

Ausbau Flughafen Frankfurt Main

B

Planteil B 11
Planungsgrundlagen
Kap. 13 - 15

Ausbau Flughafen Frankfurt Main

B

Planteil B 11

Planungsgrundlagen

Kap. 13 Verkehrsdaten öffentliche Straßen

| Inhalt | | Seite |
|---------------|---|--------------|
| 0.1 | Tabellenverzeichnis | 3 |
| 13 | Verkehrsdaten öffentliche Straßen | 5 |
| 0.1 | Tabellenverzeichnis | |
| Tab. 13-1: | Eckwerte des landseitigen Verkehrsaufkommens pro Werktag (vgl. Gutachten G8, Tab. 8-3) | 5 |
| Tab. 13-2: | Eckwerte und Modal-Split im Verkehr von/zum Flughafen Ist-Situation 2005 (vgl. Gutachten G8, Tab. 8-9) | 6 |
| Tab. 13-3: | Eckwerte und Modal-Split im Verkehr von/zum Flughafen Prognosenullfall 2020 (Vgl. Gutachten G8, Tab. 8-10) | 6 |
| Tab. 13-4: | Eckwerte und Modal-Split im Verkehr von/zum Flughafen im Planungsfall 2020 (vgl. Gutachten G8, Tab. 8-11) | 7 |
| Tab. 13-5: | Vergleich der Querschnittsbelastungen im Planungsfall (mit Zusatzmaßnahmen) mit dem Prognosenullfall (Vgl. Gutachten G9.1, Tab. 3-23) | 8 |

13 Verkehrsdaten öffentliche Straßen

Die Verkehrsdaten der öffentlichen Straßen werden in drei Stufen ermittelt:

- a) Anzahl der Personenfahrten mit dem Start bzw. Ziel Flughafen Frankfurt Main
- b) Verteilung dieser Personenfahrten auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Modal Split) und
- c) Wahl der Route bzw. Querschnittszählungen an bestimmten Streckenabschnitten

Die ermittelten Daten werden in den folgenden Tabellen dargestellt.

In Tab. 13-1 werden die Personenfahrten bzw. Frachteinheiten mit dem Start bzw. Ziel Flughafen Frankfurt Main aufgeführt.

Tab. 13-1: Eckwerte des landseitigen Verkehrsaufkommens pro Werktag
 (vgl. Gutachten G8, Tab. 8-3)

| Segment | Ist-Situation 2005 | Prognosenullfall 2020 | Planungsfall 2020 |
|--|---|---|---|
| | (1000 Personen- fahrten/Werktag) ¹⁾ | (1000 Personen- fahrten/Werktag) ¹⁾ | (1000 Personen- fahrten/Werktag) ¹⁾ |
| Personenverkehr | | | |
| Fluggäste | 65,4 | 107,9 | 116,5 |
| Beschäftigte | 83,0 | 100,0 | 118,6 |
| Begleiter, Bringer/Abholer | 37,1 | 65,7 | 70,8 |
| Besucher/Kunden | 20,8 | 29,9 | 35,3 |
| nicht flughafen-bezo- gener Zu-/ Abgang zum Flughafen-Fern- bahnhof | 4,8 | 8,2 ²⁾ | 8,2 |
| Summe⁴⁾ Personenverkehr | 210,8 | 311,7 | 349,4 |
| (Einheit) | (1000 t/Tag) ¹⁾ | (1000 t/Tag) ¹⁾ | (1000 t/Tag) ¹⁾ |
| Luftfracht ³⁾ | 6,2 | 9,8 | 10,3 |
| Luftpost | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| (Einheit) | (1000 Kfz/Tag) ¹⁾ | (1000 Kfz/Tag) ¹⁾ | (1000 Kfz/Tag) ¹⁾ |
| Wirtschaftsverkehr | 7,5 | 9,3 | 11,4 |

1) Summe aus Richtung und Gegenrichtung

2) geschätzt

3) einschl. Trucking

4) Gerundete Werte, Summen sind von ungerundeten Ausgangswerten berechnet

In den Tab. 13-2 bis 13-4 werden die gewählten Verkehrsmittel für die Ist-Situation, den Prognosenullfall und den Planungsfall dargestellt.

Tab. 13-2: Eckwerte und Modal-Split im Verkehr von/zum Flughafen Ist-Situation 2005
 (vgl. Gutachten G8, Tab. 8-9)

| Segment | MIV ¹⁾ | Taxi | Reisebus ²⁾ | ÖV ³⁾ | Summe | ÖV-Anteil in % ⁴⁾ |
|---|--|------|------------------------|------------------|-------|---------------------------------|
| | in 1000 Personenfahrten/mittlerer Werktag, Summe aus Richtung und Gegenrichtung, ohne flughafeninterner Verkehr | | | | | |
| Fluggäste | 29,8 | 11,6 | 2,9 | 21,1 | 65,4 | 36,7 |
| Beschäftigte | 53,8 | 0 | 0 | 29,2 | 83,0 | 35,2 |
| Begleiter ⁵⁾ | 35,3 | 0 | 0 | 1,8 | 37,1 | 4,7 |
| Besucher/ Kunden | 17,5 | 0 | 0 | 3,3 | 20,8 | 15,9 |
| nicht flughafen- bezogener Zu-/ Abgang zum Fernbahnhof | 1,9 | 0,6 | 0 | 2,3 | 4,8 | 48,2 |
| Summe ⁶⁾ | 138,3 | 12,2 | 2,9 | 57,7 | 211,1 | 28,7 |

- 1) mit Mietwagen
- 2) ohne Linienverkehr, ohne fahrplanmäßig verkehrende Linien-Busse der Luftverkehrsgesellschaften
- 3) Schienenfern- und -nahverkehr, Linienbus einschließlich fahrplanmäßig verkehrenden Linien-Busse der Luftverkehrsgesellschaften
- 4) mit Reisebus
- 5) einschl. Bringer/Abholer
- 6) Gerundete Werte, Summen sind von ungerundeten Ausgangswerten berechnet

Tab. 13-3: Eckwerte und Modal-Split im Verkehr von/zum Flughafen Prognosenullfall 2020
 (Vgl. Gutachten G8, Tab. 8-10)

| Segment | MIV ¹⁾ | Taxi | Reisebus ²⁾ | ÖV ³⁾ | Summe | ÖV-Anteil in % ⁴⁾ |
|---|--|------|------------------------|------------------|-------|---------------------------------|
| | in 1000 Personenfahrten/mittlerer Werktag, Summe aus Richtung und Gegenrichtung, ohne flughafeninterner Verkehr | | | | | |
| Fluggäste | 47,0 | 16,5 | 4,2 | 40,2 | 107,9 | 41,1 |
| Beschäftigte | 65,7 | 0 | 0 | 34,3 | 100,0 | 34,3 |
| Begleiter ⁵⁾ | 63,1 | 0 | 0 | 2,6 | 65,7 | 4,0 |
| Besucher/ Kunden | 24,9 | 0 | 0 | 5,0 | 29,9 | 16,8 |
| nicht flughafen- bezogener Zu-/ Abgang zum Fernbahnhof | 2,8 | 0,9 | 0 | 4,4 | 8,1 | 54,3 |
| Summe ⁶⁾ | 203,5 | 17,4 | 4,2 | 86,5 | 311,6 | 29,1 |

- 1) mit Mietwagen
- 2) ohne Linienverkehr, ohne fahrplanmäßig verkehrende Linien-Busse der Luftverkehrsgesellschaften
- 3) Schienenfern- und -nahverkehr, Linienbus einschließlich fahrplanmäßig verkehrenden Linien-Busse der Luftverkehrsgesellschaften
- 4) mit Reisebus
- 5) einschl. Bringer/Abholer
- 6) Gerundete Werte, Summen sind von ungerundeten Ausgangswerten berechnet

Tab. 13-4: Eckwerte und Modal-Split im Verkehr von/zum Flughafen im Planungsfall 2020 (vgl. Gutachten G8, Tab. 8-11)

| Segment | MIV ¹⁾ | Taxi | Reisebus ²⁾ | ÖV ³⁾ | Summe | ÖV-Anteil in % ⁴⁾ |
|---|---|-------------|------------------------|------------------|--------------|------------------------------|
| | in 1000 Personenfahrten/mittlerer Werktag, Summe aus Richtung und Gegenrichtung, ohne flughafeninterner Verkehr | | | | | |
| Fluggäste | 53,0 | 18,2 | 4,4 | 41,0 | 116,6 | 38,9 |
| Beschäftigte | 77,4 | 0 | 0 | 41,2 | 118,6 | 34,7 |
| Begleiter ⁵⁾ | 68,3 | 0 | 0 | 2,5 | 70,8 | 3,5 |
| Besucher/ Kunden | 29,5 | 0 | 0 | 5,9 | 35,4 | 16,7 |
| nicht flughafen- bezogener Zu-/ Abgang zum Fernbahnhof | 2,8 | 0,9 | 0 | 4,4 | 8,1 | 54,3 |
| Summe⁶⁾ | 231,0 | 19,1 | 4,4 | 95,0 | 349,5 | 28,4 |

1) mit Mietwagen

2) ohne Linienverkehr, ohne fahrplanmäßig verkehrende Linien-Busse der Luftverkehrsgesellschaften

3) Schienenfern- und -nahverkehr, Linienbus einschließlich fahrplanmäßig verkehrenden Linien-Busse der Luftverkehrsgesellschaften

4) mit Reisebus

5) einschl. Bringer/Abholer

6) Gerundete Werte, Summen sind von ungerundeten Ausgangswerten berechnet

Der die öffentlichen Straßen belastende flughafenbezogene Individualverkehr (IV) wird durch Umrechnung von Personenfahrten auf Kfz-Fahrten und einer Umlegung auf das Straßennetz mit Hilfe von Quelle-Ziel Matrizen ermittelt. Anschließend wird der flughafenbezogene Verkehr auf den als Grundlast bestehenden, nicht-flughafenbezogenen Verkehr addiert (Vgl. Gutachten G8 und G9.1). Die Ergebnisse für die ausgewählte Straßen im Prognosenußfall im Vergleich zum Planungsfall werden in Tab. 13-5 dargestellt.

Tab. 13-5: Vergleich der Querschnittsbelastungen im Planungsfall (mit Zusatzmaßnahmen) mit dem Prognosenullfall (Vgl. Gutachten G9.1, Tab. 3-23)

| Querschnitt | Prognose- nullfall 2020 | Planungsfall 2020 | |
|--|------------------------------------|--------------------------|---|
| | Belastung [Kfz/d] | Belastung [Kfz/d] | Veränderung zum Prognose- nullfall 2020 |
| BAB 3, westl. AS Kelsterbach | 150.300 | 153.700 | + 2,3% |
| BAB 3, östl. AS Kelsterbach | 100.300 | 106.200 | + 5,9% |
| BAB 3, westl. Frankfurter Kreuz | 136.100 | 138.200 | + 1,5% |
| BAB 3, östl. Frankfurter Kreuz | 142.500 | 144.300 | + 1,3% |
| BAB 5, nördl. Frankfurter Kreuz | 169.000 | 173.300 | + 2,5% |
| BAB 5, südl. Frankfurter Kreuz | 156.200 | 182.000 | + 16,5% |
| BAB 5, südl. AS Zeppelinheim | 153.400 | 154.400 | + 0,7% |
| B 43, nördl. Kelsterbacher Spange | 51.100 | 52.200 | + 2,2% |
| B 43, östl. Kelsterbacher Spange | 73.900 | 72.000 | - 2,6% |
| B 43, westl. BAB 5 | 89.000 | 86.600 | - 2,7% |
| B 43, östl. BAB 5 | 43.200 | 41.300 | - 4,4% |

Ausbau Flughafen Frankfurt Main

B

Planteil B 11 Planungsgrundlagen Kap. 14 Verkehrsdaten Vorfeld- und Betriebsstraßen

| | Inhalt | Seite |
|-------------------|--|--------------|
| 0.1 | Tabellenverzeichnis | 3 |
| 14 | Verkehrsdaten Vorfeld- und Betriebsstraßen | 5 |
| 0.1 | Tabellenverzeichnis | |
| Tab. 14-1: | Vergleich der Verkehrsaufkommen in [1.000 Kfz-Fahrten / 24 h] (Vgl. Gutachten G9.2; Tab. 3-1 bis 3-3) | 5 |

14 Verkehrsdaten Vorfeld- und Betriebsstraßen

Der Verkehr im Vorfeld- und Betriebsstraßenbereich ist durch den über die Toranlagen zu- und abfließenden Quell-/Zielverkehr aus dem Öffentlichen Bereich (siehe Kap. 13) und durch notwendige Betriebsfahrten innerhalb des Flughafens geprägt. Die Fahrten innerhalb des Geländes sind im überwiegenden Teil an die Nutzung von Dienst- und Spezialfahrzeugen gebunden, so dass keine freie Verkehrsmittelwahl besteht und somit im Gegensatz zu Kap. 13 die Ausweisung von Personenfahrten und des Modal Splits entfällt. Die Verkehrsbelastungen wurden anhand der Nutzungen auf dem Gelände im Gutachten G 9.2 ermittelt und für einzelne Streckenabschnitte dargestellt. Aufgrund der stark geänderten Nutzungen und Nutzungsberechtigungen zwischen der Ist-Situation 2005, dem Prognose-nullfall 2020 und dem Planungsfall 2020 sind vergleichbare Querschnitte in einer zusammenfassenden Darstellung nicht sinnvoll darstellbar. Demgegenüber kann die Gesamtanzahl der Fahrten im Betriebs- und Vorfeldbereich gut vergleichend gegenübergestellt werden.

Tab. 14-1: Vergleich der Verkehrsaufkommen in [1.000 Kfz-Fahrten / 24 h]
 (Vgl. Gutachten G9.2; Tab. 3-1 bis 3-3)

| Fahrzeugkategorie | Ist-Situation | Prognose-nullfall | Planungsfall |
|--------------------------|---------------|-------------------|--------------|
| Pkw | 35,1 | 40,9 | 43,7 |
| Leichte Nutzfahrzeuge | 17,5 | 20,5 | 24,8 |
| Schwere Nutzfahrzeuge | 37,4 | 45,1 | 54,9 |
| Busse | 6,0 | 6,8 | 8,4 |
| Summe¹ | 96,0 | 113,3 | 131,8 |

¹ Die Summen wurden vor dem Runden der Summanden gebildet.

Ausbau Flughafen Frankfurt Main

B

Planteil B11
Planungsgrundlagen
Kap. 15 Prognose des Güterverkehrs 2020

Aachen, 13. Oktober 2006

Ausbau Flughafen Frankfurt Main

B

Planteil B11 Planungsgrundlagen Kap. 15 Prognose des Güterverkehrs 2020

Ersteller
MUVEDA Hellebrandt & Saeid Mahmoudi GbR
Beratergruppe für Mobilität, Umwelt,
Verkehr und Datenmanagement
Roermonder Straße 557
52072 Aachen

| 0.1 | Inhaltsverzeichnis | Seite |
|--------------|--|--------------|
| 0.1 | Inhaltsverzeichnis | 5 |
| 0.2 | Abbildungsverzeichnis | 7 |
| 0.3 | Tabellenverzeichnis | 8 |
| 0.4 | Anhangsverzeichnis | 11 |
| 0.5 | Kartenverzeichnis | 12 |
| 0.6 | Abkürzungsverzeichnis | 15 |
| 0.7 | Glossar | 16 |
| 0.8 | Literatur- und Quellenverzeichnis | 19 |
| 1 | Einleitung und Aufgabenstellung | 23 |
| 2 | Methodik | 27 |
| 2.1 | Ist-Situation 2005 | 28 |
| 2.2 | Prognosenufall 2020 | 30 |
| 2.3 | Planungsfall 2020 | 31 |
| 3 | Grundlagen | 33 |
| 4 | Datenerhebung und -recherche | 35 |
| 4.1 | Straßenverkehrszählung 2000 (SVZ 2000) | 35 |
| 4.2 | Dauerzählstellen | 39 |
| 4.3 | Straßenverkehrszählungen in Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern | 39 |
| 4.4 | Trendprognose 1995/2015 und deren Fortschreibung auf 2020 | 41 |
| 5 | Ist-Situation 2005 | 43 |
| 5.1 | Auswertung der SVZ 2000-Daten und Vergleich mit SVZ 95 | 43 |
| 5.2 | Anpassung bzw. Zuordnung der Zählstellenlage und Straßenklasse | 45 |
| 5.3 | Gesamtverkehr | 47 |
| 5.4 | Güterverkehrsanteile | 48 |
| 5.5 | Krad- und Bus-Anteile am Gesamtverkehr | 55 |
| 5.6 | Anteil der leichten Nutzfahrzeuge (INfz) am Güterverkehr | 55 |
| 5.7 | Maßgebender Lkw-Anteil bei Nacht und bei Tag | 56 |
| 5.8 | Ganglinien | 61 |
| 5.8.1 | Tagesganglinien | 61 |
| 5.8.2 | Wochenganglinien | 63 |
| 5.8.3 | Jahresganglinien | 64 |
| 5.9 | Zulässige Höchstgeschwindigkeiten | 65 |
| 5.10 | Fahstreifenanzahl und Straßenklasse | 66 |
| 6 | Prognosenufall 2020 | 67 |
| 6.1 | Trendprognose 1995/2015 | 67 |
| 6.1.1 | Genereller Ansatz | 67 |
| 6.1.2 | Lkw-Bestandsprognose | 69 |
| 6.1.3 | Prognose des Pkw- und Güterverkehrs | 74 |
| 6.1.4 | Szenarienbetrachtung | 79 |
| 6.1.5 | Prognoseergebnisse | 80 |
| 6.2 | Entwicklung des Güterverkehrs im Untersuchungsraum | 82 |
| 6.3 | Anteile der übrigen Fahrzeuggruppen | 87 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 6.4 | Maßgebender Lkw-Anteil bei Nacht und bei Tag | 87 |
| 7 | Planungsfall 2020 | 89 |
| 7.1 | Güterverkehrsmengen | 89 |
| 7.2 | Anteile der Fahrzeuggruppen | 89 |
| 7.3 | Maßgebender Lkw-Anteil bei Nacht und bei Tag | 89 |
| 8 | Datenübergabe | 91 |
| 9 | Zusammenfassung | 93 |

| 0.2 | Abbildungsverzeichnis | Seite |
|-------------------|--|--------------|
| Abb. 6-1: | Ablaufschema der Trendprognose /HB 2000/ | 68 |
| Abb. 6-2: | Entwicklung relevanter Kenngrößen zum Güterverkehr in den alten Bundesländern (Index 1995 = 100) /HB 2000/ | 70 |
| Abb. A-1: | Tagesganglinien des Gesamtverkehrs - Montag - /BAST 2006/ (Anhang 1) | A39 |
| Abb. A-2: | Tagesganglinien des Gesamtverkehrs - Dienstag bis Donnerstag – /BAST 2006/ (Anhang 1) | A40 |
| Abb. A-3: | Tagesganglinien des Gesamtverkehrs - Freitag - /BAST 2006/ (Anhang 1) | A41 |
| Abb. A-4: | Tagesganglinien des Gesamtverkehrs - Samstag - /BAST 2006/ (Anhang 1) | A42 |
| Abb. A-5: | Tagesganglinien des Gesamtverkehrs - Sonn- und Feiertage - /BAST 2006/ (Anhang 1) | A43 |
| Abb. A-6: | Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Bundesautobahnen - Werktage - /HB 2002/ (Anhang 1) | A44 |
| Abb. A-7: | Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Bundesautobahnen - Sonn- und Feiertage - /HB 2002/ (Anhang 1) | A45 |
| Abb. A-8: | Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Landstraßen - Werktage – /HB 2002/ (Anhang 1) | A46 |
| Abb. A-9: | Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Stadtstraßen - Werktage – /HB 2002/ (Anhang 1) | A47 |
| Abb. A-10: | Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Land- und Stadtstraßen - Sonn- und Feiertage - /HB 2002/ (Anhang 1) | A48 |
| Abb. A-11: | Wochenganglinien des Kfz-Verkehrs - /BAST 2006/ (Anhang 1) | A49 |
| Abb. A-12: | Jahresganglinien des Kfz-Verkehrs - /BAST 2006/ (Anhang 1) | A50 |

