 1,4 1,5 1,2 | 1,4 1,4 1,5 0,9 | 0,9 0,8 0,9 1,2 | 0,9 0,8 0,9 1,2 | 3,4 3,9 3,4 2,0 | 12,2 14,2 12,5 1,8 | 9,4 10,9 9,7 1,5 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,3 1,3 1,1 1,1 | 2 275 14,5% 470 28,4% | 2 573 15,1% 1 383 11,7% | A B D D | D 17 17 15 | B 8 17 14 |
| A 38 | Liebertwolkwitz 4740/4154 R1(O): AD Dreieck Parthemau R2(W): AS Leipzig-Südost Fs=4 | 13/274 9/174 3/49 1/51 | +4,5 +5,0 +2,4 +6,8 | +4,1 +4,5 +3,2 +5,2 | 6 118 7 617 6 167 889 | 17,0 19,7 17,3 3,3 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 1,5 1,4 1,6 1,3 | 1,5 1,6 1,6 1,0 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 0,9 0,8 0,9 1,1 | 3,4 3,9 3,4 1,0 | 13,4 15,6 13,7 2,0 | 10,4 12,1 10,7 1,6 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,3 1,3 1,2 1,1 | 2 036 15,6% 427 30,3% | 2 305 16,0% 1 228 13,1% | A B D C | D 17 17 11 | B 8 16 15 |
| A 72 | Heinersgrün 5637/4109 R1(O): AS Pirik R2(W): AD Dreieck Hochfranken Fs=4 | 234/240 155/150 35/45 44/45 | +2,0 +2,6 +1,8 +0,4 | +2,2 +2,7 +7,0 +3,7 | 7 143 8 782 7 247 1 354 | 19,3 23,7 19,4 3,7 | 0,8 0,7 0,8 0,9 | 1,2 1,2 1,3 1,2 | 1,2 1,2 1,3 1,2 | 0,8 0,7 0,8 0,9 | 0,8 0,7 0,8 0,9 | 3,7 4,5 3,7 1,2 | 15,2 18,9 15,4 2,1 | 11,4 14,1 11,5 1,7 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,3 1,4 1,3 1,1 | 2 019 17,1% 596 33,8% | 2 172 17,4% 1 559 16,0% | D C E E | E 17 17 13 | G 7 8 11 |
| A 72 | Gospersgrün 5439/4114 R1(O): AS Treuen R2(W): AS Plauen-Ost Fs=4 | 355/339 208/198 84/80 63/61 | +3,7 +4,4 +3,5 +1,2 | +5,1 +5,1 +6,4 -1,1 | 7 553 9 308 7 639 1 395 | 16,2 19,5 16,2 3,3 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 1,1 1,0 1,2 1,1 | 1,1 1,0 1,2 1,1 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 3,4 4,0 3,4 1,1 | 12,5 15,2 12,5 1,8 | 9,3 11,3 9,4 1,4 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,2 1,2 1,2 1,0 | 2 567 14,5% 691 28,8% | 2 821 14,8% 1 807 13,4% | B C D E | D 17 17 15 | G 8 17 11 |
| A 72 | Hirschfeld 5340/4113 R1(O): AS Zwickau-West R2(W): AS Reichenbach Fs=4 | 263/360 162/215 54/83 47/62 | +2,6 +3,2 +2,1 +1,6 | +4,5 +4,3 +6,3 +0,1 | 7 134 8 776 7 224 1 358 | 17,2 21,1 17,4 3,4 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 1,2 1,2 1,3 1,2 | 1,2 1,3 1,3 1,0 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 0,7 0,6 0,7 0,8 | 3,4 4,0 3,4 1,0 | 13,5 16,8 13,7 1,9 | 10,3 12,7 10,4 1,5 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,2 1,2 1,2 1,0 | 2 273 15,4% 624 30,5% | 2 469 15,7% 1 687 14,0% | B C D E | C 16 16 11 | G 8 17 14 |

Jahresauswertung 2015

Sachsen

Table with columns: Allgemeine Angaben, Gesamtquerschnitt, MSV, Ganglinientypen. Sub-sections include VT, Kfz, Lkw-Gruppe, DTV, Fahrgzeugarten (Anteil von Kfz), Faktoren, Tag-z26, and TG. Rows include data for locations like Leukersdorf, Niederfrohna, Markkleeberg Süd, Gerichshain, Meissen, Kubschütz, Torgau, and Schönberg (GÜG).

Jahresauswertung 2015

Sachsen

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|--------------------------------|--|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|--|--|--|---|---|-------|---|----|----|--|----|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | DTV | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} eve _{22.6} | | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ | | WG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lkw Krad Pkw +Lkw +Krad [%] | m. Anh. [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | Bus Kfz nkl. [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} D _n [] | M ₁ P ₁ M _{ve} D _{ve} [Kfz/h] [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [Kfz/h] | Mo-So d ₅₀ b ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ Mo-So d ₅₀ b ₅₀ [Kfz/h] [Kfz/h] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R2 | | | | |
| B 169 | Döbeln 4844/4206 R1(N): Ostrau R2(S): Döbeln Fs=2 | 298/362 173/216 73/83 52/63 | +0,5 +1,2 -0,7 -1,1 | 1 497 1 864 1 536 182 | 13,6 15,6 14,1 2,4 | +2,9 +4,2 +0,4 -8,5 | 85,1 83,2 84,7 96,4 | 6,6 10,3 9,7 5,6 | 1,1 0,4 0,6 1,7 | 4,6 5,3 4,7 0,6 | 8,8 10,0 9,2 1,7 | 6,5 7,3 6,8 1,2 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 0,91 0,65 1,11 0,1 | 623 12,9% 128 20,6% | 707 14,0% 370 6,5% | 586 10,1% 582 12,4% 9,5 | R1 | R1 | R1 | R1 | | | | |
| B 169 | Hainichen 5044/4230 R1(N): Hainichen-Schlegel R2(S): Hainichen-Falkenau Fs=2 | 200/339 126/203 37/77 37/59 | +7,8 +9,9 +0,7 +11,8 | 426 544 415 33 | 10,5 11,8 10,6 1,5 | +2,8 +5,7 -5,2 -4,2 | 87,9 86,7 87,6 97,2 | 7,1 7,5 7,1 4,5 | 1,5 1,0 1,7 4,7 | 1,3 1,3 1,5 1,1 | 5,3 5,7 5,1 0,8 | 3,5 4,0 3,7 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,85 0,47 1,07 0,2 | 238 10,4% 30 12,1% | 279 11,2% 115 5,1% | 263 9,9% 316 6,2% 13,0 | R1 | R1 | R1 | R1 | | | | |
| B 169 | Hundshübel (OU) 5441/4267 R1(N): Schneberg (B93) R2(S): Rodewisch (B94) Fs=2 | 358/359 215/216 80/80 63/63 | +5,2 +5,8 +3,8 +4,6 | 227 285 231 18 | 6,1 7,0 6,3 0,7 | +8,0 +7,9 +8,6 +13,0 | 92,0 91,1 91,7 97,1 | 9,6 10,1 9,8 6,6 | 2,2 1,2 2,3 7,2 | 0,9 1,0 1,0 0,8 | 3,5 4,0 3,6 0,4 | 1,6 1,8 1,6 0,1 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,90 0,64 1,12 1,4 | 213 6,0% 39 6,8% | 247 6,7% 110 1,8% | 232 4,8% 223 5,8% 10,4 | R1 | R1 | R1 | R1 | | | | |
| B 170 | Altenberg (GÜG) 5248/4228 R1(N): Altenberg R2(S): GÜG Altenberg Fs=2 | 268/361 146/218 76/82 46/61 | +10,3 +8,9 +11,9 +11,9 | 9 11 7 6 | 0,5 0,6 0,4 0,3 | -11,7 -72,2 -76,8 -47,5 | 97,5 96,9 97,7 98,7 | 5,1 5,5 5,0 3,9 | 2,8 2,0 2,6 5,3 | 1,4 1,7 1,3 0,6 | 0,2 0,3 0,2 0,1 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,6 0,7 0,6 0,4 | 1,21 1,21 1,21 0,4 | 108 0,4% 10 2,4% | 122 0,4% 65 0,4% | 154 0,0% 137 0,0% 18,7 | R1 | R1 | R1 | R1 | | | | |
| B 170 | Dippoldiswalde 5148/4294 R1(N): Dippoldiswalde R2(S): Schmiedeberg Fs=2 | 361/237 215/137 84/55 62/45 | +3,6 +3,5 +3,1 +5,4 | 340 421 336 68 | 3,8 4,4 3,7 1,0 | +4,5 +4,6 +4,6 +6,7 | 95,2 94,5 95,2 98,2 | 7,8 8,6 7,5 4,6 | 1,4 1,0 1,4 3,1 | 1,0 1,0 1,0 0,7 | 2,0 2,4 2,0 0,3 | 0,6 0,8 0,7 0,1 | 0,1 0,1 0,1 0,6 | 0,95 0,65 1,07 0,1 | 525 3,8% 73 4,0% | 605 4,1% 285 1,6% | 509 0,4% 536 2,4% 10,9 | R1 | R1 | R1 | R1 | | | | |
| B 170 | Possendorfer Berg 5048/4218 R1(N): Possendorf R2(S): Abzweig K9013 Fs=3 | 362/346 215/205 84/80 63/61 | +1,8 +2,4 -0,3 +2,8 | 519 642 518 97 | 3,8 4,3 3,8 0,9 | -6,7 -5,9 -9,2 -2,0 | 94,9 94,3 94,8 98,0 | 8,6 9,4 8,4 4,8 | 1,0 0,8 1,1 1,9 | 0,9 0,9 1,0 0,7 | 1,9 2,2 2,0 0,3 | 0,7 0,9 0,8 0,1 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 0,91 0,66 1,07 0,1 | 795 3,7% 121 5,1% | 900 4,1% 481 1,5% | 866 2,6% 840 2,3% 11,1 | R1 | R1 | R1 | R1 | | | | |
| B 171 | Zöblitz 5345/4296 R1(W): Marienberg (B174) R2(O): Olbernhau Fs=2 | 338/364 214/218 64/83 60/63 | -16,8 -15,2 -21,5 -15,7 | 193 246 174 37 | 5,0 5,6 4,8 1,5 | -20,8 -18,8 -27,6 -13,7 | 94,0 93,3 94,1 97,8 | 7,3 7,9 6,9 4,2 | 1,2 0,8 1,6 3,1 | 0,9 0,9 1,0 0,7 | 2,9 3,3 2,8 0,5 | 0,6 0,7 0,6 0,1 | 1,0 1,0 0,9 0,2 | 0,84 0,51 1,05 0,1 | 226 4,9% 33 5,6% | 264 5,3% 114 2,6% | 264 4,5% 274 3,7% 12,0 | R1 | R1 | R1 | R1 | | | | |
| B 172 | Königstein 5050/4297 R1(W): Pirna R2(O): Bad Schandau Fs=2 | 363/363 216/218 84/82 63/63 | +0,4 +1,3 -3,2 +2,1 | 258 317 247 68 | 3,3 4,2 3,0 0,9 | -3,1 -0,6 -9,3 -6,5 | 95,5 94,6 95,8 98,1 | 8,0 9,0 7,9 5,1 | 1,9 1,5 2,0 3,2 | 1,0 1,0 1,0 0,9 | 1,8 2,3 1,7 0,3 | 0,3 0,4 0,3 0,1 | 0,9 1,1 0,5 0,1 | 1,09 0,98 1,10 0,2 | 456 3,3% 56 3,3% | 527 3,6% 242 1,3% | 571 0,5% 552 0,9% 14,4 | R1 | R1 | R1 | R1 | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|----------------------|-------------------|-----|---------------|----------------------|-------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|---------------|---|--|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------------------------|--|----------------|------------|------------|-------------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | | Fak- toren | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} eve _{22.6} | day ₆₋₁₈ eve ₆₋₂₂ | MSV (50. höchste Stunde) | | JG | | TG | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | Lkw-Gruppe | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | Kfz | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | | | | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. |
| B 172 | Schmilka (GÜG) 5151/4233 R1(S): GÜG Schmilka R2(N): Schmilka Fs=2 | 304/272 177/159 74/68 53/45 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So |
| B 173 | Großböbern 5538/4233 R1(N): Pirik R2(S): LG Bayern Fs=2 | 220/361 143/215 38/83 39/63 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So |
| B 173 | Lichtentanne 5340/4232 R1(N): Lichtentanne R2(S): Neumark Fs=2 | 340/364 213/218 67/83 60/63 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So |
| B 173 | Mülse St. Jacob 5241/4227 R1(N): Lichtenstein R2(S): Mülse St. Jakob Fs=2 | 341/343 200/200 81/83 60/60 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So |
| B 173 | Mittelbacher Berg 5242/4210 R1(O): Mittelbach R2(W): Oberlungwitz Fs=2 | 362/360 214/216 85/82 63/62 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So |
| B 173 | Chemnitz-Hilbersdorf 5143/4298 R1(O): Abzweig B180 R2(W): Abzweig B107, B169 Fs=2 | 273/345 165/207 63/76 45/62 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So |
| B 173 | Grumbach 4947/4231 R1(N): Kesselsdorf R2(S): Herzogswalde Fs=2 | 0/235 0/134 0/62 0/39 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So |
| B 174 | Reitzenhain (GÜG) 5445/4221 R1(N): Reitzenhain R2(S): GÜG Reitzenhain Fs=2 | 359/363 213/217 83/83 63/63 | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | o. Anh. | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,WS} d ₅₀ d _{50,WS} | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So |

Jahresauswertung 2015

Sachsen

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|---|---|-----------------------------|---------------------------|--|---|---|---|---|----------------------|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|--|-------------------|--|----------|-----------------------------|--|----|--|----|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | DTV | | | | | | Fak-toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | JG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw Krad [%] | Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw o. Anh. +Sattel- zug [%] | Sattel- zug [%] | Bus nkl. Kfz [%] | fer b _{So} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _n P _n [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | Mo-So b _{SV} Mo-So b _{SV} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [%] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | | | | | |
| B 174 | Marienber 5344/4202 R1(N): Marienberg R2(S): Reitzenhain Fs=2 | 313/356 186/210 71/83 56/63 | +7,3 +7,3 +8,9 +4,8 | 21,8 26,6 20,8 3,7 | +6,9 +7,3 +8,3 -8,4 | 76,4 71,5 77,4 95,0 | 7,0 7,5 6,9 5,1 | 1,2 0,7 1,3 2,8 | 1,7 1,8 1,7 1,2 | 3,2 3,9 3,0 1,0 | 18,2 22,3 17,5 2,4 | 15,0 18,4 14,6 2,0 | 0,3 0,4 0,2 0,2 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 365 19,5% 75 44,0% | 408 19,4% 233 19,7% | 358 2,0% 363 7,1% | 11,2 10,9 11,2 10,7 | R1 R1 R2 R2 | D B C G F B | C C C 15 15 15 | E E E F F E | 17 17 16 11 11 12 | | | | | | | | | |
| B 175 | Rochlitz 4942/4203 R1(N): Rochlitz R2(S): Waldenburg Fs=2 | 355/358 210/215 85/80 60/63 | -4,8 -1,1 -14,5 -5,6 | 6,1 7,0 6,0 1,2 | -10,5 -6,6 -22,6 -6,9 | 92,6 91,7 92,7 97,6 | 9,6 10,4 9,3 5,3 | 1,7 1,1 1,8 4,6 | 1,3 1,3 1,3 1,1 | 2,9 3,2 3,0 0,7 | 2,8 3,2 2,7 0,4 | 2,0 2,3 2,0 0,3 | 0,5 0,6 0,3 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 238 6,1% 34 6,2% | 277 6,6% 121 2,9% | 245 6,9% 242 5,3% | 12,0 10,2 11,9 10,1 | R1 R1 R2 R2 | - B D F E | 8 16 11 10 | 16 17 15 15 | D D D C | 8 8 8 10 | 17 17 16 15 | | | | | | | |

Baustelle zeitweise in 2015

Automatische Dauerzählstellen in Sachsen-Anhalt

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|----------|---------------------------|----------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------------|
| TK | Nr. Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | Fernziel | |
| 3733 | 3837 | Allerlingsleben | A 2 | Magdeburg | AS Eisleben | AS Eisleben | Braunschweig |
| 3834 | 3836 | Bornstedt/Irxleben | A 2 | Magdeburg | AS Irxleben | AS Bornstedt | Braunschweig |
| 3736 | 3835 | Hohenwarthe | A 2 | Berlin (A10) | AS Lostau | AS Magdeburg-Rothensee | Braunschweig |
| 3738 | 3810 | Theeßen | A 2 | Berlin (A10) | AS Ziesar | AS Theeßen | Magdeburg |
| 4140 | 3804 | Vockerode | A 9 | Berlin (A10) | AS Coswig | AS Vockerode | Dessau |
| 4239 | 3811 | Dessau | A 9 | Berlin (A10) | AS Dessau-Süd | AS Bitterfeld-Wolfen | Schkeuditz |
| 4539 | 3901 | Wiedemar | A 9 | Dessau | AS Wiedemar | AK Schkeuditzer Kreuz (A14) | Hermisdorf |
| 4639 | 3902 | Schkeuditzer Kreuz Süd | A 9 | Dessau | AK Schkeuditzer Kreuz (A14) | AS Großkugel | Hermisdorf |
| 4539 | 3809 | Leipzig West | A 9 | Schkeuditz | AS Großkugel | AS Leipzig-West | Hermisdorf |
| 4639 | 3904 | Günthersdorf | A 9 | Schkeuditz | AS Leipzig-West | AS Bad Dürrenberg | Hermisdorf |
| 4738 | 3905 | Bad Dürrenberg Süd | A 9 | Schkeuditz | AS Bad Dürrenberg | AK Kreuz Rippachtal (A38) | Hermisdorf |
| 4738 | 3906 | Rippachtal Süd | A 9 | Schkeuditz | AK Kreuz Rippachtal (A38) | AS Weißenfels | Hermisdorf |
| 3835 | 3839 | AK Magdeburg Nord | A 14 | Schwerin | AS Dahlewarleben | AK Kreuz Magdeburg (A2) | Halle a. d. Saale |
| 3935 | 3917 | Wanzleben | A 14 | Schwerin | AK Kreuz Magdeburg (A2) | AS Magdeburg-Stadtfeld | Halle a. d. Saale |
| 3935 | 3916 | Sudenburg | A 14 | Magdeburg | AK Kreuz Magdeburg (A2) | AS Wanzleben | Halle a. d. Saale |
| 3935 | 3909 | Osterweddingen | A 14 | Magdeburg | AS Wanzleben | AS Magdeburg-Sudenburg | Halle a. d. Saale |
| 3935 | 3915 | Reform | A 14 | Magdeburg | AS Magdeburg-Sudenburg | AS Magdeburg-Reform | Halle a. d. Saale |
| 4035 | 3914 | Schönebeck | A 14 | Magdeburg | AS Schönebeck | AS Schönebeck | Halle a. d. Saale |
| 4236 | 3832 | Plötzkau | A 14 | Magdeburg | AS Schönebeck | AS Calbe | Halle a. d. Saale |
| 4437 | 3908 | Halle-Trotha/Teufelsgrund | A 14 | Magdeburg | AS Plötzkau | AS Könnern | Leipzig |
| 4539 | 3833 | Gröbers | A 14 | Halle a. d. Saale | AS Halle-Trotha | AK Schkeuditzer Kreuz (A9) | Leipzig |
| 4539 | 3907 | Schkeuditzer Kreuz Ost | A 14 | Halle a. d. Saale | AK Schkeuditzer Kreuz (A9) | AS Schkeuditz | Göttingen |
| 4533 | 3912 | Helmetal | A 38 | Halle a. d. Saale | AS Sangerhausen-West | AS Roßla | Göttingen |
| 4534 | 3913 | Rohnetal | A 38 | Halle a. d. Saale | AS Eisleben (B180) | AS Alistedt | Göttingen |
| 4637 | 3911 | Merseburg/Geisetal | A 38 | Leipzig | AS Merseburg-Süd | AS Merseburg-Nord | Halle a. d. Saale |
| 4738 | 3834 | Rippachtal West | A 38 | Leipzig | AK Kreuz Rippachtal (A9) | AS Leuna (B91) | Halle a. d. Saale |
| 4738 | 3910 | Lützen | A 38 | Leipzig | AK Kreuz Rippachtal (A9) | AK Kreuz Rippachtal (A9) | Halle a. d. Saale |
| 4537 | 3840 | Halle-Pappelgrund | A 143 | B80, Halle a.d.Saale | AS Halle-Neustadt | AS Teutschenthal | AD Halle-Süd (A38) |
| 3733 | 3825 | Eimersleben | B 1 | Magdeburg | Erleben | Eimersleben | Heimstedt |
| 3836 | 3819 | Genwisch | B 1 | A2, Burg | Möser | Genwisch | Magdeburg |
| 3638 | 3893 | Genthin | B 1 | Genthin | Genthin (B107) | Parohen (K1206) | Burg |
| 4042 | 3898 | Kropstädt | B 2 | Potsdam | K2012, Kropstädt | K2011, Wittenberg | Wittenberg |
| 4141 | 3814 | Pratau | B 2 | Wittenberg | Lutherstadt Wittenberg (B187) | Pratau | Leipzig |
| 4839 | 3851 | Profen | B 2 | Leipzig | Profen | Zeitl | Gera |
| 4938 | 3897 | Droßdorf | B 2 | Leipzig | Zeitl | Droßdorf | A4, Gera |
| 4538 | 3828 | Halle | B 6 | A9, Leipzig | Gröbers | L167, Halle a. d. Saale | Halle a. d. Saale |
| 4131 | 3859 | Benzingerode | B 6 n | Blankenburg | AS Heimbürg | AS Wernigerode-Zentrum | A395, Bad Harzburg |
| 4234 | 3860 | Aschersleben | B 6 n | A14, Bernburg | AS Aschersleben-Ost | AS Aschersleben-Zentrum | Quedlinburg |
| 3333 | 3820 | Kakerbeck | B 71 | Salzwedel | Cheinitz (L11) | L20, Kakerbeck | Gardelegen |
| 3734 | 3856 | Wedringen | B 71 | Haldensleben | Abzweig K1158 | Wedringen | Magdeburg |
| 4031 | 3802 | Aspenstedt | B 79 | Braunschweig | Aspenstedt | Halberstadt (B81) | Quedlinburg |
| 4536 | 3831 | Bennstedt | B 80 | Halle a. d. Saale | L173, Halle a. d. Saale | Halberstadt (B81) | Quedlinburg |
| 4131 | 3845 | Blankenburg | B 81 | Halberstadt | Abzweig B6 | Abzweig L174 | Lutherstadt Eisleben |
| 4131 | 3803 | Wilhelmshöhe | B 81 | Halberstadt | Halberstadt (B79) | B6, AS Blankenburg-Zentrum | Blankenburg |
| 4032 | 3854 | Emersleben | B 81 | Halberstadt | Emersleben (K1319) | Abzweig B245 | Blankenburg |
| 3985 | 3807 | Langenweddingen | B 81 | Magdeburg | AS Magdeburg-Sudenburg (A14) | Langenweddingen | Halberstadt |
| 4837 | 3816 | Wethau | B 87 | Weissenfels | Wethau (B180) | Naumburg (B180, B88) | Naumburg |
| 4836 | 3843 | Naumburg | B 87 | Naumburg | Abzweig K2234 | Schulpforte | Naumburg |
| 4637 | 3857 | Merseburg (3) | B 91 | Halle a. d. Saale | Abzweig L171 | Merseburg (B181) | Weißenfels |
| 4637 | 3858 | Merseburg (4) | B 91 | Halle a. d. Saale | Merseburg (B181) | AS Leuna (A38) | A38, Weißenfels |
| 4737 | 3815 | Weißenfels | B 91 | A38, Merseburg | AS Leuna (A38) | Weißenfels (B176, B87) | Weißenfels, A9 |