| 0.3 | Tabellenverzeichnis | Seite |
|------------|--|-------|
| Tab. 4-1: | Struktur übermittelter Daten der Straßenverkehrszählungen 2000 (SVZ 2000) | 37 |
| Tab. 4-2: | Städte mit über 80.000 Einwohnern im Untersuchungsraum ohne SVZ-Ergebnisse | 39 |
| Tab. 5-1: | Entwicklung des Straßenverkehrs zwischen den Jahren 1995 und 2000 auf den freien Strecken, getrennt nach Straßenklasse Autobahn (A), Bundesstraße (B), Landesstraße (L) und Kreisstraße (K) sowie nach den Fahrzeuggruppen Gesamtverkehr (Kfz), Personenverkehr (PV) und Güterverkehr (GV) in den neuen und alten Bundesländern (NBL und ABL) sowie im gesamten Bundesgebiet | 43 |
| Tab. 5-2: | Entwicklung des Straßenverkehrs zwischen den Jahren 1995 und 2000 auf den freien Strecken, getrennt nach Straßenklasse Autobahn (A), Bundesstraße (B), Landesstraße (L) und Kreisstraße (K) sowie nach den Fahrzeuggruppen Gesamtverkehr (Kfz), Personenverkehr (PV) und Güterverkehr (GV) in den Bundesländern Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern | 44 |
| Tab. 5-3: | Zählstellendichte auf den „Freien Strecken“ in den Bundesländern Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern /BAST 1998/ | 45 |
| Tab. 5-4: | Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs in den Jahren 1995 bis 2000 im Untersuchungsraum, getrennt nach Straßenklasse Autobahn (A), Bundesstraße (B), Landesstraße (L) und Kreisstraße (K) sowie nach Straßentyp, Freie Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD) | 46 |
| Tab. 5-5: | Mittlere jährliche Entwicklung der Ergebnisse der Dauerzählstellen im Untersuchungsgebiet | 49 |
| Tab. 5-6: | Durchschnittliche Güterverkehrsanteile 2005 für die relevanten Kreise und Verkehrsregionen im Untersuchungsraum, Bundesautobahnen | 51 |
| Tab. 5-7: | Durchschnittliche Güterverkehrsanteile 2005 für die relevanten Kreise und Verkehrsregionen im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), Bundesstraßen | 52 |
| Tab. 5-8: | Durchschnittliche Güterverkehrsanteile 2005 für die relevanten Kreise und Verkehrsregionen im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), Landesstraßen | 53 |
| Tab. 5-9: | Durchschnittliche Güterverkehrsanteile 2005 für die relevanten Kreise und Verkehrsregionen im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), Kreisstraßen | 54 |
| Tab. 5-10: | Mittlerer Anteil leichter Nutzfahrzeuge (Lkw ≤ 3,5t zul. GG) am Güterverkehr, Anteil Krad und Bus am Gesamtverkehr sowie maßgebender Lkw-Anteil bei Tag und Nacht am jeweiligen Gesamtverkehr M nach RLS-90 für die relevanten Kreise im Untersuchungsraum, Bundesautobahnen | 58 |
| Tab. 5-11: | Mittlerer Anteil leichter Nutzfahrzeuge (Lkw ≤ 3,5t zul. GG), Anteil Krad und Bus am Gesamtverkehr sowie maßgebender Lkw-Anteil bei Tag und Nacht am jeweiligen Gesamtverkehr M nach RLS-90 für die relevanten Kreise im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), Bundesstraßen | 59 |
| Tab. 5-12: | Mittlerer Anteil leichter Nutzfahrzeuge (Lkw ≤ 3,5t zul. GG), Anteil Krad und Bus am Gesamtverkehr sowie maßgebender Lkw-Anteil bei Tag und Nacht | |

| | | |
|-------------------|--|----|
| | am jeweiligen Gesamtverkehr M nach RLS-90 für die relevanten Kreise im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), Landesstraßen | 60 |
| Tab. 5-13: | Mittlerer Anteil leichter Nutzfahrzeuge (Lkw $\leq 3,5t$ zul. GG), Anteil Krad und Bus am Gesamtverkehr sowie maßgebender Lkw-Anteil bei Tag und Nacht am jeweiligen Gesamtverkehr M nach RLS-90 für die relevanten Kreise im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), Kreisstraßen | 61 |
| Tab. 5-14: | Grenzen des Sonntagsfaktors b_{so} für die Zuordnung der Wochenganglinientypen zu Netzmodellstrecken | 64 |
| Tab. 5-15: | Grenzen des Ferienverkehrsfaktors f_{er} für die Zuordnung der verschiedenen Jahrganglinientypen | 65 |
| Tab. 5-16: | Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [km/h] abhängig von Straßenklasse und -typ | 66 |
| Tab. 6-1: | Prognose der Lkw-Bestände für die alten Bundesländer /HB 2000/ | 70 |
| Tab. 6-2: | Analyse- und Prognoseentwicklungen des Pkw-Bestandes aus der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 und der Erweiterung bis 2020 differenziert nach Bundesländern | 71 |
| Tab. 6-3: | Analyse- und Prognoseentwicklungen des Lkw-Bestandes aus der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 und der Erweiterung bis 2020 differenziert nach Bundesländern | 72 |
| Tab. 6-4: | Analyse- und Prognoseentwicklungen des Pkw-Bestandes aus der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 und der Erweiterung bis 2020 differenziert nach Regionen | 73 |
| Tab. 6-5: | Analyse- und Prognoseentwicklungen des Pkw-Bestandes und Pkw-Verkehrs bis 2020 differenziert nach Bundesländern | 75 |
| Tab. 6-6: | Analyse- und Prognoseentwicklungen des Lkw-Bestandes und Lkw-Verkehrs bis 2020 differenziert nach Bundesländern | 76 |
| Tab. 6-7: | Analyse- und Prognoseentwicklungen des Pkw-Bestandes und Pkw-Verkehrs bis 2020 differenziert nach Regionen | 77 |
| Tab. 6-8: | Zuordnung zwischen Kreisen und Regionen nach ITP | 78 |
| Tab. 6-9: | Mittlere Prognosefaktoren (1995/2015) im Güterverkehr für Trend- und Integrationsszenario in den alten Bundesländern /HB 2000/ | 80 |
| Tab. 6-10: | Entwicklung des Güterverkehrs im Untersuchungsraum unter Berücksichtigung des Integrationsszenario, unterschieden nach Straßenklasse (A, B und Staatsstraßen St) und Straßentyp (FS: freie Strecke und OD: Ortsdurchfahrt) | 81 |
| Tab. 6-11: | Entwicklung des Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 im Untersuchungsraum, getrennt nach Kreisen und Verkehrsregionen, Bundesautobahnen | 83 |
| Tab. 6-12: | Entwicklung des Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 im Untersuchungsraum, getrennt nach Kreisen und Verkehrsregionen sowie nach Straßentyp (FS: freie Strecke, OD: Ortsdurchfahrt), Bundesstraßen | 84 |
| Tab. 6-13: | Entwicklung des Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 im Untersuchungsraum, getrennt nach Kreisen und Verkehrsregionen sowie nach Straßentyp (FS: freie Strecke, OD: Ortsdurchfahrt), Landesstraßen | 85 |
| Tab. 6-14: | Entwicklung des Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 im Untersuchungsraum, getrennt nach Kreisen und Verkehrsregionen sowie nach Straßentyp (FS: freie Strecke, OD: Ortsdurchfahrt), Kreisstraßen | 86 |
| Tab. 8-1: | Struktur der übergebenen Daten beispielhaft für den Planungsfall | 91 |

| | | |
|------------------|---|-----|
| Tab. A-1: | Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) (Anhang 1) | A2 |
| Tab. A-2: | Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose – (Anhang 1) | A51 |

0.4 Anhangsverzeichnis

Anhang 1: Tabellen und Abbildungen

Anhang 2: Kartendarstellungen

0.5 Kartenverzeichnis

| Gliederungs-Nr. | Titel | Maßstab | Anhang |
|------------------------|--|----------------|---------------|
| B11.15.A 2.1.1 | Straßennetz des Untersuchungsraums Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.2 | Verkehrsregionen und Kreise im Untersuchungsraum - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.3 | Öffentliche Strecken im Nahbereich des Flughafens Frankfurt a. M. mit der Kennung G13.2 | 1:25 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.4 | Strecken im Untersuchungsraum mit relevanten Zählstellen der SVZ 2000 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.5 | Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum nach SVZ 2000 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.6 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.7 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Ausschnitt Frankfurt a. M./Offenbach - | 1:80 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.8 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Ausschnitt Mainz/Wiesbaden - | 1:95 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.9 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Ausschnitt Darmstadt - | 1:65 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.10 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Ausschnitt Frankfurt a. M./Flughafen - | 1:25 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.11 | Anteil der Kräder am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.12 | Anteil der Busse am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.13 | Anteil der leichten Nutzfahrzeuge am Güterverkehr im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.14 | Maßgebender LKW-Anteil bei Nacht im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |

| Gliederungs-Nr. | Titel | Maßstab | Anhang |
|-----------------|--|-----------|--------|
| B11.15.A 2.1.15 | Maßgebender LKW-Anteil bei Tag im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.16 | Tagesganglinienfaktor in Richtung im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.17 | Tagesganglinienfaktor in Gegenrichtung im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.18 | Lastzuganteil am Güterverkehr im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.19 | Wochenganglinientyp im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.1.20 | Jahresganglinientyp im Untersuchungsraum Ist-Situation 2005 - Gesamtübersicht | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.2.1 | Straßennetz des Untersuchungsraums Prognosenullfall 2020 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.2.2 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Prognosenullfall 2020 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.2.3 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Prognosenullfall 2020 - Ausschnitt Frankfurt a. M./Offenbach - | 1:80 000 | 2 |
| B11.15.A 2.2.4 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Prognosenullfall 2020 - Ausschnitt Mainz/Wiesbaden - | 1:95 000 | 2 |
| B11.15.A 2.2.5 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Prognosenullfall 2020 - Ausschnitt Darmstadt - | 1:65 000 | 2 |
| B11.15.A 2.2.6 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Prognosenullfall 2020 - Ausschnitt Flughafen Frankfurt Main - | 1:25 000 | 2 |
| B11.15.A 2.2.7 | Maßgebender Lkw-Anteil bei Nacht im Untersuchungsraum Prognosenullfall 2020 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.2.8 | Maßgebender Lkw-Anteil bei Tag im Untersuchungsraum Prognosenullfall 2020 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |

| Gliederungs-Nr. | Titel | Maßstab | Anhang |
|------------------------|---|----------------|---------------|
| B11.15.A 2.3.1 | Straßennetz des Untersuchungsraums Planungsfall 2020 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.3.2 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Planungsfall 2020 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.3.3 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Planungsfall 2020 - Ausschnitt Frankfurt a. M./Offenbach - | 1:80 000 | 2 |
| B11.15.A 2.3.4 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Planungsfall 2020 - Ausschnitt Mainz/Wiesbaden - | 1:95 000 | 2 |
| B11.15.A 2.3.5 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Planungsfall 2020 - Ausschnitt Darmstadt - | 1:65 000 | 2 |
| B11.15.A 2.3.6 | Güterverkehrsanteil am Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum Planungsfall 2020 - Ausschnitt Flughafen Frankfurt Main - | 1:25 000 | 2 |
| B11.15.A 2.3.7 | Maßgebender LKW-Anteil bei Nacht im Untersuchungsraum Planungsfall 2020 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |
| B11.15.A 2.3.8 | Maßgebender LKW-Anteil bei Tag im Un- tersuchungsraum Planungsfall 2020 - Gesamtübersicht - | 1:250 000 | 2 |

0.6 Abkürzungsverzeichnis

| | |
|------------------------|--|
| ABL | alte Bundesländer |
| AG | Auftraggeber |
| AN | Auftragnehmer |
| B | Bundesstraße |
| BAB | Bundesautobahn |
| b_{So} | Das Verhältnis des Sonntagsverkehrs zum Normalwerktagsverkehr |
| BVWP | Bundesverkehrswegeplanung |
| DTV | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h |
| DTV_w | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke am Werktag in Kfz/24h |
| E | Einwohner |
| fer | Das Verhältnis des Urlaubsverkehrs zum Normalwerktagsverkehr |
| f_{fr} | Tagesganglinienfaktor in Gegen-Richtung |
| fr | Tagesganglinienfaktor in Richtung |
| FS | Freie Strecke (außerhalb geschlossener Ortschaft) |
| GV | Güterverkehr |
| i.W. | Im Wesentlichen |
| K | Kreisstraße |
| Kfz | Kraftfahrzeuge |
| KLZ | Lastzugsfaktor |
| L | Landesstraße |
| Lkw | Lastkraftwagen (Güterverkehr) |
| INfz | leichte Nutzfahrzeuge ≤ 3,5t zul. Gesamtgewicht |
| M_N | Maßgebende Gesamtverkehrsstärke bei Nacht in Kfz/h nach RLS-90 |
| M_T | Maßgebende Gesamtverkehrsstärke bei Tag in Kfz/h nach RLS-90 |
| MSV_w | Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke am Normalwerktag |
| MSV_u | Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke am Urlaubswerktag |
| NBL | neue Bundesländer |
| Nr. | Nummer |
| OD | Ortsdurchfahrt (innerhalb geschlossener Ortschaft) |
| p_N | Maßgebender Lkw-Anteil in % bei Nacht an Gesamtverkehrsstärke M _N nach RLS-90 |
| p_T | Maßgebender Lkw-Anteil in % bei Tag an Gesamtverkehrsstärke M _T nach RLS-90 |
| PV | Personenverkehr |
| Str. | Straße |
| sNfz | schwere Nutzfahrzeuge >3,5t zul. Gesamtgewicht |
| STVO | Straßenverkehrsordnung |
| SVZ | Straßenverkehrszählung |
| Zst. | Zählstelle |
| Zul. GG | Zulässiges Gesamtgewicht |

0.7 Glossar

Bundesautobahn

Zur Bundesautobahn gewidmete Bundesfernstraßen, die getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr aufweisen, frei von höhengleichen Kreuzungen sind und nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind

Bundesfernstraßen

Straßen in der Baulast des Bundes, die das zusammenhängende Verkehrsnetz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen bilden und einem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt sind

Bundesstraße

Bundesfernstraße, die nicht Bundesautobahn ist

Bundesverkehrswegeplanung

Überprüfung des Bedarfs für die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Zuge der Bundesfernstraßen, Wasserstraßen und Eisenbahn; der Bedarf ist nach dem geltenden Gesetz nach Ablauf von 5 Jahren zu überprüfen

Freie Strecken

Straßen, deren angrenzende Geländestreifen in bestimmter Breite nicht bebaut sind oder deren angrenzende Grundstücke keine Zufahrten zur Straße haben

Gemeindestraße

Öffentliche Straße in Gemeindebaulast für den Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden

Güterverkehr

Schwere Nutzfahrzeuge einschließlich leichter Nutzfahrzeuge jeweils mit und ohne Anhänger; ohne Busse

Ist-Situation 2005

beschreibt den derzeitigen Zustand des Flughafens Frankfurt Main und der übrigen Anlagen (z.B. Straße und Schiene) im Jahr 2005

Kreisstraße

Straßen für den Zwischen- und überörtlichen Verkehr, deren Baulast, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten größerer Gemeinden, bei einem Land- oder Stadtkreis liegt

Landesstraße

Straße für den überörtlichen Verkehr, deren Baulast, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten größerer Gemeinden, bei einem deutschen Bundesland liegt

Landstraße

Landschaftlich orientierte Bezeichnung für die nachgeordneten Straßen außerhalb bebauter Gebiete

Ortsdurchfahrt

Durch die geschlossene Ortslage hindurchführender Abschnitt einer Straße von überörtlicher Bedeutung, für den besondere Bestimmungen für die Baulast, die Unterhaltung und den Anbau gelten

Ortsumgehung

Im Wesentlichen kreuzungs- und zufahrtsfreier Teil einer klassifizierten Straße zur Entlastung einer Ortsdurchfahrt

Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren ist ein besonderes Verwaltungsverfahren, das der Durchführung planfeststellungsbedürftiger Maßnahmen vorausgeht (§ 72 - 78 VwVfG); dieses Verfahren dient dazu, das beabsichtigte Vorhaben auf der Grundlage der vom Antragsteller eingereichten Unterlagen und Pläne unter Berücksichtigung sämtlicher öffentlicher und privater Belange zu prüfen; durch den Planfeststellungsbeschluss, der das Verfahren abschließt, werden alle öffentlich rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch das Vorhaben Betroffenen rechtsgestaltend geregelt

Planungsfall 2020

Prognostizierter Zustand im Jahr 2020, bei dem der Bau einer zusätzlichen Landebahn nordwestlich des bestehenden Flughafens Frankfurt Main unterstellt ist

Prognosehorizont

Das Jahr, hier 2020, für das Prognoseberechnungen durchgeführt werden

Prognosenullfall 2020

Der Prognosenullfall beschreibt die Entwicklung des Flughafens Frankfurt Main ohne die Realisierung des beantragten Vorhabens bis zum Prognosehorizont 2020

Staatsstraße

Straße für den überörtlichen Verkehr, deren Baulast, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten größerer Gemeinden, bei den freien Staaten Bayern bzw. Sachsen liegt

Stadtstraße

Straßen in einem Gebiet mit städtischem Charakter

Schwerverkehr

Schwere Nutzfahrzeuge und Busse

Straßenverkehrszählung

Manuelle Verkehrszählung, die turnusmäßig an klassifizierten Straßen und an mehreren Tagen des Jahres durchgeführt wird

Verkehrsregion bzw. Raumordnungsregion

Räumliche Bezugseinheit für bundesweite Analysen zum Stand der Entwicklung der regionalen Lebensbedingungen in der Bundesrepublik Deutschland, sie stellen als Zwischenstufe zwischen den Regionsbezirken und den Stadt- und Landkreisen ein räumliches Raster für bundesweit vergleichende Regionalanalysen dar, das in der empirischen Regionalforschung breite Verwendung gefunden hat

0.8 Literatur- und Quellenverzeichnis

ACATECH 2006

acatech – Konvent für Technikwissenschaften der Union der deutschen Akademien der Wissenschaften e.V.,
Mobilität 2020 – Perspektiven für den Verkehr von morgen, München 2006

ADAC 2006

Allgemeiner Deutscher Automobilclub
Großraum Städte- und Gemeindeatlas Rhein - Main Frankfurt
7. Auflage, München 2006

BAST 1997

Straßenverkehrszählung 1995 Erhebungs- und Hochrechnungsmethodik
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V45
Bergisch Gladbach 1997

BAST 1998

Heusch/Boesefeldt GmbH
Erhebungs- und Hochrechnungsmethodik für die Durchführung von Straßen-
verkehrszählungen (SVZ 2000)
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V59
Bergisch Gladbach 1998