Automatische Dauerzählstellen in Sachsen-Anhalt

| TK | Nr. Name | Straße | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------|----------|-----------------------|------------|----------|----------------|---------------------------------|-----------------------------------|----------------------|----------|
| | | | Erf.-Art | Fernziel | Fernziel | Fernziel | Fernziel | Fernziel | |
| 4838 | 3852 | Nessa | B 91 | 8+1 | A9, Weißenfels | AS Weißenfels (A9) | Abzweig K2202 | Zeitl | |
| 4438 | 3805 | Hohenthurm | B 100 | 8+1 | A9, Bitterfeld | AS Halle a. d. Saale (A9) | AS Halle a. d. Saale/Peißen (A14) | AS Halle a. d. Saale | |
| 4240 | 3891 | Ferropolis | B 107 | 8+1 | Dessau-Roßlau | Oranienbaum | Gräfenhainichen (B100) | Gräfenhainichen | |
| 4040 | 3899 | Görz | B 107 | 8+1 | Wiesenburg | Görz | AS Köseitz (A9) | Coswig | |
| 3538 | 3855 | Jerichow | B 107 | 8+1 | Havelberg | Jerichow (K1030) | L54, Redekin | Genthin | |
| 3238 | 3890 | Wulkau | B 107 | 8+1 | Havelberg | Wulkau (L18) | Schönfeld | Genthin | |
| 4836 | 3842 | Freyburg | B 176 | 8+1 | Weißenfels | Abzweig B180 | Abzweig L207 | Freyburg | |
| 4334 | 3813 | Walbeck | B 180 | 8+1 | Freyburg | Abzweig B176 | Kleinjena | Naumburg | |
| 4638 | 3846 | Merseburg (1) | B 180 | 8+1 | Aschersleben | Quenstedt | Walbeck | Eisleben | |
| 4338 | 3896 | OU Radeagast | B 181 | 5+1 | A9, Leipzig | Abzweig L183 | Merseburg (B91) | Merseburg | |
| 4341 | 3921 | Rösa | B 183 | 8+1 | A9, Bitterfeld | Radeagast (L142) | Weißandt-Götzau (K2073) | Köthen | |
| 4239 | 3823 | Wolfen | B 183 | 8+1 | Bad Dübau | Schwemsa (B107) | Pouch (B100) | Bitterfeld | |
| 3938 | 3818 | Zerbst (1) | B 184 | 8+1 | Dessau-Roßlau | AS Dessau-Süd (A9) | Bitterfeld-Wolfen (B183, B100) | Bitterfeld-Wolfen | |
| 4233 | 3849 | Ballenstedt | B 184 | 8+1 | Magdeburg | Leitzkau (L56) | Schora (L51) | Zerbst | |
| 4236 | 3824 | Bernburg (2) | B 185 | 8+1 | Aschersleben | Ballenstedt | Mägdesprung | Harzgerode | |
| 4139 | 3808 | Roßlau | B 185 | 8+1 | Köthen | Kleinpaschleben | Bernburg | Bernburg | |
| 4142 | 3847 | Wittenberg | B 187 | 8+1 | Wittenberg | AS Coswig (A9) | Roßlau (B184) | Dessau-Roßlau | |
| 3533 | 3889 | Mieste | B 187 | 8+1 | Jessen | Mühlanger | Abzweig L126 | Wittenberg | |
| 3433 | 3822 | Gardelegen | B 188 | 8+1 | Gardelegen | Abzweig L26 | Miesterhorst | Oebisfelde | |
| 3437 | 3821 | OU Tangermünde | B 188 | 8+1 | Stendal | Abzweig B107, Fischbeck | Soipke (K1111) | Wolfsburg | |
| 3438 | 3888 | Wust | B 188 | 8+1 | Rathenow | K1474, Rathenow | Tangermünde | Stendal | |
| 3735 | 3826 | Wolmirstedt | B 188 | 8+1 | Rathenow | K1173, Colbitz | Wust | Stendal | |
| 3236 | 3829 | Stendal (1) | B 189 | 8+1 | Stendal | Erleben | Mose (K1172) | A2, Magdeburg | |
| 3136 | 3844 | Osterburg | B 189 | 8+1 | Osterburg | Seehausen (B190) | L35, Groß Schwechten | Stendal | |
| 3133 | 3886 | Salzwedel | B 190 | 8+1 | Wittenberge | Pretzier (K1389) | Osterburg | Stendal | |
| 3136 | 3830 | Arendsee | B 190 | 8+1 | Arendsee | Abzweig B189 | Salzwedel (B71) | Salzwedel | |
| 4433 | 3920 | Königerode/Windmühle | B 242 | 8+1 | Seehausen | Abzweig K2751 | Arendsee | Salzwedel | |
| 4334 | 3827 | Saurasen (Harzgerode) | B 242 | 8+1 | Mansfeld | Abzweig L158 | Königerode (K2351) | Salzwedel | |
| 4130 | 3850 | Schmatzfeld | B 244 | 8+1 | Mansfeld | Schmatzfeld | Saurasen | Harzgerode | |
| 3933 | 3876 | Oschersleben | B 246 | 8+1 | Dardesheim | Abzweig L76, Klein Oschersleben | AS Wernigerode-Nord (B6) | Wernigerode | |
| 3833 | 3895 | Ovelgünne | B 246 a | 8+1 | A14, Magdeburg | Ovelgünne | Oschersleben (L24) | Oschersleben | |
| 4035 | 3892 | Stemmern | B 246 a | 8+1 | Wanzleben | Kreuzung L50 | Hakenstedt (B245) | A2 | |
| 3332 | 3887 | Ahlum | B 248 | 8+1 | Salzwedel | Ahlum | Neurmühle | Wolfsburg | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglintientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|--------|------|------------|------|---------|------|------|----------------|-----|-------------------|------|------|--|------------------|------|-------|-------------|-----------------------------|------|------------------|-----|-------|------|-----------------------------|-----|-----------|------|-------|------|-------|------|-------|--|---|---|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | | | Fak-Tag _{22,6} days ₁₈ eve _{22,6} | | WG | | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Krad | | Pkw | | Lkw | | Lkw m. Sattelzug | | Anh. | | | Fahrgarten (Anteil von Kfz) | | Fak-toren | | Mo-So | | Mo-So | | | | | | | | | | | |
| | | Mo-So | | W | | U | | S | | Veränd. zu '14 | | Lkw-Veränd. ähnl. | | +Lkw | | Pkw | | Krad | | Lkw | | Lkw m. Sattelzug | | Anh. | | Fahrgarten (Anteil von Kfz) | | Fak-toren | | Mo-So | | Mo-So | | | | | |
| | | [Kfz/24h] | | [%] | | [%] | | [%] | | [%] | | [%] | | [%] | | [%] | | [%] | | [%] | | [%] | | [%] | | [] | | [] | | [] | | [] | | | | | |
| A 2 | Alleringersleben 3733/3837 R1(O): AS Eisleben R2(W): AS Alleringersleben Fs=6 km 120,9 | 301/221 193/147 53/36 55/38 | 74 153 | +1,4 | 20 279 | 27,3 | +2,2 | 69,9 | 8,9 | 0,6 | 1,6 | 3,5 | 23,3 | 18,3 | 0,6 | 1,2 | 1,01 | 3 902 | 4 151 | 4 118 | 11,0 | 1,0 | 1,1 | 18,4% | 10,4 | 1,1 | 1,1 | 3 767 | 10,2 | 2,6% | 9,9 | 2,6% | 9,9 | R1 R2 | DL R1 R2 | D E 17 C D E 17 E 17 B 11 A D C C 16 C 15 | Mo Di-Do Fr Sa So |
| A 2 | Bornstedt/Itxleben 3834/3836 R1(O): AS Itxleben R2(W): AS Bornstedt Fs=6 km 99,5 | 265/191 169/119 50/36 46/36 | 73 907 | +1,9 | 19 274 | 26,1 | +1,0 | 70,1 | 8,3 | 0,8 | 1,6 | 3,8 | 21,7 | 15,7 | 0,6 | 2,2 | 1,01 | 3 901 | 4 152 | 4 109 | 10,9 | 1,0 | 1,1 | 17,5% | 10,2 | 1,1 | 1,1 | 3 752 | 10,4 | 3,4% | 10,1 | 3,4% | 10,1 | R1 R2 | D C C D C E 17 B 11 B 12 D C C 16 C 14 | D C C E 17 B 11 B 12 D C C 16 C 14 | C C C E 17 B 11 B 12 D C C 16 C 14 |
| A 2 | Hohenwarthe 3736/3835 R1(O): AS Loslau R2(W): AS Magdeburg-Rothensee Fs=6 km 81,0 | 1/163 1/107 0/25 0/31 | 67 136 | +2,8 | 14 027 | 20,9 | -0,8 | 76,6 | 9,2 | 0,7 | 1,3 | 2,6 | 17,7 | 13,8 | 0,6 | 1,3 | 1,03 | 3 614 | 3 947 | 3 413 | 10,4 | 1,0 | 1,1 | 13,9% | 9,9 | 1,1 | 1,1 | 3 846 | 11,2 | 1,6% | 10,9 | 1,6% | 10,9 | R1 R2 | D C C D E 17 C A D 12 C C C 15 C 15 | D C C E 17 C A D 12 C C C 15 C 15 | G 8 C C C D 12 C C 15 C 15 |
| A 2 | Theesßen 3738/3810 R1(O): AS Ziesar R2(W): AS Theesßen Fs=6 km 52,7 | 333/350 197/211 75/78 61/61 | 49 384 | +1,6 | 12 998 | 26,3 | +1,6 | 70,9 | 8,4 | 0,9 | 1,5 | 3,1 | 22,6 | 18,1 | 0,7 | 1,3 | 1,05 | 2 610 | 2 773 | 2 651 | 10,9 | 1,0 | 1,1 | 16,5% | 10,7 | 1,1 | 1,1 | 2 937 | 11,8 | 2,4% | 11,8 | 2,4% | 11,8 | R1 R2 | D C C D C C C B 11 B 12 C C D 18 C 14 | D C C E 17 C E 17 B 11 B 12 C C D 18 C 14 | C C C E 15 B 12 C C D 18 C 14 |
| A 9 | Vockerode 4140/3804 R1(N): AS Coswig R2(S): AS Vockerode Fs=6 km 65,0 | 204/355 129/212 36/81 39/62 | 57 543 | +6,4 | 9 776 | 17,0 | +4,2 | 80,5 | 8,4 | 1,0 | 1,3 | 2,9 | 13,4 | 10,4 | 0,7 | 1,2 | 1,08 | 3 214 | 3 533 | 3 282 | 11,4 | 1,1 | 1,1 | 14,8% | 11,4 | 1,1 | 1,1 | 3 705 | 12,9 | 2,0% | 13,1 | 2,0% | 13,1 | R1 R2 | E C C D C C C B 12 F 12 C B C 13 F 14 | E C C E 17 E 17 B 12 F 12 C B C 13 F 14 | C C C E 16 E 17 F 12 C B D 18 F 15 |
| A 9 | Dessau 4239/3811 R1(N): AS Dessau-Süd R2(S): AS Bitterfeld-Wolfen Fs=6 km 83,8 | 110/28 66/17 28/4 16/7 | 58 253 | +4,9 | 8 381 | 14,4 | +3,7 | 81,9 | | | 1,3 | 2,0 | 11,7 | | 0,7 | 2,4 | 1,08 | 3 244 | 3 563 | 3 198 | 11,0 | 1,1 | 1,1 | 12,7% | 10,6 | 1,1 | 1,1 | 3 599 | 12,3 | 1,7% | 12,4 | 1,7% | 12,4 | R1 R2 | E C C D C C C B 12 F 12 C B C 13 F 14 | E C C E 17 E 17 B 12 F 12 C B C 13 F 14 | C C C E 16 E 11 F 15 |
| A 9 | Wiedemar 4539/3901 R1(N): AS Wiedemar R2(S): AK Schkeuditzer Kreuz (A14) Fs=6 km 115,6 | 281/308 149/187 80/67 52/54 | 62 382 | +4,3 | 10 689 | 17,1 | +2,0 | 80,6 | 9,2 | 0,4 | 1,2 | 3,1 | 13,4 | 10,0 | 0,6 | 1,1 | 1,06 | 3 458 | 3 810 | 3 389 | 10,8 | 1,1 | 1,1 | 15,0% | 10,6 | 1,1 | 1,1 | 3 508 | 11,3 | 2,6% | 11,1 | 2,6% | 11,1 | R1 R2 | E G 8 C D C C E 16 E 11 F 15 | E G 8 C D 10 17 E 16 E 15 A F 11 C C 17 F 15 | C C C E 15 E 16 F 11 C C 17 F 15 |
| A 9 | Schkeuditzer Kreuz Süd 4539/3902 R1(N): AK Schkeuditzer Kreuz (A14) R2(S): AS Großkugel Fs=6 km 119,0 | 279/354 148/213 79/79 52/62 | 75 408 | +3,2 | 14 817 | 19,6 | +1,4 | 78,0 | 9,2 | 0,3 | 1,2 | 3,2 | 16,0 | 12,0 | 0,4 | 1,1 | 1,04 | 4 144 | 4 563 | 3 770 | 9,9 | 1,1 | 1,1 | 12,1% | 9,5 | 1,1 | 1,1 | 3 821 | 10,2 | 5,9% | 9,9 | 5,9% | 9,9 | R1 R2 | D C C D C E 16 A C 11 14 C 14 | D C C E 16 A C 11 14 C 14 | C C C E 16 A C 11 14 C 14 |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|-------------------|--------|-----------|------------|-----------|---------|-----------|-----|-------------------|-----|-------------|----------------------|-----------------|-------------|----------------|------|----------------|-------|----------------|------|----------------|---|-----------|-------|-----------|-----|-----------|-----|-----------|--------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Kfz | | Faktoren | | | | Tag | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Mo-So | | W | | U | | S | | Veränd. zu '14 | | Lkw +Lkw | | Kfz | | M ₁ | | P ₁ | | M ₂ | | P ₂ | | Mo-So | | Mo-So | | Mo-So | | | |
| | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | |
| A 14 | Osterweddingen 3935/3909 R1(N): AS Magdeburg-Sudenburg R2(S): AS Magdeburg-Reform Fs=4 | 197/312 | 41 013 | +1,5 | 8 988 | 21,9 | +1,8 | 75,8 | 9,0 | 0,7 | 1,4 | 3,4 | 18,2 | 14,0 | 0,3 | 1,0 | 0,95 | 2 256 | 2 501 | 1 948 | 9,6 | R 1 | C | G 8 | C | 1 948 | 9,6 | R 1 | C | G 8 | C |
| A 14 | Reform 3935/3915 R1(N): AS Magdeburg-Reform R2(S): AS Schönebeck Fs=4 | 313/342 | 42 649 | +3,0 | 9 239 | 21,7 | +2,4 | 75,7 | | | 1,3 | 3,7 | 17,6 | | 0,3 | 1,4 | 0,94 | 2 349 | 2 601 | 2 033 | 9,6 | R 1 | A | G 8 | 2 033 | 9,6 | R 1 | A | G 8 | D 8 17 | |
| A 14 | Schönebeck 4035/3914 R1(N): AS Schönebeck R2(S): AS Calbe Fs=4 | 320/341 | 36 651 | +2,1 | 8 631 | 23,6 | +2,1 | 74,0 | 8,7 | 0,6 | 1,4 | 3,2 | 20,0 | 15,6 | 0,3 | 1,0 | 0,94 | 2 009 | 2 217 | 1 658 | 9,2 | R 1 | B | C | 1 658 | 9,2 | R 1 | B | C | C | D 8 17 |
| A 14 | Plötzkau 4236/3832 R1(N): AS Plötzkau R2(S): AS Könnern Fs=4 | 205/207 | 38 718 | +2,7 | 10 609 | 27,4 | +2,2 | 70,3 | 9,2 | 0,6 | 1,2 | 3,6 | 23,5 | 18,3 | 0,3 | 1,0 | 0,77 | 20,4% | 20,1% | 12,3% | 8,4 | R 1 | B | C | 12,3% | 8,4 | R 1 | B | C | D 8 17 | |
| A 14 | Halle-Trotha/Teufelsgrund 4437/3908 R1(N): AS Halle-Trotha R2(S): AS Halle-Tornau Fs=4 | 96/190 | 35 351 | -0,8 | 9 164 | 25,9 | -0,6 | 71,7 | 8,5 | 1,3 | 1,4 | 3,8 | 21,7 | 16,8 | 0,4 | 1,0 | 0,97 | 1 930 | 2 115 | 1 622 | 9,2 | R 1 | B | C | 1 622 | 9,2 | R 1 | B | C | C | |
| A 14 | Gröbers 4539/3833 R1(N): AS Gröbers R2(S): AK Schkeuditzer Kreuz (A9) Fs=6 | 287/196 | 48 125 | -0,8 | 9 590 | 19,9 | -0,6 | 77,9 | 9,0 | 0,4 | 1,1 | 3,2 | 16,4 | 12,6 | 0,3 | 1,1 | 0,94 | 2 643 | 2 917 | 2 228 | 9,4 | R 1 | A | G 8 | 2 228 | 9,4 | R 1 | A | G 8 | C | |
| A 14 | Schkeuditzer Kreuz Ost 4539/3907 R1(N): AK Schkeuditzer Kreuz (A9) R2(S): AS Schkeuditz Fs=6 | 285/350 | 59 520 | +8,0 | 9 686 | 16,3 | +5,7 | 81,7 | 9,0 | 0,3 | 0,9 | 3,5 | 12,4 | 9,2 | 0,4 | 1,1 | 0,93 | 3 302 | 3 676 | 2 990 | 10,2 | R 1 | A | B 8 | 2 990 | 10,2 | R 1 | A | B 8 | D 8 17 | |
| A 38 | Helmetal 4533/3912 R1(O): AS Sangerhausen-West R2(W): AS Roßla Fs=4 | 338/348 | 25 069 | +4,6 | 5 661 | 22,6 | +8,3 | 74,9 | 9,1 | 0,7 | 1,3 | 3,3 | 19,0 | 15,3 | 0,3 | 1,2 | 0,98 | 1 375 | 1 516 | 1 548 | 12,3 | R 1 | C | C | 1 548 | 12,3 | R 1 | C | C | C | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|--|---|--|--|--|--|--|------------------|--|------------------|--|-------------------------------|-------|--|-------------------------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrstreifen | DTV | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22,6} Nacht _{22,6} | | day ₁₆₋₁₈ eve _{16,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. zu '14 | | | Lkw | | | Pkw | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | M ₁ P ₁ D ₁ | | M _{day} P _{day} D _{day} | | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ | | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ | | R1 R2 | | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| | | | Mo-So Veränd. zu '14 | W U S | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw Ähnl. % | U S | [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad Pkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ D ₁ | M _{day} P _{day} D _{day} | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ | Mo-So bsv Mo-So d ₅₀ | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | | |
| B 71 | Weddingen 3734/3856 R1(N): Abzweig K1158 R2(S): Weddingen Fs=2 | 367/361 212/216 82/82 63/63 | 15 907 18 047 15 717 8 720 | +5,0 +5,7 +2,5 +5,8 | 2 249 2 788 2 360 227 | 14,1 15,4 15,0 2,6 | +2,6 +3,7 -0,0 -5,9 | 83,9 82,6 82,9 95,3 | 6,9 7,1 6,9 4,8 | 0,4 1,1 0,5 1,3 | 1,2 3,2 3,1 1,4 | 2,9 1,1 3,1 0,8 | 10,7 11,7 11,5 1,5 | 8,4 9,2 9,0 1,1 | 0,5 0,6 0,4 0,3 | 0,9 0,9 0,7 | 898 13,4% 192 20,7% | 1 024 13,7% 523 12,0% | 942 12,2% 944 12,5% | 11,8 9,9 11,9 10,0 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A D E | B B C E | 8 8 14 14 | E E D D | 17 17 15 13 | | | | | |
| B 79 | Aspenstedt 4031/3802 R1(N): Aspenstedt R2(S): Halberstadt (B81) Fs=2 | 159/158 91/89 43/39 25/30 | 3 891 4 411 3 834 2 162 | +5,2 +6,2 +2,5 +4,3 | 267 335 266 31 | 6,9 7,6 6,9 1,4 | +4,1 +6,4 -3,4 +15,5 | 91,3 90,6 91,2 97,1 | 7,4 7,9 7,4 4,4 | 0,9 0,6 1,0 3,0 | 1,1 1,1 1,2 1,0 | 2,9 3,2 3,1 0,7 | 3,6 4,0 3,7 0,6 | 2,5 2,8 2,6 0,3 | 0,3 0,4 0,2 0,1 | 0,7 0,7 0,5 | 223 6,6% 40 10,0% | 256 7,0% 124 3,7% | 253 4,3% 264 6,1% | 13,3 11,2 13,3 11,1 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C A D E | A A D E | 7 7 14 15 | F F D D | 17 17 16 16 | | | | | |
| B 80 | Bernstedt 4536/3831 R1(O): L173, Halle a. d. Saale R2(W): Abzweig L174 Fs=4 | 351/349 208/210 82/78 61/61 | 12 471 13 706 12 858 7 668 | +4,0 +3,8 +5,0 +3,5 | 955 1 186 1 002 90 | 7,7 8,7 7,8 1,2 | +5,5 +5,8 +5,7 -5,4 | 91,4 90,4 91,2 98,0 | 7,3 7,8 7,3 4,4 | 0,8 0,6 0,8 2,2 | 1,0 1,0 1,0 0,8 | 2,3 2,6 2,4 0,3 | 5,2 5,9 5,3 0,8 | 4,1 4,7 4,2 0,6 | 0,1 0,1 0,1 0,1 | 0,0 0,0 0,0 | 709 7,2% 141 12,4% | 806 7,7% 418 3,9% | 840 5,0% 756 6,1% | 13,1 11,6 12,4 10,9 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C A A E | A A A E | 7 7 15 15 | F F F D | 17 17 15 16 | | | | | |
| B 81 | Blankenburg 4131/3845 R1(N): Abzweig B6 R2(S): B6, AS Blankenburg-Zentrum Fs=2 | 354/359 212/215 79/81 63/63 | 5 942 6 198 6 273 4 618 | -7,7 -8,3 -6,4 -7,3 | 346 426 367 43 | 5,8 6,9 5,8 0,9 | -6,3 -5,8 -7,6 -7,1 | 91,9 90,8 91,8 97,0 | 6,1 6,5 6,1 3,8 | 2,2 1,4 2,2 5,7 | 0,9 0,9 0,9 0,7 | 2,9 3,4 3,0 0,7 | 2,7 3,2 2,7 0,2 | 1,7 2,1 1,7 0,1 | 0,2 0,3 0,2 0,1 | 1,4 1,4 1,3 | 347 5,6% 48 9,5% | 400 6,0% 188 2,7% | 384 0,8% 316 4,7% | 11,7 10,9 11,9 11,3 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | D B D B | D B D C | 16 16 15 15 | E E D G | 17 17 16 15 | | | | | |
| B 81 | Wilhelmshöhe 4131/3803 R1(N): Halberstadt (B79) R2(S): Abzweig L82 Fs=2 | 357/358 214/214 81/81 62/63 | 13 830 14 948 14 030 9 682 | -4,5 -4,5 -4,6 -3,9 | 816 996 883 105 | 5,9 6,7 6,3 1,1 | -10,6 -11,0 -9,4 -8,3 | 92,8 92,1 92,4 97,7 | 6,9 7,4 6,8 4,2 | 0,8 0,5 0,8 2,3 | 0,9 0,9 0,9 0,9 | 2,2 2,4 2,3 0,5 | 3,4 3,8 3,7 0,5 | 2,4 2,1 2,6 0,3 | 0,4 0,4 0,4 0,1 | 0,3 0,3 0,3 | 798 5,5% 133 10,3% | 914 5,9% 449 3,5% | 750 5,2% 751 5,2% | 11,0 9,8 10,8 9,6 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | D D D D | 17 17 14 15 | D D D C | 17 17 14 15 | | | | | |
| B 81 | Emersleben 4032/3854 R1(N): Emersleben (K1319) R2(S): Abzweig B245 Fs=2 | 358/359 216/215 81/81 61/63 | 9 126 9 803 9 352 6 472 | +0,1 +0,4 +0,3 -1,4 | 783 983 842 77 | 8,6 9,8 9,0 1,2 | -4,5 -5,0 -3,0 -0,1 | 89,5 88,3 89,0 97,0 | 8,3 8,9 8,2 5,1 | 0,8 0,5 0,8 2,3 | 1,1 1,1 1,2 1,2 | 2,9 3,3 3,0 0,5 | 5,3 6,1 5,6 0,5 | 3,8 4,3 4,0 0,4 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 0,8 0,8 0,8 0,6 | 528 8,0% 85 15,9% | 608 8,4% 288 5,1% | 507 7,7% 467 9,0% | 11,2 10,2 10,1 9,2 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A B E C | E E E D | 16 16 15 15 | D D D C | 17 17 15 15 | | | | | |
| B 81 | Langenweddingen 3935/3807 R1(N): AS Magdeburg-Sudenburg (A) R2(S): Langenweddingen Fs=4 | 353/358 211/215 79/80 63/63 | 18 418 20 064 18 449 12 654 | +3,8 +4,4 +2,2 +3,4 | 1 670 2 052 1 782 194 | 9,1 10,2 9,7 1,5 | +4,7 +5,7 +2,1 +2,7 | 89,0 87,9 88,4 96,6 | 7,7 8,2 7,8 5,0 | 0,9 0,7 1,0 1,8 | 1,0 0,9 1,0 1,1 | 2,7 3,1 2,9 0,7 | 6,1 7,0 6,6 0,7 | 4,4 5,0 4,8 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,9 1,0 0,9 0,8 | 1 059 8,4% 185 16,5% | 1 207 8,8% 615 5,9% | 1 185 7,5% 1 202 6,4% | 12,9 11,5 13,0 11,5 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A B B E | A A B E | 8 8 8 8 | F F F F | 17 17 15 15 | | | | | |
| B 87 | Wethau 4837/3816 R1(O): Wethau (B180) R2(W): Naumburg (B180, B88) Fs=2 | 235/341 126/215 68/66 41/60 | 14 012 15 687 13 930 8 295 | -8,5 -7,6 -10,5 -9,6 | 858 1 065 872 122 | 6,1 6,8 6,3 1,5 | -8,3 -7,5 -10,0 -14,6 | 92,4 91,7 92,1 97,4 | 7,2 7,6 7,6 3,9 | 0,5 0,3 0,6 1,8 | 0,8 0,8 0,9 1,8 | 2,6 2,9 2,7 0,6 | 3,0 3,3 3,0 0,6 | 2,2 2,4 2,3 0,4 | 0,5 0,7 0,5 0,4 | 0,7 0,5 0,8 0,5 | 811 5,8% 129 9,7% | 931 6,2% 453 3,5% | 775 4,8% 731 6,2% | 10,9 9,4 10,6 9,1 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A D F | D A D C | 17 16 14 17 | D D D F | 17 17 15 15 | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|-----------------|----------------|---------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei | DTV | | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | | Lkw-Gruppe | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Faktoren | | | Tag ₂₂₋₆ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Mo-So | Veränd. zu '14 | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | Kfz | nkl. | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M ₁ | P ₁ | M ₁ | M ₂ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Mo-So | d ₅₀ | Richt- tung | |
| | | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] |
| B 87 | Naumburg 4836/3843 R1(O): Abzweig K2234 R2(W): Schulpforte Fs=2 | 360/301 207/180 82/68 61/53 | 6 957 7 448 6 782 5 483 | -11,8 -10,6 -14,5 -12,8 | 243 302 242 39 | 3,5 4,1 3,6 0,7 | -34,1 -31,2 -41,8 -38,2 | 95,7 95,1 95,6 98,6 | 8,1 8,8 8,1 4,3 | 1,3 1,0 1,3 2,7 | 0,8 0,8 0,9 0,7 | 1,4 1,1 1,4 0,2 | 1,2 1,4 1,1 0,3 | 1,0 1,1 0,7 0,2 | 0,8 1,0 0,7 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,91 0,74 1,07 0,0 | 0,91 0,74 1,07 0,0 | 0,91 0,74 1,07 0,0 | 0,91 0,74 1,07 0,0 | 407 3,3% 55 5,7% | 407 3,3% 55 5,7% | 407 3,3% 55 5,7% | 471 3,6% 216 1,5% | 389 4,6% 397 2,8% | 11,2 10,2 11,4 10,4 | 11,2 10,2 11,4 10,4 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E 17 E 16 E 15 G 15 | | | |
| B 91 | Merseburg (3) 4637/3857 R1(N): Abzweig L171 R2(S): Merseburg (B181) Fs=4 | 224/214 132/121 47/50 45/43 | 18 550 21 113 18 398 9 839 | +1,2 +0,8 +1,3 +4,1 | 1 335 1 646 1 427 133 | 7,2 7,8 7,8 1,3 | -0,1 -0,5 +1,2 -0,5 | 90,7 90,1 90,0 96,6 | 0,7 0,6 0,6 0,5 | 0,7 0,6 0,6 0,5 | 0,5 0,5 0,6 0,6 | 2,6 2,8 2,8 0,6 | 4,4 4,8 4,8 0,5 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,5 1,5 1,6 1,6 | 0,87 0,42 1,03 0,0 | 0,87 0,42 1,03 0,0 | 0,87 0,42 1,03 0,0 | 0,87 0,42 1,03 0,0 | 1 063 7,2% 212 7,0% | 1 063 7,2% 212 7,0% | 1 063 7,2% 212 7,0% | 1 211 7,7% 579 3,9% | 1 121 5,6% 1 206 6,0% | 12,4 10,3 12,6 10,4 | 12,4 10,3 12,6 10,4 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E 17 E 17 D 15 D 18 | | | | |
| B 91 | Merseburg (4) 4637/3858 R1(N): Merseburg (B181) R2(S): AS Leuna (A38) Fs=4 | 300/278 190/155 56/69 54/54 | 12 379 14 141 12 344 6 299 | +0,1 +0,5 +0,0 -1,8 | 1 185 1 478 1 233 103 | 9,6 10,4 10,0 1,6 | +2,3 +3,6 -0,3 -11,6 | 88,6 87,7 88,2 97,0 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 3,2 3,5 3,3 0,6 | 6,2 6,8 6,5 0,8 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,2 1,3 1,2 0,9 | 0,87 0,42 1,01 0,0 | 0,87 0,42 1,01 0,0 | 0,87 0,42 1,01 0,0 | 0,87 0,42 1,01 0,0 | 703 9,6% 142 9,6% | 703 9,6% 142 9,6% | 703 9,6% 142 9,6% | 814 10,2% 369 5,2% | 770 6,4% 803 7,0% | 13,1 10,6 12,4 10,2 | 13,1 10,6 12,4 10,2 | R 1 R 1 R 2 R 2 | D 18 B 7 D 7 D 7 | | | | |
| B 91 | Weißenfels 4737/3815 R1(N): AS Leuna (A38) R2(S): Weißenfels (B176, B87) Fs=2 | 350/289 213/165 77/74 60/50 | 13 824 15 467 13 852 8 076 | +5,3 +6,2 +3,4 +4,2 | 1 889 2 318 2 000 252 | 13,7 15,0 14,4 3,1 | +6,4 +8,4 +2,5 -7,2 | 84,8 83,5 84,0 95,5 | 7,5 7,9 7,4 4,9 | 0,5 0,4 0,6 1,3 | 0,9 0,9 0,9 0,8 | 3,0 3,3 3,1 0,6 | 10,5 11,5 11,2 2,3 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 0,90 0,50 1,08 0,0 | 0,90 0,50 1,08 0,0 | 0,90 0,50 1,08 0,0 | 0,90 0,50 1,08 0,0 | 782 12,9% 164 20,9% | 782 12,9% 164 20,9% | 782 12,9% 164 20,9% | 895 13,5% 443 9,2% | 791 9,7% 806 12,1% | 11,7 9,9 11,4 9,7 | 11,7 9,9 11,4 9,7 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E 17 E 17 D 8 C 15 | | | | |
| B 91 | Nessa 4838/3852 R1(N): AS Weißenfels (A9) R2(S): Abzweig K2202 Fs=3 | 42/224 25/137 9/47 8/40 | 11 767 13 313 12 022 6 058 | +3,2 +4,2 +4,2 -6,4 | 1 636 2 037 1 672 195 | 13,9 15,3 13,9 3,2 | +5,1 +6,1 +2,2 +6,1 | 85,5 84,1 85,6 96,3 | 7,8 8,4 7,9 3,8 | 0,6 0,5 0,6 1,2 | 0,6 0,6 0,5 0,5 | 3,7 3,9 3,8 1,2 | 10,0 11,1 9,8 1,9 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,90 0,42 1,00 0,0 | 0,90 0,42 1,00 0,0 | 0,90 0,42 1,00 0,0 | 0,90 0,42 1,00 0,0 | 664 13,2% 143 20,1% | 664 13,2% 143 20,1% | 664 13,2% 143 20,1% | 765 13,9% 359 9,2% | 707 9,3% 683 11,0% | 12,1 9,9 11,5 9,6 | 12,1 9,9 11,5 9,6 | R 1 R 1 R 2 R 2 | D 7 D 7 D 15 C 15 | | | | |