BAST 2001 - 2004

Bundesanstalt für Straßenwesen
Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2001 (ebenso 2002, 2003 und 2004) -
Jahresauswertung der automatischen Dauerzählstellen
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen - Verkehrstechnik, Hefte V110, V115,
V127 und V140, Bergisch Gladbach, 2004-2006

BAST 2005

Norbert Lensing, Büro für angewandte Statistik
Straßenverkehrszählung 2000 Methodik, Verkehrstechnik Heft V123, Bergisch
Gladbach 2005

BAST 2006

Bundesanstalt für Straßenwesen
Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2004, Berichte der Bundesanstalt für
Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V140, Bergisch Gladbach 2006

BMVBS 2005

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
Straßenbaubericht 2005, Karte Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre
2005, Stand 31. Dezember 2005

BMVBW 2000

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Richtlinien für die Straßenverkehrszählung im Jahre 2000 auf den Bundesfernstraßen

BMVBW 2004

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Anlage zum 5. Fernstraßenausbaugesetz, Berlin 2004

BY; HE; RP 2002

Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2000 der Länder Bayern (SBA Aschaffenburg), Hessen und Rheinland-Pfalz in digitaler Form
Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz

BMV 1992

Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.)
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90
Köln 1992

HB 1999

Heusch/Boesefeldt GmbH
Trendprognose 2015 für die Staatsstraßen in Bayern auf der Grundlage der Straßenverkehrszählungen bis 1995
Im Auftrag der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Aachen 1999

HB 2000

Heusch/Boesefeldt GmbH
Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 für die Bundesfernstraßen auf der Grundlage der Straßenverkehrszählungen bis 1995
Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Aachen 2000

HE 2000

Land Hessen, Hessisches Landesamt für Straßen- u. Verkehrswesen, Wiesbaden
Verkehrsmengenkarte 2000, Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmengen (Jahresmittelwerte DTV) Maßstab 1:100.000

IFO 1995

IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, München
Vorausschätzung der Verkehrsentwicklung in Deutschland zum Jahr 2010
Im Auftrag der Bundesministeriums für Verkehr, Bonn, September 1995

IFO 1999

IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, München im Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsforschungsinstitut Cambridge Econometrics, Cambridge, UK und dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn
Regionalisierte Strukturdatenprognose für das Jahr 2015 mit Zwischenwerten für

2005, 2010 sowie ein Ausblick für 2015
Im Auftrag der Bundesministeriums für Verkehr, Bonn, September 1995

JÜNEMANN 2001

Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. mult. R. Jünemann
Verkehrliche Auswirkungen und mögliche Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt Main, Dortmund, Dezember 2001

KBA 2000 - 2005

Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern 2000 (ebenso 2001-2005)
Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Verlag Metzler-Poeschel, Stuttgart, Jahresberichte 2001 - 2005

RP 2000

Rheinland-Pfalz 2000, Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz in Koblenz
Verkehrsmengenkarte 2000, Verkehrsstärken Bundesfern- und Kreisstraßen 2000 sowie Kreisstraßen 2000, Maßstab 1:200.000

SHELL 2001

Deutsche Shell GmbH, Abt. Energie- und Wirtschaftspolitik (EAC)
Shell Pkw-Szenarien, Mehr Autos – weniger Verkehr, Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020, Hamburg 2001

SHELL 2004

Shell Deutschland Oil
Shell Pkw-Szenarien bis 2030, Flexibilität bestimmt Motorisierung, Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2030, Hamburg 2004

STADTPLAN 2006

www.stadtplandienst.de
Luftbilder, Maßstab 1:3.000, Ausschnitt Flughafen Frankfurt Main, Stand 02.09.2006

ZIV 2001

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme
Auswirkungen des flughafeninduzierten Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz, Gutachten G5 für das Raumordnungsverfahren zum Ausbau Flughafen Frankfurt Main, Band G, Darmstadt September 2001

ZIV 2006

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme
Auswirkungen landseitiger Verkehr, Gutachten G09.1: Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt Main, Band C, Darmstadt 2006

Anlass der Aktualisierung

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2005 ist die Fraport AG durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) aufgefordert worden, die Luftverkehrsprognose zu aktualisieren und die Auswirkungsbetrachtungen an etwaige neue Prognoseergebnisse anzupassen. Dies betrifft insbesondere den in Blick zu nehmenden Planungshorizont, der gemäß dem Schreiben mindestens auf das Jahr 2020 zu erweitern ist.

Dieser Anforderung wird mit der vorliegenden Aktualisierung der Planfeststellungsunterlagen unter Betrachtung der Szenarien Ist-Situation 2005 sowie Prognosenullfall und Planungsfall 2020 nachgekommen.

Zudem wurden einige Planänderungen vorgenommen. Hierbei sind unter anderem die Reduzierung des Flächenumfangs für den variantenunabhängigen Südbereich, der Einbezug der geplanten Veränderungen im Nordbereich sowie die Verschwenkung der Rollbrücke West zu nennen.

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main sind umfangreiche Untersuchungen durchzuführen. Eine wesentliche Grundlage dieser Untersuchungen bilden die prognostizierten Verkehrsmengen und Verkehrszusammensetzungen.

Die Gesamtverkehrsbelastungen wurden bereits auf Basis großräumiger Modellberechnungen (VISUM) von ZIV (Zentrum für integrierte Verkehrssysteme) ermittelt. **Diese Simulationsberechnungen erfolgten auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM).** Als Ergebnis dieser Berechnungen liegen für die folgenden drei Fälle

- Ist-Situation Analysejahr **2005**,
- Prognosenullfall Prognosejahr **2020** ohne Ausbau des Flughafens Frankfurt Main
- Planungsfall Prognosejahr **2020** mit Ausbau

durchschnittliche tägliche Gesamtverkehrsmengen (DTV) als mittlerer Jahreswert vor. Für jeden berechneten Fall wurde zusätzlich der maßgebende durchschnittliche stündliche Gesamtverkehr für die Zeitbereiche zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr (Kfz/h) und zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr (Kfz/h) streckenbezogen abgeleitet. Diese Daten dienen als Eingangsgrößen für die durchzuführenden Lärmuntersuchungen. Darüber hinaus wurden durch Simulationsberechnungen für alle drei Netzfälle die flughafeninduzierten Gesamt- und Lkw-Verkehrsaufkommen ermittelt und ausgewiesen.

In die Untersuchungen zum Planfeststellungsverfahren und zur Dimensionierung der geplanten Verkehrsanlagen ist neben der Gesamtverkehrsmenge jedoch auch die Menge des Güterverkehrs je Abschnitt einzubeziehen. Deshalb ist das wesentliche Ziel der hier durchzuführenden Arbeiten, die Güterverkehrsmenge für sämtliche Streckenabschnitte der genannten Netzsituationen abzuschätzen.

Die Ermittlung der verkehrsbedingten Umwelteffekte (z.B. G13.3: Luftschadstoffe Kfz-Verkehr und stationäre Quellen im Umland) erfordert eine weitere Differenzierung des Personenverkehrs nach Pkw, Bus, Krad und der Güterverkehrsmengen nach leichten und schweren Nutzfahrzeugen, die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung anhand der neuen Erkenntnisse aus der Straßenverkehrszählung 2000 mit ausreichender Genauigkeit bestimmt werden können.

Zur Abschätzung der Lärmbelastung (G10.2: Technisches Lärmgutachten, landseitige Verkehrsanbindung Straße/Schiene) nach geltenden Richtlinien (RLS-90) werden zusätzlich zu den o. g. maßgebenden Gesamtverkehrsmengen die maßgebenden Güterverkehrsanteile bei Tag und Nacht benötigt. Diese Anteile sowie die Anteile der Fahrzeugarten bzw. -gruppen sind getrennt für die einzelnen Netzfälle streckenweise zu bestimmen und für die weitere Bearbeitung zur Verfügung zu stellen.

Des Weiteren sind für die genauere Ermittlung der Luftschadstoffe Ganglinien zur detaillierten Abbildung der Verkehrsabläufe über das gesamte Jahr zu berücksichtigen. Die Tagesganglinien für den Gesamtverkehr wurden in gesonderten Forschungsvorhaben im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (**Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen 2004 /BAST 2006/**) auf der Grundlage von Daten der Dauerzählstellen in der Bundesrepublik Deutschland ermittelt und typisiert. Auch für den Güterverkehr ist nach geeigneten Tagesganglinientypen zu recherchieren und zu typisieren. Die Tagesganglinientypen sollen für den Gesamt- und Güterverkehr über geeignete Kennwerte den Abschnitten der Netzmodelle zugeordnet werden. Im Rahmen dieser Untersuchung ist ein praktikables Verfahren für die Zuordnung der Ganglinien zu entwickeln.

Zu den weiteren relevanten Netzinformationen gehören die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Personen- und Lastkraftwagen, die sowohl in die Berechnungen für die Ermittlung der Lärm- als auch der Luftschadstoffbelastung eingehen. Die Geschwindigkeitswerte werden überwiegend abhängig vom Straßentyp (innerorts, außerorts) und Straßenklasse (Bundesautobahnen, sonstige Straßen) nach Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) für das Untersuchungsnetz im Umland des Flughafens Frankfurt Main bestimmt. Diese Vorgehensweise gewährleistet die Vergleichbarkeit der Planfälle unabhängig von wechselnden Festsetzungen durch die Straßenverkehrsbehörde. Für die Netzabschnitte im Bereich des Flughafens (Airportring, Terminalvorfahrten) werden die tatsächlich angeordneten Höchstgeschwindigkeiten erfasst und den Netzmodellstrecken zugeordnet.

In einem gesonderten Arbeitsschritt werden nach einer Netzaufbereitung, die die Lage der Netzelemente für die Ist-Situation, den Prognosenullfall und den Planungsfall vereinheitlicht, sämtliche ermittelten und vorgegebenen Daten nach einer eingehenden Plausibilitätsprüfung den Netzabschnitten zugewiesen.

Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung werden die möglichen Inkonsistenzen der umfangreichen Daten identifiziert, ggf. beseitigt bzw. zur Prüfung dem zuständigen Gutachter weitergegeben. Die Netz- und Verkehrsdaten sind erst nach Durchführung dieses Arbeitsschrittes den Lärm- und Luftschadstoffgutachtern zur weiteren Bearbeitung zur Verfügung zu stellen.

Die zur Bearbeitung der Untersuchungsaufgaben notwendigen Schritte sowie die gewonnenen Erkenntnisse, Schlussfolgerungen und Vorschläge werden in den folgenden Kapiteln erläutert. Die Tabellen und Abbildungen, die im **Anhang 1** aufgeführt sind, sind im Text durch die Zusatzbezeichnung A vor der Nummerierung gekennzeichnet. Sämtliche Kartendarstellungen befinden sich im **Anhang 2**.

2 Methodik

Die Vorgehensweise zur Ermittlung der Güterverkehrsmengen nutzt die umfangreichen Daten der turnusmäßig durchgeführten bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) als Ausgangswerte.

Als Ergebnis der SVZ liegen die durchschnittlichen Mengen unterschiedlicher Fahrzeugarten und -gruppen vor, die an mehreren Tagen und Zeitbereichen erfasst worden sind. Darüber hinaus werden auf der Grundlage der Zählergebnisse Kennwerte abgeleitet, die für die vorgesehenen Lkw-Prognosen herangezogen werden.

Da zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens die Daten der Straßenverkehrszählung 2005 noch nicht vorlagen, werden die Werte der letztgültigen SVZ 2000 anhand von Ergebnissen automatischer Dauerzählstellen aus dem Untersuchungsgebiet der Jahre 2001 bis 2005 auf 2005 hochgerechnet.

Die Hochrechnung auf das Prognosejahr 2020 erfolgt anhand einer Fortschreibung der Trendprognose 1995/2015 des Bundes, die für die Prognose der planungsrelevanten Verkehrsstärken die Ergebnisse der letzten SVZ bis 1995 zu Grunde legt /HB 2000/. Grundlage für das Trendprognosemodell ist der Zusammenhang zwischen den aus den Zählungen errechneten mittleren Entwicklungen des Gesamt- und Güterverkehrs für insgesamt 105 Verkehrsregionen /IFO 1999/ und den entsprechenden Entwicklungen des Pkw- bzw. Lkw-Bestandes. Die Trendprognose 1995/2015 für die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) wurde für die Jahre 2000, 2005, 2010 und 2015 erstellt und fand im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2003 (BVWP 2003) Verwendung.

Die Fortschreibung der vorliegenden Trendprognose zur Ermittlung des Güterverkehrs des Jahres 2020 im Bundesautobahn- und Bundesstraßennetz erfolgt mittels angepasster Bestandsanalyse und -prognose sowie einer Fortschreibung der Verkehrswerte bis 2020 anhand von MUVEDA entwickelter neuer Regressionsfunktionen.

Der Prognose der Verkehrsstärken für die übrigen Straßenklassen (Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) wird die gleiche Entwicklung zu Grunde gelegt wie die der Bundesstraßen. Die Ergebnisse bereits durchgeführter Untersuchungen z.B. Trendprognose 1995/2015 für die Staatsstraßen in Bayern /HB 1999/ zeigen eine ähnliche Größenordnung der Verkehrsentwicklung wie die der Bundesstraßen.

Bei der Güterverkehrsprognose im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird zudem die modellbasiert abgeleiteten flughafenspezifischen Entwicklungen im Zeitraum zwischen 2005 und 2020 berücksichtigt.

Das Vorgehen ist im Einzelnen, wie folgt, zu beschreiben.

Die der Untersuchung zu Grunde zu legenden Straßennetzmodelle sind getrennt für Ist-Situation 2005, Prognosenullfall 2020 und Planungsfall 2020 vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt worden, wobei der im Rahmen dieses Gutachtens zu be-

trachtende Bereich den „Untersuchungsraum der Emissionen“ umfasst, der im Folgenden als „Untersuchungsraum“ bezeichnet wird.

Die Bearbeitung der drei Netzfälle durch das ZIV erfolgte zeitgleich und unabhängig voneinander. Die sich daraus ergebenden Streckenunterschiede in den einzelnen Netzfällen wurden in einem gesonderten Arbeitsschritt in ihrer Lage, Verlauf, etc. vereinheitlicht, so dass die Netzfälle aufeinander aufgebaut und miteinander vergleichbar sind.

Dieser Arbeitsschritt war für die Vergleichbarkeit von Ergebnissen der Lärm- und Luftschadstoffgutachten unbedingt erforderlich und führte gleichzeitig zur erheblichen Vereinfachung der auf den Netzmodellen aufbauenden Arbeitsprozesse. Die Streckenabschnitte weisen in allen drei Netzfällen die

- durchschnittlichen werktäglichen Gesamtverkehrsmengen (DTV_w) in Kfz/24h,
- durchschnittlichen stündlichen Gesamtverkehrsmengen für die lärmrelevanten Tageszeitbereiche (Tag: 22.00 - 6.00 Uhr und Nacht: 6.00 - 22.00 Uhr) in Kfz/h sowie
- flughafenbezogenen Gesamt- und Lkw-Mengen (Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t zul. Gesamtgewicht und Bus) in Kfz/24h

auf, wie sie aus /ZIV 2006/ zur Verfügung gestellt wurden. Aus dem Umlandnetzmodell der Ist-Situation 2000 Raumordnungsverfahrens (ROV) /ZIV 2001/ konnten zusätzlich zu den o. g. Werten für den überwiegenden Teil der Strecken in Hessen außerhalb der Großstädte mit mehr als 80.000 Einwohnern die Zählstellenlage und -nummer aus der Straßenverkehrszählung 1995 (SVZ 1995) sowie ihre zugehörigen Geltungsbereiche übernommen werden. Diese waren zunächst zu überprüfen und zu aktualisieren.

Nach dem erarbeiteten Konzept waren die Güterverkehrswerte getrennt nach Straßenklasse und Region (Kreise bzw. aktuelle Raumordnungsregionen) zu prognostizieren. Daher war es notwendig, alle Streckenabschnitte der drei Netzmodelle auf der Grundlage der Kartenunterlagen zu klassifizieren. Für die Zuordnung der Kreis- und Regionsgrenzen wurden vorliegende digitale Daten herangezogen.

Die beschriebene Methode wurde bis auf den öffentlichen Bereich des Flughafengeländes zur Bestimmung streckenbezogener Daten in den Untersuchungsnetzen angewendet. Für den öffentlichen Bereich des Flughafengeländes wurden sämtliche Verkehrswerte im Rahmen des Gutachtens G09.1 /ZIV 2006/ für alle drei Untersuchungsfälle ermittelt und vorgegeben. Diese Werte wurden nach eingehender Prüfung in die Netzdateien übernommen.

2.1 Ist-Situation 2005

Die Ermittlung der Güterverkehrsmengen sowie der Mengen der genannten Fahrzeuggruppen für die Ist-Situation 2005 erfolgt anhand einer Hochrechnung der Ergebnisse der SVZ 2000, die eine gesicherte Grundlage für die weitere Bearbeitung der Untersuchung bilden. Die Hochrechnung erfolgt mittels automatischer Dauer-

zählstellen der Jahre 2001 bis 2005. Diese wurden für Autobahnen einzelnen Streckenzügen und für das nachgeordnete Netz Regionen zugeordnet. Es ist allerdings zu beachten, dass sich die Lage und der Geltungsbereich der Zählstellen aufgrund von z.B. zwischenzeitlich realisierten Neubaumaßnahmen, Straßenumwidmungen etc. verändert haben könnte. Deshalb sind die Plausibilität der Zählstellen im Untersuchungsraum hinsichtlich der Lage und Gültigkeitsbereiche zu prüfen und anzupassen.

Auf der Grundlage der Gesamt- und Güterverkehrsmengen werden für alle Strecken mit SVZ 2000-Ergebnissen bzw. deren Hochrechnung auf 2005 die relativen GV-Anteile ermittelt. Diese Anteile können anschließend mit den auf der Basis der Simulationsberechnungen in /ZIV 2006/ abgeleiteten Gesamtverkehrsmengen für die Ist-Situation 2005 verknüpft werden. Somit ergeben sich die absoluten Güterverkehrsmengen für die weitere Bearbeitung.

Für die Streckenabschnitte ohne SVZ 2000 Ergebnisse und somit deren Aktualisierung auf 2005 werden auf der Basis vorhandener Daten durchschnittliche Anteile getrennt nach Straßenklassen und nach Regionen berechnet und zur Ermittlung fehlender Daten mit den vorliegenden Gesamtverkehrsmengen verknüpft.

Die SVZ wird bekanntlich nicht innerhalb der Städte mit i. d. R. mehr als 80.000 Einwohnern durchgeführt. Dies betrifft in dem vorliegenden Untersuchungsraum die Städte Frankfurt, Wiesbaden, Offenbach, Hanau, Mainz, Darmstadt und Aschaffenburg. Für das Straßennetz dieser Städte muss eine gesonderte Recherche nach möglichst aktuellen Verkehrszählungen bzw. -untersuchungen erfolgen. Die Ergebnisse werden nach Durchführung von Plausibilitätsprüfungen dem Netz zugeordnet.

Es ist davon auszugehen, dass die modellmäßig abgeleiteten flughafenbezogenen Lkw-Verkehre in der Ist-Situation bereits bei der Straßenverkehrszählung 2000 bzw. der Hochrechnung auf 2005 mit erfasst worden sind. Daher würde eine zusätzliche Berücksichtigung der abgeleiteten Werte zur Doppelerfassung und damit zu Fehleinschätzungen der Untersuchungsergebnisse führen.