| B 100 | Hohenethurm 4438/3805 R1(O): AS Halle a. d. Saale (A9) R2(W): AS Halle a. d. Saale/Peißen Fs=4 | 351/354 208/213 81/78 62/63 | 24 919 28 012 24 775 14 357 | -3,3 -2,8 -4,4 -3,1 | 2 741 3 407 2 804 344 | 11,0 12,2 11,3 2,4 | -2,0 -1,0 -5,0 -1,0 | 86,2 85,0 85,8 94,8 | 7,9 8,3 7,9 5,5 | 0,4 0,3 0,4 1,0 | 0,9 0,8 0,9 1,0 | 3,3 3,7 3,5 0,7 | 7,3 8,1 7,5 1,3 | 0,4 0,4 0,3 0,4 | 2,0 2,0 2,0 1,8 | 0,88 0,50 1,08 0,0 | 0,88 0,50 1,08 0,0 | 0,88 0,50 1,08 0,0 | 0,88 0,50 1,08 0,0 | 1 402 10,1% 311 19,4% | 1 402 10,1% 311 19,4% | 1 402 10,1% 311 19,4% | 1 596 10,4% 821 8,4% | 1 302 8,4% 1 358 9,2% | 10,4 8,8 10,9 9,2 | 10,4 8,8 10,9 9,2 | R 1 R 1 R 2 R 2 | D 8 D 8 D 15 D 18 | | | | |
| B 107 | Ferropolis 4240/3891 R1(N): Oranienbaum R2(S): Grätzentrichen (B100) Fs=2 | 261/307 146/171 69/80 46/56 | 4 770 5 182 4 860 3 217 | -2,3 -2,0 -4,7 +1,4 | 345 424 355 56 | 7,2 8,2 7,3 1,7 | -2,0 -2,9 -0,3 +10,4 | 89,9 89,0 89,5 95,6 | 7,9 8,2 8,2 5,8 | 0,8 0,5 0,9 2,7 | 1,3 1,4 1,4 1,1 | 3,1 3,5 3,2 0,8 | 3,1 3,6 3,3 0,4 | 1,0 1,1 0,8 0,2 | 1,6 1,5 1,8 1,6 | 0,94 0,53 1,05 0,0 | 0,94 0,53 1,05 0,0 | 0,94 0,53 1,05 0,0 | 0,94 0,53 1,05 0,0 | 276 7,2% 43 8,2% | 276 7,2% 43 8,2% | 276 7,2% 43 8,2% | 318 7,7% 152 3,8% | 250 6,5% 292 6,5% | 10,6 9,4 12,1 10,7 | 10,6 9,4 12,1 10,7 | R 1 R 1 R 2 R 2 | E 16 E 16 E 16 G 15 | | | | |
| B 107 | Görzitz 4040/3899 R1(N): Görzitz R2(S): AS Köseitz (A9) Fs=2 | 356/353 214/212 80/79 62/62 | 1 902 1 973 1 844 1 729 | +5,9 +7,2 +0,2 +9,2 | 420 530 399 61 | 22,1 29,9 21,7 3,5 | +8,5 +11,6 -1,3 +13,6 | 73,7 68,8 74,2 92,3 | 8,3 9,0 8,2 5,6 | 1,3 0,7 1,3 3,3 | 1,3 0,7 2,1 2,4 | 2,2 2,2 2,1 1,4 | 17,0 20,9 16,9 2,0 | 0,3 0,5 0,1 0,1 | 2,1 2,1 2,1 1,7 | 0,93 1,00 1,29 0,0 | 0,93 1,00 1,29 0,0 | 0,93 1,00 1,29 0,0 | 0,93 1,00 1,29 0,0 | 110 20,9% 17 36,4% | 110 20,9% 17 36,4% | 110 20,9% 17 36,4% | 127 21,7% 59 16,3% | 129 11,7% 129 1,6% | 13,4 12,4 13,8 12,9 | 13,4 12,4 13,8 12,9 | R 1 R 1 R 2 R 2 | C C E 17 F 11 G 18 | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|---|--|--|---|---|-----------------------------|------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak-toren | | Tag ₆₋₂₂ Nacht ₂₂₋₆ eve ₆₋₂₂ | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV ähnl. S | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw +Krad | Krad | Pkw +Lfw +Krad | Lkw +Krad | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ D ₁ | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ | Mo-So b ₅₀ d ₅₀ | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 |
| B 107 | Jerichow 3538/3855 R1(N): Jerichow (K1030) R2(S): L54, Redekin Fs=2 | 345/361 209/216 74/82 62/63 | +1,3 +1,2 +0,5 +3,5 | 6 535 7 144 6 617 4 307 | 810 999 835 118 | 12,4 14,0 12,6 2,7 | -4,9 -4,3 -7,3 +2,3 | 84,4 82,8 84,1 94,3 | 9,1 9,8 8,9 5,5 | 0,8 0,5 1,0 2,4 | 1,8 1,8 1,9 1,0 | 3,9 4,4 4,1 1,0 | 7,7 5,3 7,9 1,3 | 4,7 0,8 5,0 0,9 | 0,7 0,8 0,6 0,4 | 0,93 0,61 1,09 1,1 | 378 11,8% 61 19,9% | 441 12,3% 188 8,0% | 350 10,7% 352 11,9% | 10,7 9,3 10,8 9,5 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A F C | D D D D | 8 8 8 11 | 17 17 15 15 | |
| B 107 | Wulkau 3238/3890 R1(N): Wulkau (L18) R2(S): Schönfeld Fs=2 | 350/356 208/215 80/79 62/62 | +5,7 +4,8 +5,8 +10,7 | 3 691 3 902 3 796 2 820 | 10,5 12,2 10,5 2,9 | +1,6 +2,2 -2,9 +25,7 | 86,2 84,5 86,2 94,3 | 9,9 10,8 9,5 6,0 | 0,8 0,5 0,9 2,3 | 2,0 2,0 2,1 2,0 | 3,7 4,3 3,7 1,0 | 5,7 6,7 5,8 0,9 | 4,0 4,6 4,1 0,6 | 1,1 1,1 1,1 1,0 | 1,3 1,4 1,3 0,9 | 215 10,3% 32 13,7% | 252 10,8% 102 6,9% | 227 10,1% 237 2,6% | 12,2 11,0 13,0 11,8 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C B D B | D D D D | 7 7 11 11 | 17 17 15 15 | | |
| B 176 | Freyburg (2) WWA 4736/3900 R1(O): Abzweig B180 R2(W): Abzweig L207 Fs=2 | 355/290 212/189 81/48 62/53 | -2,3 -2,5 -0,3 -4,3 | 3 864 4 133 3 912 2 870 | 10,2 11,9 10,3 1,4 | -8,5 -7,7 -10,0 -17,4 | 87,7 85,9 87,5 96,8 | 8,4 9,2 8,5 4,6 | 1,3 0,8 1,3 4,2 | 1,3 1,3 1,4 1,1 | 3,6 4,2 3,6 0,5 | 6,3 7,3 6,4 0,7 | 4,7 5,5 5,0 0,4 | 0,4 0,4 0,3 0,2 | 0,95 0,66 1,12 0,8 | 226 9,7% 31 16,9% | 264 10,4% 114 4,9% | 249 6,8% 232 8,2% | 12,7 11,5 12,2 10,9 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C B E E | E E G G | 17 17 14 15 | 8 8 15 15 | | |
| B 180 | Freyburg 4836/3842 R1(N): Abzweig B176 R2(S): Kleinjena Fs=2 | 349/348 213/213 75/73 61/62 | -13,3 -12,6 -17,8 -8,3 | 5 757 6 261 5 678 4 105 | 5,7 6,6 5,8 1,1 | -19,4 -17,7 -22,8 -33,3 | 92,5 91,7 92,3 97,1 | 8,2 8,7 8,2 5,1 | 1,1 0,6 1,1 3,4 | 0,9 0,9 1,0 0,9 | 2,4 2,7 2,5 0,4 | 3,0 3,4 3,1 0,4 | 2,2 2,5 2,3 0,2 | 0,3 0,4 0,2 0,2 | 0,91 0,62 1,07 0,9 | 334 5,5% 52 8,7% | 381 6,0% 192 2,6% | 332 4,2% 346 6,0% | 11,7 10,4 11,9 10,5 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A B E D | E E D C | 17 16 14 15 | 8 8 8 10 | | |
| B 180 | Walbeck 4334/3813 R1(N): Quenstedt R2(S): Walbeck Fs=2 | 237/98 131/53 60/18 46/27 | +2,0 +2,2 +0,4 +3,9 | 8 873 8 502 7 963 5 568 | 11,0 12,4 11,5 2,1 | +0,5 +1,6 -2,4 -1,4 | 85,4 84,1 84,6 93,2 | 4,7 5,1 4,7 2,7 | 0,3 0,2 0,3 0,7 | 1,3 1,3 1,3 1,3 | 3,1 3,5 3,2 0,9 | 7,3 8,3 7,8 0,9 | 5,0 5,7 5,3 0,6 | 0,6 0,7 0,6 0,4 | 0,94 0,67 1,18 20,2% | 455 10,2% 74 20,2% | 519 10,6% 264 7,7% | 435 9,7% 504 10,0% | 11,0 9,9 12,8 11,4 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C A A C | B B E B | 8 8 15 15 | 17 16 16 17 | | |
| B 181 | Merseburg (1) 4638/3846 R1(O): Abzweig L183 R2(W): Merseburg (B91) Fs=2 | 294/306 186/176 56/73 52/57 | +7,4 +7,5 +6,6 +8,9 | 14 333 16 298 15 011 6 608 | 5,6 6,2 5,6 7,4 | +8,3 +9,5 +4,9 +3,9 | 93,0 92,5 93,0 97,7 | 5,6 6,2 5,6 1,1 | 1,1 1,1 1,1 1,1 | 0,9 0,9 1,0 0,7 | 2,3 2,5 2,4 0,5 | 2,7 3,0 2,7 0,4 | 0,6 0,6 0,5 0,2 | 0,4 0,4 0,4 0,4 | 0,92 0,39 1,07 6,8% | 834 5,5% 123 6,8% | 952 6,0% 482 2,6% | 819 4,4% 798 4,5% | 11,6 9,8 11,0 9,3 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | E E D D | 17 17 14 15 | 17 17 16 18 | | |
| B 183 | OU Radegast 4338/3896 R1(O): Radegast (L142) R2(W): Weilandt-Gözzau (K2073) Fs=2 | 355/359 212/214 80/82 63/63 | +9,1 +8,5 +9,5 +15,2 | 7 682 8 658 7 719 4 243 | 12,8 13,9 13,7 3,1 | +18,7 +18,2 +21,3 +10,8 | 85,4 84,3 84,5 95,2 | 8,0 8,4 8,1 5,1 | 0,6 0,4 0,6 1,6 | 1,0 1,0 1,0 1,0 | 3,5 3,8 3,7 0,8 | 9,1 9,9 9,8 2,2 | 7,1 7,7 7,6 1,8 | 0,2 0,2 0,2 0,7 | 0,89 0,48 1,09 0,7 | 435 12,5% 89 16,1% | 500 13,1% 241 8,4% | 455 12,5% 455 13,7% | 11,9 10,0 11,8 9,9 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C A D E | D D D D | 17 17 14 14 | 17 17 16 17 | | |
| B 183 | Rösa 4341/3921 R1(O): Schwesal (B107) R2(W): Pouch (B100) Fs=2 | 355/360 211/216 81/81 63/63 | -4,2 -2,9 -6,0 -7,2 | 2 470 2 628 2 496 1 890 | 10,3 12,0 10,6 1,4 | +12,0 +11,1 +16,7 -5,9 | 86,4 84,6 85,9 95,8 | 7,0 7,5 7,3 3,9 | 1,6 0,9 1,5 5,0 | 1,5 1,5 1,6 1,5 | 3,6 4,2 3,9 0,8 | 6,1 7,0 6,6 0,5 | 4,0 4,6 4,5 0,3 | 0,5 0,8 0,1 0,1 | 0,95 0,67 1,08 1,3 | 144 10,0% 20 14,2% | 168 10,7% 74 4,7% | 152 7,8% 137 4,4% | 12,4 11,3 11,0 10,0 | R1 R1 R2 R2 | R1 R1 R2 R2 | C B E B | F E E F | 17 17 15 15 | 7 7 18 16 | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|---|---|--|---|---|----------------------|------------------|----------------------|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren | | Tag ₆₋₁₈ Tag ₂₂₋₆ Nacht ₂₂₋₆ eve ₆₋₂₂ eve ₆₋₂₂ | | WG | | TG | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. | Lkw- Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw Krad Pkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | Mo-So d ₅₀ b _{SV} | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | |
| B 184 | Wolffen Anz. Fahrstreifen Lage bei | 352/358 211/215 7980 6263 | +19,2 +27,7 +2,8 +10,8 | 6,6 7,2 6,8 1,7 | 433 527 472 58 | +13,8 +17,4 +5,0 +5,5 | 91,5 90,9 91,2 96,8 | 6,6 6,9 6,7 4,3 | 0,5 0,4 0,6 1,5 | 0,8 0,8 0,8 0,8 | 2,7 2,9 2,7 0,9 | 3,8 4,1 4,0 0,6 | 2,6 2,9 2,8 0,4 | 0,1 0,1 0,1 0,2 | 0,94 0,46 1,02 0,8 | 377 6,5% 69 7,8% | 432 7,1% 211 2,8% | 361 7,2% 377 4,8% 9,9 9,9 | 10,8 9,2 11,6 9,9 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | D D D C | 7 7 7 15 | 17 17 15 15 | E E D D | 17 17 15 15 | E E D D | 17 17 15 15 | E E D D |
| B 184 | Zerbst (1) 3938/3818 R1(N): AS Dessau-Süd (A9) R2(S): Bitterfeld-Wolfen (B183, B10) Fs=2 | 349/352 208/208 7881 6363 | -2,1 -1,7 -2,4 -3,1 | 16,4 18,1 17,4 3,2 | 940 1161 982 114 | -3,9 -3,4 -4,6 -10,8 | 81,5 79,8 80,4 94,5 | 8,6 9,0 8,9 5,3 | 0,7 0,4 0,7 2,3 | 1,3 1,2 1,3 1,5 | 3,6 4,0 3,8 0,7 | 12,6 13,9 13,4 2,4 | 9,8 10,9 10,4 1,8 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 0,88 0,54 1,05 0,8 | 323 15,2% 72 27,4% | 371 15,8% 177 10,9% | 290 15,4% 316 12,0% 9,1 9,1 | 10,4 8,9 10,8 9,1 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | D D D D | 7 7 7 16 | 16 16 16 15 | D D D C | 16 16 16 15 | D D D C | 16 16 16 15 | D D D C |
| B 185 | Ballenstedt 4233/3849 R1(O): Ballenstedt R2(W): Mägdesprung Fs=2 | 229/- 130/- 59/- 40/- | | 156 200 153 9 | 88,4 85,9 88,5 98,2 | 7,1 7,9 8,0 3,6 | 3,8 2,9 4,1 7,1 | 1,3 1,3 1,4 1,2 | 1,2 1,4 1,1 1,2 | 4,2 5,2 4,0 0,2 | 5,4 6,5 5,9 0,3 | 3,1 3,7 3,5 0,2 | 0,8 1,1 0,3 0,1 | 0,97 0,81 1,15 0,0 | 88 10,3% 13 10,6% | 105 11,1% 38 3,8% | 101 0,0% 111 0,0% 14,1 14,1 | 13,2 12,5 14,8 14,1 | R1 R1 R2 R2 | C B D F | D C D F | 8 7 13 13 | 15 13 13 13 | E D F F | 15 13 13 13 | E D F F | 15 13 13 13 | E D F F | |
| B 185 | Bernburg (2) 4236/3824 R1(O): Klempasleben R2(W): Bernburg Fs=2 | 323/358 186/214 8081 5763 | +25,0 +24,8 +23,1 +30,3 | 997 1233 1075 76 | 82,2 80,4 80,8 95,9 | 0,6 0,4 0,7 4,0 | 0,6 0,4 0,7 1,9 | 1,4 1,4 1,4 1,1 | 1,4 1,4 1,4 1,1 | 3,7 4,2 3,8 0,6 | 10,8 12,2 11,8 1,0 | 8,5 9,5 9,3 0,7 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,7 0,59 2,1 1,2 | 391 14,3% 69 19,4% | 448 15,1% 218 9,3% | 449 13,7% 391 15,4% 10,1 10,1 | 13,1 11,3 11,6 10,1 | R1 R1 R2 R2 | C A E C | D D E C | 8 16 16 17 | 8 16 16 15 | B D D C | 8 16 16 15 | B D D C | 8 16 16 15 | B D D C | |
| B 187 | Roßlau 4139/3808 R1(O): AS Coswig (A9) R2(W): Roßlau (B184) Fs=2 | 347/356 205/212 8081 6263 | -11,4 -9,6 -16,2 -11,5 | 803 996 828 95 | 83,9 82,4 83,2 95,2 | 0,7 0,5 0,7 4,9 | 0,7 0,5 0,7 2,2 | 1,1 1,1 1,2 1,1 | 1,1 1,1 1,2 2,2 | 3,5 3,9 3,7 0,8 | 10,4 11,5 10,9 1,7 | 8,3 9,2 8,8 1,3 | 0,2 0,2 0,1 0,3 | 0,88 0,50 1,03 0,9 | 321 13,5% 70 19,7% | 372 14,1% 169 9,6% | 344 10,9% 334 11,1% 10,1 10,1 | 11,7 9,9 12,0 10,1 | R1 R1 R2 R2 | A A E C | D E E C | 7 16 16 15 | 17 16 16 15 | B D D D | 17 16 16 15 | B D D D | 17 16 16 15 | B D D D | |
| B 187 | Wittenberg 4142/3847 R1(O): Mühlinger R2(W): Abzweig L126 Fs=2 | 359/362 214/217 8282 6363 | +1,4 +1,8 +0,0 +2,5 | 723 892 758 88 | 90,4 89,6 90,0 96,8 | 7,6 8,0 7,6 4,7 | 0,8 0,6 0,9 2,3 | 1,3 1,3 1,3 1,3 | 1,3 1,3 1,3 2,3 | 2,0 2,2 2,0 0,3 | 5,9 6,4 6,3 1,4 | 4,9 5,3 5,2 1,1 | 0,4 0,5 0,4 0,2 | 0,89 0,47 1,06 0,0 | 502 8,1% 81 11,8% | 576 8,5% 279 5,1% | 541 5,2% 543 7,4% 10,6 10,6 | 12,5 10,5 12,5 10,6 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | F F D D | 17 17 16 11 | 18 17 16 15 | B B B F | 18 17 16 15 | B B B F | 18 17 16 15 | B B B F | |
| B 188 | Mieste 3533/3889 R1(O): Abzweig L26 R2(W): Miesthorst Fs=2 | 357/358 214/213 8082 6363 | -2,5 -1,2 -6,7 -1,4 | 492 621 473 71 | 86,1 84,7 86,0 94,7 | 0,8 0,5 0,9 5,4 | 1,8 1,8 1,9 2,5 | 0,8 0,5 0,9 2,5 | 0,8 0,5 0,9 2,5 | 2,6 2,9 2,7 0,9 | 8,1 9,2 8,3 1,4 | 5,9 6,7 6,1 0,9 | 0,4 0,5 0,1 0,2 | 0,86 0,57 1,12 0,9 | 249 10,7% 54 15,1% | 282 11,3% 151 7,4% | 287 9,4% 325 7,9% 12,5 12,5 | 12,9 11,2 14,8 12,5 | R1 R1 R2 R2 | A A B B | A B B D | 7 7 7 14 | 15 15 14 15 | F F F D | 17 17 16 14 | F F F D | 17 17 16 14 | F F F D | |
| B 188 | Gardelegen 3433/3822 R1(O): L25, Gardelegen R2(W): Solpke (K1111) Fs=2 | 355/352 212/210 8079 6363 | +1,5 +2,2 -0,4 +1,3 | 508 634 513 64 | 87,2 86,1 86,8 95,4 | 0,7 10,2 9,4 6,0 | 0,7 0,5 0,8 2,4 | 2,1 2,1 2,3 2,1 | 2,1 2,1 2,3 2,1 | 2,5 2,1 2,6 0,7 | 7,3 8,2 7,6 1,2 | 5,3 5,9 5,7 0,9 | 0,3 0,3 0,1 0,1 | 0,88 0,53 1,09 0,4 | 287 9,7% 58 13,9% | 328 10,2% 166 6,5% | 321 6,8% 283 9,2% 9,3 9,3 | 13,1 11,1 10,9 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | E A F C | 17 17 14 15 | 18 17 14 15 | B D D C | 17 17 14 15 | B D D C | 17 17 14 15 | B D D C | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------|---|--|--|--|--|--|--------------------------|---|---------------------|--|----------------------|-------------------------------|----------------------|---------------------------|--------------------------|---------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | Anz. Fahrstreifen Lage bei | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak-toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} eve _{22.6} | | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad Pkw | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Bus | nkl. Kfz | fer b ₅₀ b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n | Mo-So b ₅₀ Mo-So b ₅₀ | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} | Richt- tung | [Kfz/h] [%] | [Kfz/h] [%] | R1 R2 | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | R1 R2 | | | | |
| B 188 | OU Tangermünde 3437/3821 | 357/358 214/215 81/82 62/61 | | 11 902 12 875 12 121 8 229 | +4,1 +2,7 +5,7 +8,8 | 1 426 1 751 1 482 222 | 12,0 13,6 12,2 2,7 | -1,0 -2,6 +3,4 +9,4 | 85,2 83,6 85,0 94,7 | 8,9 9,5 8,8 5,8 | 0,8 1,8 0,8 2,3 | 1,8 3,4 3,4 0,9 | 3,4 3,9 3,4 0,9 | 8,0 9,1 8,3 1,2 | 5,3 6,0 5,6 0,8 | 0,6 0,6 0,5 0,6 | 0,94 0,64 1,12 0,8 | 689 11,4% 110 18,7% | 796 12,1% 367 7,5% | 654 9,3% 631 11,3% | 11,0 9,8 10,6 9,5 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | A A E C | D D 15 D | 7 8 16 11 14 | 16 17 16 14 | 8 17 8 11 14 | D D C D | 8 17 16 11 14 | D D 16 11 14 | G 18 | |
| B 188 | Wust 3438/3888 | 351/358 208/215 81/81 62/62 | | 3 424 3 542 3 527 2 881 | +27,6 +19,0 +52,6 +34,1 | 471 579 487 74 | 13,7 16,3 13,8 2,6 | +20,0 +14,3 +43,0 +19,5 | 82,8 80,2 82,6 94,4 | 8,8 9,5 8,8 6,0 | 1,1 0,7 1,1 3,1 | 2,0 2,0 2,1 2,0 | 3,9 4,6 4,0 1,1 | 9,6 11,5 9,6 1,3 | 6,1 7,3 6,2 0,9 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 1,00 0,82 1,17 0,93 | 198 13,0% 32 23,6% | 226 13,6% 113 9,1% | 200 5,5% 208 7,8% | 11,7 11,0 12,2 11,5 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | C C E F | D D 16 11 | 7 8 17 11 | 17 17 16 15 | D D E E | 17 17 16 15 | D D 16 15 | G 18 | | |
| B 189 | Wolmirstedt 3735/3826 | 249/359 139/215 67/81 43/63 | | 9 800 10 536 9 804 7 233 | -24,2 -24,6 -24,1 -22,8 | 1 203 1 473 1 276 165 | 12,3 14,0 13,0 2,3 | -23,2 -24,5 -18,4 -28,1 | 84,9 83,2 84,1 94,6 | 8,2 8,6 8,4 5,8 | 0,6 0,4 0,6 1,4 | 1,6 1,6 1,7 1,8 | 3,2 3,5 3,3 0,9 | 8,7 10,0 9,4 1,2 | 6,4 7,3 6,9 0,8 | 0,4 0,4 0,3 0,2 | 0,93 0,71 1,12 1,3 | 560 11,4% 106 21,9% | 633 12,0% 340 7,7% | 530 8,0% 538 10,2% | 11,1 10,0 10,7 9,8 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | A B E C | E E 15 C | 17 17 15 15 | 7 8 8 11 | B B 8 F | 7 8 8 11 | D D 8 11 | D D 8 11 | | |
| B 189 | Stendal (1) 3236/3829 | 354/355 211/210 81/82 62/63 | | 8 121 8 644 8 414 5 918 | +3,0 +2,7 +4,4 +1,9 | 1 066 1 292 1 113 162 | 13,0 14,9 13,2 2,7 | -0,2 -0,6 +1,8 -5,1 | 84,3 82,5 84,0 94,5 | 9,2 9,8 9,2 6,1 | 0,6 0,3 0,6 1,5 | 1,9 1,9 2,1 2,1 | 3,1 3,5 3,3 0,8 | 9,6 11,1 9,8 1,8 | 7,1 8,2 7,3 1,2 | 0,3 0,3 0,1 0,1 | 0,97 0,68 1,12 0,7 | 468 12,0% 79 24,3% | 540 12,5% 252 9,4% | 466 9,7% 452 11,2% | 11,5 10,3 11,1 10,0 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | C B E E | D D 17 14 | 8 8 17 14 | 17 17 8 14 | D D 8 14 | 8 8 15 14 | D D 8 14 | F 17 | | |
| B 189 | Osterburg 3136/3844 | 359/356 215/212 82/81 62/63 | | 7 441 7 919 7 529 5 660 | -0,1 +0,7 -1,7 -0,7 | 1 123 1 389 1 138 174 | 15,1 17,5 15,1 3,1 | -3,5 -3,0 -4,5 -5,2 | 81,9 79,5 81,7 93,9 | 9,3 9,9 9,3 6,4 | 0,6 0,4 0,6 1,5 | 2,1 2,0 2,2 2,2 | 3,8 4,3 3,9 1,0 | 10,8 12,6 11,0 1,9 | 8,1 9,4 8,2 1,3 | 0,4 0,6 0,2 0,2 | 0,95 0,71 1,15 0,8 | 429 14,1% 72 27,3% | 494 14,6% 233 10,6% | 424 11,3% 407 13,2% | 11,2 10,0 11,2 10,1 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | A B E C | D D 15 D | 8 8 16 13 | 17 16 14 15 | D D 8 13 | 8 8 14 15 | D D 8 13 | F 15 | | |
| B 190 | Salzwedel 3133/3886 | 355/357 213/216 80/78 62/63 | | 5 792 6 275 5 901 3 967 | -5,7 -5,1 -6,2 -7,6 | 535 668 544 92 | 9,2 10,5 9,2 2,3 | -5,2 -5,2 -4,9 -7,7 | 87,8 86,6 87,7 94,8 | 7,7 8,1 7,7 5,2 | 0,7 1,8 0,8 1,8 | 1,8 1,8 1,9 1,9 | 3,2 3,5 3,3 1,0 | 5,2 6,0 5,3 0,7 | 3,2 3,7 3,3 0,5 | 0,8 1,0 0,6 0,6 | 0,94 0,63 1,13 0,9 | 336 8,8% 53 14,2% | 381 9,3% 199 6,1% | 371 7,3% 350 8,3% | 13,0 11,4 12,0 10,7 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | A A F F | F 17 15 12 | 8 8 8 14 | 8 8 8 14 | B B 8 8 | 8 8 8 14 | F 15 | | | |
| B 190 | Arendsee 3136/3830 | 353/355 209/210 81/82 63/63 | | 3 989 4 110 4 132 3 376 | -1,3 -0,7 -2,0 -2,8 | 512 621 533 105 | 12,8 15,1 12,9 3,1 | -5,3 -5,0 -6,6 -1,0 | 83,0 80,6 82,9 93,0 | 7,9 8,5 7,8 5,4 | 0,8 0,5 0,9 2,1 | 2,3 2,3 2,4 2,5 | 4,3 5,0 4,4 1,3 | 7,8 9,3 7,9 1,2 | 4,9 5,9 5,0 0,6 | 0,7 0,8 0,6 0,6 | 1,01 0,80 1,21 0,9 | 231 12,0% 36 23,6% | 264 12,4% 134 9,4% | 237 8,9% 227 2,2% | 11,9 11,1 11,4 10,8 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | D C E C | D D 17 14 | 8 8 17 14 | 7 17 15 14 | D D E E | 7 17 15 14 | D D E E | C 17 | | |
| B 242 | Königerode/Windmühle 4433/3920 | 358/235 215/132 80/63 63/40 | | 2 707 2 730 2 764 2 552 | +5,0 +4,7 +5,8 +5,0 | 205 262 215 26 | 7,6 9,2 7,8 1,0 | +4,4 +6,7 +2,2 -28,2 | 89,6 87,8 89,5 96,8 | 7,6 8,4 7,6 4,5 | 2,0 1,2 2,0 4,9 | 1,3 1,4 1,3 1,1 | 3,2 3,9 3,2 0,6 | 4,2 5,2 4,5 0,3 | 2,6 3,1 2,7 0,2 | 0,1 0,2 0,1 0,2 | 1,01 0,85 1,13 1,1 | 158 7,3% 22 11,0% | 185 7,8% 77 3,7% | 182 0,6% 207 0,5% | 13,6 13,2 15,1 14,7 | R1 R1 R2 R2 | [] [] [] [] | D B D B | D D 17 14 | 7 17 15 16 | 11 16 14 11 | D D E E | 11 16 14 11 | D D E E | E 15 | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|----------------------------------|--|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--|--|--|--|------------------------------|----------------------|------------------|--|-------------------|-----------------------------|--------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|
| Strasse | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | DTV | | | | | | Fak- toren | | Tag _{6,22} Nacht _{22,6} eve _{6,22} eve _{6,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw Krad [%] | Lkw Krad [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | nkl. Kfz [%] | fer b _{So} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [Kfz/h] [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | |
| B 242 | Anz. Fahrstreifen Saurasen (Harzgerode) 4334/3827 R1(O): Abzweig L168 R2(W): Saurasen Fs=2 | 358/356 215/212 81/81 62/63 | +1,5 +2,0 +0,1 +2,1 | 245 303 254 33 | 7,3 8,9 7,5 1,1 | +4,7 +5,3 +1,2 +29,5 | 89,8 88,1 89,5 96,7 | 6,8 7,7 6,7 3,4 | 2,5 1,3 2,4 7,3 | 1,4 1,4 3,1 1,2 | 3,0 3,6 3,1 0,5 | 3,4 4,2 3,7 0,2 | 2,1 2,5 2,3 0,1 | 0,9 1,1 0,6 0,3 | 1,6 1,6 1,1 1,0 | 196 7,2% 29 8,8% | 228 7,7% 99 3,8% | 257 0,7% 237 1,3% | 15,3 14,8 14,0 13,4 | R1 R1 R2 R2 | C B B D | B B D G | 7 D D D | E 17 15 15 | E 16 F 15 | E 17 F 15 | E 16 F 15 | E 17 F 15 | E 17 F 15 |
| B 244 | Schmatzfeld 4130/3850 R1(N): Schmatzfeld R2(S): AS Wernigerode-Nord (B6) Fs=2 | 323/270 196/165 71/57 56/48 | +4,7 +5,0 +4,6 +3,4 | 282 352 293 26 | 4,9 5,5 5,0 0,8 | +4,4 +4,3 +5,4 -2,4 | 93,0 92,3 92,8 97,6 | 6,2 6,6 5,8 3,7 | 1,3 0,9 1,5 4,1 | 1,1 1,1 1,1 0,8 | 2,6 2,9 2,8 0,6 | 1,6 1,8 1,8 0,2 | 0,9 1,0 1,0 0,1 | 0,6 0,7 0,5 0,0 | 1,0 1,1 1,0 0,8 | 334 4,8% 50 5,8% | 381 5,4% 193 1,5% | 381 3,1% 351 5,1% | 13,2 11,4 12,3 10,6 | R1 R1 R2 R2 | A A F F | F 17 15 12 | B 8 B 8 | B 8 B 8 | F 15 F 12 | F 15 F 10 | D 18 F 15 | B 8 B 8 | |
| B 246 | Oschersleben 3933/3876 R1(O): Abzweig L76, Klein Oschersl R2(W): Oschersleben (L24) Fs=2 | 243/342 160/207 38/74 45/61 | +0,4 +0,6 +1,1 -2,2 | 472 578 488 82 | 6,7 7,1 6,9 2,3 | -1,0 -2,0 +0,1 +22,9 | 91,8 91,4 91,6 95,5 | 9,4 9,8 9,4 6,0 | 0,7 0,5 0,8 2,1 | 1,2 1,1 1,1 1,7 | 3,0 3,1 3,2 0,9 | 3,3 3,5 3,4 1,4 | 2,4 2,6 2,3 1,0 | 0,4 0,5 0,4 0,1 | 0,4 0,3 1,0 0,5 | 408 6,5% 67 8,3% | 475 7,0% 208 3,6% | 433 4,8% 434 8,3% | 12,4 10,3 12,2 10,1 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | E 17 E 17 | B 8 D 14 | B 8 B 8 | C 11 C 10 | C 15 C 15 | B 8 D 8 B 8 | | |
| B 246a | Ovelgünne 3833/3895 R1(O): Ovelgünne R2(W): Hakenstedt (B245) Fs=2 | 356/354 213/211 81/81 62/62 | -48,2 -47,4 -47,5 -53,8 | 220 281 204 32 | 19,1 21,7 18,0 4,6 | -49,7 -48,4 -53,2 -54,8 | 78,0 75,4 79,1 92,1 | 8,9 9,5 8,7 5,5 | 0,7 0,4 0,8 2,5 | 1,5 1,5 1,5 2,0 | 4,4 5,0 4,2 1,2 | 11,9 13,7 11,0 3,4 | 0,1 0,1 0,0 2,6 | 0,1 0,1 0,0 0,1 | 1,4 1,4 1,5 1,3 | 64 17,9% 16 29,2% | 73 18,1% 37 16,4% | 121 13,3% 124 12,9% | 20,2 17,2 22,3 18,8 | R1 R1 R2 R2 | - A E D | E 16 F 17 | A 7 A 7 | A 7 A 7 | D 16 A A | C 15 G 17 | D 8 D 8 | | |
| B 246a | Stemmern 4035/3892 R1(O): Kreuzung L50 R2(W): Bahrendorf Fs=2 | 344/353 206/210 78/80 60/63 | -2,9 -2,4 -4,9 -1,3 | 152 192 149 19 | 7,9 8,9 7,8 1,6 | -20,2 -19,1 -23,1 -23,5 | 89,4 88,3 89,4 96,2 | 7,7 8,2 7,9 4,6 | 1,8 1,2 1,8 5,6 | 1,4 1,4 1,4 1,3 | 3,6 4,0 3,7 0,8 | 4,2 4,9 4,1 0,7 | 2,8 3,2 2,8 0,5 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1,3 1,4 1,3 1,0 | 113 7,5% 16 12,6% | 132 8,1% 56 3,7% | 120 7,5% 127 7,9% | 12,4 10,8 13,1 11,3 | R1 R1 R2 R2 | A A D F | D 8 D 8 | D 8 F 16 | F 11 C 11 | C 15 F 17 | D 8 D 8 | | | |
| B 248 | Ahlum 3332/3887 R1(N): Ahlum R2(S): Neumühle Fs=2 | 294/360 170/216 73/81 51/63 | -49,8 -43,1 -66,4 -51,0 | 157 216 99 29 | 9,3 11,2 8,6 1,9 | -49,3 -42,7 -69,1 -53,2 | 86,9 85,0 87,5 94,4 | 7,2 7,6 7,5 5,0 | 0,8 0,6 0,9 1,7 | 1,9 1,9 1,8 2,2 | 4,0 4,7 3,8 1,3 | 5,1 6,2 4,7 0,5 | 2,7 3,4 2,4 0,3 | 0,2 0,3 0,1 0,0 | 1,9 1,9 2,0 1,5 | 95 9,0% 20 12,6% | 106 9,6% 61 5,7% | 228 7,1% 195 6,7% | 27,6 23,0 22,8 19,7 | R1 R1 R2 R2 | - E D F | B 11 F 17 | A 6 B 7 | A 6 B 7 | D 13 D 13 | D 13 D 13 | D 18 D 18 | | |