Die SVZ 2000 beinhaltet neben Pkw- und Lkw-Belastungen auch wie beschrieben die benötigten Anteile verschiedener Fahrzeugarten und -gruppen innerhalb des Personen- und Güterverkehrs. Die Anteile der einzelnen Fahrzeugarten wurden für 2005 aus der SVZ 2000 übernommen. Darüber hinaus liefert die SVZ die maßgebenden Anteile des Güterverkehrs für die Berechnung der Lärmbelastung nach RLS-90 /BMV 1992/ sowie Kennwerte für die Zuweisung geeigneter Tages-, Wochen- und Jahresganglinientypen. Diese Werte werden für die weiteren Arbeitsschritte dem Netzmodell zugewiesen. Auf der Grundlage der verfügbaren Werte werden straßentyp- (innerorts, außerorts) und straßenklassenbezogene regionspezifische Durchschnittswerte abgeleitet, die bei den Strecken ohne Zählstellen in Ansatz gebracht werden.

Als Ergebnis dieses Arbeitsschrittes liegen für alle Streckenabschnitte des Netzmodells der Ist-Situation 2005 die Güterverkehrsmengen und die Güterverkehrsanteile am in /ZIV 2006/ ermittelten Gesamtverkehr sowie Anteile der beschriebenen Fahrzeuggruppe innerhalb des Personen- und Güterverkehrs querschnittsbezogen als mittlere Jahreswerte vor.

Für die Überprüfung der modellmäßig ermittelten Gesamtverkehrsmengen der Ist-Situation werden zusätzlich die entsprechenden Ergebnisse aus der SVZ 2000 und der Aktualisierung auf 2005 und sonstigen Quellen für die Großstädte aufbereitet und übergeben.

2.2 Prognosenußfall 2020

Für die Ermittlung des Güterverkehrs im Prognosenußfall 2020 bietet sich eine Aktualisierung und Fortschreibung der bundesweiten Trendprognose 1995/2015 /HB 2000/ für die Bundesfernstraßen an. Die Analyse der Verkehrsentwicklung beruht in dieser Trendprognose auf dem Zeitraum von 1975 bis 1995. Grundlage bilden die vierstündigen Zählwerte 15-19 Uhr des werktäglichen Normalverkehrs aus Zähljahren, die nicht durch Verlagerungseffekte, Neubauten oder Baustellen beeinflusst waren. Die Prognosen sind für das Jahr 2015 bzw. die dazwischen liegenden Jahre 2000, 2005 und 2010 erstellt worden.

Da inzwischen gezählte Verkehrsmengen aus der SVZ für das Jahr 2000 vorliegen und Werte für 2005 errechnet wurden, konnten die Analysezeiträume bis 2005 erweitert werden. Analysejahre vor 1990 fielen aufgrund starker Strukturveränderungen weg. Über eine fortgeschriebene Bestandsprognose bis 2020 wurden neue Verkehrswerte regionsfein für Pkw und Lkw errechnet und damit Werte bis 2020 zählstellenfein ermittelt. In der vorherigen Untersuchung zum Güterverkehr 2015 wurde dagegen direkt auf die Werte der Trendprognose 2015 zurückgegriffen bzw. es wurde eine Aktualisierung aufgrund des dann vorliegenden Analyse-Jahres 2000 vorgenommen.

Mit den angepassten Verkehrsmengen wurden die Güterverkehrsanteile für das Jahr 2020 erneut berechnet und für alle Strecken mit Trendwerten auf die Gesamtverkehrsbelastungen aus /ZIV 2006/ bezogen. Für die Strecken ohne Trendwerte wurden analog zum Vorgehen bei der Ist-Situation die straßenklassen- und regionalbezogenen Mittelwerte angesetzt.

Bei diesen beschriebenen Prognosen ist davon auszugehen, dass die flughafen-spezifischen Entwicklungen im Güterverkehr nicht explizit berücksichtigt wurden. Um eine evtl. Unterschätzung der Güterverkehre im Prognosenußfall zu vermeiden, werden deshalb die allgemeinen Zunahmen der Trendprognose zwischen 2005 und 2020 den entsprechenden Zunahmen der flughafenbezogenen Lkw-Verkehre nach /ZIV 2006/ gegenübergestellt. Die Differenz der beiden Entwicklungen auf relevanten Strecken wurde auf die Verkehrswerte der modifizierten Trendprognose aufgeschlagen. Vorher wurden die in flughafenbezogenen Lkw-Verkehrswerten enthaltenen Bus-Anteile abgezogen. Diese Vorgehensweise führt dazu, dass die Ergebnisse der Lärm- und Luftschadstoffberechnungen auf jeden Fall auf der sicheren Seite liegen werden.

Damit werden alle Streckenabschnitte des Prognosenußfalls mit Güterverkehrswerten für das Jahr 2020 versorgt. Für die Ermittlung der Fahrzeugarten Bus, Krad und leichte Nutzfahrzeuge werden die Anteile aus der Ist-Situation herangezogen.

Durch die Verknüpfung dieser Anteile mit dem Gesamt- bzw. Güterverkehr werden die Verkehre einzelner Fahrzeugarten quantifiziert.

Für den Flughafenbereich werden neben den Gesamtverkehrsmengen auch tagesstündliche Verkehrsstärken für die Fahrzeuggruppen Pkw, INfz, sNfz und Busse aus **ZIV 2006** zur Verfügung gestellt.

2.3 Planungsfall 2020

Für die Bestimmung der Güterverkehrsmengen im Planungsfall sind lediglich die Verkehrsveränderungen aufgrund des Flughafenausbaus erforderlich. Diese ergeben sich aus der Differenz der in **ZIV 2006** ermittelten flughafenbezogenen Lkw-Verkehrsmengen zwischen Prognosenullfall und Planungsfall. Durch die Addition dieser Differenz zu den bereits ermittelten gesamten Güterverkehrsmengen des Prognosenullfalls ergeben sich die Güterverkehrsmengen im Planungsfall **2020**.

Zur Ermittlung der übrigen Fahrzeugarten werden die Anteilswerte aus dem Prognosenullfall verwendet.

Für den öffentlichen Bereich des Flughafengeländes können alle notwendigen Werte aus der Untersuchung **ZIV 2006** übernommen werden.

3 Grundlagen

Die Güterverkehrsmengen und die differenzierten Anteile der Fahrzeuggruppen innerhalb des Personen- und Güterverkehrs sind, wie bereits erwähnt, für die Ist-Situation 2005, den Prognosenullfall 2020 und den Planungsfall 2020 jeweils für den festgelegten Untersuchungsraum des Flughafens Frankfurt Main zu ermitteln. Für die Netzabschnitte im öffentlichen Bereich des Flughafengeländes wurden die entsprechenden Werte vorgegeben /ZIV 2006/.

Für diese drei Fälle wurden die der Untersuchung zu Grunde zu legenden aktuellen Straßennetzmodelle /ZIV 2006/ übergeben. Der Untersuchungsraum umfasst in erster Linie große Teile des Bundeslandes Hessen, den nordöstlichen Teil des Bundeslandes Rheinland-Pfalz sowie den Raum Aschaffenburg in Bayern. Die Netzmodelle umfassen sämtliche Autobahnabschnitte, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie alle wichtigen Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Ortschaften und Städte.

Die Klassifizierung der Netzabschnitte, die im **Anhang 2** in **Karte B11.15.A 2.1.1** dargestellt ist, wurde anhand von Straßenkarten, Verkehrsmengenkarten der betroffenen Länder sowie weiteren im Folgenden aufgeführten Grundlagen vorgenommen.

Als verkehrliche Grundlagen dienen folgende Daten:

- Aktuelle Netzmodelle „Verkehrsdatenbasis Rhein-Main“ (VDRM)
- Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 1995 (SVZ 1995) /BAST 1997/
- Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2000 (SVZ 2000) /BY; HE; RP 2002/
- Trendprognose 1995/2015 für die Bundesfernstraßen in der Bundesrepublik Deutschland /HB 2000/
- Trendprognose 1995/2015 für die Staatsstraßen in Bayern /HB 1999/
- Verkehrsregions- und Kreisgrenzen im Untersuchungsraum (**Karte B11.15.A 2.1.2** im **Anhang 2**)
- Streckenbezogene Verkehrsdaten als durchschnittliche tägliche Gesamtverkehrsbelastung in den betrachteten Netzfällen /ZIV 2006/
- Flughafenbezogene Gesamt- und Lkw-Verkehrsmengen /ZIV 2006/
- Für den öffentlichen Bereich des Flughafengeländes (**Karte B11.15.A 2.1.3** im **Anhang 2**) zusätzlich die Verkehrsmengen der Fahrzeugarten Krad, Bus, Lkw>3,5 t zul. Gesamtgewicht, leichte Nutzfahrzeuge ≤ 3,5 t zul. Gesamtgewicht /ZIV 2006/

- Verkehrsmengenkarten 2000 der Bundesländer Hessen /HE 2000/ und Rheinland-Pfalz /RP 2000/
- Ergebnisse von Zählungen der Städte Frankfurt a.M., Wiesbaden, Darmstadt, Mainz
- Ergebnisse der Dauerzählstellen 2000 bis 2005 in den betroffenen Ländern

Des Weiteren wurden die bislang durchgeführten Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main zusammengestellt und gesichtet /ZIV 2001; ZIV 2006; JÜNEMANN 2001/.

4 Datenerhebung und -recherche

4.1 Straßenverkehrszählung 2000 (SVZ 2000)

Zur Feststellung der Verkehrsentwicklung und zur Ermittlung der Verkehrsmengen auf klassifizierten Straßen (Bundesfernstraßen, Landes- und Kreisstraßen) in der Bundesrepublik Deutschland wurde im Jahr 2000 eine Zählung des Straßenverkehrs durchgeführt. Die Zählergebnisse bilden eine wesentliche Grundlage der Straßenplanung, verkehrsbeeinflussender Einrichtungen und dienen zur Ermittlung der gesamten Jahresfahrleistungen auf den Straßen in der Bundesrepublik Deutschland.

Die Verkehrszählungen werden auf folgenden Strecken der Bundesfernstraßen durchgeführt /BMVBW 2000/:

- Strecken außerhalb von Ortschaften
- Strecken innerhalb von Ortschaften
 - mit weniger als 5.000 Einwohnern (E)
 - mit mehr als 5.000 E und weniger als 80.000 E

Die Fahrzeuge wurden bei der SVZ 2000 nach folgender Unterteilung erfasst /BMVBW 2000/:

Personenverkehr (PV)

- Fahrräder
- Motorisierte Zweiräder: Fahrräder mit Hilfsmotor (Mofas, Mopeds, Mokicks), Kleinkrafträder mit Versicherungskennzeichen, Krafträder, Motorräder, Motorroller, Leicht- und Kleinkrafträder mit amtlichem Kennzeichen
- Personenkraftwagen (Pkw) und vergleichbare Fahrzeuge wie Kombinationskraftwagen, Krankenwagen, Kleinomnibusse (bis 9 Sitzplätze einschl. Fahrer), Wohnmobile
- Kraftomnibusse und Obusse mit 10 und mehr Sitzplätzen einschl. Fahrer (auch mit Anhänger)

Güterverkehr (GV)

- Lastkraftwagen bis 3,5 t zul. Gesamtgewicht (auch mit Anhänger)
- Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t zul. Gesamtgewicht ohne Anhänger, einschl. Zugmaschinen (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeuge
- Lastzüge: Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t zul. Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge, Zugmaschinen mit Anhänger (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeuge mit Anhänger

Innerhalb von Ortsdurchfahrten (OD) wurden bei der SVZ 2000 die Fahrzeugarten in derselben Unterteilung wie auf freien Strecken (FS) erfasst.

Die Erstellung der Güterverkehrsprognose nach der in **Kap. 2** beschriebenen Vorgehensweise erfordert in erster Linie die Verfügbarkeit der aktuellen und flächendeckend erhobenen Daten der SVZ 2000. Diese wurden bei den betroffenen Ländern (Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern) angefordert. Benötigt wurden die Daten aller Zählstellen im klassifizierten Straßennetz für die folgenden Amtsgebiete

- **Hessen:** Bensheim, Darmstadt, Dillenburg, Frankfurt, Gelnhausen, Schotten und Wiesbaden
- **Rheinland-Pfalz:** Diez, Bad Kreuznach, Worms, Speyer
- **Bayern:** Aschaffenburg

Die erbetenen Daten sollten möglichst differenziert nach Fahrzeuggruppe bzw. -art (Pkw, Krad, Bus, leichte Nutzfahrzeuge, sonstige Lkw mit und ohne Anhänger, Schwerverkehr) und nach Fahrtzweckgruppe (Normalwerktage außerhalb der Ferienzeiten, Urlaubswerktage sowie Sonn- und Feiertage) zur Verfügung gestellt werden.

Darüber hinaus wurden maßgebende Güterverkehrsanteile bei Tag und bei Nacht sowie die für die Hochrechnung der Kurzzeitzählungen verwendeten Dauerlinien- und Tagesganglinientypen benötigt, die den Behörden datensatzweise vorliegen.

Zur Vereinfachung und Reduzierung des Aufwandes wurde bei der Datenanforderung empfohlen, den gesamten Datensatz je Zählstelle für die ausgewählten Gebiete zu übergeben. Diese Bitte wurde von den zuständigen Behörden erfüllt. Die Struktur der übergebenen Daten veranschaulicht die folgende **Tab. 4-1**.

Tab. 4-1: Struktur übermittelter Daten der Straßenverkehrszählungen 2000 (SVZ 2000)

| Feldname | Beispiel | Bezeichnung |
|-----------------|-----------------|--|
| rdx | 18 | Datensatznummer |
| strasse | A | Straßenklasse |
| stnum | 81 | Straßennummer |
| estr | E | Europastraße |
| ennum | 41 | Europastraßen-Nummer |
| anzfs | 4 | Anzahl Fahrstreifen |
| tkzstnr | 6324/1081 | Zählstellennummer (mit TK-Blattnummer, Trennung durch "/") |
| zstart | A | Zählstellenart: A=A-Zählstelle, B=B-Zählstelle, OZ=ohne Zählung, AZ=nur automatische Zählung, MA=manuelle und automatische Zählung |
| anztage | 8 | Anzahl Zähltag |
| fahrrad | 0 | DTV Fahrrad alle Tage |
| pfahrrad | 0 | Anteil Fahrrad am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| pkw | 10057,8 | DTV PKW alle Tage |
| ppkw | 65,6 | Anteil Pkw am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| lieferwagen | 892,3 | DTV Lieferwagen alle Tage |
| plieferwagen | 5,8 | Anteil Lieferwagen am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| lastzug | 3319,0 | DTV Lastzug alle Tage |
| plastzug | 21,7 | Anteil Lastzüge am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| krad | 108,8 | DTV Krad alle Tage |
| pkrad | 0,7 | Anteil Krad am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| bus | 98,4 | DTV Bus alle Tage |
| pbus | 0,6 | Anteil Bus am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| lkw | 846,2 | DTV LKW alle Tage |
| plkw | 5,5 | Anteil LKW am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| kfz | 15322,5 | DTV KFZ-Verkehr alle Tage |
| gv | 5057,5 | DTV Güterverkehr |
| pgv | 33,0 | Anteil Güterverkehr am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| pv | 10265,0 | DTV Personenverkehr |
| ppv | 67,0 | Anteil Personenverkehr am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| sv | 4263,6 | DTV Schwerverkehr |
| psv | 27,8 | Anteil Schwerverkehr am Gesamtverkehr alle Tage (in %) |
| kfzw | 10118 | DTV KFZ werktags |
| kfzs | 21820 | DTV KFZ sonn- und feiertags |
| kfzu | 27196 | DTV KFZ Urlaubszeit |
| pvw | 3936 | DTV Personenverkehr werktags |
| pvs | 20801 | DTV Personenverkehr sonn- und feiertags |
| pvu | 22148 | DTV Personenverkehr Urlaubszeit |
| gww | 6182 | DTV Güterverkehr werktags |
| gvs | 1019 | DTV Güterverkehr sonn- und feiertags |
| gvu | 5048 | DTV Güterverkehr Urlaubszeit |
| svw | 5221 | DTV Schwerverkehr werktags |
| svs | 825 | DTV Schwerverkehr sonn- und feiertags |
| svu | 4256 | DTV Schwerverkehr Urlaubszeit |

Fortsetzung Tab. 4-1: Struktur übermittelter Daten der Straßenverkehrszählungen 2000 (SVZ 2000)

| Feldname | Beispiel | Bezeichnung |
|-----------------|-----------------|--|
| bfr | 1,2 | Freitagsfaktor |
| bso | 2,2 | Sonntagsfaktor |
| fer | 2,7 | Ferienfaktor |
| dauli | DAULI: G | Dauerlinientyp |
| fr | 0,9 | Tagesganglinienfaktor (In-Richtung oder Querschnitt) |
| f_fr | 1,1 | Tagesganglinienfaktor (Gegen-Richtung) |
| mt | 856 | Maßgebende Verkehrsstärke M in Kfz nach RLS-90, Tagesbereich 6 - 22 Uhr |
| pt | 25,2 | Maßgebender Lkw-Anteil p im Tagesbereich nach RLS-90 am Gesamtverkehr M |
| mn | 202 | Maßgebende Verkehrsstärke M in Kfz nach RLS-90, Nachtbereich 22 - 6 Uhr |
| pn | 58,2 | Maßgebender Lkw-Anteil p im Nachtbereich nach RLS-90 am Gesamtverkehr M |
| msv | 1572 | Maßg. stündl. Verkehrsmenge Kfz-Verkehr alle Tage (etwa 30. höchste Stunde) |
| msvw | 1008 | Maßg. stündl. Verkehrsmenge Kfz-Verkehr werktags (etwa 30. höchste Stunde) |
| msvs | 1572 | Maßg. stündl. Verkehrsmenge Kfz-Verkehr sonn- u. feiertags (etwa 30. höchste Std.) |
| msvu | 1572 | Maßg. stündl. Verkehrsmenge Kfz-Verkehr zur Urlaubszeit (etwa 30. höchste Std.) |
| rt1 | 987 | MSV der stärker belasteten Richtung (alle Tage) |
| rt2 | 633 | MSV der stärker belasteten Richtung (Werktag) |
| rt3 | 987 | MSV der stärker belasteten Richtung (S+F Tage) |
| rt4 | 987 | MSV der stärker belasteten Richtung (Urlaubswerktag) |
| prmsv | 0,4 | Schwerverkehrsanteil an MSV-W |
| prmsv2 | 0,1 | Schwerverkehrsanteil an MSV-U |
| prmsv | 37 | Schwerverkehrsanteil an MSV-W (in Prozent) |
| prmsv2 | 14 | Schwerverkehrsanteil an MSV-U (in Prozent) |
| dtkfkz | | Platzhalter für ggf. noch einzufügende Daten |
| pdtkfkz | | Platzhalter für ggf. noch einzufügende Daten |
| dtpv | | Platzhalter für ggf. noch einzufügende Daten |
| pdtpv | | Platzhalter für ggf. noch einzufügende Daten |
| dtgv | | Platzhalter für ggf. noch einzufügende Daten |
| pdtgv | | Platzhalter für ggf. noch einzufügende Daten |
| dtsv | | Platzhalter für ggf. noch einzufügende Daten |
| pdtsv | | Platzhalter für ggf. noch einzufügende Daten |
| pkwnow | 4228 | durchschnittlicher Pkw-Verkehr 15- 18 Uhr an den bis zu 2 Normalwerktagen |
| pkwfr | 6760 | durchschnittlicher Pkw-Verkehr 15- 18 Uhr an den bis zu 2 Freitagen |
| pkwso | 5519 | durchschnittlicher Pkw-Verkehr 16- 19 Uhr an den bis zu 2 Sonntagen |
| pkwurl | 4302 | durchschnittlicher Pkw-Verkehr 15- 18 Uhr an den bis zu 2 Urlaubswerktagen |
| bauamt | 11 | Kennziffer des Bauamtes |
| bauname | ABA HEILB. | Name des Bauamtes |

Des Weiteren waren für die Zuordnung der SVZ-Daten Planunterlagen erforderlich, in denen die Lage der entsprechenden Zählstellen eindeutig zu erkennen ist. Hierzu dienten u. a. die veröffentlichten Verkehrsmengenkarten /HE 2000; RP 2000/.