Automatische Dauerzählstellen in Schleswig-Holstein

| automatische Dauerzählstelle | | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | | Fernziel |
|------------------------------|------|--------------------------|------------|----------|-------------------|------------------------------|----------------------------|--------------|---------------|
| TK | Nr. | Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | | | | |
| 1631 | 1124 | Oldenburger (Holstein) | A 1 | 8+1 | Heiligenhafen | AS Oldenburg i.H.-Nord | AS Oldenburg i.H.-Mitte | Lübeck | Lübeck |
| 1830 | 1105 | Neustadt i. H.-Süd | A 1 | 8+1 | Oldenburg i.H. | AS Neustadt i.H.-Pelzerhaken | AS Neustadt i.H.-Mitte | Lübeck | Lübeck |
| 2130 | 1108 | Bad Schwartau | A 1 | 8+1 | Oldenburg i.H. | AS Bad Schwartau | AS Lübeck-Zentrum | Hamburg | Hamburg |
| 2128 | 1291 | Reinfeld | A 1 | 8+1 | Lübeck | AS Reinfeld | AS Bad Oldesloe | Hamburg | Hamburg |
| 2228 | 1101 | Bad Oldesloe | A 1 | 8+1 | Lübeck | AS Reinfeld | AS Bad Oldesloe | Hamburg | Hamburg |
| 2427 | 1102 | Barsbüttel | A 1 | 8+1 | Lübeck | AS Barsbüttel | AK Kreuz Hamburg-Ost (A24) | Hamburg | Hamburg |
| 1222 | 1109 | Eilund | A 7 | 8+1 | Apenrade (DK) | AS GUG Eilund | AS Flensburg/Harrislee | Flensburg | Flensburg |
| 1422 | 1189 | Schuby | A 7 | 8+1 | Flensburg | AS Tarp | AS Schleswig/Schuby | Hamburg | Hamburg |
| 1423 | 1171 | Hübsy | A 7 | 8+1 | Flensburg | AS Schleswig/Schuby | AS Schleswig/Jagel | Hamburg | Hamburg |
| 1523 | 1107 | Owschlag | A 7 | 8+1 | Flensburg | AS Owschlag | AS Rendsburg/Büdelisdorf | Hamburg | Hamburg |
| 1825 | 1106 | Einfeld | A 7 | 8+1 | Flensburg | AD Dreieck Bordesholm (A215) | AS Neumünster-Nord | Hamburg | Hamburg |
| 2125 | 1173 | Moorkaten | A 7 | 8+1 | Flensburg | AS Kaltenkirchen | AS Henstedt-Ulzburg | Lübeck | Lübeck |
| 2129 | 1170 | Neddelesteinhof | A 20 | 8+1 | Wismar | AS Lübeck-Genin | AK Kreuz Lübeck (A1) | Lübeck | Lübeck |
| 1827 | 1156 | AS Wankendorf (Stolpe) | A 21 | 8+1 | Kiel | AS Wankendorf | AS Bornhöved | Hamburg | Hamburg |
| 2027 | 1166 | Segeberg West 2 | A 21 | 8+1 | Kiel | AS Wahlstedt | AS Bad Segeberg-Nord | Hamburg | Hamburg |
| 1820 | 1177 | Heide West | A 23 | 8+1 | Heide | AS Anschluss (B5) | AS Heide-West | Hamburg | Hamburg |
| 1821 | 1270 | Abersdorf | A 23 | 8+1 | Heide | AS Heide-Süd | AS Albersdorf | Hamburg | Hamburg |
| 1921 | 1269 | Schafstedt | A 23 | 8+1 | Heide | AS Schafstedt | AS Hanerau-Hademarschen | Hamburg | Hamburg |
| 1922 | 1163 | Besdorf | A 23 | 8+1 | Heide | AS Schafstedt | AS Hanerau-Hademarschen | Hamburg | Hamburg |
| 1922 | 1268 | Hademarschen | A 23 | 8+1 | Heide | AS Hanerau-Hademarschen | AS Schenefeld | Hamburg | Hamburg |
| 2123 | 1154 | Nordoe 4 | A 23 | 8+1 | Heide | AS Itzehoe-Süd | AS Lägerdorf | Hamburg | Hamburg |
| 2325 | 1119 | Krupunder | A 24 | 8+1 | Schwerin | AS Halstenbek-Krupunder | AS Hamburg-Eidelstedt | Hamburg | Hamburg |
| 2427 | 1172 | Glinde (SH) | A 24 | 8+1 | Schwerin | AS Reinbek | AK Kreuz Hamburg-Ost (A1) | Hamburg | Hamburg |
| 2430 | 1110 | Gudow | A 24 | 8+1 | Schwerin | AS Zarrentin | AS Hornbek | Hamburg | Hamburg |
| 2527 | 1140 | Börsen | A 25 | 8+1 | Geeesthacht | AS Anschluss (B404) | AS Hamburg-Curslack | Hamburg | Hamburg |
| 1626 | 1162 | Melsdorf | A 210 | 8+1 | Kiel | AS Melsdorf | AS Achtenwehr | Rendsburg | Rendsburg |
| 1626 | 1194 | Kiel-West | A 215 | 8+1 | Kiel | AS Kiel-Mitte | AK Kreuz Kiel-West (A210) | Neumünster | Neumünster |
| 1726 | 1104 | Rumohr | A 215 | 8+1 | Kiel | AK Kreuz Kiel-West (A210) | AS Blumenthal | Neumünster | Neumünster |
| 2225 | 1144 | Eisensee | B 4 | 8+1 | Kiel | Quickborn | Hasloh | Hamburg | Hamburg |
| 1119 | 1133 | Böglum | B 5 | 8+1 | Bundesgrenze (DK) | Tondern | Suderlügum | Hamburg | Hamburg |
| 1319 | 1152 | Bredstedt | B 5 | 8+1 | Bundesgrenze (DK) | Mönkebüll | Bredstedt | Hamburg | Hamburg |
| 1520 | 1132 | Husum-Süd | B 5 | 8+1 | Husum | Husum | Tönning | Heide | Heide |
| 1619 | 1188 | Tönning / Klappbrücke | B 5 | 8+1 | Husum | Husum | Heide | Heide | Heide |
| 1820 | 1178 | Hemmingstedt | B 5 | 8+1 | Heide | Heide | Meldorf | Meldorf | Meldorf |
| 2121 | 1120 | Brunsbüttel Hochbr. | B 5 | 8+1 | Bundesgrenze (DK) | Brunsbüttel | Büttel / IZ | Hamburg | Hamburg |
| 2022 | 1195 | Itzehoe-West 3 | B 5 | 8+1 | Brunsbüttel | Bekdorf | AS Itzehoe-West (A23) | Bad Segeberg | Bad Segeberg |
| 2022 | 1196 | Itzehoe-West 4 | B 5 | 8+1 | Bad Bramstedt | AS Itzehoe-West (A23) | AS Itzehoe-West (A23) | Brunsbüttel | Brunsbüttel |
| 2629 | 1161 | Lauenburg | B 5 | 8+1 | Berlin | Boizenburg | Lauenburg | Hamburg | Hamburg |
| 2227 | 1190 | Neritz | B 75 | 8+1 | Bad Oldesloe | Neritz | Elmenhorst | Bargteheide | Bargteheide |
| 1524 | 1179 | Eckernf. (Kochendorf) | B 76 | 8+1 | Eckernförde | Eckernförde | Schleswig | Schleswig | Schleswig |
| 1626 | 1116 | Gettorf (Wulfshagen) | B 76 | 8+1 | Eckernförde | Gettorf | Kiel | Kiel | Kiel |
| 1727 | 1135 | Raisdorf 1 | B 76 | 8+1 | Kiel | Elmschenhagen | Preetz | Lübeck | Lübeck |
| 1829 | 1149 | Röbel | B 76 | 8+1 | Lübeck | Süsel | Eutin | Kiel | Kiel |
| 1623 | 1191 | Krummenort | B 77 | 8+1 | Schleswig | Sorgwöhd | Altenstedt | Itzehoe | Itzehoe |
| 1923 | 1148 | Hohenwestedt I | B 77 | 8+1 | Rendsburg | Rendsburg | Itzehoe | Itzehoe | Itzehoe |
| 2023 | 1146 | Blauer Lappen | B 77 | 8+1 | Rendsburg | Jahrsdorf | Itzehoe | Itzehoe | Itzehoe |
| 2023 | 1167 | Nordoe (Itzehoe) | B 77 | 8+1 | Itzehoe | Itzehoe | Elmsborn | Hamburg | Hamburg |
| 1221 | 1127 | Gottrupel | B 199 | 8+1 | Flensburg | Handewitt | Schafflund | Niebull | Niebull |
| 1222 | 1150 | Flensburg-Ost / Engelsby | B 199 | 8+1 | Flensburg | Langballig | Flensburg | Flensburg | Flensburg |
| 1122 | 1134 | Wassersleben | B 200 | 8+1 | Dänemark | Krusau | AS Flensburg | Husum | Husum |
| 1222 | 1113 | Flensburg Süd 1 | B 200 | 8+1 | Dänemark | AS Krusau | Flensburg | Husum | Husum |
| 1122 | 1157 | Flensburg Süd 4 | B 200 | 8+1 | Flensburg | Richtung_A7 | Jarplund-Weeding | Schleswig | Schleswig/B76 |

Automatische Dauerzählstellen in Schleswig-Holstein

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | zwischen | | Richtung 2 | |
|------------------------------|-------------------------------|------------|----------|---------------------|--|-----------------------------------|----------------------|
| TK Nr. | Name | Striße | Erf.-Art | Fernziel | | | Fernziel |
| 1222 | 1141 Flensburg Süd 3/Osttang. | B 200 | 8+1 | Dänemark | | Husum | Husum |
| 1619 | 1175 Kotzenbüll | B 202 | 8+1 | Tönning | | Garding | Sankt Peter-Ording |
| 1623 | 1180 Hohn | B 202 | 8+1 | Rendsburg | | Erfde | Friedrichstadt |
| 1727 | 1136 Raisdorf II | B 202 | 8+1 | Kiel | | Lütjenburg | Oldenburg (Holstein) |
| 1728 | 1181 Rastorfer Passau | B 202 | 8+1 | Oldenburg | | Kiel | Kiel |
| 1730 | 1174 Döhnsdorf | B 202 | 8+1 | Oldenburg | | Lütjenburg | Kiel |
| 1819 | 1117 Friedrichsgabekoog | B 203 | 8+1 | Heide | | Büsum | Büsum (Nordsee) |
| 1820 | 1125 Süderholm | B 203 | 8+1 | Rendsburg | | Heide | Heide |
| 1722 | 1183 Lexfähre | B 203 | 8+1 | Rendsburg | | Heide | Heide |
| 1524 | 1176 Eckernförde / Goosefeld | B 203 | 8+1 | Rendsburg | | Rendsburg | Rendsburg |
| 1524 | 1182 Eckernförde (Barkelsby) | B 203 | 8+1 | Eckernförde | | Eckernförde | Eckernförde |
| 2022 | 1197 Itzehoe-West 5 | B 206 | 8+1 | Kappeln | | AS Itzehoe-West (A23) | A23, Brunsbüttel |
| 2023 | 1145 Schmabek | B 206 | 8+1 | Bad Bramstedt | | Itzehoe | Itzehoe |
| 2027 | 1165 Segeberg West 1 | B 206 | 8+1 | Lübeck | | Wittenborn / AS Bad Segeberg Nord | Bramstedt |
| 2027 | 1164 Segeberg Ost | B 206 | 8+1 | Segeberg | | AS Segeberg | Segeberg |
| 2527 | 1138 Neubörsen | B 207 | 8+1 | Lübeck | | Wentorf | Hamburg |
| 2429 | 1184 Eimenhorst | B 207 | 8+1 | Lübeck | | Schwarzenbek | Schwarzenbek |
| 1532 | 1131 Fehmarnsundbrücke | B 207 | 8+1 | Mölln | | Schwarzenbek | Schwarzenbek |
| 2331 | 1160 Mustin | B 208 | 8+1 | Puttgarden | | Großenbrode | Oldenburg (Holstein) |
| 2228 | 4701 Bargteheide / Mollhagen | B 404 | 8+1 | Ratzeburg | | Roggenndorf | Gadebusch |
| 2428 | 1185 Grande | B 404 | 8+1 | Bargteheide | | Trittau | Schwarzenbek |
| 1923 | 1187 Hohenwestedt II | B 430 | 8+1 | Bargteheide | | Schwarzenbek | Schwarzenbek |
| 1926 | 1186 Husberg | B 430 | 8+1 | Neumünster | | Schenefeld | Heide |
| 2226 | 1118 Norderstedt | B 432 | 8+1 | Plön | | Neumünster | Neumünster |
| 1929 | 1151 Untersteenrade | B 432 | 8+1 | Bad Segeberg | | Ochsenzoll | Hamburg |
| 1831 | 1192 Neustadt i.H.-Ost | B 501 | 8+1 | Grömitz | | Pönitz | Scharbeutz |
| 1627 | 1158 Kiel/Schönkirchen | B 502 | 8+1 | Merkenndorf | | AS Neustadt i.H.-Nord | Schönwalde, A23 |
| 1626 | 1112 Kiel-Holtenu I | B 503 | 8+1 | Mönkeberg | | Kiel | Kiel |
| 1626 | 1111 Kiel-Holtenu I | B 503 | 8+1 | Kiel-Wik, K15 | | Kiel-Projensdorf, K10 | Kiel |
| | | | | Kiel-Holtenu I, K22 | | Kiel-Wik, K15 | Kiel |

Jahresauswertung 2015

Schleswig-Holstein

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------------------|--|--------------------------|-----------------------------|---|--|--|------------------------------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Straße | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | Fak-toren | | Tag-22 | | MSV | | WG | | TG | | |
| | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Krad | | Lkw | | Kfz | | M ₁ | | Mo-So | | R1 | | R2 | | |
| Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | SV Lkw ähnl. | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lfw Krad | Pkw Lkw | Lkw m. Sattel- o. Anh. +Sattel- zug | Kfz Lkw | nkl. Kfz | fer b _{So} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M ₂ P ₂ | Mo-So b _{SV} Mo-So d ₅₀ | d ₅₀ Richtung | R1 | R2 | R1 | R2 | R1 | R2 | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | [Kfz/24h] [Kfz/24h] | [%] [%] | [Kfz/24h] [Kfz/24h] | [%] [%] | [%] [%] | [%] [%] | [%] [%] | [%] [%] | [%] [%] | [%] [%] | [%] [%] | [] [] | [Kfz/h] [Kfz/h] | [Kfz/h] [Kfz/h] | [%] [%] | [] [] | G E | D E | C D | E E | F F | G G |
| A 1 Oldenburger (Holstein) 1631/1124 R1(N): AS Oldenburg i.H.-Nord R2(S): AS Oldenburg i.H.-Mitte Fs=4 km 112,7 | 315/322 186/193 72/73 57/56 | +3,5 +4,2 +1,9 +2,9 | 2 020 2 321 2 120 786 | 10,1 12,1 9,1 4,2 | +3,7 +3,5 +3,9 +6,0 | 86,4 84,7 87,0 91,8 | 7,7 8,2 7,5 6,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 2,3 2,8 2,3 2,7 | 2,4 2,8 2,3 1,1 | 7,2 8,8 6,3 2,5 | 6,3 7,7 5,5 2,2 | 1 148 8,6% 199 28,0% | 1 278 8,7% 759 8,1% | 13,4 13,7 13,2 13,7 | R1 | R1 | R2 | R2 | R1 | R2 | |
| A 1 Neustadt i. H.-Süd 1830/1105 R1(N): AS Neustadt i.H.-Pelzerhaken R2(S): AS Neustadt i.H.-Mitte Fs=4 km 85,6 | 284/166 163/111 68/30 53/25 | +1,9 +2,7 -0,1 +1,7 | 2 473 2 827 2 638 958 | 9,3 11,5 8,2 3,6 | +1,3 +1,5 +0,9 +1,9 | 87,4 85,4 88,1 92,9 | 9,4 10,0 9,1 7,8 | 1,1 1,0 1,1 1,3 | 2,0 1,8 2,3 2,4 | 2,9 3,4 2,7 1,3 | 6,0 7,6 5,2 1,8 | 4,9 6,2 4,2 1,5 | 1 542 8,0% 243 26,1% | 1 723 8,2% 1 001 7,0% | 15,2 16,0 15,5 17,1 | R1 | R1 | R2 | R2 | R1 | R2 | |
| A 1 Bad Schwartau 2130/1108 R1(N): AS Bad Schwartau R2(S): AS Lübeck-Zentrum Fs=6 km 58,6 | 134/146 72/97 35/22 27/27 | -3,9 -2,9 -8,0 -1,2 | 5 620 6 603 5 912 1 641 | 8,2 9,4 8,4 2,7 | -3,0 -3,3 -3,0 +1,4 | 88,5 87,3 88,0 94,2 | 8,0 8,3 8,2 6,3 | 0,5 0,5 0,6 0,7 | 1,4 1,3 1,6 1,5 | 2,0 2,3 2,0 0,6 | 6,0 6,9 6,2 1,9 | 5,1 5,8 5,3 1,6 | 3 935 7,2% 705 19,2% | 4 300 7,4% 2 841 6,2% | 10,6 10,2 10,9 10,7 | R1 | R1 | R2 | R2 | R1 | R2 | |
| A 1 Reinfeld 2128/1291 R1(N): AS Reinfeld R2(S): AS Bad Oldesloe Fs=6 km 42,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 1 Bad Oldesloe 2228/1101 R1(N): AS Reinfeld R2(S): AS Bad Oldesloe Fs=6 km 38,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 1 Barsbüttel 2427/1102 R1(N): AS Barsbüttel R2(S): AK Kreuz Hamburg-Ost (A24) Fs=7 km 7,5 | 42/113 22/61 13/26 7/26 | -0,1 +0,2 +0,1 -2,0 | 10 398 12 398 11 005 2 276 | 12,7 14,7 12,9 3,4 | +3,9 +3,4 +5,8 +4,2 | 83,5 81,4 83,2 93,6 | 8,7 9,1 8,9 6,1 | 0,3 0,3 0,4 0,3 | 1,0 1,0 1,1 0,8 | 3,0 3,5 3,1 0,6 | 9,4 10,9 9,5 2,5 | 7,6 8,7 7,6 2,1 | 4 605 11,4% 1 027 24,4% | 4 945 12,0% 3 587 9,0% | 10,7 9,9 10,7 10,2 | R1 | R1 | R2 | R2 | R1 | R2 | |
| A 7 Eilund 1222/1109 R1(N): AS GÜG Eilund R2(S): AS Flensburg/Harnisee Fs=4 km 3,4 | 192/173 122/118 38/22 32/33 | +9,0 +8,5 +8,8 +9,8 | 4 686 5 628 4 910 947 | 24,8 30,8 20,7 6,3 | +2,8 +2,2 +6,2 -3,8 | 67,5 61,9 70,9 85,6 | 7,6 7,2 8,8 8,8 | 0,8 0,7 0,9 1,2 | 3,4 2,9 4,0 3,9 | 2,0 2,3 1,7 1,1 | 22,5 28,3 18,7 4,8 | 19,5 24,4 16,2 4,1 | 1 025 23,1% 314 35,9% | 1 120 22,5% 743 25,7% | 18,6 21,0 18,1 18,7 | R1 | R1 | R2 | R2 | R1 | R2 | |
| A 7 Schuby 1422/1189 R1(N): AS Tarp R2(S): AS Schleswig/Schuby Fs=4 km 31,3 | 316/218 195/131 67/51 54/36 | +1,4 +2,8 -1,7 +0,5 | 6 240 7 527 6 470 1 233 | 19,9 20,6 15,5 3,9 | +3,6 +3,1 +5,6 +3,1 | 79,7 76,4 80,5 92,3 | 6,6 6,9 6,6 5,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 2,3 1,9 3,0 2,8 | 2,2 2,5 2,1 0,9 | 14,3 17,6 13,0 2,6 | 12,3 15,1 11,1 2,2 | 2 076 15,3% 468 31,4% | 2 295 15,3% 1 420 15,2% | 13,4 13,7 13,2 12,9 | R1 | R1 | R2 | R2 | R1 | R2 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------|-----------------|----------------|------------------------------------|--|--|------------------|-------------|---|---|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei Anz. Fahrstreifen | VT 2015/14 | Kfz | | Lkw-Gruppe | | | Veränd. | | | DTV | | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | | Fak- toren | Tag- Nacht | | day- eve | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | SV ähnl. | Lkw-Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | PKw | Lkw | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | Kfz [%] | Lkw [%] | | PKw [%] | Bus [%] | fer | b _{So} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | | | Mo-So b _{SV} d ₅₀ | Mo-So b _{SV} d ₅₀ |
| A 23 | Albersdorf 1821/1270 R1(N): AS Heide-Süd R2(S): AS Albersdorf Fs=4 km 77,4 | 19/- 17/- 0/- 2/- | 14 414 13 201 16 319 16 319 | -1,5 -2,1 -1,4 +2,0 | 1 083 1 282 1 203 254 | 7,6 9,7 7,4 1,6 | 89,5 87,4 89,6 95,4 | 6,4 7,2 6,7 4,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1,9 2,4 2,1 1,9 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 835 7,0% | 835 7,0% | 1 096 1,2% | 1 096 1,2% | 15,9 1,2% | 15,9 1,2% | R1 R1 | C C | | |
| A 23 | Schaftstedt 1921/1269 R1(N): AS Schafstedt R2(S): AS Hanerau-Hademarschen Fs=4 km 71,1 | 98/- 66/- 15/- 17/- | 17 469 16 284 19 640 18 916 | +4,4 +2,2 +4,7 +11,4 | 1 372 1 616 1 506 299 | 7,9 9,9 7,7 1,6 | 89,0 87,0 88,9 95,3 | 6,4 7,2 6,7 3,7 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 2,1 2,0 2,3 2,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1 009 7,3% | 1 009 7,3% | 1 316 1,5% | 1 316 1,5% | 16,6 1,5% | 16,6 1,5% | R1 R1 R2 | F D E E | | | |
| A 23 | Besdorf 1922/1163 R1(N): AS Schafstedt R2(S): AS Hanerau-Hademarschen Fs=4 km 66,0 | 93/67 60/35 15/19 18/13 | 19 072 17 977 21 001 20 514 | +4,4 +2,2 +4,7 +11,4 | 1 464 1 724 1 606 328 | 7,7 9,6 7,6 1,6 | 89,2 87,4 89,1 95,5 | 9,0 9,9 9,4 6,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 2,1 2,0 2,3 2,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1 103 7,1% | 1 103 7,1% | 1 423 1,4% | 1 423 1,4% | 15,0 1,4% | 15,0 1,4% | R1 R1 R2 | F C D E | | | |
| A 23 | Hademarschen 1922/1268 R1(N): AS Hanerau-Hademarschen R2(S): AS Schenefeld Fs=4 km 65,5 | 86/- 54/- 15/- 17/- | 19 262 18 229 21 466 20 111 | +2,2 -1,1 +4,7 -1,4 | 1 450 1 717 1 569 314 | 7,5 9,4 7,3 1,6 | 89,4 87,6 89,4 95,6 | 6,4 7,2 6,6 3,6 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 2,2 2,1 2,4 2,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1 109 7,0% | 1 109 7,0% | 1 445 1,3% | 1 445 1,3% | 15,0 1,3% | 15,0 1,3% | R1 R1 R2 | F C D E | | | |
| A 23 | Nordoe 4 2123/1154 R1(N): AS Itehoe-Süd R2(S): AS Lägerdorf Fs=6 km 43,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A 23 | Krupunder 2325/1119 R1(N): AS Halstenbek-Krupunder R2(S): AS Hamburg-Eidelstedt Fs=4 km 2,5 | 199/163 119/106 42/30 38/27 | 76 880 81 549 77 871 58 494 | -1,5 -2,1 -1,4 +2,0 | 4 562 5 552 4 817 606 | 5,9 6,8 6,2 1,0 | -1,7 -2,1 -0,3 -0,5 | 91,6 90,8 91,2 96,5 | 8,1 8,6 8,3 5,3 | 0,6 0,5 0,7 0,8 | 1,1 1,0 1,2 1,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 4 300 5,7% | 4 300 5,7% | 3 996 3,4% | 3 996 3,4% | 10,4 9,5 | 10,4 9,5 | R1 R1 R2 | A B E | | | |
| A 24 | Glinde (SH) 2427/1172 R1(O): AS Reinbek R2(W): AK Kreuz Hamburg-Ost (A1) Fs=4 km 10,0 | 221/153 120/87 63/40 38/26 | 51 167 54 491 51 992 37 918 | +4,9 +4,8 +6,8 +2,2 | 5 923 7 207 6 188 879 | 11,6 13,2 11,9 2,3 | +4,7 +5,1 +4,3 +1,0 | 84,9 83,2 84,3 94,8 | 8,4 8,9 8,4 5,7 | 0,5 0,5 0,6 0,7 | 1,1 1,1 1,2 1,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 2 862 10,7% | 2 862 10,7% | 3 401 8,2% | 3 401 8,2% | 13,0 11,4 | 13,0 11,4 | R1 R1 R2 | A A B | | | |
| A 24 | Gudow 2430/1110 R1(O): AS Zarrentin R2(W): AS Hornbek Fs=4 km 45,9 | 118/0 65/0 35/0 18/0 | 34 846 34 968 36 065 32 782 | -2,3 -2,3 +1,2 -6,7 | 5 751 6 992 5 999 884 | 16,5 20,0 16,6 2,7 | +2,1 +2,2 +2,7 -3,9 | 78,8 75,2 78,5 93,4 | 10,5 11,4 10,5 6,9 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 2,1 2,1 2,2 1,8 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1 923 15,0% | 1 923 15,0% | 2 448 10,5% | 2 448 10,5% | 14,2 13,2 | 14,2 13,2 | R1 R1 R2 | D C F | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|--|------------------------------|----------------------|------------------|------------------|----------------------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrstreifen | DTV | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | TG | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Kfz | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | Fak-toren | | Tag-zz | | MSV | | Ganglinientypen | | | | |
| | | Mo-So | | W | | U | | S | | Mo-So | | W | | U | | S | | Mo-So | | W | | U | | S | |
| | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | | [Kfz/24h] | |
| B 5 | Tönning / Klappbrücke 1619/1188 R1(N): Husum R2(S): Heide Fs=2 | 211/202 119/124 51/40 41/38 | 10 994 10 464 12 491 10 942 | +3,8 +2,8 +5,1 +5,0 | 8,2 10 066 1 000 173 | 8,2 10 066 1 000 173 | -1,1 -2,4 +3,3 -0,8 | 88,8 86,8 88,6 95,8 | 9,0 9,5 9,1 6,8 | 0,3 0,2 0,3 0,5 | 2,3 2,2 2,2 2,2 | 2,3 2,2 2,2 2,2 | 5,5 6,9 5,5 0,8 | 3,6 4,5 3,6 0,5 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 1,19 1,01 1,16 0,5 | 643 7,6% 88 16,9% | 728 8,1% 390 4,7% | 821 1,4% 713 2,5% 13,7 3,7% | 14,9 15,5 13,0 13,7 | R1 R1 R2 R2 | F D E F | C D E F | 8 17 15 13 | |
| B 5 | Hemmingstedt 1820/1178 R1(N): Heide R2(S): Meldorf Fs=2 | 243/261 147/164 54/52 42/45 | 11 564 12 669 11 938 6 953 | -2,1 -2,8 +0,7 -2,5 | 505 613 530 75 | 4,4 4,8 4,4 1,1 | -4,6 -5,3 -1,5 -8,8 | 93,2 92,7 92,8 96,8 | 8,2 8,5 8,5 6,3 | 0,3 0,2 0,4 0,7 | 1,5 1,4 1,7 1,4 | 1,5 2,0 1,9 0,5 | 2,1 2,4 2,2 0,5 | 1,6 1,7 1,6 0,3 | 0,4 0,5 0,3 0,1 | 0,94 0,56 1,01 0,7 | 677 4,3% 92 6,0% | 761 4,7% 424 2,0% | 657 3,8% 680 3,7% | 11,2 9,8 11,9 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A A B F | B B E C | 8 8 14 14 | |
| B 5 | Brunsbüttel Hochbr. 2121/1120 R1(N): Brunsbüttel R2(S): Büttel / IZ Fs=4 | 241/180 143/118 57/32 41/30 | 9 322 10 111 9 404 6 332 | +1,4 +1,6 +1,0 +1,4 | 751 902 811 121 | 8,1 8,9 8,6 1,9 | +0,2 -0,4 +3,5 -7,0 | 89,0 88,0 88,5 95,5 | 8,3 8,7 8,6 5,7 | 0,9 0,7 1,1 2,1 | 1,7 1,7 1,9 1,6 | 1,7 3,0 2,9 0,5 | 5,2 5,8 5,6 1,3 | 4,1 4,5 4,4 1,0 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 0,93 0,63 1,03 0,9 | 528 8,0% 110 8,9% | 597 8,7% 320 3,8% | 858 3,4% 788 3,4% | 18,3 16,0 17,0 14,9 | R1 R1 R2 R2 | C A A C | A A A F | 7 7 15 14 | |
| B 5 | Itzehoe-West 3 2022/1195 R1(W): Bekdorf R2(O): AS Itzehoe-West (A23) Fs=3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 5 | Itzehoe-West 4 2022/1196 R1(O): AS Itzehoe-West (A23) R2(W): AS Itzehoe-West (A23) Fs=3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 5 | Lauenburg 2629/1161 R1(O): Boizenburg R2(W): Lauenburg Fs=2 | 241/251 157/152 39/51 45/48 | 8 695 9 393 8 915 5 849 | +1,4 +1,3 +1,8 +1,8 | 827 1 013 864 98 | 9,5 10,8 9,7 1,7 | -0,3 +0,0 -1,1 +2,3 | 87,5 86,2 87,2 95,4 | 8,1 8,5 8,2 5,5 | 1,2 0,7 1,3 4,5 | 2,2 2,1 2,3 2,2 | 2,4 2,6 2,4 0,5 | 6,9 7,9 7,0 1,0 | 5,1 5,8 5,2 0,7 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 0,95 0,58 1,08 0,7 | 483 9,5% 120 9,5% | 545 10,2% 298 5,8% | 636 8,2% 612 7,2% | 14,7 12,8 14,0 12,5 | R1 R1 R2 R2 | A A F E | F F A F | 17 17 15 15 | |
| B 75 | Neritz 2227/1190 R1(N): Neritz R2(S): Eimhorst Fs=2 | 335/324 204/197 76/71 55/56 | 11 268 12 143 10 975 8 460 | -0,3 +1,5 -4,7 -1,6 | 573 707 574 78 | 5,1 5,8 5,2 0,9 | -7,2 -4,6 -15,1 -7,8 | 93,3 92,6 93,0 97,6 | 9,2 9,9 9,3 5,5 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1,5 1,5 1,7 1,4 | 1,5 2,8 2,6 0,4 | 2,3 2,7 2,3 0,3 | 1,7 1,9 1,7 0,2 | 0,3 0,3 0,4 0,2 | 0,1 0,1 1,05 0,1 | 666 4,9% 96 7,8% | 724 5,5% 454 2,0% | 621 4,5% 611 6,5% | 11,0 9,8 10,9 9,8 | R1 R1 R2 R2 | A B D C | D D B C | 8 17 16 14 | |
| B 76 | Eckernf. (Kochendorf) 1524/1179 R1(O): Eckernförde R2(W): Schleswig Fs=2 | 192/97 102/58 47/18 43/21 | 14 030 15 058 14 361 9 833 | +4,3 +4,3 +4,1 +5,0 | 753 901 793 158 | 5,4 6,0 5,5 1,6 | -2,6 -2,3 -3,0 -2,7 | 90,9 90,2 90,3 95,8 | 7,4 7,8 7,5 5,2 | 0,9 0,7 1,0 1,7 | 1,8 1,7 2,2 1,3 | 2,6 2,9 2,7 0,8 | 1,9 2,1 2,1 0,3 | 0,9 1,0 1,0 0,2 | 0,9 1,0 0,8 0,5 | 0,95 0,61 1,01 1,3 | 831 5,3% 92 6,5% | 941 5,8% 501 2,4% | 794 6,6% 739 4,7% | 11,3 10,1 10,5 9,5 | R1 R1 R2 R2 | C A B E | D D 8 D | 17 17 12 15 | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|------------------------------|--|----------------------------|-------------------------------|------------------------------|--|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---|--|--|---|--|---|------------------|------------------|------------------|-------------|-------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei Anz. Fahrstreifen | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Faktoren | | Tag-22 | | day-18 | | WG R1 R2 | TG R1 R2 |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lkw Krad Pkw +Lkw +Krad [%] | m. Anh. [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | nkl. Kfz [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} D _n [] [Kfz/h] [%] | nkf Kfz [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n [Kfz/h] [%] | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | d ₅₀ d _{50,w5} Mo-So d ₅₀ [] [] | Mo-So b ₅₀ Mo-So d ₅₀ [Kfz/h] [%] | d ₅₀ d _{50,w5} Mo-So d ₅₀ [] [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | |
| B 199 | Flensburg-Ost / Engelsby 1222/1150 R1(O): Langballig R2(W): Flensburg Fs=2 | 177/144 92/89 44/24 41/31 | 16 741 17 782 17 434 12 018 | -4,9 -4,8 -4,3 -6,6 | 349 419 370 66 | 2,1 2,4 2,1 0,6 | -3,7 -3,4 -2,9 -11,8 | 96,0 95,8 95,7 98,1 | 7,5 7,9 7,4 5,3 | 0,6 0,5 0,8 1,0 | 1,3 1,2 1,1 1,0 | 1,0 1,2 0,8 0,2 | 0,7 0,8 0,7 0,2 | 0,4 0,5 0,3 0,1 | 0,3 0,4 0,3 0,1 | 0,3 0,4 0,3 0,1 | 0,6 0,6 0,7 0,4 | 0,98 2,1% 1,06 2,3% | 989 2,1% 115 2,3% | 994 1,1% 837 3,3% | 11,5 10,5 10,4 9,6 | R1 R1 R2 R2 | C B E - | F B E - | B B B B | B B B B | | |
| B 200 | Wassersleben 1122/1134 R1(N): Krusau R2(S): AS Flensburg Fs=6 | 223/208 132/130 49/39 42/39 | 12 102 12 631 13 405 8 437 | +2,1 +2,0 +2,1 +2,6 | 164 185 177 69 | 1,4 1,5 1,3 0,8 | +4,6 +5,4 +3,2 +2,2 | 95,3 95,3 95,0 95,6 | 6,3 6,2 6,4 6,5 | 0,9 0,7 1,0 1,6 | 1,6 1,5 1,9 1,9 | 0,5 0,6 0,5 0,3 | 0,4 0,3 0,4 0,1 | 0,3 0,3 0,4 0,1 | 0,3 0,5 0,4 0,1 | 0,4 0,5 0,4 0,1 | 1,7 1,8 1,8 1,6 | 1,06 1,4% 1,14 1,0% | 700 1,4% 114 1,0% | 713 0,7% 791 1,0% | 11,5 10,9 13,4 12,8 | R1 R1 R2 R2 | E C D C | B B B B | B B B B | B B B B | | |
| B 200 | Flensburg Süd 1 1222/1113 R1(N): AS Krusau R2(S): Flensburg Fs=4 | 159/89 86/60 42/11 31/18 | 31 921 35 440 32 849 17 825 | +1,7 +1,5 +1,6 +3,4 | 1 046 1 281 1 076 149 | 3,3 3,6 3,3 0,8 | -4,2 -4,0 -5,0 +1,5 | 93,9 93,6 93,6 96,3 | 7,4 7,6 7,4 5,7 | 0,6 0,5 0,7 1,0 | 1,3 1,2 1,6 1,4 | 1,5 1,6 1,5 0,3 | 1,5 1,6 1,1 0,2 | 1,1 1,3 1,1 0,2 | 1,3 1,5 1,8 0,3 | 0,3 0,3 0,3 0,1 | 1,5 1,5 1,6 1,4 | 1,881 3,2% 229 4,4% | 1 881 3,2% 229 4,4% | 2 115 3,3% 2 188 2,1% | 13,3 11,6 13,6 11,8 | R1 R1 R2 R2 | A A A G | B B B B | B B B B | B B B B | | |
| B 200 | Flensburg Süd 4 1122/1157 R1(N): Richtung A7 R2(S): Jarplund-Weding Fs=4 | 159/105 86/72 42/16 31/17 | 27 029 29 496 27 038 18 000 | +2,7 +2,8 +1,9 +4,0 | 1 199 1 464 1 248 164 | 4,4 5,0 4,6 0,9 | +1,9 +2,4 +0,1 +10,1 | 92,4 92,0 92,0 96,1 | 8,1 8,3 8,2 6,0 | 0,6 0,5 0,7 0,9 | 1,3 1,2 1,6 1,4 | 1,7 1,9 1,8 0,4 | 1,7 1,9 1,8 0,4 | 1,7 2,0 2,5 0,2 | 1,7 2,0 1,8 0,2 | 0,4 0,4 0,3 0,1 | 0,4 0,4 0,3 0,1 | 1,82 4,3% 215 5,7% | 1 582 4,3% 215 5,7% | 1 886 4,9% 1 672 3,0% | 13,8 12,1 12,6 11,0 | R1 R1 R2 R2 | A A A C | B B B B | B B B B | B B B B | | |
| B 200 | Flensburg Süd 3/Osttang. 1222/1141 R1(N): Dänemark R2(S): Husum Fs=7 | 232/158 130/100 56/29 46/29 | 28 318 31 476 29 513 15 186 | +2,5 +2,4 +2,4 +3,6 | 1 060 1 292 1 123 128 | 3,7 4,1 3,8 0,8 | +2,2 +2,0 +3,1 +4,0 | 93,4 93,1 93,0 96,5 | 8,0 8,3 8,0 6,1 | 0,4 0,3 0,5 0,8 | 1,6 1,5 1,8 1,5 | 1,7 1,9 1,8 0,4 | 1,7 1,9 1,8 0,4 | 1,7 2,0 1,8 0,3 | 1,7 2,0 1,8 0,1 | 0,3 0,3 0,2 0,2 | 0,3 0,3 0,2 0,1 | 1,681 3,7% 177 4,9% | 1 681 3,7% 177 4,9% | 1 778 2,2% 1 529 4,1% | 12,3 10,7 11,0 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | F F D G | B B B B | B B B B | | |
| B 202 | Kotzenbüll 1619/1175 R1(O): Töming R2(W): Garding Fs=2 | 209/184 117/108 55/44 37/32 | 6 680 6 381 7 864 6 196 | -0,4 +0,2 -1,1 -1,8 | 244 286 269 56 | 3,6 4,5 3,4 0,9 | -2,5 -4,0 +2,4 -1,0 | 93,1 92,1 93,4 96,7 | 8,4 8,9 8,2 6,6 | 0,6 0,4 0,6 0,9 | 2,1 2,2 2,1 1,5 | 2,4 2,9 2,2 0,6 | 2,4 2,9 2,2 0,6 | 2,4 2,9 2,2 0,6 | 2,4 2,9 2,2 0,6 | 0,3 0,4 0,1 0,1 | 0,3 0,4 0,1 0,1 | 397 3,5% 42 6,2% | 397 3,5% 42 6,2% | 489 0,8% 560 0,7% | 14,9 15,5 16,5 16,9 | R1 R1 R2 R2 | G D E F | E D E F | B B B B | B B B B | | |
| B 202 | Hohn 1623/1180 R1(O): Fockbeck R2(W): Erjde Fs=2 | 237/164 134/102 56/33 47/29 | 6 283 6 940 6 294 3 865 | +0,5 -0,7 +4,5 +1,2 | 241 289 256 43 | 3,8 4,2 4,1 1,1 | -3,6 -6,2 +6,1 -1,9 | 93,1 92,7 92,7 96,3 | 7,5 8,0 7,2 5,0 | 0,8 0,7 1,0 1,8 | 1,7 1,7 2,0 1,6 | 1,9 2,1 2,1 0,5 | 1,9 2,1 2,1 0,5 | 1,9 2,1 2,1 0,5 | 1,9 2,1 2,1 0,5 | 0,4 0,4 0,3 0,1 | 0,4 0,4 0,3 0,1 | 368 3,7% 48 6,3% | 368 3,7% 48 6,3% | 471 2,8% 404 1,7% | 15,0 13,1 12,8 11,1 | R1 R1 R2 R2 | A A A A | B B B B | B B B B | B B B B | | |
| B 202 | Raisdorf II 1727/1136 R1(N): Kiel R2(S): Lüftenburg Fs=4 | 281/221 172/136 65/41 54/44 | 14 208 15 264 14 691 9 707 | -3,9 -3,5 -5,7 -2,5 | 609 725 682 89 | 4,3 4,7 4,6 0,9 | -2,2 -2,7 -0,4 -4,8 | 92,0 91,6 91,2 95,2 | 7,1 7,4 7,1 5,1 | 1,3 0,8 1,2 4,1 | 1,7 1,6 2,0 1,4 | 2,4 2,7 2,0 0,4 | 2,4 2,7 2,0 0,4 | 2,4 2,7 2,0 0,4 | 2,4 2,7 2,0 0,4 | 0,4 0,4 0,1 0,2 | 0,4 0,4 0,1 0,2 | 837 4,3% 102 4,6% | 837 4,3% 102 4,6% | 926 2,3% 877 3,1% | 13,3 12,0 12,1 11,0 | R1 R1 R2 R2 | C A F E | F B F E | B B B B | B B B B | | |