4.2 Dauerzählstellen

Die Daten der für die Untersuchung relevanten automatischen Dauerzählstellen wurden den veröffentlichten Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entnommen und liegen für die Jahre 2001-2004 vor. Dauerzählstellenwerte für 2005 lagen noch nicht vollständig vor. Teilweise konnten diese den Auswertungen der Landesämtern bzw. den Internetveröffentlichungen entnommen werden. Fehlende Werte wurden aus den Daten 2001 bis 2004 fortgeschrieben. Bei den automatischen Zählungen werden in den meisten Fällen die einzelnen Fahrzeuggruppen für den gesamten Tag explizit erfasst und liefern damit, neben den Ergebnissen der SVZ, weitere Anhaltspunkte für die Struktur der Fahrzeuggruppen im Untersuchungsraum.

Weiterhin wurden die Daten der Dauerzählstellen für Überprüfungszwecke verwendet, wenn Implausibilitäten bei den Ergebnissen der SVZ 2000 festgestellt wurden. In erster Linie erfolgte mit diesen Daten die Hochrechnung der Ist-Situation auf 2005.

4.3 Straßenverkehrszählungen in Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern

Um vorhandene Datenlücken innerhalb der Großstädte im Untersuchungsraum zu schließen, wurde wiederholt eine gesonderte Recherche bei den Stadtplanungsämtern bzw. Tiefbauämtern der in Tab. 4-2 zusammengestellten 6 Städte mit mehr als 80.000 Einwohnern durchgeführt.

Tab. 4-2: Städte mit über 80.000 Einwohnern im Untersuchungsraum ohne SVZ-Ergebnisse

| Bundesland | Stadt | Zuständige Behörde |
|-----------------|-------------------|-------------------------------------|
| Hessen | Frankfurt am Main | Stadtplanungsamt |
| | Wiesbaden | Tiefbauamt |
| | Hanau | Eigenbetrieb Verkehr und Entsorgung |
| | Offenbach am Main | Stadtplanung und Baumanagement |
| | Darmstadt | Straßenverkehrsamt |
| Rheinland-Pfalz | Mainz | Amt für Verkehrswesen |

Von den Städten Frankfurt, Wiesbaden, Offenbach, Darmstadt und Mainz wurden Zähldaten in verschiedenem Umfang geliefert.

Frankfurt am Main:

Es wurde sehr umfangreiches Datenmaterial zur Verfügung gestellt, das jedoch nicht vollständig zu verwenden war, da für viele Strecken nur Gesamtverkehrswerte geliefert und keine Angaben zum Güterverkehr gemacht wurden. Eine Auswertung zeigte, dass für 173 Streckenabschnitte Güterverkehrswerte vorlagen, die dem Netz zugeordnet wurden. Aufgrund der soliden Datenbasis wurden außerdem Mittelwerte für den Güterverkehr abgeleitet, mit denen die übrigen Streckenabschnitte im Stadtgebiet Frankfurt versorgt wurden. Für die übrigen Fahrzeuggruppen leichte Nutzfahrzeuge, Busse und Kräder wurden kreis- und straßentypspezifische Mittelwerte zugeordnet.

Wiesbaden:

Für Wiesbaden wurde ebenfalls umfangreiches Datenmaterial aus Knotenstrom- und Querschnittszählungen geliefert. Für 27 Streckenabschnitte konnten für den Güterverkehr sowie für die Fahrzeuggruppen Busse und Kräder Daten zugeordnet werden. Für die leichten Nutzfahrzeuge sowie für die restlichen Strecken im Stadtgebiet Wiesbaden wurden kreis- und straßentypspezifische Mittelwerte zugeordnet.

Offenbach:

Da die zur Verfügung gestellten Daten bereits 1998 erhoben wurden, ist auf eine Verwendung verzichtet worden.

Darmstadt:

Für die Stadt Darmstadt wurden die Daten von 11 Knotenstromzählungen übermittelt, womit 38 Streckenabschnitte mit den Anteilen des Güterverkehrs, der leichten Nutzfahrzeuge sowie der Busse und Kräder versorgt wurden. Alle übrigen Strecken erhielten kreis- und straßentypspezifische Mittelwerte.

Mainz:

Die Stadt Mainz stellte ebenfalls zahlreiche Zähldaten zur Verfügung. Da diese Daten anstelle des Güterverkehrs Schwerverkehrsanteile enthielten, wurde anhand einer statistischen Auswertung der innerörtlichen SVZ 2000-Daten Rheinland-Pfalz ein Umrechnungsfaktor von Schwerverkehr zu Güterverkehr ermittelt. Insgesamt konnten 122 Streckenabschnitte mit Güterverkehrswerten versorgt werden. Für die übrigen Strecken sowie für die Fahrzeuggruppen leichte Nutzfahrzeuge, Busse und Kräder wurden kreis- und straßentypspezifische Mittelwerte zugeordnet.

Hanau:

Die Stadt Hanau konnte keine Daten zur Verfügung stellen, so dass für die städtischen Netzelemente straßentyp- und kreisspezifische Mittelwerte der Anteile des Güterverkehrs und der übrigen Fahrzeugarten angesetzt wurden.

Bei den meisten zur Verfügung gestellten Daten handelte es sich um die Ergebnisse von Kurzzeitzählungen. Die Hochrechnung dieser Daten auf Tageswert erfolgte anhand unterschiedlicher Tagesganglinien. Die Tagesganglinien wurden nach Ortslage (Ortskern, Randlage, Mittellage) eingesetzt.

4.4 Trendprognose 1995/2015 und deren Fortschreibung auf 2020

Neben den Ergebnissen aus den Prognosen zur Nachfrageberechnung mit den Berechnungsstufen Verkehrserzeugung, -aufteilung, -verteilung und -umlegung (vielfach als Modellprognose bezeichnet) bilden die Ergebnisse der Trendprognose wichtige Grundlagen für die Berechnungen und Bewertungen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und der Bedarfsplanung Straße.

Mit dem Verfahren der Trendprognose werden aus den Zeitreihen der periodisch durchgeführten bundesweiten manuellen Straßenverkehrszählungen (SVZ) und unter Heranziehung der Pkw- und Lkw-Bestandswerte querschnittsbezogene Prognoseverkehrsstärken für alle durch die Zählungen abgedeckten Netzabschnitte der Bundesfernstraßen - Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen- getrennt nach Personen- und Güterverkehr ermittelt.

Für die Ermittlung des Güterverkehrs im Jahr 2020 (Prognosenullfall) standen die bundesweite Trendprognose 1995/2015 /HB 2000/ zur Verfügung, die anhand aktualisierter Bestandswerte fortgeschrieben wurde. Für die Verwendung dieser Daten im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) eingeholt.

Für die übrigen Untersuchungsräume bzw. Straßenklassen wurden analog zu den Bundesfernstraßen die Verkehrsentwicklungen bis zum Jahr 2020 abgeschätzt.

Die Gesamt- und Güterverkehre stehen getrennt für die Fahrtzweckgruppen Normalwerktag, Urlaubswerktag sowie Sonn- und Feiertage als durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge je Zählstelle für die Jahre 2005, 2010 und 2015 zur Verfügung, wobei diese Verhältniswerte (Urlaubs- zu Werktagsverkehr bzw. Sonntags- zu Werktagsverkehr) aufgrund gleicher Prognosevoraussetzungen von 2015 auf 2020 übertragen wurden.

5 Ist-Situation 2005

5.1 Auswertung der SVZ 2000-Daten und Vergleich mit SVZ 95

Auf der Grundlage der SVZ-Daten der Jahre 1995 und 2000 wurde ein erster Vergleich durchgeführt, um die Verkehrsentwicklung auf den klassifizierten Straßen in diesem Zeitraum festzustellen. **Diese Ergebnisse wurden für die Berechnung der Werte für 2005 benötigt.** Die Gegenüberstellung erfolgt anhand der „Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsmengen“ (DTV) des Jahres in Kfz/24h, getrennt für Bundesautobahn (A), Bundesstraße (B), Landesstraße (L) und Kreisstraße (K) sowie für die einzelnen Fahrzeuggruppen Gesamtverkehr (Kfz), Personenverkehr (PV) und Güterverkehr (GV). Die **Tab. 5-1** zeigt eine Übersicht über die Verkehrsentwicklung auf den freien Strecken in den neuen Bundesländern (NBL), alten Bundesländern (ABL) sowie der gesamten Bundesrepublik Deutschland (Bund) als Vergleichsgrößen. Die **Tab. 5-2** stellt die Verkehrsentwicklung innerhalb der vom Ausbau Flughafen Frankfurt Main betroffenen Bundesländer Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern dar.

Tab. 5-1: Entwicklung des Straßenverkehrs zwischen den Jahren 1995 und 2000 auf den freien Strecken, getrennt nach Straßenklasse Autobahn (A), Bundesstraße (B), Landesstraße (L) und Kreisstraße (K) sowie nach den Fahrzeuggruppen Gesamtverkehr (Kfz), Personenverkehr (PV) und Güterverkehr (GV) in den neuen und alten Bundesländern (NBL und ABL) sowie im gesamten Bundesgebiet

| Str.- klasse | Fz.- gruppe | NBL | | | ABL | | | Bund | | |
|-----------------|----------------|-----------|--------|-------------|-----------|--------|-------------|-----------|--------|-------------|
| | | 1995 | 2000 | Veränderung | 1995 | 2000 | Veränderung | 1995 | 2000 | Veränderung |
| | | [Kfz/24h] | | [%] | [Kfz/24h] | | [%] | [Kfz/24h] | | [%] |
| | | [-] | | | [-] | | | [-] | | |
| A | Kfz | 31.168 | 35.285 | 13,2% | 46.520 | 50.606 | 8,8% | 43.940 | 47.848 | 8,9% |
| | PV | 24.716 | 27.432 | 11,0% | 39.313 | 41.464 | 5,5% | 36.860 | 38.938 | 5,6% |
| | GV | 6.452 | 7.853 | 21,7% | 7.207 | 9.142 | 26,8% | 7.080 | 8.910 | 25,8% |
| B | Kfz | 6.994 | 7.053 | 0,8% | 9.851 | 10.025 | 1,8% | 9.135 | 9.271 | 1,5% |
| | PV | 5.997 | 6.109 | 1,9% | 8.915 | 8.962 | 0,5% | 8.184 | 8.238 | 0,7% |
| | GV | 997 | 944 | -5,3% | 935 | 1.063 | 13,7% | 951 | 1.033 | 8,6% |
| L | Kfz | 3.405 | 3.443 | 1,1% | 3.919 | 4.080 | 4,1% | 3.789 | 3.920 | 3,5% |
| | PV | 2.969 | 3.075 | 3,6% | 3.620 | 3.758 | 3,8% | 3.456 | 3.587 | 3,8% |
| | GV | 435 | 368 | -15,4% | 298 | 321 | 7,7% | 333 | 333 | 0,0% |
| K | Kfz | -- | -- | -- | 1.904 | 2.002 | 5,1% | -- | -- | -- |
| | PV | -- | -- | -- | 1.759 | 1.849 | 5,1% | -- | -- | -- |
| | GV | -- | -- | -- | 145 | 152 | 4,8% | -- | -- | -- |

Tab. 5-2: Entwicklung des Straßenverkehrs zwischen den Jahren 1995 und 2000 auf den freien Strecken, getrennt nach Straßenklasse Autobahn (A), Bundesstraße (B), Landesstraße (L) und Kreisstraße (K) sowie nach den Fahrzeuggruppen Gesamtverkehr (Kfz), Personenverkehr (PV) und Güterverkehr (GV) in den Bundesländern Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern

| Str.- klasse | Fz.- gruppe | Hessen | | | Rheinland-Pfalz | | | Bayern | | |
|-----------------|----------------|-----------|--------|-------------|-----------------|--------|-------------|-----------|--------|-------------|
| | | 1995 | 2000 | Veränderung | 1995 | 2000 | Veränderung | 1995 | 2000 | Veränderung |
| | | [Kfz/24h] | | [%] | [Kfz/24h] | | [%] | [Kfz/24h] | | [%] |
| A | Kfz | 56.570 | 62.075 | 9,7% | 36.633 | 38.615 | 5,4% | 41.624 | 46.320 | 11,3% |
| | PV | 48.679 | 51.511 | 5,8% | 30.416 | 31.030 | 2,0% | 35.148 | 37.972 | 8,0% |
| | GV | 7.891 | 10.564 | 33,9% | 6.217 | 7.585 | 22,0% | 6.475 | 8.348 | 28,9% |
| B | Kfz | 10.507 | 10.720 | 2,0% | 8.023 | 7.859 | -2,0% | 8.860 | 9.166 | 3,5% |
| | PV | 9.515 | 9.532 | 0,2% | 7.283 | 7.037 | -3,4% | 7.984 | 8.192 | 2,6% |
| | GV | 992 | 1.188 | 19,8% | 740 | 822 | 11,1% | 876 | 974 | 11,2% |
| L | Kfz | 3.226 | 3.424 | 6,1% | 2.658 | 2.651 | -0,3% | 3.674 | 3.764 | 2,4% |
| | PV | 3.013 | 3.189 | 5,8% | 2.453 | 2.460 | 0,3% | 3.379 | 3.459 | 2,4% |
| | GV | 213 | 235 | 10,3% | 206 | 191 | -7,3% | 295 | 305 | 3,4% |
| K | Kfz | 1.750 | 1.718 | -1,8% | 917 | 971 | 5,9% | 1.697 | 1.788 | 5,4% |
| | PV | 1.640 | 1.608 | -2,0% | 840 | 894 | 6,4% | 1.548 | 1.643 | 6,1% |
| | GV | 110 | 110 | 0,0% | 76 | 77 | 1,3% | 148 | 145 | -2,0% |

Die Tabellen zeigen, dass sich die durchschnittliche Entwicklung des Verkehrs, insbesondere die des Güterverkehrs, in den Jahren zwischen 1995 und 2000 auf den freien Strecken der alten Bundesländer weiterhin fortsetzt, während in den neuen Bundesländern vergleichsweise geringere Verkehrszunahmen zu verzeichnen sind. Dort weisen die Bundes- und Landesstraßen sogar Rückgänge des Güterverkehrs auf. Dies ist vermutlich auf die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bundesautobahnen zurückzuführen.

Überdurchschnittliche Zunahmen stellen sich auf Bundesfernstraßen und Landesstraßen der Länder Hessen und Bayern dar. Hierbei ist der Zuwachs des Güterverkehrs besonders auffällig. Die Kreisstraßen weisen dagegen z. T. Rückgänge auf. In dem nachgeordneten Netz des Landes Rheinland-Pfalz ist die Verkehrsentwicklung uneinheitlich.

5.2 Anpassung bzw. Zuordnung der Zählstellenlage und Straßenklasse

Das zur Verfügung gestellte Netzmodell beinhaltete u. a. die Lage und den Geltungsbereich der Zählstellen aus der SVZ 1995 im Bundesland Hessen. In einem separaten Arbeitsschritt wurden diese Informationen auf das neue Netzmodell übertragen und eine Anpassung an die Verhältnisse der SVZ 2000 durchgeführt. Die SVZ 2000-Zählstellen wurden den Strecken des Netzmodells in den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Bayern erstmalig zugeordnet. Gleichzeitig wurden die Netzmodellstrecken mit den zugehörigen Straßenklassen und -nummern, die für die vorgesehenen Berechnungen erforderlich waren, versehen. Dieser Arbeitsschritt erfolgte auf Grundlage der Zählstellenpläne und verfügbarer digitalen Karten, die für das Land Hessen zusätzlich zur Verfügung standen.

Die zugeordneten Zählstellen der SVZ 2000 im Untersuchungsraum sind der **Tab. A-1 (Anhang 1)** zu entnehmen. **Dort sind die Gesamt- und Güterverkehre aus den SVZ 1995 und SVZ 2000 sowie die hochgerechneten Ergebnisse für das Jahr 2005 aufgeführt.**

Die **Karte B11.15.A 2.1.4 (Anhang 2)** gibt zusätzlich eine Übersicht über die Straßenabschnitte im Untersuchungsraum, die mit Daten der SVZ 2000 **bzw. der Aktualisierung auf 2005** versorgt werden konnten.

Die Zählstellendichte im Untersuchungsraum zeigt die **Tab. 5-3** getrennt nach Straßenklasse und Bundesland.

Tab. 5-3: Zählstellendichte auf den „Freien Strecken“ in den Bundesländern Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern /BAST 1998/

| Bundesland | Zählstellendichte [Zst./100km] | | | | |
|-----------------|--------------------------------|------|------|------|------|
| | BAB | B | L | K | ges. |
| Hessen | 22,3 | 32,4 | 26,3 | 17,8 | 24,7 |
| Rheinland-Pfalz | 20,1 | 32,8 | 27,7 | 56,0 | 39,0 |
| Bayern | 18,2 | 20,4 | 19,9 | 29,1 | 23,9 |

Auf der Grundlage von Daten vergleichbarer Zählstellen der SVZ 2000 und SVZ 1995 im Untersuchungsraum wurden straßenklassen- und straßentypspezifische Mittelwerte abgeleitet und miteinander verglichen. **Ein Vergleich 2005 zu 2000 war hier nicht möglich, da die SVZ 2005 noch nicht vorliegt und nicht die drei Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern komplett, sondern lediglich alle Zählstellen innerhalb des Untersuchungsgebiets hochgerechnet wurden.** Die **Tab. 5-4** zeigt die Veränderungen **2000/1995** zusammen mit der Anzahl der dabei berücksichtigten Zählstellen und der Länge der durch die SVZ abgedeckten Strecken getrennt nach Straßenklasse und -typ (FS und OD).

Für die Überprüfung der Gesamtverkehrsmengen der Ist-Situation aus Simulationsrechnungen sowie für die Eichung der Modelle wurden die Abschnitte des Untersu-

chungsnetzmodells mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (DTV aller Tage des Jahres) aus der SVZ 2000 versorgt. Das Ergebnis ist der **Karte B11.15.A 2.1.5 (Anhang 2)** zu entnehmen.

Tab. 5-4: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs in den Jahren 1995 bis 2000 im Untersuchungsraum, getrennt nach Straßenklasse Autobahn (A), Bundesstraße (B), Landesstraße (L) und Kreisstraße (K) sowie nach Straßentyp, Freie Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD)

| Bundes-land | Straßen-klasse und -typ | | Anzahl Zählstellen | Geltungs-bereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge | | | | Veränderung 1995/2000 | |
|------------------|-------------------------|----|--------------------|------------------------------|--|--------|--------------|--------|-----------------------|---------------|
| | | | | | Gesamtverkehr | | Güterverkehr | | Gesamt-verkehr | Güter-verkehr |
| [--] | [--] | | [--] | [km] | 1995 | 2000 | 1995 | 2000 | [%] | |
| | | | | | [Kfz/24h] | | | | | |
| Hessen | A | FS | 100 | 357,4 | 73.049 | 82.675 | 8.609 | 11.943 | 13,2% | 38,7% |
| | B | FS | 245 | 603,7 | 15.869 | 15.339 | 1.027 | 1.174 | -3,3% | 14,3% |
| | B | OD | 47 | 53,9 | 13.397 | 13.504 | 717 | 843 | 0,8% | 17,6% |
| | L | FS | 373 | 1.008,2 | 6.900 | 6.696 | 380 | 403 | -3,0% | 6,1% |
| | L | OD | 58 | 80,1 | 9.786 | 8.715 | 513 | 453 | -10,9% | -11,7% |
| | K | FS | 85 | 214,4 | 4.684 | 4.526 | 292 | 304 | -3,4% | 4,1% |
| | K | OD | 13 | 13,7 | 6.259 | 6.452 | 247 | 265 | 3,1% | 7,3% |
| Rhein-land-Pfalz | A | FS | 19 | 55,3 | 48.896 | 53.294 | 5.222 | 6.520 | 9,0% | 24,9% |
| | B | FS | 16 | 45,7 | 10.409 | 11.354 | 767 | 954 | 9,1% | 24,4% |
| | B | OD | 9 | 11,8 | 15.503 | 15.684 | 937 | 1.062 | 1,2% | 13,3% |
| | L | FS | 14 | 46,1 | 7.479 | 7.743 | 382 | 364 | 3,5% | -4,7% |
| | L | OD | 8 | 16,4 | 10.966 | 10.960 | 433 | 464 | -0,1% | 7,2% |
| | K | FS | 3 | 6,8 | 2.422 | 2.952 | 118 | 109 | 21,9% | -7,6% |
| Bayern | A | FS | 3 | 11,0 | 76.845 | 78.260 | 13.326 | 16.628 | 1,8% | 24,8% |
| | B | FS | 23 | 51,7 | 20.132 | 22.673 | 2.071 | 2.248 | 12,6% | 8,5% |
| | B | OD | 4 | 2,9 | 16.363 | 15.404 | 721 | 599 | -5,9% | -16,9% |
| | L | FS | 17 | 48,7 | 9.637 | 9.812 | 535 | 549 | 1,8% | 2,6% |
| | L | OD | 3 | 4,9 | 13.019 | 12.698 | 529 | 757 | -2,5% | 43,1% |
| | K | FS | 3 | 6,6 | 3.984 | 4.793 | 396 | 471 | 20,3% | 18,9% |
| | G | FS | 1 | 1,3 | 21.283 | 18.761 | 510 | 645 | -11,8% | 26,5% |

Bei den in der Auswertung betrachteten Zählstellen handelt es sich nur um solche, die auch einen Vergleichswert im Jahre 1995 aufweisen. Die eigentliche Anzahl der Zählstellen und damit die Länge der durch die SVZ 2000 abgedeckten Netzabschnitte ist deutlich höher.

Die **Tab. 5-4** verdeutlicht nochmals die Zunahme des Gesamt- und Güterverkehrs in den Jahren zwischen 1995 und 2000 insbesondere im betrachteten Autobahnnetz sowie auf den freien Strecken der Bundesstraßen. Die Ortsdurchfahrten wei-

sen häufig Verkehrsentlastungen auf. Diese Entwicklung kann auf den Bau von Ortsumgehungen, Weggang von Gewerbegebieten aus Stadtzentren, Entstehung größerer Einkaufszentren an den Ortsrändern etc. zurückgeführt werden. Diese Veränderungen sollen sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen.

5.3 Gesamtverkehr

Die Gesamtverkehrsbelastungen als mittlere Belastung aller Tage des Jahres 2000 (Kfz/24h) aus der SVZ 2000 wurden im ersten Schritt den Abschnitten des Netzmodells zugewiesen. Wie aus der **Karte B11.15.A 2.1.5 (Anhang 2)** zu ersehen ist, weisen die meisten Streckenabschnitte in den Großstädten keine Belastungen auf, weil dort in der amtlichen Verkehrszählung keine Zählstellen vorgesehen sind.

Die dargestellten Verkehrswerte dienen lediglich als Vergleichswerte zu den Ergebnissen der Simulationsberechnungen in /ZIV 2006/ und zur Eichung der verwendeten Modelle.

5.4 Güterverkehrsanteile

Da zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens die Daten der Straßenverkehrszählung 2005 noch nicht vorlagen, wurde eine Hochrechnung aller Zählstellen aus dem Untersuchungsgebiet anhand der SVZ 2000 vorgenommen. Hierzu wurden die Kfz- und Lkw-Verkehrsstärken der SVZ 2000 mit Hilfe der jährlichen Veränderungsdaten der Ergebnisse der automatischen Dauerzählstellen der Jahre 2000 bis 2005 hochgerechnet. Eine Zuordnung zu den jeweiligen SVZ-Zählstellen wurde durchgeführt für

- **Autobahnen** anhand von Dauerzählstellen innerhalb eines Streckenzuges, d.h. die Abschnitte zwischen zwei Autobahn-Kreuzen oder -Dreiecken,
- für das **nachgeordnete Straßennetz** (Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) anhand von Dauerzählstellen innerhalb bestimmter Regionen.

Im Untersuchungsgebiet (Großraum Frankfurt mit angrenzenden Gebieten in Rheinland-Pfalz und Bayern) gab es auswertbare Daten von 11 Dauerzählstellen auf Autobahnen und im nachgeordneten Netz 8 Dauerzählstellen auf Bundesstraßen. Einige weitere Dauerzählstellen konnten wegen längerfristiger Ausfälle nicht verwendet werden. Aufgrund struktureller Unterschiede wurden die 8 Dauerzählstellen auf Bundesstraßen in ein nördliches und südliches Teilgebiet unterteilt. Dabei befinden sich 5 Dauerzählstellen im nördlichen Teil (nördlich von Frankfurt, Hanau, Wiesbaden, Bad Homburg) und 3 im südlichen Teil (südlich von Frankfurt, Darmstadt, Aschaffenburg).

Tab. 5-5 zeigt die mittlere jährliche Entwicklung der Ergebnisse der Dauerzählstellen im Untersuchungsgebiet. Die Werte bis 2004 basieren auf Daten der Einzelzählstellen aus Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST 2004-2006). Die Daten für 2005 waren noch nicht verfügbar.¹

¹ Nach Auskunft der Verkehrszentrale Hessen waren aufgrund von Ausfällen in 2005 für die Autobahnen in Hessen keine Daten vorhanden, für Rheinland-Pfalz lagen diese vor. Die aufgrund des kleinen Gebiets in Bayern wenigen zuzuordnenden bayerischen Dauerzählstellen waren innerhalb der letzten Jahre ebenfalls ausgefallen.

Tab. 5-5: Mittlere jährliche Entwicklung der Ergebnisse der Dauerzählstellen im Untersuchungsgebiet

| Mittlere Entwicklung der Dauerzählstellen | | | | | | |
|--|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Kfz-Verkehr | | | | | 2005/2000 |
| | 2001/2000 | 2002/2001 | 2003/2002 | 2004/2003 | 2005/2004 | |
| Autobahnen | 1,3% | 0,7% | 1,2% | 1,5% | 1,1% | 6,0% |
| Bundesstraßen Nord | -0,7% | -1,4% | -1,5% | -1,3% | -1,2% | -5,8% |
| Bundesstraßen Süd | 1,7% | 0,8% | -0,6% | -0,2% | -0,2% | 1,4% |
| | Lkw-Verkehr | | | | | 2005/2000 |
| | 2001/2000 | 2002/2001 | 2003/2002 | 2004/2003 | 2005/2004 | |
| Autobahnen | 1,8% | -1,2% | 0,2% | 1,2% | 2,2% | 4,2% |
| Bundesstraßen Nord | 0,0% | -3,1% | -4,4% | 2,1% | -2,2% | -7,4% |
| Bundesstraßen Süd | -0,2% | -4,1% | 2,3% | 0,9% | -3,1% | -4,3% |

Für Bundesstraßen in Hessen waren im Internet einige Ergebnisse 2005/2004 von ca. 20 Dauerzählstellen verfügbar, ausgefallen waren jedoch 7 von 8 benötigten Dauerzählstellen der Bundesstraßen im Untersuchungsgebiet. Die verfügbaren Dauerzählstellendaten 2005 wurden daher übernommen und die übrigen, ausgefallenen Werte anhand der Ergebnisse 2000-2004 extrapoliert. Die Dauerzählstellen der Autobahnen wurden im Rahmen der Berechnung den einzelnen Streckenzügen zugeordnet, wobei der in der **Tab. 5-5** dargestellte Mittelwert für die Berechnungen der Einzelzählstellen nicht verwendet wurde. Da nur 11 Dauerzählstellen auf Autobahnen verfügbar waren, wurden einzelne Dauerzählstellen z. T. mehreren benachbarten Streckenzügen zugeordnet.

Aus den Veränderungsdaten der zugeordneten Dauerzählstellen wurden die in den Streckenzügen befindlichen Abschnitte mit DTV-Werten 2005 versorgt, d.h. die DTV-Werte der Einzelabschnitte des Jahres 2000 wurden mit den Indizes der Veränderungsdaten der Dauerzählstellen (2005/2000) multipliziert, jeweils getrennt für Kfz und Lkw. Aus den jährlichen Veränderungsdaten der 5 (nördlicher Teil) bzw. 3 (südlicher Teil) Dauerzählstellen auf Bundesstraßen wurden für das nachgeordnete Netz (Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) Mittelwerte für die Verkehrsentwicklung 2005/2000 der Teilgebiete gebildet (**Tab. 5-5**). Daraus wurden für die Einzelzählstellen getrennt nach Kfz- und Lkw-Verkehr DTV-Werte für 2005 errechnet.

Für die Dauerzählstellenwerte auf Bundesstraßen zeigt sich ein stetiger Rückgang der jährlichen Verkehrsstärken insbesondere im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets. Dies deutet auf die verhältnismäßig strukturschwache Region nördlich von Frankfurt hin. Im Süden war dagegen beim Kfz-Verkehr innerhalb der 5 Jahre ein leichter Anstieg festzustellen. Für den Lkw-Verkehr ergab sich dagegen im Nord- und Südteil ein deutlicher Rückgang der Verkehrsstärken innerhalb der letzten 5 Jahre (2005/2000). Innerhalb des Untersuchungsgebiets traten keine mautbedingten Sperrungen für Lkw auf Bundesstraßenzählstellen auf, so dass keine entsprechenden Korrekturen vorzunehmen waren.

Die DTV-Werte aller Einzelzählstellen für die Jahre 1995 und 2000, übernommen aus den bundesweiten Straßenverkehrszählungen, sowie die hochgerechneten Ergebnisse für das Jahr 2005 sind in **Tab. A-1 (Anhang 1)** getrennt nach Kfz und Lkw dargestellt.

Die für jeden Abschnitt aus dem Quotienten aus Lkw- und Kfz-Verkehrsstärken errechneten Lkw-Anteile wurden anschließend auf die von ZIV bereits ermittelten Kfz-Verkehrsstärken angewendet. Daraus ergaben sich die absoluten Lkw-Verkehrsstärken für das Jahr 2005.

Daneben gibt es Netzabschnitte ohne SVZ-Daten, die sich hauptsächlich in den genannten Großstädten befinden, wo keine Straßenverkehrszählungen durchgeführt wurden. Ein Teil dieser Strecken kann mit den Ergebnissen der von den Städten selbst durchgeführten Zählungen versorgt werden. Bei den Strecken ohne Zählergebnisse werden die kreis-, bzw. verkehrsregionsspezifischen und straßenklassenbezogenen Durchschnittswerte getrennt für innerorts und außerorts angesetzt.

Die dabei verwendeten durchschnittlichen GV-Anteile sind in **Tab. 5-6 bis Tab. 5-9** jeweils für Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen dokumentiert.

In diversen Kreisen existiert je nach Straßenklasse nur eine geringe Anzahl von Zählstellen (<4), so dass die wenigen Daten dieser Zählstellen keine gesicherte Grundlage für eine Mittelwertbildung darstellen. In solchen Fällen wurden die verkehrsregionsbezogenen Mittelwerte für die weitere Bearbeitung gewählt, deren Ableitung auf einer größeren Datenbasis beruht. Die abschließend für die Streckenabschnitte ohne Daten 2005 verwendeten Durchschnittswerte sind in der Spalte „GV-Anteil gewählt“ dargestellt. Dieses Vorgehen wiederholt sich auch bei der Ermittlung der übrigen Fahrzeugarten und -gruppen.

Tab. 5-6: Durchschnittliche Güterverkehrsanteile 2005 für die relevanten Kreise und Verkehrsregionen im Untersuchungsraum, **Bundesautobahnen**

| Kreise bzw. kreisfreie Städte | Kreis- nr. | Str.- typ | Anzahl Zählstellen | GV-Anteil Kreis | Regions- nr. | Anzahl Zählstellen | GV-Anteil Region | GV-Anteil gewählt |
|----------------------------------|---------------|--------------|-----------------------|--------------------|-----------------|-----------------------|---------------------|----------------------|
| Darmstadt, Stadt | 411 | FS | 3 | 10,8% | 606 | 19 | 12,0% | 12,0% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 25 | 12,4% | 605 | 80 | 13,9% | 12,4% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | FS | 1 | 13,6% | 605 | 80 | 17,1% | 17,1% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 13 | 8,8% | 605 | 80 | 14,2% | 8,8% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 4 | 10,9% | 606 | 19 | 12,1% | 10,9% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 12 | 14,9% | 606 | 19 | 14,0% | 14,9% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 4 | 14,4% | 605 | 80 | 14,1% | 14,4% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 10 | 13,3% | 605 | 80 | 14,1% | 13,3% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 10 | 10,6% | 605 | 80 | 13,4% | 10,6% |
| Offenbach | 438 | FS | 7 | 14,9% | 605 | 80 | 14,0% | 14,9% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 6 | 17,7% | 605 | 80 | 14,3% | 17,7% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 4 | 19,9% | 605 | 80 | 14,1% | 19,9% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 1 | 15,6% | 603 | 1 | 15,6% | 15,6% |
| Mainz, Stadt | 315 | FS | 12 | 11,3% | 706 | 19 | 12,8% | 11,3% |
| Alzey-Worms | 331 | FS | 4 | 16,9% | 706 | 19 | 12,0% | 16,9% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 3 | 10,8% | 706 | 19 | 12,9% | 12,9% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 1 | 21,1% | 1001 | 3 | 20,9% | 20,9% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 2 | 21,2% | 1001 | 3 | 21,5% | 21,5% |

Tab. 5-7: Durchschnittliche Güterverkehrsanteile 2005 für die relevanten Kreise und Verkehrsregionen im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), **Bundesstraßen**

| Kreise bzw. kreisfreie Städte | Kreis- nr. | Str.- typ | Anzahl Zählstellen | GV-Anteil Kreis | Regions- nr. | Anzahl Zählstellen | GV-Anteil Region | GV-Anteil gewählt |
|-------------------------------|------------|-----------|--------------------|-----------------|--------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Darmstadt, Stadt | 411 | FS | 2 | 7,1% | 606 | 55 | 7,9% | 7,9% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 18 | 6,8% | 605 | 182 | 7,1% | 6,8% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | FS | 0 | ----- | 605 | 182 | 7,2% | 7,2% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 13 | 4,1% | 605 | 182 | 7,2% | 7,2% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 24 | 8,3% | 606 | 55 | 8,0% | 8,3% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 19 | 8,3% | 606 | 55 | 8,3% | 8,3% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 12 | 6,2% | 605 | 182 | 7,5% | 6,2% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 22 | 9,6% | 605 | 182 | 7,0% | 9,6% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 19 | 5,3% | 605 | 182 | 6,7% | 5,3% |
| Odenwaldkreis | 437 | FS | 10 | 7,4% | 606 | 55 | 8,4% | 7,4% |
| Offenbach | 438 | FS | 30 | 9,1% | 605 | 182 | 7,1% | 9,1% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 31 | 5,7% | 605 | 182 | 7,5% | 5,7% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 37 | 7,7% | 605 | 182 | 7,2% | 7,7% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 8 | 8,0% | 603 | 8 | 8,0% | 8,0% |
| Mainz, Stadt | 315 | FS | 1 | 5,1% | 706 | 16 | 8,0% | 8,0% |
| Alzey-Worms | 331 | FS | 10 | 8,9% | 706 | 16 | 8,0% | 8,9% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 5 | 8,5% | 706 | 16 | 8,0% | 8,5% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 3 | 8,0% | 1001 | 23 | 9,4% | 9,4% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 12 | 9,5% | 1001 | 23 | 9,4% | 9,5% |
| Miltenberg | 676 | FS | 8 | 9,6% | 1001 | 23 | 9,4% | 9,6% |
| Darmstadt, Stadt | 411 | OD | 0 | ----- | 606 | 15 | 6,1% | 6,1% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | OD | 0 | ----- | 605 | 30 | 5,6% | 5,6% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | OD | 0 | ----- | 605 | 30 | 5,6% | 5,6% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | OD | 0 | ----- | 605 | 30 | 5,6% | 5,6% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | OD | 5 | 6,6% | 606 | 15 | 6,4% | 6,6% |
| Groß-Gerau | 433 | OD | 10 | 6,5% | 606 | 15 | 6,6% | 6,5% |
| Hochtaunuskreis | 434 | OD | 5 | 4,2% | 605 | 30 | 5,6% | 4,2% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | OD | 1 | 8,1% | 605 | 30 | 5,4% | 5,4% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | OD | 4 | 3,8% | 605 | 30 | 5,0% | 3,8% |
| Offenbach | 438 | OD | 11 | 6,3% | 605 | 30 | 5,5% | 6,3% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | OD | 3 | 4,5% | 605 | 30 | 5,6% | 4,5% |
| Wetteraukreis | 440 | OD | 6 | 5,7% | 605 | 30 | 5,7% | 5,7% |
| Limburg-Weilburg | 533 | OD | 2 | 6,2% | 603 | 2 | 6,2% | 6,2% |
| Mainz, Stadt | 315 | OD | 2 | 5,5% | 706 | 9 | 6,4% | 6,4% |
| Alzey-Worms | 331 | OD | 3 | 9,0% | 706 | 9 | 6,4% | 6,4% |
| Mainz-Bingen | 339 | OD | 4 | 6,0% | 706 | 9 | 6,4% | 6,0% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | OD | 2 | 2,1% | 1001 | 4 | 3,7% | 3,7% |
| Aschaffenburg | 671 | OD | 2 | 5,0% | 1001 | 4 | 3,7% | 3,7% |