Jahresauswertung 2015

Schleswig-Holstein

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------|---|-------------------|------------------|--------------|---------------|-------------------|----------------------|-------------|--------------------|------------|------------|--------------------------|--------------------------------|------------------------------------|--|--|------------------------------|--|----------------|----------|-----------|----------|-----------------------------|----------|----------|----------|----|--|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren | | Tag- e | | MSV (50. höchste Stunde) | | JG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | SV U S | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw Krad | Pkw Lkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | nkl. Kfz | b _{so} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} P _{eve} | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So bsv Mo-So bsv | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} | Richt- tung | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | | |
| B 206 | Schmabek | 182/168 | 11 178 | +1,1 | 440 | 3,9 | -2,6 | 94,3 | 6,6 | 0,7 | 1,2 | 1,5 | 2,0 | 1,4 | 0,4 | 0,6 | 0,89 | 651 | 725 | 632 | 11,4 | R1 | A | E 17 | A 8 | | | | | |
| | 2023/1145 | 119/105 | 12 234 | +1,3 | 537 | 4,4 | -1,5 | 93,9 | 7,0 | 0,5 | 1,1 | 1,7 | 2,3 | 1,6 | 0,4 | 0,6 | 0,63 | 3,8% | 4,2% | 2,5% | 10,0 | R1 | A | E 17 | A 8 | | | | | |
| | R1(O): Kellinghusen | 32/31 | 10 933 | +0,5 | 453 | 4,1 | -5,8 | 93,9 | 6,7 | 0,8 | 1,4 | 1,6 | 2,2 | 1,5 | 0,4 | 0,6 | 1,03 | 95 | 429 | 762 | 13,5 | R2 | E 14 | A 8 | | | | | | |
| | R2(W): Itzehoe | 31/32 | 7 646 | +1,2 | 65 | 0,9 | -0,7 | 97,4 | 4,4 | 1,8 | 1,3 | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | | 5,5% | 1,7% | 2,8% | 11,8 | R2 | D 15 | C 11 14 | | | | | | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | F | D 18 | C 18 | | | | | |
| B 206 | Segeberg West 1 | | 20 816 (letzter veröffentlichter Ergebniswert aus 2014) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2027/1165 | | Gerätedefekt zeitweise in 2015 / Gerätedefekt zeitweise in 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | R1(O): Bad Segeberg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | R2(W): Wittenborn / AS Bad Segeberg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Fs=4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B 206 | Segeberg Ost | 53/114 | 20 597 | +2,1 | 2 098 | 10,2 | +4,0 | 87,4 | 8,6 | 0,3 | 1,6 | 2,4 | 7,4 | 5,5 | 0,4 | 0,8 | 0,97 | 1 185 | 1 303 | 1 220 | 11,8 | R1 | B | D 8 17 | G 8 | | | | | |
| | 2027/1164 | 36/84 | 21 485 | +3,4 | 2 529 | 11,8 | +3,9 | 85,8 | 9,1 | 0,2 | 1,5 | 2,8 | 8,6 | 6,4 | 0,4 | 0,9 | 0,83 | 9,4% | 10,1% | 7,9% | 10,9 | R1 | C | D | E 17 | D 8 17 | | | | |
| | R1(O): Lübeck | 12/12 | 20 743 | -1,3 | 2 211 | 10,7 | +5,0 | 86,7 | 8,7 | 0,4 | 1,8 | 2,6 | 7,7 | 5,8 | 0,4 | 0,8 | 1,12 | 205 | 832 | 982 | 9,6 | R2 | E | E 14 | D 8 16 | | | | | |
| | R2(W): AS Segeberg | 5/18 | 17 160 | +2,0 | 373 | 2,2 | +2,9 | 95,6 | 5,8 | 0,6 | 1,7 | 0,6 | 1,3 | 0,9 | 0,3 | 0,5 | | 19,1% | 6,4% | 10,9% | 9,0 | R2 | D | D 14 | C 11 15 | | | | | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | C | D 18 | D 18 | | | | | |
| B 207 | Neubörsen | 272/186 | 11 333 | +0,4 | 449 | 4,0 | +0,5 | 93,9 | 8,7 | 0,8 | 1,0 | 1,8 | 1,4 | 0,8 | 0,7 | 1,2 | 0,90 | 664 | 731 | 731 | 12,6 | R1 | A | F 17 | B 8 | | | | | |
| | 2527/1138 | 151/106 | 12 593 | +0,2 | 552 | 4,4 | +0,0 | 93,5 | 9,1 | 0,6 | 1,0 | 2,0 | 1,5 | 0,9 | 0,8 | 1,1 | 0,55 | 3,3% | 4,3% | 3,4% | 10,9 | R1 | A | F 17 | B 8 | | | | | |
| | R1(O): Schwarzenbek | 68/46 | 11 330 | +1,6 | 457 | 4,0 | +1,9 | 93,7 | 8,7 | 1,0 | 1,1 | 1,9 | 1,5 | 0,9 | 0,6 | 1,2 | 1,05 | 88 | 464 | 709 | 12,9 | R2 | F | F 15 | A 8 | | | | | |
| | R2(W): Wentorf | 53/34 | 6 733 | -0,4 | 61 | 0,9 | +8,3 | 97,1 | 6,3 | 2,0 | 0,8 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,4 | 1,2 | | 5,7% | 1,6% | 4,8% | 11,3 | R2 | G | G 14 | F 12 | | | | | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | F | F 15 | C 16 | | | | | |
| B 207 | Eimenhorst | 161/188 | 9 019 | +3,9 | 690 | 7,7 | +4,6 | 89,7 | 7,8 | 1,0 | 1,7 | 2,5 | 4,4 | 3,2 | 0,7 | 0,9 | 0,97 | 526 | 590 | 608 | 13,5 | R1 | C | F 17 | A 8 | | | | | |
| | 2429/1184 | 82/122 | 9 628 | +3,1 | 825 | 8,6 | +4,9 | 88,8 | 8,3 | 0,7 | 1,7 | 2,9 | 4,9 | 3,5 | 0,7 | 1,0 | 0,63 | 7,4% | 8,0% | 7,6% | 12,0 | R1 | A | F 17 | B 8 | | | | | |
| | R1(N): Möllin | 47/37 | 9 351 | +5,2 | 766 | 8,2 | +4,2 | 88,8 | 7,8 | 1,1 | 2,0 | 2,6 | 5,0 | 3,6 | 0,6 | 1,1 | 1,05 | 75 | 336 | 562 | 12,5 | R2 | F | F 15 | B 8 | | | | | |
| | R2(S): Schwarzenbek | 32/29 | 6 350 | +5,6 | 96 | 1,5 | +1,2 | 96,3 | 4,8 | 2,9 | 1,6 | 0,4 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | | 10,7% | 4,2% | 6,8% | 11,3 | R2 | G | G 13 | C 11 14 | | | | | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | B | E | F 15 | G 18 | | | | | |
| B 207 | Fehmamsundbrücke | 290/33 | 14 095 | -1,8 | 1 638 | 11,6 | +0,7 | 84,8 | 11,0 | 0,9 | 2,3 | 2,0 | 8,7 | 7,5 | 0,9 | 1,3 | 1,34 | 805 | 900 | 1 125 | 15,8 | R1 | G | - | E 17 | | | | | |
| | 1532/1131 | 169/20 | 13 013 | -2,5 | 1 872 | 14,4 | +1,0 | 82,1 | 11,3 | 0,6 | 2,1 | 2,5 | 11,0 | 9,5 | 0,9 | 1,4 | 0,97 | 9,7% | 9,6% | 5,3% | 17,1 | R1 | C | D | E 17 | | | | | |
| | R1(N): Burg a. F. | 68/7 | 17 483 | +0,8 | 1 732 | 9,9 | +0,7 | 86,3 | 10,8 | 1,0 | 2,6 | 1,9 | 7,3 | 6,3 | 0,7 | 1,2 | 1,08 | 151 | 521 | 1 030 | 14,8 | R2 | E | E 15 | E 15 | | | | | |
| | R2(S): Großbrode | 53/6 | 13 548 | -4,3 | 659 | 4,9 | -1,8 | 91,4 | 10,5 | 1,4 | 2,8 | 0,7 | 3,3 | 2,9 | 0,9 | 0,9 | | 31,9% | 10,3% | 3,2% | 15,9 | R2 | F | F 12 | G 15 | | | | | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | E | E 15 | F 15 | | | | | |
| B 208 | Mustin | 330/330 | 2 390 | -3,6 | 147 | 6,1 | -4,5 | 91,6 | 4,1 | 0,0 | 1,9 | 2,0 | 3,9 | 2,9 | 0,3 | 0,3 | 0,98 | 137 | 155 | 179 | 14,7 | R1 | C | F 18 | A 8 | | | | | |
| | 2331/1160 | 199/200 | 2 555 | -0,8 | 173 | 6,8 | -1,5 | 91,0 | 4,4 | 0,0 | 1,9 | 2,2 | 4,3 | 3,2 | 0,3 | 0,3 | 0,62 | 6,0% | 6,5% | 6,7% | 13,0 | R1 | A | A | F 18 | A 8 | | | | |
| | R1(N): Ziefhen | 76/73 | 2 497 | -9,5 | 167 | 6,7 | -10,9 | 90,8 | 4,4 | 0,0 | 2,1 | 2,1 | 4,3 | 3,0 | 0,3 | 0,4 | 1,07 | 24 | 84 | 170 | 14,5 | R2 | F | F 15 | A 8 | | | | | |
| | R2(S): Roggendorf | 55/57 | 1 643 | -6,3 | 23 | 1,4 | -15,7 | 96,6 | 2,3 | 0,1 | 1,7 | 0,5 | 0,8 | 0,4 | 0,1 | 0,2 | | 7,6% | 3,4% | 4,1% | 13,0 | R2 | G | G 14 | E 18 | | | | | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | E | F | F 15 | F 17 | | | | | |
| B 404 | Bargteheide / Mollhagen | 207/174 | 15 562 | +4,3 | 1 667 | 10,7 | +3,9 | 85,8 | 10,3 | 0,5 | 2,3 | 2,2 | 8,0 | 6,3 | 0,4 | 1,2 | 1,05 | 890 | 978 | 891 | 11,3 | R1 | E | B 8 | E 18 | | | | | |
| | 2228/4701 | 118/109 | 15 673 | +4,6 | 2 027 | 12,9 | +4,0 | 83,6 | 10,9 | 0,3 | 2,2 | 2,6 | 9,8 | 7,7 | 0,5 | 1,2 | 0,93 | 9,7% | 10,0% | 5,4% | 11,0 | R1 | D | C | B 8 | E 18 | | | | |
| | R1(N): Bargteheide | 52/33 | 16 391 | +3,6 | 1 721 | 10,5 | +4,4 | 85,7 | 10,4 | 0,5 | 2,6 | 2,2 | 7,9 | 6,2 | 0,4 | 1,2 | 1,21 | 166 | 626 | 897 | 11,7 | R2 | D | D 8 15 | E 15 | | | | | |
| | R2(S): Trittau | 37/32 | 14 057 | +3,9 | 280 | 2,0 | +0,2 | 94,8 | 8,1 | 1,0 | 2,3 | 0,5 | 1,1 | 0,8 | 0,4 | 0,9 | | 21,9% | 7,9% | 7,8% | 11,2 | R2 | F | F 12 | D 14 | | | | | |
| | Fs=2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C | E | C 14 | F 14 | | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|---|-------------------------------|--|-----------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------------------------|--|--|------------------------------|--|--------------------------------|---|---|------------------------------|---|---|---|--------------------------------------|----|--|----------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S Lage bei [d] | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht | | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | | WG | | TG R1 R2 |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [%] | SV ähnl. S [%] | Lkw- Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Lkw Pkw m. Anh. [%] | Lkw Pkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw Pkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Bus nkl. Kfz [%] | fer b ₅₀ b _{Fr} D _n [] | nkl. Kfz [%] | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n [Kfz/h] | R1 R2 | Mo-So b _{SV} Mo-So b _{SV} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [%] | R1 R2 | Mo Di-Do Fr Sa So | | | |
| B 404 | Grande 2428/1185 R1(N): Bergleheide R2(S): Schwarzenbek Fs=2 | 206/196 124/118 51/45 31/33 | 6 680 7 036 6 761 5 275 +1,1 +0,7 +1,1 +3,1 | +0,5 -0,3 +3,0 +2,2 | 736 874 802 141 | 11,0 12,4 11,9 2,7 | 858 846 846 94,1 8,9 9,5 9,1 6,2 | 0,6 0,4 0,7 1,6 | 2,3 2,2 3,4 0,9 | 3,3 3,8 3,4 0,9 | 7,4 8,3 8,2 1,6 | 5,1 5,7 5,7 0,9 | 0,3 0,4 0,2 0,2 | 0,8 0,8 0,9 0,6 | 0,96 0,72 1,06 | 385 10,5% 66 16,7% | 434 11,4% 237 5,7% | C B B D E | 11,6 10,5 10,7 9,8 | R1 R1 R2 R2 | 8 8 14 15 18 | D D D D D | 8 8 14 15 18 | | | |
| B 430 | Hohenwestedt II 1923/1187 R1(O): Neumünster R2(W): Schenefeld Fs=2 | 206/196 124/118 51/45 31/33 | 6 680 7 036 6 761 5 275 +1,1 +0,7 +1,1 +3,1 | +0,5 -0,3 +3,0 +2,2 | 736 874 802 141 | 11,0 12,4 11,9 2,7 | 858 846 846 94,1 8,9 9,5 9,1 6,2 | 0,6 0,4 0,7 1,6 | 2,3 2,2 3,4 0,9 | 3,3 3,8 3,4 0,9 | 7,4 8,3 8,2 1,6 | 5,1 5,7 5,7 0,9 | 0,3 0,4 0,2 0,2 | 0,8 0,8 0,9 0,6 | 0,96 0,72 1,06 | 385 10,5% 66 16,7% | 434 11,4% 237 5,7% | C B B D E | 11,6 10,5 10,7 9,8 | R1 R1 R2 R2 | 8 8 14 15 18 | D D D D D | 8 8 14 15 18 | | | |
| B 430 | Husberg 1926/1186 R1(O): Bornhöved R2(W): Neumünster Fs=2 | 293/320 168/197 69/69 56/54 | 6 593 7 134 6 346 4 943 -0,0 +1,3 -3,4 -0,6 | +2,2 +4,1 -3,1 -4,2 | 324 402 325 37 | 4,9 5,6 5,1 0,7 | 928 92,1 92,4 97,2 6,9 7,3 7,1 4,8 | 0,9 0,6 1,1 2,3 | 1,6 1,5 1,7 1,5 | 1,9 2,2 2,0 0,3 | 2,6 3,0 2,8 0,3 | 1,8 2,1 1,9 0,1 | 0,4 0,4 0,3 0,1 | 0,7 0,7 0,7 0,6 | 0,89 0,69 1,06 0,6 | 383 4,6% 58 9,1% | 424 5,1% 259 1,9% | A B E G C | 11,2 10,0 12,5 11,3 | R1 R1 R2 R2 | 17 18 14 15 18 | A A B C G | 8 8 8 11 18 | | | |
| B 432 | Norderstedt 2226/1118 R1(N): Kayhude R2(S): Ochsenzoll Fs=2 | 237/152 140/90 53/32 44/30 | 16 296 17 406 16 488 11 981 +3,1 +3,4 +3,0 +1,9 | -1,7 -1,0 -3,9 -1,1 | 661 797 667 94 | 4,0 4,6 4,0 0,8 | 94,2 93,6 94,0 97,8 7,7 8,2 7,8 5,0 | 1,0 0,7 1,2 2,2 | 1,2 1,2 1,3 1,0 | 1,8 2,1 1,9 0,3 | 1,6 1,9 1,6 0,2 | 1,2 1,4 1,1 0,1 | 0,5 0,6 0,6 0,3 | 0,6 0,6 0,6 0,5 | 0,95 0,67 1,04 0,5 | 939 3,9% 160 5,0% | 1 022 4,4% 687 1,5% | A B F E E | 11,9 10,8 13,6 12,3 | R1 R1 R2 R2 | 15 18 15 15 17 | G C D F A | 8 8 18 14 13 15 17 | | | |
| B 432 | Untersteenrade 1929/1151 R1(W): Ahrensböök R2(O): Pönitz Fs=2 | 220/190 133/116 43/36 44/38 | 6 838 6 464 7 701 7 059 +3,7 +4,9 -0,1 +4,6 | +2,1 +1,9 +1,7 +9,4 | 589 696 649 119 | 8,6 10,8 8,4 1,7 | 88,7 86,4 88,8 96,1 7,1 7,8 6,8 5,2 | 1,3 0,9 1,4 2,3 | 1,9 2,0 2,0 1,7 | 2,5 3,2 2,5 0,4 | 5,8 7,2 5,7 1,1 | 4,5 5,7 4,5 0,9 | 0,3 0,4 0,3 0,1 | 0,8 0,8 1,8 0,5 | 1,19 7,9% 57 18,1% | 447 8,9% 255 2,8% | G C D F A | 18,8 19,4 19,0 20,2 | R1 R1 R2 R2 | 18 18 14 18 17 | E E E H F | 8 8 14 18 17 | | | | |
| B 501 | Neustadt i.H.-Ost 1831/1192 R1(N): Merkendorf R2(S): AS Neustadt i.H.-Nord Fs=2 | 191/0 106/0 54/0 31/0 | 9 255 8 672 11 234 8 760 +25,5 +23,1 +32,7 +22,1 | -0,6 -2,0 -2,6 +34,3 | 331 380 368 114 | 3,6 4,4 3,2 1,3 | 95,1 94,3 95,1 97,4 6,2 6,8 7,5 4,2 | 0,9 0,7 0,8 1,6 | 1,2 1,2 1,3 1,2 | 2,2 2,8 1,9 0,7 | 0,8 1,0 0,8 0,1 | 0,5 0,6 0,5 0,1 | 0,6 0,6 0,5 0,4 | 1,30 0,99 1,18 0,5 | 563 3,5% 51 4,9% | 622 3,9% 347 1,7% | G B D E A | 15,7 16,2 16,8 18,2 | R1 R1 R2 R2 | 12 17 11 11 13 15 18 | E B D E A | 12 17 11 11 13 15 18 | | | | |
| B 502 | Kiel/Schönkirchen 1627/1158 R1(N): Mönkeberg R2(S): Kiel Fs=2 | 142/161 66/110 48/20 28/31 | 20 877 21 576 22 341 16 379 +2,0 +1,1 +5,2 +1,1 | +6,5 +5,0 +12,5 -1,5 | 446 529 494 77 | 2,1 2,5 2,2 0,5 | 95,3 94,9 95,1 97,2 7,3 7,6 7,5 5,7 | 0,7 0,6 0,8 0,9 | 0,9 0,9 1,1 0,9 | 1,2 1,4 1,2 0,2 | 0,5 0,6 0,4 0,1 | 0,3 0,4 0,4 0,1 | 0,4 0,4 0,4 0,2 | 1,04 0,71 1,11 1,06 | 1 225 2,1% 160 2,6% | 1 335 2,4% 894 0,8% | E B F F G | 12,9 12,1 12,4 11,6 | R1 R1 R2 R2 | 13 18 16 15 18 18 | F F F G E | 8 8 8 8 14 18 | | | | |
| B 503 | Kiel-Holtenau 2 1626/1112 R1(N): Kiel-Wik, K15 R2(S): Kiel-Projensdorf, K10 Fs=4 | 242/279 145/174 50/65 47/40 | 43 875 48 473 43 186 27 980 +2,0 +2,2 +1,6 +2,5 | +6,6 +6,4 +8,4 -3,9 | 1 148 1 388 1 250 137 | 2,6 2,9 2,9 0,5 | 95,4 95,2 95,0 97,7 7,6 7,9 7,6 5,4 | 0,7 0,6 0,8 1,1 | 0,8 0,8 0,9 0,8 | 1,4 1,6 1,6 0,2 | 0,9 1,0 1,1 0,1 | 0,7 0,8 0,9 0,1 | 0,2 0,3 0,2 0,1 | 0,89 0,57 1,01 1,1 | 2 578 2,6% 328 3,3% | 2 873 2,9% 1 692 0,9% | A A D D | 10,2 8,8 11,1 9,6 | R1 R1 R2 R2 | 17 17 14 15 18 18 | D D D D F | 8 8 14 14 15 18 | | | | |

Jahresauswertung 2015

Schleswig-Holstein

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | |
|--------------------|---|--|-----------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|--|---|---|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|---|---|------------------|------------------|---------------------|---|-----------------------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | DTV | | | | | Faktoren | | | day ₆₋₁₈ eve ₈₋₂₂ M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [Kfz/h] | Richtung | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | |
| | | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lkw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw Lkw Krad [%] | m. Anh. [%] | o. Anh. +Sattel- zug [%] | Lkw m. Sattel- zug [%] | Bus nkl. Kfz [%] | fer b _{So} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _n P _n [Kfz/h] | b _{So} b _{Fr} [] | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | Mo-So W U S [Kfz/24h] | | | | | | b _{So} b _{Fr} [] | Mo-So W U S [Kfz/24h] |
| B 503 | Kiel-Holtenau I 1626/1111 R1(N): Kiel-Holtenau, K22 R2(S): Kiel-Wik, K15 Fs=4 | 243/281 146/175 50/65 47/41 | +0,9 +1,2 +0,0 +1,3 | 928 1 112 973 194 | 2,3 2,5 2,4 0,7 | +2,6 +2,4 +4,3 -0,8 | 95,6 95,4 95,3 97,2 | 7,1 7,5 7,1 5,0 | 0,9 0,8 1,0 1,2 | 0,8 0,8 0,9 0,7 | 1,2 1,3 1,3 0,2 | 0,6 0,7 0,7 0,2 | 0,5 0,5 0,5 0,2 | 0,4 0,5 0,5 0,3 | 0,4 0,5 0,5 0,3 | 1,4 1,4 1,3 1,4 | 0,90 0,62 1,02 | 2 402 2,2% 309 3,3% | 2 663 2,4% 1 619 1,1% | 1 841 0,9% 2 866 2,0% | 10,6 9,3 12,2 10,7 | R1 R1 R2 R2 | C A D C | E E D F | 17 17 8 15 | B B B D | 8 8 14 14 |

Automatische Dauerzählstellen in Thüringen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | | |
|------------------------------|----------|-----------------------|----------|---------------------------|---------------------------|-------------------|
| TK | Nr. Name | Strasse | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel |
| 5029 | 4301 | Gotha | A 4 | Gotha | AS Gotha | Eisenach |
| 5131 | 4351 | AK Erfurt/West | A 4 | AK Kreuz Erfurt (A71) | AS Gotha-Boxberg | Gotha |
| 5131 | 4352 | AK Erfurt/Ost | A 4 | AS Erfurt-West | AS Neudietendorf | Gotha |
| 5033 | 4302 | Weimar | A 4 | AS Apolda | AS Weimar | Frankfurt a.M. |
| 5137 | 4304 | HK/West | A 4 | AK Hermsdorfer Kreuz (A9) | AS Stadtroda | Jena |
| 5137 | 4305 | HK/Ost | A 4 | AS Hermsdorf-Ost | AK Hermsdorfer Kreuz (A9) | Jena |
| 5139 | 4303 | Ronneburg | A 4 | AS Ronneburg | AS Gera-Leumnitz | Gera |
| 5137 | 4320 | Bad Klosterlausnitz | A 9 | AS Eisenberg | AS Bad Klosterlausnitz | Hermisdorf |
| 5137 | 4322 | HK/Nord | A 9 | AS Bad Klosterlausnitz | AK Hermsdorfer Kreuz (A4) | Hermisdorf |
| 5137 | 4321 | HK/Süd | A 9 | AK Hermsdorfer Kreuz (A4) | AS Hermsdorf-Süd | Hof |
| 5436 | 4323 | Schleiz | A 9 | AS Dittersdorf | AS Schleiz | Hof |
| 4528 | 4372 | Röstebachtalbrücke | A 38 | Halle a. d. Saale | AS Leinefelde (B247) | Göttingen |
| 5131 | 4341 | AK Erfurt/Nord | A 71 | Bernburg | AK Kreuz Erfurt (A4) | Schweinfurt |
| 5131 | 4342 | AK Erfurt/Süd | A 71 | Bernburg | AS Arnstadt-Nord | Schweinfurt |
| 5330 | 4330 | Fennsteig | A 71 | AS Gräfenroda | AS Oberhof | Schweinfurt |
| 5330 | 4333 | Hochwald | A 71 | Erfurt | AS Suhl/Zella-Mehlis | Schweinfurt |
| 5330 | 4333 | Berg Bock | A 71 | Erfurt | AD Dreieck Suhl (A73) | Schweinfurt |
| 5329 | 4345 | AD Suhl/Ost | A 71 | Erfurt | AD Dreieck Suhl (A73) | Schweinfurt |
| 5329 | 4346 | AD Suhl/West | A 71 | Erfurt | AS Meiningen-Nord | Schweinfurt |
| 5428 | 4334 | Eichelberg | A 71 | Erfurt | AS Rentwertshausen | Schweinfurt |
| 5329 | 4382 | AD Suhl/Süd | A 73 | Suhl | AD Dreieck Suhl (A71) | Lichtenfels |
| 5237 | 4473 | Großebersdorf | B 2 | Gera | Auma | Schleiz |
| 4530 | 4421 | Neuheide | B 4 | Nordhausen | Nordhausen | Erfurt |
| 4831 | 4414 | Gebesee | B 4 | Straussfurt | Straussfurt | Erfurt |
| 5632 | 4400 | Sonneberg-Unterlind | B 4 | Abzweig B89 | Walschleben | Rödental |
| 5031 | 4412 | Garnstädt | B 7 | Erfurt | Gotha | Gotha |
| 5032 | 4408 | OU Erfurt | B 7 | Sömmerda | BAB A4 | BAB A4 |
| 5033 | 4415 | Ulla | B 7 | Weimar | Nohra | Erfurt |
| 5328 | 4463 | Walldorf | B 19 | Eisenach | Meiningen | Meiningen |
| 5027 | 4434 | Hohe Sonne | B 19 | Eisenach | Etterwinden | Meiningen |
| 5126 | 4461 | Dorndorf | B 62 | Bad Salzungen | Vacha | Bad Hersfeld |
| 5227 | 4462 | Immelborn | B 62 | Bad Salzungen | Barchfeld | Barchfeld |
| 4625 | 4444 | Arenshausen | B 80 | Heiligenstadt | Hohengandern | Witzenthausen |
| 5027 | 4433 | Marktsuhl | B 84 | Eisenach | Dorndorf | Fulda |
| 4632 | 4422 | Rathsfeld | B 85 | Berga | Bad Frankenhausen | Bad Frankenhausen |
| 4833 | 4426 | Kölle | B 85 | Bad Frankenhausen | Kölle | Kölle |
| 4935 | 4425 | Rannstedt | B 87 | Bad Kösen | Apolda | Apolda |
| 5028 | 4431 | Eisenach | B 88 | Gotha | Eisenach | Eisenach |
| 5028 | 4465 | Farnroda | B 88 | Ohrdruf | Wüthra | Eisenach |
| 5333 | 4417 | Walzdorf | B 88 | Rudolstadt | Königsee | Ilmenau |
| 5135 | 4471 | Rothenstein | B 88 | Jena | Kahla | Rudolstadt |
| 5531 | 4454 | Bachfeld | B 89 | Sonneberg | Eisfeld | Hildburghausen |
| 5633 | 4456 | Neuhaus-Schierschnitz | B 89 | Kronach | Neuhaus | Sonneberg |
| 5338 | 4476 | Wildetaube | B 92 | Gera | Langenweitzendorf | Greiz |
| 5040 | 4474 | Gardschütz | B 93 | Altenburg | Meerane | Meerane |
| 5337 | 4472 | Langenwolschendorf | B 94 | Greiz | Schleiz | Schleiz |
| 4980 | 4407 | Gräfontonna | B 176 | Gräfontonna | Bad Langensalza | Bad Langensalza |
| 4831 | 4410 | Dachwig | B 176 | Döllstedt | Erfurt | Erfurt |
| 4833 | 4423 | Backleben | B 176 | Freyburg | Kölle | Sömmerda |
| 4429 | 4441 | Mackenrode | B 243 | Herzberg am Harz | Nordhausen | Nordhausen |
| 4527 | 4442 | Ferna | B 247 | Duderstadt | Worbis | Nordhausen |
| 4627 | 4402 | Dingelsstädt | B 247 | Leinefelde | Mühlhausen | Mühlhausen |