Tab. 5-8: Durchschnittliche Güterverkehrsanteile 2005 für die relevanten Kreise und Verkehrsregionen im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), **Landesstraßen**

| Kreise bzw. kreisfreie Städte | Kreis- nr. | Str.- typ | Anzahl Zählstellen | GV-Anteil Kreis | Regions- nr. | Anzahl Zählstellen | GV-Anteil Region | GV-Anteil gewählt |
|-------------------------------|------------|-----------|--------------------|-----------------|--------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Darmstadt, Stadt | 411 | FS | 0 | ----- | 606 | 83 | 6,4% | 6,4% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 4 | 5,1% | 605 | 286 | 5,4% | 5,1% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | FS | 1 | 3,6% | 605 | 286 | 5,7% | 5,7% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 16 | 4,5% | 605 | 286 | 5,9% | 5,9% |
| Bergstraße | 431 | FS | 3 | 9,6% | 606 | 83 | 9,1% | 9,1% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 51 | 5,6% | 606 | 83 | 6,4% | 5,6% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 25 | 7,5% | 606 | 83 | 6,2% | 7,5% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 46 | 5,6% | 605 | 286 | 5,8% | 5,6% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 63 | 5,7% | 605 | 286 | 5,9% | 5,7% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 49 | 5,5% | 605 | 286 | 5,8% | 5,5% |
| Odenwaldkreis | 437 | FS | 4 | 4,9% | 606 | 83 | 6,4% | 6,4% |
| Offenbach | 438 | FS | 31 | 6,4% | 605 | 286 | 5,7% | 6,4% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 31 | 5,5% | 605 | 286 | 5,8% | 5,5% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 45 | 6,5% | 605 | 286 | 5,8% | 6,5% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 4 | 6,8% | 603 | 4 | 6,8% | 6,8% |
| Mainz, Stadt | 315 | FS | 3 | 3,1% | 706 | 14 | 4,4% | 4,4% |
| Alzey-Worms | 331 | FS | 3 | 6,3% | 706 | 14 | 4,5% | 4,5% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 8 | 4,4% | 706 | 14 | 4,5% | 4,4% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 1 | 5,5% | 1001 | 17 | 5,3% | 5,5% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 16 | 5,3% | 1001 | 17 | 5,4% | 5,3% |
| Darmstadt, Stadt | 411 | OD | 0 | ----- | 606 | 10 | 5,7% | 5,7% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | OD | 0 | ----- | 605 | 48 | 4,6% | 4,6% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | OD | 0 | ----- | 605 | 48 | 5,0% | 5,0% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | OD | 0 | ----- | 605 | 48 | 5,1% | 5,1% |
| Bergstraße | 431 | OD | 1 | 4,1% | 606 | 10 | 5,7% | 5,7% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | OD | 5 | 5,6% | 606 | 10 | 5,7% | 5,6% |
| Groß-Gerau | 433 | OD | 3 | 3,2% | 606 | 10 | 5,8% | 5,8% |
| Hochtaunuskreis | 434 | OD | 20 | 5,1% | 605 | 48 | 5,0% | 5,1% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | OD | 5 | 4,2% | 605 | 48 | 5,1% | 4,2% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | OD | 8 | 4,6% | 605 | 48 | 5,1% | 4,6% |
| Odenwaldkreis | 437 | OD | 1 | 10,3% | 606 | 10 | 5,7% | 5,7% |
| Offenbach | 438 | OD | 14 | 5,3% | 605 | 48 | 5,0% | 5,3% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | OD | 1 | 4,1% | 605 | 48 | 5,2% | 5,2% |
| Wetteraukreis | 440 | OD | 0 | ----- | 605 | 48 | 5,1% | 5,1% |
| Limburg-Weilburg | 533 | OD | 0 | ----- | 603 | 0 | ----- | 6,1% |
| Mainz, Stadt | 315 | OD | 3 | 3,1% | 706 | 8 | 4,0% | 4,0% |
| Alzey-Worms | 331 | OD | 0 | ----- | 706 | 8 | 4,0% | 4,0% |
| Mainz-Bingen | 339 | OD | 5 | 5,5% | 706 | 8 | 4,0% | 4,0% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | OD | 0 | ----- | 1001 | 3 | 5,8% | 5,8% |
| Aschaffenburg | 671 | OD | 2 | 4,4% | 1001 | 3 | 5,8% | 4,4% |
| Miltenberg | 676 | OD | 1 | 6,6% | 1001 | 3 | 5,6% | 5,6% |

Tab. 5-9: Durchschnittliche Güterverkehrsanteile 2005 für die relevanten Kreise und Verkehrsregionen im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), **Kreisstraßen**

| Kreise bzw. kreisfreie Städte | Kreis- nr. | Str.- typ | Anzahl Zählstellen | GV-Anteil Kreis | Regions- nr. | Anzahl Zählstellen | GV-Anteil Region | GV-Anteil gewählt |
|-------------------------------|------------|-----------|--------------------|-----------------|--------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 1 | 5,4% | 605 | 54 | 6,7% | 6,7% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 13 | 7,5% | 606 | 29 | 6,5% | 7,5% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 16 | 4,9% | 606 | 29 | 6,3% | 6,3% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 25 | 6,3% | 605 | 54 | 6,8% | 6,3% |
| Offenbach | 438 | FS | 7 | 8,1% | 605 | 54 | 6,5% | 8,1% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 6 | 3,8% | 605 | 54 | 6,6% | 3,8% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 15 | 5,8% | 605 | 54 | 6,6% | 5,8% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 2 | 6,8% | 603 | 2 | 6,8% | 6,8% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 3 | 3,5% | 706 | 3 | 3,5% | 3,5% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 1 | 3,3% | 1001 | 1 | 3,3% | 3,3% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 3 | 9,4% | 1001 | 3 | 9,4% | 9,4% |
| Groß-Gerau | 433 | OD | 2 | 5,5% | 606 | 2 | 5,5% | 5,5% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | OD | 3 | 4,5% | 605 | 11 | 3,6% | 3,6% |
| Offenbach | 438 | OD | 3 | 4,2% | 605 | 11 | 3,5% | 3,5% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | OD | 4 | 2,9% | 605 | 11 | 3,6% | 2,9% |
| Wetteraukreis | 440 | OD | 1 | 3,1% | 605 | 11 | 3,6% | 3,6% |

Die zugeordneten bzw. ermittelten Güterverkehrsanteile in Prozent vom Kfz-Verkehr für die Ist-Situation 2005 zeigt die **Karte B11.15.A 2.1.6** im **Anhang 2**. Die **Karten B11.15.A 2.1.7** bis **B11.15.A 2.1.10** stellen die streckenbezogenen Güterverkehrsanteile in den Räumen Frankfurt am Main/Offenbach, Mainz/Wiesbaden, Darmstadt und Frankfurter Flughafen vergrößert dar. Für die Abschnitte im öffentlichen Bereich des Flughafengeländes wurden die Güterverkehrsanteile aus dem Gutachten G09.1 /ZIV 2006/ übernommen.

Die höchsten durchschnittlichen Güterverkehrsanteile mit bis zu 21,5% weisen erwartungsgemäß die Autobahnabschnitte auf (Spalte „GV-Anteil gewählt“). Die mittleren Güterverkehrsanteile auf freien Strecken des Bundesstraßennetzes liegen zwischen 5,3% und 9,6%. Die entsprechenden Anteile auf Landesstraßen sind mit einer Spannweite zwischen 4,4% und 9,1% niedriger. Bei Kreisstraßen bewegen sich die Güterverkehrsanteile mit 3,3% bis 9,4% in einer ähnlichen Größenordnung.

Entsprechend der Auswertung der SVZ ist das Niveau der Güterverkehrsanteile am Gesamtverkehr der Abschnitte innerhalb geschlossener Ortschaften generell niedriger als das der freien Strecken. Diese Anteile liegen im Untersuchungsraum auf Bundesstraßen zwischen 3,7% und 6,6%, auf Landesstraßen zwischen 4,0% und 6,1% und auf Kreisstraßen zwischen 2,9% und 5,5%.

5.5 Krad- und Bus-Anteile am Gesamtverkehr

Bei der Ermittlung der Krad- und Bus-Anteile in der Ist-Situation **2005** wurde analog zum Vorgehen bei der Güterverkehrsermittlung auf die vorliegenden Ergebnisse der SVZ 2000 zurückgegriffen. Die absoluten Verkehrsmengen der Kräder und Busse wurden den Strecken mit SVZ-Zählstellen zugewiesen. Für Strecken ohne Zählstellen konnten die kreis-, straßenklassen- und straßentypbezogenen Durchschnittswerte aus den **Tab. 5-10** bis **Tab. 5-13** angesetzt werden. Für den o. g. Nahbereich des Flughafens wurden die Krad- und Bus-Anteile aus **/ZIV 2006/** übernommen.

Die Krad- und Bus-Anteile in Prozent am Gesamtverkehr in der Ist-Situation **2005** werden jeweils in den **Karten B11.15.A 2.1.11** und **B11.15.A 2.1.12** im **Anhang 2** dargestellt.

Die niedrigsten Kradanteile am Gesamtverkehr sind von 0,3% bis 0,9% im Bundesautobahnnetz des Untersuchungsraumes zu verzeichnen. Die Bandbreite der Kradanteile auf freien Abschnitten der Bundes- und Landesstraßen ist mit Werten zwischen 1,3% und 3,2% **bzw. 3,3%** zwar nahezu identisch, im Mittel ist der Anteil auf Landesstraßen doch höher als der auf Bundesstraßen. Die Kreisstraßen weisen mit 1,5% bis 4,4% die höchsten Anteile im Außerortsbereich auf.

Die Kradanteile der Ortsdurchfahrten im Untersuchungsraum ändern sich weitgehend analog zu den freien Strecken.

Auch der Anteil des Busverkehrs ist im Autobahnnetz insgesamt gering. Diese machen nur zwischen 0,2% und 0,6% des Gesamtverkehrs aus. Im Bundesstraßennetz sind diese Anteile zwischen 0,2% und 0,8% **außerorts** nur geringfügig höher. Auf den freien Strecken der Landes- bzw. Kreisstraßen sind höhere Busanteile mit jeweils zwischen 0,5% und 1,2% bzw. zwischen 0,3% und 1,7% festzustellen.

Im Innerortsbereich vor allem innerhalb der Großstädte erhöhen sich die Busanteile aufgrund des vorhandenen Linienverkehrs. Die Spannbreite der Busanteile am Gesamtverkehr liegt bei den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen jeweils zwischen 0,3% und 1,3%, 0,4% und 1,1% sowie 0,7% und 1,1%.

5.6 Anteil der leichten Nutzfahrzeuge (INfz) am Güterverkehr

Als leichte Nutzfahrzeuge sind alle Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t (auch mit Anhänger) definiert. Diese Lastkraftwagen wurden bei den manuellen und automatischen Straßenverkehrszählungen 2000 erfasst und separat ausgewiesen. Somit bildet die SVZ 2000 die beste Grundlage für die Ermittlung der Anteile für das gesamte Untersuchungsnetz.

Die Verkehrsmengen der leichten Nutzfahrzeuge wurden nach dem bereits bekannten Schema sämtlichen Abschnitten mit Zählstellen zugewiesen. Die kreisweise ermittelten Durchschnittswerte in den **Tab. 5-10** bis **Tab. 5-13** geben die Anteile der leichten Nutzfahrzeuge an den gesamten Güterverkehrsmengen an. Diese Anteilswerte wurden für die Abschnitte ohne Zählstellen angesetzt. Durch die Verknüpfung der Anteilswerte mit den Güter-

verkehrsmengen wurden die leichten Nutzfahrzeugverkehrsmengen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t ermittelt. Die Verkehrsmengen der leichten Nutzfahrzeuge im Flughafennahbereich (öffentlichen Bereich des Flughafengeländes) sind der Untersuchung /ZIV 2006/ entnommen.

Die Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes stellt die **Karte B11.15.A 2.1.13 (Anhang 2)** in klassifizierter Form dar.

Der Anteil der leichten Nutzfahrzeuge ist i. W. abhängig von der vorherrschenden Funktion der Straßen. Diese Anteile sind im Bundesautobahnnetz mit verhältnismäßig höherem Fernverkehr mit Werten zwischen 17,8% bis 37,5% am niedrigsten. Die Bundesstraßen außerorts mit im Regelfall geringerer Bedeutung für den Fernverkehr weisen Anteile der leichten Nutzfahrzeuge am gesamten Güterverkehr von 28,5% bis 50,6% auf. Die Anteile dieser Fahrzeugart im Landes- und Kreisstraßennetz, das normalerweise vom regionalen und lokalen Verkehr geprägt ist, machen 38,3% bis 57,1% bzw. 29,9% bis 60,3% des gesamten Güterverkehrs aus.

Im Innerortsbereich erhöhen sich die Anteile der leichten Nutzfahrzeuge z. T. deutlich. Für die Bundesstraßen sind Anteile zwischen 36,2% und 61,3%, für die Landesstraßen zwischen 37,4% und 54,5% und für die Kreisstraßen zwischen 39,2% und 59,8% im Untersuchungsnetz zu verzeichnen.

5.7 Maßgebender Lkw-Anteil bei Nacht und bei Tag

Als „maßgebender Lkw-Anteil p“ gilt gemäß den Vorgaben der RLS-90 /BMV 1992/ der Anteil der Kraffahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t in Prozent der maßgebenden Verkehrsstärke (M) in Kfz/h. Der maßgebende Lkw-Anteil bzw. die maßgebende stündliche Verkehrsstärke werden als Grundlage für Lärmberechnungen sowohl für den Zeitbereich zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (Tag: M_T und p_T) als auch für den Zeitbereich zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (Nacht: M_N und p_N) als Mittelwert aller Tage des Jahres benötigt.

Die maßgebenden stündlichen Gesamtverkehrsstärken bei Tag M_T und bei Nacht M_N wurden uns bereits streckenweise /ZIV 2006/ vorgegeben. Da jedoch eine Summation dieser Werte ($M_T \cdot 16 + M_N \cdot 8$) nicht immer zu den vorgegebenen Gesamtverkehrsstärken DTV_{Kfz} /ZIV 2006/ führte, wurde anhand des Verhältnisses $M_T \cdot 16 / M_N \cdot 8$ ein Korrekturfaktor gebildet, mit dem bereinigte Werte für M_T und M_N ermittelt wurden.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sollen die jeweiligen maßgebenden Güterverkehrsanteile gemäß RLS-90 für alle Strecken des Untersuchungsnetzmodells ermittelt werden. Dazu wurde die Methodik der SVZ 2000 angewendet, die wie folgt dokumentiert ist /BAST 2005/:

$$p_N = -0,0975 + 1,5835 \cdot \text{GV-Anteil} \cdot 100$$

$$p_T = ((DTV_{Lkw} > 2,8 \text{ t} - p_N \cdot M_N / 100 \cdot 8) / 16) / M_T \cdot 100$$

$$\text{mit } DTV_{Lkw} > 2,8 \text{ t} = \text{GV} + \text{Bus} - \text{INfz} \cdot 0,8333$$

Nach diesem Verfahren wurden die maßgebenden Güterverkehrsanteile für Nacht und Tag für sämtliche Strecken des Netzmodells ermittelt. Die kreis- und straßenklassenweise abgeleiteten Durchschnittswerte sind in den **Tab. 5-10** bis **Tab. 5-13** zusammengestellt.

Demnach sind generell die mittleren Güterverkehrsanteile am Durchschnittswert des Gesamtverkehrs (Kfz/h) bei Tag deutlich niedriger als die entsprechenden Werte bei Nacht. Diese Güterverkehrsanteile liegen z.B. auf Autobahnen tagsüber zwischen **6,0%** und **15,7%**, während sie nachts zwischen **15,1%** und **33,3%** des mittleren Gesamtverkehrs ausmachen.

Im nachgeordneten Straßennetz sind die Anteile wie erwartet deutlich niedriger. Auf den Bundesstraßen außerorts liegen die mittleren Güterverkehrsanteile bei Tag lediglich zwischen **3,4%** und **7,2%** und bei Nacht zwischen **7,3%** und **17,1%**. Auf den Landes- bzw. Kreisstraßen sind die Anteile mit jeweils zwischen **2,7%** und **5,1%** bzw. **2,9%** und **7,9%** bei Tag sowie zwischen **5,6%** und **12,6%** bzw. **5,3%** und **16,5%** bei Nacht **meist** etwas niedriger.

Auf den Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften sind die mittleren Güterverkehrsanteile während der Nachtstunden **meist** unter den Vergleichswerten im Außenbereich, während tagsüber von weitgehend gleichen Anteilen auszugehen ist.

Die maßgebenden Güterverkehrsanteile bei Nacht (p_N) und bei Tag (p_T) an dem jeweiligen Gesamtverkehr (M_T und M_N) für die Ist-Situation **2005** dokumentieren die **Karten B11.15.A 2.1.14** und **B11.15.A 2.1.15** im **Anhang 2**.

Tab. 5-10: Mittlerer Anteil leichter Nutzfahrzeuge (Lkw $\leq 3,5t$ zul. GG) am Güterverkehr, Anteil Krad und Bus am Gesamtverkehr sowie maßgebender Lkw-Anteil bei Tag und Nacht am jeweiligen Gesamtverkehr M nach RLS-90 für die relevanten Kreise im Untersuchungsraum, **Bundesautobahnen**

| Kreise bzw. bzw. kreisfreie Städte | Kreis- Str.- | | Anteil | | Anteil INFz am Güter- verkehr | Maßgebender Lkw-Anteil | |
|--|--------------|-----|-------------------------------|------|--|---|--------------|
| | nr. | typ | Krad am Gesamt- verkehr | Bus | | tags p_T | nachts p_N |
| | | | | | | am Gesamtverkehr $M_{T,N}$ nach RLS-90 | |
| Darmstadt, Stadt | 411 | FS | 0,5% | 0,4% | 20,2% | 9,0% | 18,3% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 0,6% | 0,3% | 29,4% | 8,9% | 20,4% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | FS | 0,6% | 0,3% | 27,6% | 10,0% | 23,2% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 0,7% | 0,3% | 35,6% | 6,0% | 15,1% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 0,5% | 0,5% | 20,1% | 9,8% | 19,9% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 0,6% | 0,4% | 20,1% | 12,8% | 26,7% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 0,5% | 0,4% | 31,3% | 6,7% | 15,8% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 0,6% | 0,2% | 34,7% | 8,7% | 22,3% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 0,5% | 0,3% | 31,0% | 7,0% | 16,5% |
| Offenbach | 438 | FS | 0,9% | 0,3% | 28,7% | 11,9% | 27,0% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 0,4% | 0,4% | 24,4% | 12,4% | 27,3% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 0,3% | 0,3% | 17,8% | 15,4% | 31,6% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 0,3% | 0,4% | 27,0% | 10,8% | 24,6% |
| Mainz, Stadt | 315 | FS | 0,8% | 0,2% | 32,9% | 7,0% | 17,4% |
| Alzey-Worms | 331 | FS | 0,6% | 0,3% | 37,5% | 10,7% | 28,8% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 0,7% | 0,2% | 34,2% | 7,3% | 18,6% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 0,8% | 0,6% | 22,6% | 15,7% | 33,3% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 0,8% | 0,6% | 22,6% | 15,6% | 33,2% |