Jahresauswertung 2015

Thüringen

Automatische Dauerzählstellen in Thüringen

| automatische Dauerzählstelle | | Richtung 1 | | Richtung 2 | | | | |
|------------------------------|------|-----------------|----------|------------|-----------------|------------|----------------|---------------|
| TK Nr. | Name | Straße | Erf.-Art | Fernziel | zwischen | Fernziel | | |
| 5030 | 4416 | Waiza | B 247 | 8+1 | Bad Langensalza | Westhausen | Gotha | Gotha |
| 4827 | 4432 | Katharinenberg | B 249 | 8+1 | Mühlhausen | Mühlhausen | Eschwege | Eschwege |
| 5532 | 4455 | Steinheid | B 281 | 8+1 | Saalfeld | Neuhaus | Sachsenbrunn | Eisfeld |
| 5334 | 4475 | Neue Schänke | B 281 | 8+1 | Gera | Pößneck | Saalfeld | Saalfeld |
| 5326 | 4464 | Neidhartshausen | B 285 | 8+1 | Dorndorf | Dermbach | Kaltennordheim | Mellrichstadt |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--|--|--|--|----------------------|----------------------|---------------------|----------|----------|----------|
| Straße | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | | | | Lkw-Gruppe | | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | | | Fak- toren | | Tag- e | | MSV | | WG | | TG | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw | Lkw +Krad | Krad | Lkw +Krad | PKw +Krad | m. Anh. | o. Anh. | z. Anh. | o. Anh. | z. Anh. | nkl. Kfz | b _{So} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _n P _n | M _{bay} P _{bay} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} | Richt- tung | [Kfz/h] [%] | [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 |
| A 4 | Gotha 5029/4301 R1(O): AS Gotha R2(W): AS Gotha-Boxberg Fs=6 km 241,0 | 345/268 208/162 77/61 60/45 | -1,0 -1,4 -0,9 +0,1 | 47 360 48 521 47 549 42 921 | 18,5 22,1 18,9 3,1 | +1,7 +1,2 +2,9 -3,0 | 79,0 75,3 78,5 94,6 | 10,3 11,1 10,2 7,1 | 1,0 1,1 1,2 1,2 | 1,1 1,1 1,2 0,7 | 2,6 3,1 2,6 0,7 | 15,4 18,6 15,9 1,8 | 11,2 13,5 11,5 1,3 | 0,5 0,4 0,4 0,6 | 1,4 1,4 1,4 1,1 | 0,98 0,89 1,21 0,6 | 2 598 15,6% 724 39,4% | 2 839 15,3% 824 16,7% | 2 788 12,9% 2 512 1,5% | 11,7 10,8 10,7 10,2 | R1 R1 R2 R2 | [] | | B C D E B | C D E B | G C E E | 8 15 15 14 | | | |
| A 4 | AK Erfurt/West 5131/4351 R1(O): AK Kreuz Erfurt (A71) R2(W): AS Neudiedendorf Fs=8 km 221,9 | 348/336 210/200 78/79 60/57 | +4,2 +4,9 +2,8 +2,9 | 57 933 60 983 57 415 47 576 | 17,4 20,3 18,0 3,2 | +4,4 +4,1 +5,1 -0,7 | 80,0 77,1 79,3 94,3 | 10,1 10,8 10,0 6,9 | 0,5 0,5 0,6 0,7 | 1,1 1,0 1,1 1,2 | 3,2 3,7 3,3 0,9 | 13,8 16,2 14,3 1,8 | 10,0 11,7 10,3 1,3 | 0,4 0,3 0,4 0,5 | 1,6 1,6 1,3 1,1 | 0,94 0,77 1,17 0,5 | 3 187 15,0% 867 35,4% | 3 528 14,9% 2 166 15,3% | 3 398 11,2% 2 880 10,1% | 11,6 10,4 10,0 9,2 | R1 R1 R2 R2 | [] | | A A B E | D D E E | 8 17 14 14 | 8 17 14 15 | | | |
| A 4 | AK Erfurt/Ost 5131/4352 R1(O): AS Erfurt-West R2(W): AK Kreuz Erfurt (A71) Fs=6 km 217,9 | 347/334 214/201 73/77 60/56 | +4,8 +4,5 +6,3 +3,8 | 58 810 60 319 59 557 52 406 | 16,6 19,7 17,1 2,9 | +4,5 +3,3 +8,2 -1,9 | 81,0 77,9 80,5 94,8 | 10,3 11,1 10,2 7,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,1 1,0 1,2 1,2 | 2,6 3,1 2,7 0,7 | 13,6 16,3 14,0 1,7 | 10,0 11,9 10,3 1,3 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,3 1,3 1,1 1,1 | 0,99 0,87 1,19 0,5 | 3 251 13,6% 824 36,5% | 3 588 13,4% 2 242 14,4% | 3 358 10,7% 2 955 7,2% | 11,4 10,5 10,2 9,6 | R1 R1 R2 R2 | [] | | B C E B | D E E C | 8 17 15 11 | 8 17 15 11 | | | |
| A 4 | Weimar 5033/4302 R1(O): AS Apolda R2(W): AS Weimar Fs=6 km 199,1 | 347/334 214/201 73/77 60/56 | +4,8 +4,5 +6,3 +3,8 | 58 810 60 319 59 557 52 406 | 16,6 19,7 17,1 2,9 | +4,5 +3,3 +8,2 -1,9 | 81,0 77,9 80,5 94,8 | 10,3 11,1 10,2 7,0 | 0,2 0,2 0,2 0,3 | 1,1 1,0 1,2 1,2 | 2,6 3,1 2,7 0,7 | 13,6 16,3 14,0 1,7 | 10,0 11,9 10,3 1,3 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,3 1,3 1,1 1,1 | 0,99 0,87 1,19 0,5 | 3 251 13,6% 824 36,5% | 3 588 13,4% 2 242 14,4% | 3 358 10,7% 2 955 7,2% | 11,4 10,5 10,2 9,6 | R1 R1 R2 R2 | [] | | B C E B | D E E C | 8 17 15 11 | 8 17 15 11 | | | |
| A 4 | HK/West 5137/4304 R1(O): AK Hermsdorfer Kreuz (A9) R2(W): AS Stadtra Fs=6 km 158,3 | 297/25 174/17 70/2 53/6 | +0,6 +0,5 +1,5 -0,2 | 59 695 61 189 60 300 53 527 | 17,3 20,5 17,8 3,6 | +1,7 +1,0 +3,7 -2,4 | 80,1 76,9 79,6 93,8 | 9,5 10,2 9,5 6,9 | 0,2 0,2 0,3 0,4 | 1,1 1,0 1,2 1,1 | 3,9 4,5 3,9 1,3 | 13,0 15,6 13,5 1,7 | 9,3 11,1 9,6 1,3 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,5 1,5 1,5 1,5 | 0,99 0,89 1,19 0,5 | 3 319 14,8% 823 37,5% | 3 669 14,7% 2 270 15,4% | 3 281 11,9% 3 167 14,8% | 11,2 10,5 10,4 9,9 | R1 R1 R2 R2 | [] | | B C E D | D E E C | 9 17 16 15 | 8 8 8 15 | | | |
| A 4 | HK/Ost 5137/4305 R1(O): AS Hermsdorf-Ost R2(W): AK Hermsdorfer Kreuz (A9) Fs=6 km 153,0 | 249/59 145/34 64/13 40/12 | +13,2 +15,3 +5,5 +15,0 | 42 562 45 557 39 236 35 983 | 18,2 21,2 18,7 3,5 | +16,9 +18,1 +11,1 +17,1 | 79,0 76,0 78,5 93,6 | 10,2 10,9 10,3 7,0 | 0,3 0,3 0,4 0,5 | 1,2 1,2 1,3 1,3 | 4,3 4,9 4,3 1,3 | 13,5 15,9 14,0 1,6 | 9,6 11,3 10,0 1,2 | 0,4 0,4 0,4 0,5 | 1,5 1,5 1,5 1,5 | 0,86 0,80 1,15 0,5 | 2 359 15,9% 602 35,9% | 2 628 16,0% 1 554 15,4% | 2 846 12,5% 2 641 13,3% | 13,6 12,1 12,2 11,1 | R1 R1 R2 R2 | [] | | D C E A | F E A B | 17 17 15 11 | 8 8 8 11 | | | |
| A 4 | Ronneburg 5139/4303 R1(O): AS Ronneburg R2(W): AS Gera-Leumnitz Fs=6 km 122,7 | 339/360 210/218 71/81 58/61 | +3,6 +3,4 +4,2 +2,7 | 36 524 38 345 36 630 29 809 | 18,0 21,0 18,5 3,1 | +5,6 +4,6 +9,0 -4,2 | 78,9 75,9 78,4 94,2 | 10,1 10,8 10,0 6,8 | 0,9 0,8 0,9 1,0 | 1,1 1,0 1,2 1,3 | 3,5 4,1 3,6 0,9 | 14,1 16,7 14,5 1,7 | 10,3 12,1 10,6 1,3 | 0,3 0,3 0,3 0,5 | 2,0 2,1 2,0 1,5 | 0,96 0,78 1,18 0,5 | 2 022 16,1% 521 32,5% | 2 255 16,2% 1 325 15,6% | 2 149 12,8% 1 906 15,9% | 11,8 10,6 10,4 9,6 | R1 R1 R2 R2 | [] | | A C E B | D E E B | 17 17 15 11 | 8 8 8 15 | | | |
| A 9 | Bad Klosterlausnitz 5137/4320 R1(N): AS Eisenberg R2(S): AS Bad Klosterlausnitz Fs=6 km 182,0 | 334/347 204/208 72/78 58/61 | +3,2 +2,2 +5,9 +3,4 | 66 427 65 086 70 539 66 035 | 19,4 24,0 19,0 3,7 | +2,1 +0,9 +5,5 -0,2 | 78,1 73,5 78,3 93,9 | 9,9 10,6 9,8 7,4 | 0,9 0,8 0,9 0,9 | 1,3 1,2 1,5 1,4 | 2,1 2,5 2,0 0,6 | 16,7 21,0 16,3 2,3 | 12,8 16,0 12,5 1,9 | 0,6 0,6 0,6 0,7 | 1,2 1,3 1,2 1,0 | 1,08 1,04 1 032 39,2% | 3 635 16,6% 1 032 39,2% | 3 624 9,4% 3 676 1,8% | 10,9 10,8 11,1 11,1 | R1 R1 R2 R2 | [] | | E C D E | C C E B | 11 11 11 11 | 8 8 15 15 | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--|-------------------------------|--|--|------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|--|---|---|---|---|---|--------------------------------|--|------------------------------|---|----------------------|-----------------------------|----------------------|------------------|---------------------|----------|--|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Lage bei Anz. Fahrstreifen | DTV | | | | | | | | | | | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | | MSV (50. höchste Stunde) | | WG | | TG | |
| | | | | Kfz Mo-So W U S [Kfz/24h] [%] | Lkw-Gruppe SV Lkw- ähnl. [Kfz/24h] [%] | Veränd. zu '14 [Kfz/24h] [%] | Pkw +Lfw +Krad [Kfz/24h] [%] | Lkw Krad Pkw [Kfz/24h] [%] | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) m. o. Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Lkw m. Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | Anh. +Sattel- zug [Kfz/24h] [%] | nkl. Kfz [Kfz/24h] [%] | fer b _{so} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n [Kfz/h] [%] | P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] [%] | Mo-So b _{sv} Mo-So b _{sv} [Kfz/h] [%] | d ₅₀ d _{50,w5} d ₅₀ d _{50,w5} [] | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | R1 R2 | |
| A 71 | Berg Bock 5330/4333 R1(N): AS Suhl/Zella-Mehlis R2(S): AD Dreieck Suhl (A73) Fs=4 km 126,4 | 221/323 116/196 63/74 42/53 | | +5,2 +4,7 +6,6 +0,5 | 81,9 79,0 81,6 94,8 | 9,9 10,7 10,0 6,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 1,4 4,0 3,5 1,3 | 3,4 10,0 11,7 0,9 | 8,3 10,0 8,5 1,0 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 1,1 4,0 3,5 0,9 | 11,5 13,8 11,7 1,3 | 8,3 10,0 8,5 1,0 | 0,4 0,4 0,3 0,3 | 1,4 1,4 1,4 1,4 | 0,99 0,90 1,28 1,4 | 1,346 13,4% 276 33,1% | 1,498 13,7% 891 11,9% | 1,608 11,5% 1,361 13,3% | 13,6 12,5 11,5 10,9 | R1 R1 R2 R2 | B C E E | D D E E | 8 8 15 15 | G D E E | 7 17 15 14 | | |
| A 71 | AD Suhl/Ost 5329/4345 R1(N): AS Suhl/Zella-Mehlis R2(S): AD Dreieck Suhl (A73) Fs=4 km 125,8 | 353/352 218/213 74/79 61/60 | | +4,1 +3,4 +5,9 -1,3 | 82,2 79,2 81,7 95,0 | 9,2 10,0 9,3 5,9 | 0,4 0,4 0,5 0,7 | 1,1 1,1 1,2 1,2 | 3,6 4,2 3,7 1,0 | 11,4 13,7 11,6 1,2 | 8,0 9,7 8,1 0,8 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 1,5 1,5 1,5 1,3 | 0,99 0,89 1,30 1,4 | 1,329 13,6% 260 32,1% | 1,482 14,0% 870 11,6% | 1,611 11,7% 1,343 13,5% | 13,8 12,6 11,5 11,0 | 13,8 12,6 11,5 11,0 | R1 R1 R2 R2 | B C F E | D D E E | 9 17 15 14 | G D E E | 16 17 15 14 | | | | |
| A 71 | AD Suhl/West 5329/4346 R1(N): AD Dreieck Suhl (A73) R2(S): AS Meininger-Nord Fs=4 km 130,8 | 356/265 219/149 76/69 61/47 | | +3,9 +2,8 +7,4 -3,5 | 84,3 81,8 83,7 95,4 | 8,9 9,7 9,0 5,7 | 0,7 0,6 0,7 0,9 | 1,0 1,0 1,1 1,1 | 3,3 3,8 3,4 0,9 | 9,6 11,5 9,9 0,6 | 6,8 8,2 7,0 0,3 | 0,3 0,3 0,2 0,3 | 1,6 1,6 1,6 1,4 | 0,99 0,89 1,30 1,4 | 996 11,7% 196 28,1% | 1,109 12,0% 657 10,1% | 1,177 9,6% 1,022 6,9% | 13,6 12,3 11,6 11,0 | 13,6 12,3 11,6 11,0 | R1 R1 R2 R2 | C C E E | B D E C | 8 17 14 14 | G D F C | 7 17 15 14 | | | | |
| A 71 | Eichelberg 5428/4334 R1(N): AS Meininger-Süd (B89) R2(S): AS Reinharts hausen Fs=4 km 153,0 | 337/326 204/187 73/80 60/59 | | +5,2 +4,6 +7,6 -3,7 | 83,0 79,8 82,4 95,5 | 9,6 10,5 9,7 5,9 | 0,5 0,4 0,5 0,7 | 1,2 1,1 1,2 1,2 | 3,0 3,6 3,1 0,9 | 11,4 14,1 11,8 1,0 | 8,3 10,3 8,6 0,7 | 0,3 0,3 0,3 0,4 | 1,0 1,1 1,1 0,9 | 1,00 1,02 1,38 0,9 | 769 13,1% 171 30,4% | 839 13,5% 560 11,3% | 1,073 10,2% 970 14,3% | 15,6 14,3 14,3 14,0 | 15,6 14,3 14,3 14,0 | R1 R1 R2 R2 | B C F E | E D F C | 17 17 16 14 | G D E C | 7 17 16 14 | | | | |
| A 73 | AD Suhl/Süd 5329/4382 R1(N): AD Dreieck Suhl (A71) R2(S): AS Suhl-Zentrum Fs=4 km 0,0 | 355/262 219/145 75/70 61/47 | | +1,5 +0,7 +3,3 +2,3 | 82,4 80,1 82,1 94,5 | 8,6 9,3 8,7 5,6 | 0,7 0,6 0,9 0,9 | 1,0 1,0 1,2 1,2 | 4,4 5,1 4,5 1,1 | 9,9 11,7 10,0 0,8 | 6,9 8,1 6,9 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,2 | 2,0 2,0 2,0 1,8 | 0,97 0,76 1,17 1,8 | 800 13,2% 142 29,4% | 909 13,7% 476 10,7% | 864 12,3% 765 15,7% | 12,2 11,1 11,1 10,2 | 12,2 11,1 11,1 10,2 | R1 R1 R2 R2 | B A F E | D E F C | 17 17 15 14 | B D E C | 8 17 15 14 | | | | |
| B 2 | Großebersdorf 5237/4473 R1(N): Gera R2(S): Auma Fs=2 km 0,0 | 361/360 220/216 79/82 62/62 | | +5,1 +2,2 +14,2 +5,3 | 89,2 88,0 88,5 97,3 | 9,3 9,9 9,5 5,9 | 1,1 0,7 1,2 3,1 | 1,3 1,3 1,4 1,1 | 3,6 4,1 3,8 0,6 | 5,5 6,2 6,1 0,8 | 3,7 4,2 4,1 0,6 | 0,3 0,4 0,3 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,92 0,66 1,09 1,8 | 518 9,1% 98 13,1% | 594 9,7% 292 5,4% | 540 7,1% 467 8,6% | 11,8 10,5 10,4 9,3 | 11,8 10,5 10,4 9,3 | R1 R1 R2 R2 | A A E D | D D D D | 17 17 15 10 | B D E C | 7 17 15 10 | | | | |
| B 4 | Neuhide 4530/4421 R1(N): Nordhausen R2(S): Sonderhausen Fs=2 | 363/267 222/179 79/40 62/48 | | +4,4 +4,1 +4,5 +5,4 | 82,9 80,7 82,4 96,3 | 8,0 8,4 8,2 5,5 | 0,8 0,5 1,0 2,4 | 1,2 1,1 1,3 1,1 | 3,3 3,7 3,4 0,6 | 12,3 14,1 12,6 1,5 | 9,4 10,8 9,6 1,1 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,94 0,64 1,11 1,8 | 502 14,7% 101 27,5% | 572 15,3% 292 11,1% | 483 14,0% 463 13,0% | 11,1 9,8 10,3 9,2 | 11,1 9,8 10,3 9,2 | R1 R1 R2 R2 | C A E D | D A E D | 16 17 15 15 | D D D D | 8 17 15 15 | | | | |
| B 4 | Gebesee 4831/4414 R1(N): Strausfurt R2(S): Walschleben Fs=2 | 362/355 222/210 78/83 62/62 | | +0,7 -0,4 +3,7 -1,8 | 87,8 86,5 87,3 96,6 | 9,1 9,6 9,2 5,8 | 0,6 0,4 0,7 1,7 | 1,0 1,1 1,2 1,0 | 2,6 2,9 2,8 0,6 | 8,2 9,2 8,6 1,7 | 6,2 6,9 6,4 1,3 | 0,2 0,3 0,2 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,94 0,58 1,10 1,7 | 732 10,1% 140 21,5% | 825 10,5% 451 7,8% | 800 7,2% 795 9,0% | 12,4 11,0 12,5 11,1 | 12,4 11,0 12,5 11,1 | R1 R1 R2 R2 | C A F D | F A F E | 17 17 16 15 | A B F D | 8 7 7 14 | | | | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|--|--------------------------------|---|------------------------------|----------------------|---|--|---|---|---|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | Tag ₂₂₋₆ Nacht ₂₂₋₆ day ₆₋₁₈ eve ₆₋₂₂ | MSV (50. höchste Stunde) | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] [%] | Mo-So W U S | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Pkw Krad | m. Anh. | o. Anh. | Lkw m. Sattel- zug | Bus | | | nkl. Kfz | fer b _{so} b _{Fr} | | | M ₁ P ₁ M _{ve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} | Mo-So b _{sv} d ₅₀ | Richt- ung Mo-So d ₅₀ | Mo-So b _{sv} d ₅₀ |
| B 4 | Sonneberg-Unterflind 5632/4400 R1(N): Abzweig B89 R2(S): Abzweig L2662 Fs=2 | 361/322 222/209 77/57 62/56 | 9 045 10 282 8 990 4 649 | +3,6 +3,4 +2,6 +5,7 | 817 1 026 828 48 | 9,0 10,0 9,2 1,0 | 88,2 87,2 87,8 96,7 | 5,5 5,7 5,7 3,5 | 0,8 0,8 0,9 2,1 | 0,8 0,8 1,0 0,5 | 4,2 4,5 4,6 0,5 | 3,0 3,4 3,0 0,2 | 0,2 0,3 0,2 0,1 | 1,9 2,0 2,0 1,6 | 0,87 0,43 1,04 0,65 | 519 9,3% 92 6,5% | 601 10,2% 274 3,3% | 636 6,1% 670 7,3% | 14,6 12,2 14,3 11,9 | R1 R1 R2 R2 | A A - E | F F - E | 17 17 - D | A A - D | 8 7 - 15 |
| B 7 | Garnstädt 5031/4412 R1(O): Erfurt R2(W): Gotha Fs=2 | 354/361 215/216 79/83 60/62 | 8 418 9 300 9 009 4 476 | -4,5 -7,3 +3,3 -2,4 | 481 562 589 50 | 5,7 6,0 6,5 1,1 | 93,6 93,2 92,7 98,2 | 8,3 8,6 8,6 5,4 | 0,7 0,5 0,8 2,0 | 0,7 0,7 0,8 0,6 | 2,2 2,4 2,4 0,5 | 2,0 2,0 2,4 0,3 | 0,6 0,7 0,6 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,97 0,45 0,86 0,78 | 483 5,5% 86 7,8% | 548 6,0% 291 3,1% | 495 5,4% 512 4,5% | 11,7 10,2 12,2 10,6 | R1 R1 R2 R2 | C A D D | D D D D | 17 17 14 15 | D D D G | 17 17 14 15 |
| B 7 | OU Erfurt 5032/4408 R1(N): Sommerda R2(S): BAB A4 Fs=4 | 361/332 221/204 78/70 62/58 | 21 314 24 287 21 433 10 420 | +5,4 +5,2 +5,1 +6,5 | 2 196 2 708 2 297 217 | 10,3 11,2 10,7 2,1 | 87,0 86,1 86,5 95,8 | 7,6 8,0 7,5 4,6 | 0,9 0,8 1,0 1,2 | 0,8 0,8 0,9 0,8 | 5,0 5,4 5,2 0,9 | 3,4 3,6 3,5 0,7 | 0,2 0,3 0,2 0,2 | 1,8 1,9 1,8 1,4 | 1 216 9,8% 232 15,2% | 1 403 10,4% 655 6,1% | 1 310 6,4% 1 319 9,1% | 12,3 10,3 12,3 10,2 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D E D E | 17 17 15 18 | B D B C | 8 8 8 15 | |
| B 7 | Ulla 5033/4415 R1(O): Weimar R2(W): Nohra Fs=2 | 349/364 212/219 77/83 60/62 | 16 172 18 156 16 325 8 811 | -4,4 -5,4 -2,9 -2,2 | 939 1 140 998 138 | 5,8 6,3 6,1 1,6 | 93,4 92,9 93,1 97,9 | 8,7 9,1 8,8 5,3 | 0,8 0,6 1,0 1,6 | 0,8 0,8 0,8 0,6 | 3,4 3,7 3,6 0,6 | 1,9 2,1 2,1 0,4 | 0,5 0,4 0,5 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,90 0,46 1,03 0,80 | 926 5,6% 170 8,0% | 1 050 6,1% 553 2,8% | 1 004 3,7% 876 5,3% | 12,3 10,5 10,9 9,3 | R1 R1 R2 R2 | C A D D | D D D D | 17 17 16 14 | D D D C | 17 17 16 14 |
| B 19 | Walldorf 5328/4463 R1(N): Wasungen R2(S): Meiningen Fs=2 | 340/354 203/211 79/82 58/61 | 10 737 11 807 10 723 6 889 | +1,9 +1,1 +3,5 +2,8 | 895 1 104 936 89 | 8,3 9,4 8,7 1,3 | 90,5 89,5 89,9 97,7 | 9,0 9,4 9,2 5,9 | 0,7 0,5 0,9 2,1 | 1,2 1,2 1,3 1,0 | 3,4 3,6 3,6 0,6 | 4,6 5,1 4,8 0,5 | 0,4 0,4 0,3 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,91 0,57 1,06 14,0% | 708 8,4% 345 4,3% | 630 8,1% 585 8,0% | 11,6 10,0 11,0 9,6 | R1 R1 R2 R2 | A A E E | E A E C | 17 17 15 18 | B B B G | 7 8 7 8 | |
| B 19 | Hohe Sonne 5027/4434 R1(N): Eisenach R2(S): Etterwinden Fs=2 | 359/355 220/214 79/80 60/61 | 5 933 6 398 5 926 4 261 | +0,7 +0,5 +0,3 +1,7 | 424 520 439 61 | 7,2 8,1 7,4 1,4 | 92,0 91,0 91,7 97,7 | 7,3 7,6 7,5 5,3 | 1,3 0,9 1,6 3,5 | 0,9 0,8 0,9 0,9 | 2,6 2,9 2,8 0,5 | 0,6 0,6 0,7 0,5 | 0,5 0,6 0,4 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,93 0,64 1,06 12,1% | 342 6,7% 58 3,9% | 377 5,0% 348 5,2% | 12,6 11,2 11,8 10,6 | R1 R1 R2 R2 | A A B F | A A B F | 8 8 8 11 | E E F G | 16 16 15 15 | |
| B 62 | Dorndorf 5126/4461 R1(O): Bad Salzungen R2(W): Vacha Fs=2 | 332/357 204/212 73/83 55/62 | 9 686 10 771 9 838 5 574 | -0,0 -0,8 +2,8 -2,2 | 894 1 109 921 81 | 9,2 10,3 9,4 1,4 | 89,6 88,5 89,3 97,5 | 8,3 8,7 8,5 4,9 | 0,9 1,2 1,0 2,9 | 1,2 1,2 1,3 1,0 | 3,3 3,7 3,4 0,5 | 3,3 3,7 3,4 0,6 | 0,6 0,7 0,5 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,91 0,50 1,05 9,9% | 615 9,9% 320 4,8% | 593 7,9% 472 10,4% | 12,2 10,4 9,8 8,3 | R1 R1 R2 R2 | A A F C | A A F C | 16 16 16 14 | B D C C | 6 8 15 13 | |
| B 62 | Immelborn 5227/4462 R1(W): Bad Salzungen R2(O): Barchfeld Fs=2 | 360/243 219/167 79/32 62/44 | 14 286 15 871 14 434 8 367 | -3,9 -4,5 -1,8 -5,9 | 832 1 026 888 85 | 5,8 6,5 6,0 1,0 | 93,3 92,7 93,0 98,3 | 8,4 8,9 8,5 5,2 | 0,7 0,5 0,8 2,1 | 0,9 0,9 1,0 0,7 | 2,6 2,9 2,8 0,4 | 1,7 1,9 1,7 0,2 | 0,4 0,4 0,4 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,91 0,50 1,04 8,3% | 941 6,0% 465 3,0% | 861 3,8% 753 5,4% | 12,0 10,3 10,6 9,1 | R1 R1 R2 R2 | A A E C | A A E D | 17 17 14 15 | B D D C | 8 8 8 15 | |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--|---|--|--|----------------------------|---|--|---|---|---|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung Lage bei | VT 2015/14 Mo-So W U S | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | | Fak- toren | | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | | day ₆₋₁₈ eve _{18,22} | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | |
| | | | Mo-So W U S | Veränd. zu '14 | Mo-So W U S | SV Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lkw Krad Kfz | Lkw Krad Kfz | Lkw m. Sattel- zug | Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer b _{So} b _{Fr} | M ₁ P ₁ M _{eve} D _n | M _{day} P _{day} M _{eve} D _n | | | Mo-So b _{sv} d _{50,w5} Mo-So b _{sv} d _{50,w5} | Richt- tung | Mo Di-Do Fr Sa So | |
| B 80 | Arenshausen 4623/4444 R1(O): Uder R2(W): Hohengandern Fs=2 | 359/356 221/214 76/82 62/60 | 5 071 5 606 5 129 3 061 | +5,8 +3,6 +8,7 +14,0 | 390 463 455 41 | 7,7 8,3 8,9 1,3 | +12,1 +57 +32,6 +28,3 | 91,1 90,5 89,8 97,8 | 9,1 9,6 9,2 5,4 | 1,1 0,7 1,1 3,8 | 1,1 1,2 1,4 0,9 | 3,2 3,5 4,1 0,4 | 4,3 4,5 5,4 0,8 | 3,2 3,1 4,1 0,6 | 0,1 0,2 0,1 0,1 | 289 7,4% 57 10,5% | 325 8,0% 179 4,0% | 515 23,4% 473 18,6% 16,1 1,6 | 20,5 17,8 18,5 16,1 | R1 R1 R2 R2 | B 8 B 8 B 8 C 11 14 | |
| B 84 | Marksuhl 5027/4433 R1(O): Eisenach R2(W): Dorndorf Fs=2 | 281/361 180/217 50/82 51/62 | 4 202 4 735 4 165 2 323 | +1,9 +2,4 +1,0 -1,1 | 308 386 311 22 | 7,3 8,2 7,5 1,0 | -2,4 -2,8 -1,9 -12,6 | 91,7 90,9 91,5 98,1 | 7,2 7,5 7,3 4,7 | 1,6 1,0 1,8 5,0 | 1,0 1,0 1,0 0,9 | 2,5 2,8 2,7 0,3 | 4,0 4,4 4,1 0,5 | 2,4 2,6 2,5 0,2 | 0,0 0,0 0,0 0,1 | 240 7,5% 45 5,8% | 275 8,1% 135 3,5% | 247 7,7% 239 6,7% | 11,6 9,8 11,5 9,7 | R1 R1 R2 R2 | D 8 15 D 8 17 D 8 15 D 11 14 G 18 | |
| B 85 | Ratthfeld 4632/4422 R1(N): Berga R2(S): Bad Frankenhausen Fs=2 | 358/362 221/218 76/82 61/62 | 919 804 1 010 1 216 | -4,1 -4,7 -4,5 -0,8 | 36 42 38 8 | 3,9 5,2 3,8 0,7 | -9,6 -13,5 -1,7 +24,4 | 95,2 93,6 95,4 98,9 | 5,9 7,3 5,5 3,0 | 14,9 11,5 16,6 21,1 | 0,9 1,2 0,8 0,4 | 2,4 3,3 2,3 0,4 | 1,2 1,6 1,2 0,1 | 0,7 1,0 0,8 0,2 | 56 3,7% 4 7,4% | 67 3,9% 20 1,9% | 140 0,7% 125 0,0% | 29,5 34,7 28,1 33,0 | R1 R1 R2 R2 | D 11 14 E 14 F 12 - - G 18 | | |
| B 85 | Kölleda 4833/4426 R1(N): Schillingstedt R2(S): Kölleda Fs=2 | 360/363 219/218 79/83 62/62 | 3 388 3 690 3 404 2 276 | +2,3 +1,6 +4,2 +2,2 | 264 311 285 32 | 7,5 8,4 7,8 1,4 | +5,9 +3,2 +14,2 +8,5 | 90,1 89,2 89,7 96,4 | 9,4 10,0 9,4 5,5 | 1,2 0,7 1,3 3,9 | 1,3 1,2 1,4 1,2 | 3,7 4,1 3,8 0,8 | 3,6 4,1 3,9 0,5 | 2,4 2,8 2,5 0,3 | 1,1 0,61 1,14 1,0 | 198 7,1% 28 12,8% | 229 7,6% 103 3,8% | 204 6,9% 232 6,5% | 12,0 10,5 13,8 12,2 | R1 R1 R2 R2 | F 17 F 17 F 16 F 10 G 18 | |
| B 87 | Rainstedt 4935/4425 R1(N): Eckartberg R2(S): Apolda Fs=2 | 362/352 223/209 77/82 62/61 | 4 961 5 356 5 008 3 476 | -2,6 -0,6 -6,8 -5,9 | 309 371 340 43 | 6,2 6,9 6,8 1,2 | -2,1 -0,3 -6,7 -11,1 | 91,7 91,0 91,0 97,0 | 8,6 9,1 8,6 5,6 | 1,0 0,7 1,1 2,6 | 1,1 1,2 1,3 1,1 | 2,7 3,0 2,8 0,6 | 3,1 3,3 3,6 0,6 | 2,1 2,3 2,5 0,3 | 0,9 0,64 1,11 0,7 | 287 6,0% 45 8,7% | 327 6,5% 168 3,1% | 332 6,0% 294 6,1% | 13,1 11,8 12,1 10,9 | R1 R1 R2 R2 | A 7 B 7 B 7 F 10 G 18 | |
| B 88 | Eisenach 5028/4431 R1(O): Gotha R2(W): Eisenach Fs=2 | 359/355 218/217 79/76 62/62 | 7 281 8 142 7 200 4 270 | -2,2 -1,1 -6,0 -2,2 | 331 407 335 52 | 4,5 5,0 4,7 1,2 | -0,6 -0,8 -1,3 +2,5 | 94,8 94,3 94,6 98,3 | 7,4 7,8 7,4 4,7 | 1,1 0,8 1,3 2,7 | 1,1 0,7 1,1 0,4 | 1,7 1,9 1,8 0,2 | 1,5 1,6 1,6 0,2 | 1,0 1,4 1,3 0,7 | 0,0 0,0 1,00 0,0 | 420 4,5% 69 5,4% | 477 4,8% 249 2,5% | 402 3,5% 431 4,9% | 11,4 9,7 11,5 9,8 | R1 R1 R2 R2 | B 8 D 8 17 B 8 C 11 14 G 18 | |
| B 88 | Farnroda 5028/4465 R1(O): Thal R2(W): Wutha Fs=2 | 361/164 221/106 78/31 62/27 | 8 467 9 448 8 485 4 900 | +3,4 +2,5 +4,1 +6,8 | 368 457 362 55 | 4,3 4,8 4,3 1,1 | -2,3 -2,5 -4,0 +7,9 | 94,3 93,9 94,3 97,7 | 6,6 7,0 6,6 4,4 | 0,9 0,7 1,1 2,5 | 0,6 0,5 0,6 0,5 | 2,4 2,7 2,5 0,6 | 1,1 1,2 1,1 0,1 | 0,6 0,9 0,7 0,4 | 0,8 0,8 1,04 0,7 | 485 4,4% 88 4,0% | 557 4,8% 271 1,9% | 466 3,9% 495 2,8% | 10,9 9,4 11,8 10,1 | R1 R1 R2 R2 | E 16 E 16 E 16 G 15 F 15 | |
| B 88 | Watzdorf 5333/4417 R1(O): Bad Blankenburg R2(W): Königsee Fs=2 | 359/335 221/196 78/82 60/57 | 6 243 6 902 6 256 3 843 | -2,0 -2,8 -1,4 +0,9 | 415 510 432 51 | 6,7 7,4 6,9 1,3 | -2,7 -4,3 +0,0 +17,6 | 90,9 90,1 90,4 96,6 | 7,7 8,0 7,8 5,2 | 1,1 0,7 1,2 3,1 | 1,1 1,0 1,2 0,9 | 3,4 3,7 3,6 0,8 | 2,6 2,9 2,8 0,3 | 1,6 1,8 1,7 0,2 | 0,6 0,7 0,5 0,2 | 1,4 1,5 1,5 1,2 | 358 6,4% 64 9,0% | 412 7,0% 196 3,1% | 351 5,7% 345 7,8% | 11,5 10,0 10,8 9,3 | R1 R1 R2 R2 | D 7 16 D 8 17 D 8 15 C 11 15 F 15 |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---|--------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|--|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------------|----------------------|------------------|----------------------|--------------------|----------------------|----------------------|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 | DTV | | | | | | | | | | Fak- toren | Tag _{22.6} Nacht _{22.6} | day ₆₋₁₈ eve _{6,22} | WG | | TG | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Krad | | Lkw | | | | | Fahrzeugarten (Anteil von Kfz) | | | R1 | R2 | | | | | | | | | | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | Mo-So | Veränd. zu '14 | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | zu '14 | Pkw +Lkw +Krad | Lfw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. | Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | d ₅₀ | d ₅₀ | d ₅₀ | d ₅₀ | d ₅₀ | Mo-So | Mo-So | Mo-So | Mo-So | R1 | R2 | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | [Kfz/24h] | [%] | [Kfz/24h] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [%] | [] | [] | [] | [] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] |
| B 88 | Rothenstein 5135/4471 R1(N): AS Jena-Göschwitz, A4 R2(S): Kahla Fs=2 | 348/359 212/216 76/82 60/61 | +4,0 +4,1 +3,4 +2,7 | 760 949 769 63 | 5,5 6,2 5,5 0,8 | 7,0 7,7 7,9 1,1 | +11,9 +12,1 +10,7 +0,6 | 93,5 92,9 93,4 98,4 | 8,7 9,1 8,8 5,5 | 0,7 0,5 0,8 1,8 | 1,0 1,0 1,1 0,8 | 2,8 3,2 2,8 0,3 | 2,3 2,6 2,5 0,3 | 1,5 1,7 1,6 0,2 | 0,4 0,4 0,3 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,90 0,51 1,04 0,0 | 803 53,3 128 8,0% | 919 58,7 455 2,3% | 955 5,0% | 13,7 | 11,9 | 13,4 | 11,6 | 13,7 | R1 R1 R2 R2 | A A A C | A A A E | 8 8 8 18 | F F F G | 17 17 16 15 |
| B 89 | Bachfeld 5531/4454 R1(O): Schaalkau R2(W): Eislefeld Fs=2 | 333/359 208/215 69/82 56/62 | -9,1 -7,3 -13,8 -10,2 | 202 243 226 21 | 7,0 7,7 7,9 1,1 | 7,0 7,7 7,9 1,1 | -25,5 -25,2 -27,2 -15,3 | 91,6 90,9 90,5 98,0 | 8,9 9,3 9,4 5,1 | 1,5 0,8 1,8 4,5 | 1,4 1,4 1,6 0,9 | 3,6 4,1 3,9 0,4 | 3,0 3,2 3,7 0,3 | 1,8 2,0 2,3 0,2 | 0,4 0,4 0,3 0,4 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,91 0,62 1,06 0,0 | 168 7,0% | 193 7,6% | 174 4,6% | 12,1 | 10,5 | 12,0 | 10,5 | 12,1 | R1 R1 R2 R2 | C A D E | D A D C | 7 7 16 15 | D D D G | 16 17 13 18 |
| B 89 | Neuhaus-Schierschnitz 5633/4456 R1(N): B85 R2(S): Neuhaus Fs=2 | 363/359 223/215 78/82 62/62 | +4,2 +3,8 +4,7 +3,8 | 528 663 536 26 | 11,1 12,3 11,2 1,0 | 11,1 12,3 11,2 1,0 | +5,4 +4,8 +6,4 +1,3 | 86,7 85,4 86,5 97,2 | 5,8 6,1 5,8 3,4 | 1,0 0,6 1,1 3,3 | 0,9 0,9 1,0 0,8 | 4,6 5,1 4,7 0,6 | 4,6 7,0 6,2 0,4 | 2,0 4,5 4,0 0,2 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1,3 1,1 1,1 0,9 | 0,89 0,44 1,03 0,0 | 273 11,2% | 319 12,2% | 280 8,2% | 11,9 | 10,0 | 13,2 | 11,1 | 11,9 | R1 R1 R2 R2 | A A D E | D A D C | 7 7 14 15 | D D - F | 17 17 - 15 | |
| B 92 | Wildetaube 5338/4476 R1(N): Weida R2(S): Langenwetzendorf Fs=2 | 361/363 221/219 79/82 61/62 | +1,9 +0,2 +5,7 +3,1 | 589 724 616 68 | 9,3 10,5 9,9 1,6 | 9,3 10,5 9,9 1,6 | +0,6 -0,8 +4,7 -6,7 | 88,7 87,5 88,0 96,6 | 8,4 8,9 8,5 5,3 | 0,8 0,5 0,9 2,5 | 0,9 0,8 1,0 0,9 | 3,9 4,4 4,2 0,7 | 3,9 4,4 4,2 0,8 | 3,8 4,3 4,0 0,5 | 0,2 0,2 0,1 0,1 | 1,1 1,1 1,1 0,9 | 0,91 0,60 1,04 0,0 | 363 9,0% | 418 9,4% | 340 10,0% | 10,9 | 9,6 | 11,4 | 10,0 | 10,9 | R1 R1 R2 R2 | A A D C | B B D C | 7 7 15 15 | E E D C | 17 17 8 15 | |
| B 93 | Gardschütz 5040/4474 R1(N): Altenburg R2(S): Meerane Fs=2 | 304/335 180/199 70/76 54/60 | +1,3 +2,1 -1,7 +1,5 | 750 936 748 78 | 9,5 10,9 9,6 1,5 | 9,5 10,9 9,6 1,5 | -1,6 -0,4 -6,7 +3,8 | 89,5 88,1 89,4 97,7 | 8,7 9,2 8,8 5,7 | 0,9 0,6 1,0 2,3 | 1,0 1,0 1,0 0,8 | 2,7 3,1 2,7 0,4 | 2,7 3,1 2,7 0,4 | 4,6 5,3 4,6 0,5 | 0,3 0,3 0,3 0,3 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,91 0,62 1,08 0,0 | 448 9,0% | 507 9,4% | 424 10,9% | 10,7 | 9,5 | 10,6 | 9,5 | 10,7 | R1 R1 R2 R2 | C B D C | D D D C | 17 17 15 15 | D D D C | 18 17 8 15 | |
| B 94 | Langenwischendorf 5337/4472 R1(N): Zeulenroda R2(S): Schleiz Fs=2 | 355/350 216/209 78/80 61/61 | +28,6 +23,7 +40,9 +35,1 | 202 251 204 25 | 4,4 5,0 4,4 0,8 | 4,4 5,0 4,4 0,8 | +61,7 +50,6 +112,0 +45,6 | 94,4 93,8 94,4 98,3 | 9,1 9,6 1,6 5,8 | 1,4 1,0 1,6 3,5 | 1,1 1,2 2,6 0,9 | 2,5 2,8 2,6 0,4 | 2,5 2,8 1,6 0,4 | 1,0 1,0 1,0 0,2 | 0,3 0,4 0,2 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,94 0,59 1,09 0,0 | 267 4,3% | 300 4,7% | 239 5,4% | 10,5 | 9,4 | 11,3 | 10,1 | 10,5 | R1 R1 R2 R2 | A B D C | D D D E | 17 17 17 15 | E E E C | 17 17 17 13 | |
| B 176 | Gräfenonna 4930/4407 R1(O): Gräfenonna R2(W): Bad Langensalza Fs=2 | 310/358 184/214 71/82 55/62 | -6,5 -6,7 -7,0 -4,6 | 915 1106 992 125 | 8,9 9,9 9,6 1,9 | 8,9 9,9 9,6 1,9 | -11,7 -12,9 -7,7 -19,1 | 90,0 89,1 89,3 97,2 | 9,3 9,9 9,4 5,9 | 0,5 0,3 0,5 1,3 | 1,1 1,1 1,1 1,0 | 2,7 3,0 2,9 0,4 | 2,7 3,0 2,9 0,4 | 4,2 4,6 4,6 1,0 | 0,4 0,4 0,4 0,1 | 0,0 0,0 0,0 0,0 | 0,82 0,60 1,10 0,0 | 593 8,2% | 675 8,7% | 541 8,1% | 10,4 | 9,3 | 11,6 | 10,3 | 10,4 | R1 R1 R2 R2 | A A D D | D D D E | 17 17 16 16 | D E D C | 17 17 16 14 | |
| B 176 | Dachwig 4931/4410 R1(N): Döllstedt R2(S): Erfurt Fs=2 | 211/363 133/218 42/83 36/62 | -4,6 -4,7 -5,1 -3,5 | 1114 358 159 179 | 10,1 11,3 10,4 2,5 | 10,1 11,3 10,4 2,5 | -12,6 -12,8 -11,5 -19,6 | 87,5 86,3 87,0 95,6 | 7,7 8,1 7,9 4,8 | 0,4 0,2 0,4 0,9 | 0,9 0,9 1,0 0,9 | 3,7 4,1 3,9 0,6 | 3,7 4,1 3,9 0,6 | 4,2 4,7 4,4 1,0 | 0,2 0,2 0,2 0,1 | 1,5 1,6 1,1 1,0 | 0,92 0,58 1,10 0,0 | 634 9,4% | 716 10,0% | 723 7,9% | 13,1 | 11,6 | 13,1 | 11,7 | 13,1 | R1 R1 R2 R2 | A A F G | F F F E | 17 17 15 18 | A A B C | 8 8 8 14 | |

| Allgemeine Angaben | | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | MSV | | | Ganglinientypen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|---------------------------------------|-------------------|-------------------|------------|------|---------|---|-------|----|---------------|-------------------|----------------------|----------------------|------|-----|-----------------|-----------------------|------------|-------------------------------|---------------------------------|-----|-----------------|-----------------|------------------------|----------------|------------------------|------------------|-----------------|--------------------|-----------------|-------|-----------------|--------------------|----------------|----|-------|----------------------------|----|----|
| Strasse | Zst.-Name TKZST.-Nr. In-Richtung Gegen-Richtung | VT 2015/14 Mo-So W U S | DTV | | | | | | | | | | | (50. höchste Stunde) | | | WG R1 R2 | TG R1 R2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Kfz | | Lkw-Gruppe | | Veränd. | | Lkw | | Krad | | Pkw | | Lkw | | | | Kfz | | Fahrtzeugarten (Anteil von Kfz) | | Faktoren | | Tag-22.6 Nacht-22.6 | | day-16.18 eve-16.22 | | | | | | | | | | | | | |
| Anz. Fahrstreifen Lage bei | | [d] | Mo-So | Veränd. zu '14 | [Kfz/24h] | [%] | U | W | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d _{50,w5} | Richt- tung | Mo | Di-Do | Fr | Sa | So |
| B 176 | Backleben 4833/4423 R1(O): Laucha R2(W): Kölleda Fs=2 | 330/356 | 3 792 | -6,3 | 205 | 5,4 | U | W | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d _{50,w5} | Richt- tung | Mo | Di-Do | Fr <td>Sa</td> <td>So</td> | Sa | So |
| B 243 | Mackenrode 4429/4441 R1(N): Herzberg a. Harz R2(S): Nordhausen Fs=2 | 354/335 | 5 265 | +15,3 | 1 196 | 22,7 | U | W | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d _{50,w5} | Richt- tung | Mo | Di-Do | Fr <td>Sa</td> <td>So</td> | Sa | So |
| B 247 | Ferna 4527/4442 R1(W): Duderstadt R2(O): Worbis Fs=2 | 362/360 | 6 690 | +2,6 | 515 | 7,7 | U | W | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d _{50,w5} | Richt- tung | Mo | Di-Do | Fr <td>Sa</td> <td>So</td> | Sa | So |
| B 247 | Dingelstädt 4627/4402 R1(N): Leinefelde R2(S): Mühlhausen Fs=3 | 341/349 | 8 383 | -5,1 | 925 | 11,0 | U | W | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d _{50,w5} | Richt- tung | Mo | Di-Do | Fr <td>Sa</td> <td>So</td> | Sa | So |
| B 247 | Warza 5030/4416 R1(N): Westhausen R2(S): Gotha Fs=2 | 358/364 | 6 233 | -2,4 | 703 | 11,3 | U | W | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d _{50,w5} | Richt- tung | Mo | Di-Do | Fr <td>Sa</td> <td>So</td> | Sa | So |
| B 249 | Katharinenberg 4827/4432 R1(O): Mühlhausen R2(W): Eschwege Fs=2 | 357/359 | 2 822 | +6,6 | 330 | 11,7 | U | W | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d _{50,w5} | Richt- tung | Mo | Di-Do | Fr <td>Sa</td> <td>So</td> | Sa | So |
| B 281 | Steinheid 5532/4455 R1(O): Neuhaus R2(W): Sachsenbrunn Fs=2 | 349/351 | 4 517 | -1,4 | 298 | 6,6 | U | W | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d _{50,w5} | Richt- tung | Mo | Di-Do | Fr <td>Sa</td> <td>So</td> | Sa | So |
| B 281 | Neue Schänke 5334/4475 R1(N): Pölsneck R2(S): Sealfeld Fs=2 | 362/295 | 8 811 | -10,9 | 1 040 | 11,8 | U | W | Mo-So | SV | Lkw- ähnl. | Veränd. zu '14 | Pkw +Lfw +Krad | Lkw | Krad | Pkw | Lkw | Lkw m. Sattel- zug | o. Anh. | o. Anh. +Sattel- zug | nkl. Kfz | fer | b ₅₀ | b _{Fr} | D _n | M _n | P _{lay} | M _{day} | d ₅₀ | d _{50,w5} | d ₅₀ | Mo-So | b _{sv} | d _{50,w5} | Richt- tung | Mo | Di-Do | Fr <td>Sa</td> <td>So</td> | Sa | So |

| Allgemeine Angaben | | Gesamtquerschnitt | | | | | | | | | | | | | | MSV | | Ganglinientypen | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|---|---|---|---|---|----------------------|------------------|---------------------|--------------------|----------------------|------------------|
| Strasse | VT 2015/14 Mo-So W U S [d] | Kfz | | | | Lkw-Gruppe | | | | DTV | | | | | | Fak-toren | | Tag _{22,6} | | day ₆₋₁₈ | | eve _{8,22} | | WG R1 R2 | TG R1 R2 |
| | | Mo-So W U S [Kfz/24h] | Veränd. zu '14 [%] | SV Lkw- ähnl. [%] | Veränd. zu '14 [%] | Pkw +Lfw +Krad [%] | Lfw Krad [%] | Pkw m. Anh. [%] | Lkw o. Anh. [%] | Lkw m. Anh. +Sattel- zug [%] | Sattel- zug [%] | Bus Kfz [%] | nkl. Kfz [%] | fer b _{So} b _{Fr} [] | M ₁ P ₁ M _n P _n [Kfz/h] | M _{day} P _{day} M _{eve} P _{eve} [Kfz/h] | M ₆₋₁₈ P ₆₋₁₈ M ₈₋₂₂ P ₈₋₂₂ [Kfz/h] | Mo-So b _{SV} Mo-So b _{SV} [Kfz/h] | d ₅₀ d _{50,W5} d ₅₀ d _{50,W5} [%] | Rich- tung [] | R1 R2 | R1 R2 | | | |
| B 285 | Anz. Fahrstreifen Neidhartshausen 5326/4464 R1(N): Dermbach R2(S): Kaltmordheim Fs=2 | 356/353 217/210 78/81 61/62 | +1,8 +1,4 +2,3 +2,8 | 6,2 7,1 6,4 0,9 | +4,8 +4,3 +6,3 -5,7 | 92,5 91,6 92,2 98,2 | 9,1 9,8 9,2 4,7 | 1,3 0,8 1,6 3,8 | 1,3 1,3 1,4 0,9 | 3,1 3,5 3,3 0,3 | 2,3 2,6 2,4 0,3 | 1,2 1,4 1,2 0,2 | 0,8 0,9 0,6 0,3 | 0,0 0,0 1,08 0,0 | 300 6,1% 49 7,6% | 341 68% 175 2,1% | 297 5,7% 278 5,7% | 11,4 10,0 10,7 9,4 | R1 R1 R1 R1 R2 R2 R2 R2 | A A D C | D E D C | 8 17 8 11 | 7 17 8 15 | 17 17 16 11 | D D D D |

8 Literatur

- ARNOLD, M., BÖTTCHER, S.: Bemessungsverkehrsstärken vor dem Hintergrund sich verändernder Pegel, Schriftenreihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 922, Bonn 2005
- BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ: Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Bundesanzeiger, 2006
- BAST: Fahrleistungen und mittlere DTV-Werte im Bundesfernstraßennetz, www.bast.de → Verkehrstechnik → Statistik → Manuelle Straßenverkehrszählung → Informationen und Ergebnisse 2015, Bergisch Gladbach 2017
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG: Technische Lieferbedingungen für Streckenstationen (2012), www.bast.de → Verkehrstechnik → Publikationen → Regelwerke zum Download, Bonn 2013
- FGSV: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2015
- FGSV: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90), Der Bundesminister für Verkehr, Bonn 1990
- FGSV: Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (RAS-W), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1986
- FITSCHEN, A.; NORDMANN, H.: Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2014 - Jahresauswertung der automatischen Dauerzählstellen, Berichte der BAST - Verkehrstechnik, Heft V278, Bergisch Gladbach 2016
- FITSCHEN, A.; NORDMANN, H.: Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2013 - Jahresauswertung der automatischen Dauerzählstellen, Berichte der BAST - Verkehrstechnik, Heft V244, Bergisch Gladbach 2014
- FITSCHEN, A.; NORDMANN, H.: Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2012 - Jahresauswertung der automatischen Dauerzählstellen, Berichte der BAST - Verkehrstechnik, Heft V236, Bergisch Gladbach 2014
- FITSCHEN, A.; NORDMANN, H.: Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2011 - Jahresauswertung der automatischen Dauerzählstellen, Berichte der BAST - Verkehrstechnik, Heft V231, Bergisch Gladbach 2013
- FITSCHEN, A.; NORDMANN, H.: Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2010 - Jahresauswertung der automatischen Dauerzählstellen, Berichte der BAST - Verkehrstechnik, Heft V223, Bergisch Gladbach 2012
- HEIDEMANN, D.; WIMBER, P.: Typisierung von Verkehrsstärkeganglinien durch clusteranalytische Verfahren, Schriftenreihe Straßenverkehrszählungen, Heft 26, Köln 1982
- LENSING, N.: Straßenverkehrszählung 2010 - Ergebnisse, Berichte der BAST - Verkehrstechnik, Heft V233, Bergisch Gladbach 2013
- KOBMANN, I.: Methoden der Hochrechnung von Ergebnissen der automatischen Dauerzählstellen im Bundesfernstraßennetz, Schlussbericht zum AP-Projekt F1100.6603001 (unveröffentlicht), BAST, Bergisch Gladbach 2007
- PINKOFSKY, L.: Typisierung von Ganglinien der Verkehrsstärke und ihre Eignung zur Modellierung der Verkehrsnachfrage, Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Stadtbauwesen TU Braunschweig, Heft 54, Aachen 2006
- SCHMIDT, G.: Erhebungs- und Hochrechnungsmethodik der Straßenverkehrszählung 1975 in der Bundesrepublik Deutschland, Schriftenreihe Straßenverkehrszählungen, Heft 4, Bonn 1976
- SCHMIDT, G.: Untersuchungen zu einem Kurzzähl- und Hochrechnungsmodell, in: Erhebungs- und Auswertungsmethoden für Querschnittzählungen des Straßenverkehrs, Schriftenreihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 256, Bonn 1978

Erläuterungen zu den Ergebnistabellen der Jahresauswertung 2015

(Zur Zuordnung der Werte innerhalb der einzelnen Informationsblöcke gelten die Angaben im Tabellenkopf)

Allgemeine Angaben

Straße, Zst.-Name, TK-/Zst.-Nr., Richtungen, Anzahl Fahrstreifen (Fs), Lage der Zählstelle bei Betriebs-km

vT: „vollständig gezählte Tage“: Anzahl der Tage mit Werten des Kfz-Verkehrs, die korrekt gezählt und nicht geschätzt werden mussten (für die Jahre 2015 und 2014 für alle Tage (Mo-So) sowie für die Fahrtzweckgruppen W, U, S)

W = Werktage (Mo-Sa außerhalb der Schulferien)

U = Urlaubswerktage (Mo-Sa innerhalb der Ferien)

S = Sonn- und Feiertage

Kennwerte für den Gesamtquerschnitt

DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) für Kfz und SV bzw. Lkw-ähnliche Kfz sowie für alle Tage des Jahres (Mo-So) bzw. für die Fahrtzweckgruppen.

Diese DTV-Werte sind jeweils untereinander aufgelistet:

1. Zeile: DTV_{Mo-So}
2. Zeile: DTV_W
3. Zeile: DTV_U
4. Zeile: DTV_S

Bei Vorhandensein von DTV-Werten des Auswertes- und Vergleichsjahres sind die prozentualen Veränderungen der DTV-Werte 2015/2014 angegeben. Für die Gruppe der „Lkw“ sind deren prozentualen Anteile am jeweiligen DTV der Kfz und die Veränderungen zum Vorjahr aufgeführt.

Folgende Fahrzeugartenanteile sind angegeben (Mo-So, W, U, S jeweils untereinander):

1. Pkw, Lieferwagen und Motorräder
2. Lieferwagen
3. Motorräder (Krafträder)
4. Pkw mit Anhänger
5. Lkw > 3,5t ohne Anhänger
6. Lkw > 3,5t mit Anhänger und Sattelzüge
7. Sattelzüge
8. Busse
9. nicht klassifizierbare Kfz

Faktoren: Ferienverkehrsfaktor

$$fer = DTV_U / DTV_W$$

Sonntagsfaktor

$$b_{So} = DTV_{So,NZB} / DTV_{DiMiDo,NZB}$$

Freitagsfaktor

$$b_{Fr} = DTV_{Fr,NZB} / DTV_{DiMiDo,NZB}$$

(NZB: Normalzeitbereich nach Definition in Abschnitt 6.2)

Tag₆₋₂₂, Aus allen Tagen des Jahres gemittelte

Nacht₂₂₋₆, stündliche Verkehrsstärken definierter

day₆₋₁₈, Zeitbereiche (M_t : 6-22 Uhr, M_n : 22-6

eve₁₈₋₂₂ Uhr, M_{day} : 6-18 Uhr, M_{eve} : 18-22 Uhr)

(Kfz/h) sowie jeweilige mittlere prozentuale Lkw-Anteile am Kfz-Verkehr (p_t , p_n , p_{day} , p_{eve})

MSV (Maßgebende stündliche Kfz-Verkehrsstärke)

MSV (Kfz/h): Maßgebende stündliche richtungsgetrennte Kfz-Verkehrsstärken (50. höchste Stunde; auch genannt: Bemessungsverkehrsstärke q_B) aus allen Tagen des Jahres (Mo-So) sowie entsprechende bemessungsrelevante SV-Anteile; prozentuale Anteile am DTV und DTV_{W5} ; Richtungsangabe (R 1, R 2)

Ganglinientypen, Dauerlinientypen

JG, WG: Jahres-, Wochenganglinientypen: JG werden querschnittsbezogen und WG richtungsbezogen ausgewiesen

TG: Tagesganglinientypen: werden richtungsbezogen für die Tagesgruppen Mo, Di-Do, Fr, Sa und So ausgewiesen

DL: Dauerlinientypen: werden richtungsbezogen ausgewiesen

(Weitere Erläuterungen zu den JG, WG, TG sowie DL in Abschnitt 5)

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Verkehrstechnik“

2015

V 253: Auswirkungen von Lang-Lkw auf die Sicherheit und den Ablauf des Verkehrs in Arbeitsstellen

Baier, Kemper

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 254: Beanspruchung der Straßeninfrastruktur durch Lang-Lkw

Wellner, Uhlig

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 255: Überholen und Räumen – Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf durch Lang-Lkw

Zimmermann, Riffel, Roos

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 256: Grundlagen für die Einbeziehung der sonstigen Anlagenteile von Straßen in die systematische Straßenerhaltung als Voraussetzung eines umfassenden Asset Managements

Zander, Birbaum, Schmidt

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 257: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Ohm, Fiedler, Zimmermann, Kraxenberger, Maier

Hantschel, Otto € 18,00

V 258: Regionalisierte Erfassung von Straßenwetter-Daten

Holldorb, Streich, Uhlig, Schäufele

€ 18,00

V 259: Berücksichtigung des Schwerverkehrs bei der Modellierung des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten

Geistefeldt, Sievers

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 260: Berechnung der optimalen Streudichte im Straßenwinterdienst

Hausmann

€ 15,50

V 261: Nutzung von Radwegen

in Gegenrichtung – Sicherheitsverbesserungen

Alrutz, Bohle, Busek

€ 16,50

V 262: Verkehrstechnische Optimierung des Linksabbiegens vom nachgeordneten Straßennetz auf die Autobahn zur Vermeidung von Falschfahrten

Maier, Pohle, Schmotz, Nirschl, Erbsmehl

€ 16,00

V 263: Verkehrstechnische Bemessung von Landstraßen – Weiterentwicklung der Verfahren

Weiser, Jäger, Riedl, Weiser, Lohoff

€ 16,50

V 264: Qualitätsstufenkonzepte zur anlagenübergreifenden Bewertung des Verkehrsablaufs auf Außerortsstraßen

Weiser, Jäger, Riedl, Weiser, Lohoff

€ 17,00

V 265: Entwurfstechnische Empfehlungen für Autobahntunnelstrecken

Bark, Kutschera, Resnikow, Baier, Schuckließ

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden

V 266: Verfahren zur Bewertung der Verkehrs- und Angebotsqualität von Hauptverkehrsstraßen

Baier, Hartkopf

€ 14,50

V 267: Analyse der Einflüsse von zusätzlichen Textanzeigen im Bereich von Streckenbeeinflussungsanlagen

Hartz, Saighani, Eng, Deml, Barby

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 268: Motorradunfälle – Einflussfaktoren der Verkehrsinfrastruktur

Hegewald, Fürneisen, Tautz

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2016

V 269: Identifikation von unfallauffälligen Stellen motorisierter Zweiradfahrer innerhalb geschlossener Ortschaften

Pohle, Maier

€ 16,50

V 270: Analyse der Auswirkungen des Klimawandels auf den Straßenbetriebsdienst (KliBet)

Holldorb, Rumpel, Biberach, Gerstengarbe,

Österle, Hoffmann

€ 17,50

V 271: Verfahren zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien bei der Ausschreibung von Elementen der Straßeninfrastruktur

Offergeld, Funke, Eschenbruch, Fandrey, Röwekamp

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 272: Einsatzkriterien für Baubetriebsformen

Göttgens, Kemper, Volkenhoff, Oeser,

Geistefeldt, Hohmann

€ 16,00

V 273: Autobahnverzeichnis 2016

Kühnen

€ 25,50

V 274: Liegedauer von Tausalzen auf Landstraßen

Schulz, Zimmermann, Roos

€ 18,00

V 275: Modellversuch für ein effizientes Störfallmanagement auf Bundesautobahnen

Grahl, Skottke

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 276: Psychologische Wirkung von Arbeitsstellen auf die Verkehrsteilnehmer

Petzoldt, Mair, Krems, Roßner, Bullinger

€ 30,50

V 277: Verkehrssicherheit in Einfahrten auf Autobahnen

Kathmann, Roggendorf, Scotti

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 278: Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2014

Fitschen, Nordmann

€ 30,50

V 279: HBS-konforme Simulation des Verkehrsablaufs auf Autobahnen

Geistefeldt, Giuliani, Busch, Schendzielorz, Haug,

Vortisch, Leyn, Trapp

€ 23,00

2017

V 280: Demografischer Wandel im Straßenbetriebsdienst – Analyse der möglichen Auswirkungen und Entwicklung von Lösungsstrategien

Pollack, Schulz-Ruckriegel

€ 15,50

V 281: Entwicklung von Maßnahmen gegen Unfallhäufungsstellen – Weiterentwicklung der Verfahren

Maier, Berger, Kollmus

€ 17,50

V 282: Aktualisierung des Überholmodells auf Landstraßen
Lippold, Vettters, Steinert € 19,50

V 283: Bewertungsmodelle für die Verkehrssicherheit von Autobahnen und von Landstraßenknotenpunkten
Bark, Krähling, Kutschera, Baier, Baier, Klemps-Kohnen, Schuckließ, Maier, Berger € 19,50

V 284: Berücksichtigung des Schwerverkehrs bei der Modellierung des Verkehrsablaufs an planfreien Knotenpunkten
Geistefeldt, Sievers
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 285: Praxisingerechte Anforderungen an Tausalz
Kamptner, Thümmeler, Ohmann
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 286: Telematisch gesteuertes Kompaktparken – Grundlagen und Entwicklung
Kleine, Lehmann € 16,50

V 287: Werkzeuge zur Durchführung des Bestandsaudits und einer erweiterten Streckenkontrolle
Bark, Kutschera, Resnikow, Follmann, Biederbick € 21,50

V 288: Überholungen von Lang-Lkw - Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf
Roos, Zimmermann, Köhler
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 289: Verkehrsqualität an verkehrsunabhängig gesteuerten und koordinierten Lichtsignalanlagen
Geistefeldt, Giuliani, Vieten, Dias Pais € 20,00

V 290: Fahrleistungserhebung 2014 – Inländerfahrleistung
Bäumer, Hautzinger, Pfeiffer, Stock, Lenz, Kuhnimhof, Köhler € 19,00

V 291: Fahrleistungserhebung 2014 – Inlandsfahrleistung und Unfallrisiko
Bäumer, Hautzinger, Pfeiffer, Stock, Lenz, Kuhnimhof, Köhler € 18,50

V 292: Verkehrsnachfragewirkungen von Lang-Lkw
Burg, Schrempp, Röhling, Klaas-Wissing, Schreiner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 293: Ermittlung der geeigneten Verkehrsnachfrage als Bemessungsgrundlage von Straßen
Geistefeldt, Hohmann, Estel
Unterauftragnehmer: Manz € 17,50

V 294: Wirtschaftlichkeitsbewertung besonderer Parkverfahren zur Lkw-Parkkapazitätserhöhung an BAB
Maibach, Tacke, Kießig € 15,50

V 295: Konzentrationen und Frachten organischer Schadstoffe im Straßenabfluss
Grotehusmann, Lambert, Fuchs, Graf € 16,50

V 296: Parken auf Rastanlagen mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Übergröße
Lippold, Schemmel, Kathmann, Schroeder
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 297: Sicherheitstechnische Überprüfung von Elementen plangleicher Knotenpunkte an Landstraßen
Zimmermann, Beeh, Schulz, Roos
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 298: Verfahren zur Zusammenführung von Informationen unterschiedlicher Netzanalysesysteme
Balck, Schüller, Balmberger, Rossol
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 299: Einfluss von Fehlern auf die Qualität von Streckenbeeinflussungsanlagen
Schwietering, Neumann, Volkenhoff, Fazekas, Jakobs, Oeser
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2018

V 300: Untersuchungen zur Optimierung von Schadstoffrückhalt und Standfestigkeit von Banketten
Werkenthin, Kluge, Wessolek
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 301: Sicherheitsbewertung von Arbeitsstellen mit Gegenverkehrstrennung
Kemper, Sümmermann, Baier, Klemps-Kohnen
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 302: Entwicklung einer Fahrstreifenreduktionsbeeinflussungsanlage für Baustellen auf BAB
Heinrich, Maier, Papageorgiou, Papamichail, Schober, Stamatakis
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

V 303: Psychologische Wirkungen von Arbeitsstellenlängen, -staffelung und -gestaltung auf die Verkehrsteilnehmer
Scotti, Kemper, Oeser, Haberstroh, Welter, Jeschke, Skottke in Vorbereitung

V 304: Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2015
Fitschen, Nordmann € 31,00
Die Ergebnisdateien können als kostenpflichtiger Download unter: www.schuenemann-verlag.de heruntergeladen werden. € 31,00

Fordern Sie auch unser kostenloses Gesamtverzeichnis aller lieferbaren Titel an! Dieses sowie alle Titel der Schriftenreihe können Sie unter der folgenden Adresse bestellen:

Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. + (0)421/3 69 03-53 · Fax + (0)421/3 69 03-63

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de