Tab. 5-11: Mittlerer Anteil leichter Nutzfahrzeuge (Lkw \leq 3,5t zul. GG), Anteil Krad und Bus am Gesamtverkehr sowie maßgebender Lkw-Anteil bei Tag und Nacht am jeweiligen Gesamtverkehr M nach RLS-90 für die relevanten Kreise im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), **Bundesstraßen**

| Kreise bzw. bzw. kreisfreie Städte | Kreis- nr. | Str.- typ | Anteil | | Anteil Infz am Güter- verkehr | Maßgebender Lkw-Anteil | |
|--|---------------|--------------|-------------------------------|------|--|--|-----------------------|
| | | | Krad am Gesamt- verkehr | Bus | | tags p _t am Gesamtverkehr M nach RLS-90 | nachts p _n |
| Darmstadt, Stadt | 411 | FS | 2,1% | 0,6% | 34,8% | 4,8% | 10,4% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 1,3% | 0,8% | 39,6% | 4,7% | 10,7% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | FS | 1,7% | 0,6% | 39,8% | 4,4% | 10,0% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 1,7% | 0,6% | 39,8% | 3,4% | 7,3% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 2,0% | 0,6% | 35,7% | 5,9% | 13,1% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 1,9% | 0,5% | 35,0% | 7,2% | 17,1% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 2,4% | 0,6% | 45,5% | 3,7% | 9,0% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 1,8% | 0,4% | 32,6% | 5,4% | 11,9% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 1,6% | 0,5% | 43,8% | 3,7% | 9,1% |
| Odenwaldkreis | 437 | FS | 3,2% | 0,5% | 30,8% | 5,9% | 12,6% |
| Offenbach | 438 | FS | 1,4% | 0,5% | 38,0% | 5,3% | 12,6% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 2,1% | 0,7% | 47,9% | 3,5% | 8,5% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 1,9% | 0,7% | 38,2% | 5,3% | 12,0% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 2,7% | 0,6% | 47,1% | 4,6% | 12,0% |
| Mainz, Stadt | 315 | FS | 2,3% | 0,4% | 41,0% | 4,2% | 10,4% |
| Alzey-Worms | 331 | FS | 2,7% | 0,6% | 34,7% | 6,2% | 13,9% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 1,9% | 0,4% | 50,6% | 4,4% | 13,1% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 1,8% | 0,2% | 30,1% | 4,0% | 8,7% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 1,6% | 0,2% | 28,5% | 7,0% | 15,5% |
| Miltenberg | 676 | FS | 1,9% | 0,3% | 32,6% | 6,4% | 15,0% |
| Darmstadt, Stadt | 411 | OD | 2,3% | 0,7% | 38,5% | 4,9% | 10,6% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | OD | 2,0% | 0,8% | 40,6% | 3,9% | 8,1% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | OD | 2,0% | 0,8% | 40,6% | 4,3% | 9,2% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | OD | 2,0% | 0,8% | 40,6% | 3,7% | 6,9% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | OD | 1,8% | 0,6% | 38,1% | 4,8% | 10,9% |
| Groß-Gerau | 433 | OD | 2,5% | 0,8% | 38,7% | 5,1% | 11,3% |
| Hochtaunuskreis | 434 | OD | 2,4% | 1,2% | 46,9% | 4,2% | 8,5% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | OD | 2,0% | 0,8% | 40,6% | 4,8% | 10,7% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | OD | 1,7% | 1,2% | 61,3% | 3,3% | 7,8% |
| Offenbach | 438 | OD | 1,9% | 0,4% | 36,2% | 4,1% | 9,3% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | OD | 2,2% | 1,0% | 45,6% | 4,2% | 9,1% |
| Wetteraukreis | 440 | OD | 2,1% | 1,3% | 36,7% | 6,0% | 11,6% |
| Limburg-Weilburg | 533 | OD | 3,1% | 0,6% | 51,6% | 4,5% | 12,5% |
| Mainz, Stadt | 315 | OD | 2,5% | 0,4% | 40,3% | 4,5% | 10,9% |
| Alzey-Worms | 331 | OD | 2,5% | 0,4% | 40,3% | 5,9% | 14,6% |
| Mainz-Bingen | 339 | OD | 2,7% | 0,3% | 40,3% | 4,0% | 9,9% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | OD | 2,8% | 1,0% | 40,7% | 4,4% | 9,0% |
| Aschaffenburg | 671 | OD | 2,8% | 1,0% | 40,7% | 4,6% | 9,8% |

Tab. 5-12: Mittlerer Anteil leichter Nutzfahrzeuge (Lkw $\leq 3,5t$ zul. GG), Anteil Krad und Bus am Gesamtverkehr sowie maßgebender Lkw-Anteil bei Tag und Nacht am jeweiligen Gesamtverkehr M nach RLS-90 für die relevanten Kreise im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), **Landesstraßen**

| Kreise bzw. bzw. kreisfreie Städte | Kreis- Str.- | | Anteil | | Anteil INfz am Güter- verkehr | Maßgebender Lkw-Anteil | |
|--|--------------|-----|-------------------------------|------|--|------------------------|--------------|
| | nr. | typ | Krad am Gesamt- verkehr | Bus | | tags p_t | nachts p_n |
| Darmstadt, Stadt | 411 | FS | 3,0% | 0,7% | 42,7% | 3,9% | 8,5% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 1,4% | 0,7% | 44,4% | 3,5% | 7,8% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | FS | 2,2% | 0,8% | 46,0% | 2,9% | 5,7% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 2,2% | 0,8% | 46,0% | 3,5% | 7,3% |
| Bergstraße | 431 | FS | 3,0% | 0,7% | 42,7% | 4,6% | 10,6% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 2,8% | 0,8% | 46,7% | 3,8% | 8,9% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 3,3% | 0,7% | 38,3% | 5,1% | 11,4% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 3,0% | 1,0% | 50,7% | 4,0% | 9,3% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 2,2% | 1,2% | 47,9% | 4,3% | 9,0% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 1,8% | 0,5% | 46,1% | 3,7% | 9,2% |
| Odenwaldkreis | 437 | FS | 3,0% | 0,7% | 42,7% | 4,6% | 10,6% |
| Offenbach | 438 | FS | 1,9% | 0,8% | 40,3% | 4,5% | 9,8% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 2,7% | 0,8% | 51,6% | 3,5% | 8,8% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 2,0% | 0,9% | 43,1% | 4,7% | 10,6% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 1,3% | 0,7% | 41,6% | 4,5% | 10,4% |
| Mainz, Stadt | 315 | FS | 2,6% | 0,9% | 54,5% | 3,6% | 9,0% |
| Alzey-Worms | 331 | FS | 2,6% | 0,9% | 54,5% | 4,6% | 12,6% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 2,8% | 0,8% | 57,1% | 2,8% | 7,0% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 3,2% | 0,7% | 56,3% | 2,7% | 6,7% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 2,9% | 0,5% | 38,8% | 4,0% | 9,0% |
| Darmstadt, Stadt | 411 | OD | 2,9% | 1,1% | 37,4% | 4,6% | 8,7% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | OD | 2,1% | 0,8% | 48,0% | 3,2% | 7,1% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | OD | 2,1% | 0,8% | 48,0% | 3,4% | 7,7% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | OD | 2,1% | 0,8% | 48,0% | 2,7% | 5,8% |
| Bergstraße | 431 | OD | 2,9% | 1,1% | 37,4% | 3,5% | 6,0% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | OD | 2,2% | 0,7% | 40,0% | 4,1% | 8,8% |
| Groß-Gerau | 433 | OD | 2,9% | 1,1% | 37,4% | 5,1% | 10,0% |
| Hochtaunuskreis | 434 | OD | 1,8% | 0,8% | 51,6% | 3,4% | 8,3% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | OD | 1,9% | 0,8% | 50,9% | 3,3% | 7,8% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | OD | 2,1% | 1,1% | 39,2% | 4,7% | 9,2% |
| Odenwaldkreis | 437 | OD | 2,9% | 1,1% | 37,4% | 6,0% | 12,4% |
| Offenbach | 438 | OD | 2,4% | 0,7% | 46,1% | 3,6% | 8,2% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | OD | 2,1% | 0,8% | 48,0% | 3,9% | 9,2% |
| Wetteraukreis | 440 | OD | 2,1% | 0,8% | 48,0% | 4,4% | 10,7% |
| Limburg-Weilburg | 533 | OD | 3,1% | 0,6% | 51,6% | 3,9% | 10,5% |
| Mainz, Stadt | 315 | OD | 2,2% | 0,9% | 51,6% | 3,5% | 8,3% |
| Alzey-Worms | 331 | OD | 2,2% | 0,9% | 51,6% | 5,0% | 13,1% |
| Mainz-Bingen | 339 | OD | 2,2% | 0,9% | 51,6% | 3,5% | 8,3% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | OD | 2,8% | 0,5% | 54,5% | 3,0% | 8,5% |
| Aschaffenburg | 671 | OD | 2,4% | 0,4% | 53,8% | 2,9% | 8,4% |
| Miltenberg | 676 | OD | 2,8% | 0,5% | 54,5% | 3,8% | 10,9% |

Tab. 5-13: Mittlerer Anteil leichter Nutzfahrzeuge (Lkw $\leq 3,5t$ zul. GG), Anteil Krad und Bus am Gesamtverkehr sowie maßgebender Lkw-Anteil bei Tag und Nacht am jeweiligen Gesamtverkehr M nach RLS-90 für die relevanten Kreise im Untersuchungsraum getrennt nach Freier Strecke (FS) und Ortsdurchfahrt (OD), **Kreisstraßen**

| Kreise bzw. bzw. kreisfreie Städte | Kreis- nr. | Str.- typ | Anteil | | Anteil Infz am Güter- verkehr | Maßgebender Lkw-Anteil | |
|--|---------------|--------------|-------------------------------|------|--|---|--------------|
| | | | Krad am Gesamt- verkehr | Bus | | tags p_t am Gesamtverkehr M nach RLS-90 | nachts p_n |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 2,1% | 0,6% | 46,5% | 3,9% | 8,7% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 2,4% | 0,7% | 40,7% | 4,3% | 10,4% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 2,6% | 0,8% | 41,0% | 7,9% | 16,5% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 3,0% | 1,0% | 50,7% | 3,6% | 8,2% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 2,2% | 0,5% | 55,2% | 4,7% | 10,2% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 1,8% | 0,5% | 46,1% | 4,7% | 11,8% |
| Offenbach | 438 | FS | 1,5% | 0,7% | 38,7% | 4,5% | 9,9% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 4,4% | 0,8% | 60,3% | 2,9% | 6,6% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 2,1% | 0,4% | 44,9% | 4,6% | 10,3% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 3,5% | 0,3% | 39,1% | 3,8% | 8,4% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 1,5% | 1,4% | 53,7% | 3,8% | 10,5% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 2,8% | 1,7% | 52,8% | 3,4% | 5,3% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 2,6% | 0,6% | 29,9% | 5,5% | 12,9% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | OD | 2,2% | 0,7% | 40,0% | 4,6% | 10,1% |
| Groß-Gerau | 433 | OD | 2,7% | 1,0% | 47,5% | 4,5% | 8,4% |
| Hochtaunuskreis | 434 | OD | 1,8% | 0,8% | 51,6% | 3,3% | 7,9% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | OD | 2,8% | 0,7% | 59,8% | 3,8% | 9,2% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | OD | 2,1% | 1,1% | 39,2% | 4,5% | 8,4% |
| Offenbach | 438 | OD | 2,8% | 0,7% | 59,8% | 3,5% | 7,9% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | OD | 3,6% | 0,9% | 58,8% | 3,0% | 6,6% |
| Wetteraukreis | 440 | OD | 2,8% | 0,7% | 59,8% | 3,8% | 8,8% |

5.8 Ganglinien

5.8.1 Tagesganglinien

Die genaue Ermittlung der Luftschadstoffe setzt eine realitätsnahe Abbildung der Verkehrsabläufe auf dem jeweiligen Straßennetzabschnitt voraus. Dazu sind u. a. die Verkehrsmengen einzelner Stunden des Tages erforderlich, die am besten mit Hilfe geeigneter Tagesganglinien abgeschätzt werden.

Im Rahmen der Untersuchung /BAST 2006/ wurden basierend auf den Daten der Dauerzählstellen 2004 in der Bundesrepublik Deutschland mittlere Tagesganglinien für den **Gesamtverkehr** ermittelt und typisiert. Diese Tagesganglinientypen sind im **Anhang 1** zusammengestellt. Die **Abb. A-1 bis A-6** stellen die relativen Ganglinientypen A bis F für folgende Wochentage bzw. Tagesgruppe dar:

- Montag
- Dienstag bis Donnerstag
- Freitag
- Samstag
- Sonn- und Feiertage

Für andere Tagesgruppen z.B. Mo. - Sa. sind Aggregationen der Ganglinien zulässig.

Die Typen der Tagesganglinien werden in **/BAST 2006/** wie folgt definiert bzw. begründet. Die Typisierung der Tagesganglinien basiert auf den Stundenwerten eines „Normalzeitbereiches“. Hier ist die Bezeichnung der Typen so gewählt, dass die Ganglinien für die vom erwerbsbedingten Verkehr geprägten Tage Montag (**Abb. A-1**), Di-Do (**Abb. A-2**) und Freitag (**Abb. A-3**) von einer ausgeprägten Morgenspitze (TYP A) über relativ ausgeglichene Verläufe bis zur ausgeprägten Nachmittagsspitze (Typ F) gekennzeichnet sind. Um eine Vergleichbarkeit zwischen den Tagesgruppen Montag, Di-Do und Freitag zu erleichtern, wird an einer Stelle (Montag, Typ G) von dieser Konvention abgewichen. In der Regel stellt sich an allen diesen Tagesgruppen der zeitliche Ablauf der Verkehrsstärken ähnlich dar, so dass eine Zählstelle je Fahrtrichtung überwiegend den entsprechenden Typen zugeordnet wird.

Für Samstage (**Abb. A-4**) bzw. Sonn- und Feiertage (**Abb. A-5**) sind die Typen vom ausgeglichenen Verlauf (Typ A) über erkennbare tageszeitliche Spitzenwerte (Typ B bis E Samstag bzw. Typ B bis D Sonntag) bis zu Typen mit stark ausgeprägtem Maximum (Typ F bis H bzw. Typ E bis G) angeordnet.

Die Tagesganglinientypen können über die sog. Tagesganglinienfaktoren (f_r und f_{fr} , vgl. **Tab. 4-1**), d.h. das Verhältnis der Gesamtverkehrsmengen „Nachmittagsspitze zu Vormittagsspitze“ (16.00 bis 18.00 Uhr zu 07.00 bis 09.00 Uhr)

- f_r in Richtung oder Querschnitt und
- f_{fr} in Gegenrichtung

den Abschnitten des Netzmodells zugeordnet werden. Diese Faktoren werden, soweit vorhanden, aus den Daten der SVZ 2000 übernommen und den Abschnitten zugewiesen. Es ist zu erwähnen, dass nach den Ergebnissen durchgeführter Untersuchungen **/BAST 2006/** keinen signifikanten Zusammenhang zwischen Ganglinientypen und Straßenklasse festgestellt wurde.

Für die öffentlichen Straßen des Flughafens wurden die Tagesganglinien im Rahmen von **/ZIV 2006/** ermittelt und bereitgestellt.

Die Ergebnisse sind den **Karten B11.15.A 2.1.16** und **B11.15.A 2.1.17** zu entnehmen. Bei fehlender Angabe kann auf die Tagesganglinientypen der Nachbarstrecken zurückgegriffen werden. Wenn bei einzelnen Strecken deutliche Änderungen der Verkehrsabläufe vermutet werden, ist der passende Tagesganglinientyp zu bestimmen.

Die Tagesganglinientypen des **Güterverkehrs** liegen für Werktage (Montag bis Samstag) sowie für Sonn- und Feiertage jeweils getrennt für die Straßentypen BAB, sonstige Außerortsstraße (Landstraßen) und Stadtstraßen vor. Diese sind in den **Abb. A-6 bis A-10** dargestellt.

Als recht klares Unterscheidungsmerkmal für die Verkehrsfunktion von **Autobahnen** kann gemäß Angaben in **/HB 2000/** der sog. Lastzugfaktor

- KLZ Anteil der Lastzüge, d.h. Lkw mit Anhänger und Sattelzüge, am gesamten Güterverkehr

verwendet werden. Dieser Faktor kennzeichnet die vorherrschende Verkehrsart (Fernverkehr, Mischverkehr und Nahverkehr) auf dem betrachteten Abschnitt. Die Abgrenzung für die Zuordnung der Tagesganglinientypen ist in **/HB 2000/** wie folgt definiert worden:

- | | | | |
|----------|-----------------------------------|-----|-------------|
| – Typ A1 | überwiegend Fernverkehr | KLZ | > 0,6 |
| – Typ A2 | Mischtyp mit Nah- und Fernverkehr | KLZ | 0,40 - 0,60 |
| – Typ A3 | Überwiegend Nahverkehr | KLZ | < 0,40 |

Die KLZ-Faktoren wurden auf der Basis der Verkehrsmengen der Fahrzeuggruppen aus SVZ 2000 abschnittsspezifisch ermittelt. Die Ergebnisse der Zuordnung sind in **Karte B11.15.A 2.1.18 (Anhang 2)** dargestellt.

Bei den übrigen Straßenklassen (**Landstraßen**) sowie bei **Stadtstraßen** sind keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsabläufe festgestellt worden und es können daher einheitliche Tagesganglinientypen jeweils innerhalb der Werktage und innerhalb der Sonn- und Feiertage verwendet werden.

5.8.2 Wochenganglinien

Analog zu den Tagesganglinientypen wurden die Wochenganglinientypen (WG-Typen) aus **/BAST 2006/** entnommen. Auch die Wochenganglinien werden zur Abschätzung der Verkehrsschwankungen für eine genaue Berechnung der Luftschadstoffe benötigt. Sie basieren auf den mittleren Tageswerten eines „Normalzeitbereiches“. Dieser siebenwöchige Normalzeitbereich umfasst für das Jahr **2004** folgende Tage

- Do 22.04. - Do 29.04.
- Di 04.05. - Do 13.05.
- Di 15.06. - Di 22.06.
- Mi 15.09. - Do 30.09.
- Di 09.11. - Mo 15.11.

Die Abgrenzung gewährleistet, dass die Zuweisung der Wochen- und Tagesganglinientypen auf einer von Feiertagen, Ferien und winterlicher Witterung unbeeinflussten Datenbasis erfolgt, um damit das „typische“ Verkehrsgeschehen wiederzugeben.

Die sechs Wochenganglinientypen, die in **Abb. A-11** in **Anhang 1** dargestellt sind, werden mit wachsendem Anteil für die Wochenenden mit A bis F bezeichnet. Zählstellen vom Typ A und Typ B deuten auf vom erwerbsbedingten Verkehr geprägte Abschnitte hin. Wochenendpendlerverkehre vom Arbeitsort weg bestimmen den charakteristischen Kurvenverlauf der Wochenganglinie des Typs C. Zum überwiegenden Teil werden Zählstellen dieser Kategorie in Gegenrichtung Typ D zugeordnet. Zählstellen der Kategorie E sind oft grenznahe Zählstellen sowie Zählstellen auf Abschnitten in Richtung eines Ausflugziels. Wochenganglinien vom Typ F sind vorwiegend vom Freizeitverkehr am Wochenende geprägt.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung erfolgte die Zuordnung der Wochenganglinien zu den Netzmodellstrecken über den Sonntagsfaktor

- b_{So} (Verhältnis vom Sonntagsverkehr zum Werktagsverkehr)

zu den Netzmodellstrecken mit SVZ. Die Grenzen für b_{So} wurden in Abhängigkeit von den Ganglinien, wie in **Tab. 5-14** dargestellt, abgeschätzt.

Tab. 5-14: Grenzen des Sonntagsfaktors b_{So} für die Zuordnung der Wochenganglinientypen zu Netzmodellstrecken

| | Wochenganglinientyp | | | | | |
|----------|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------|
| | A | B | C | D | E | F |
| b_{So} | < 0,65 | 0,65 - 0,76 | 0,76 - 0,91 | 0,91 - 0,99 | 0,99 - 1,20 | ≥ 1,20 |

Die Berechnung bei Strecken mit Gesamtverkehrsmengen bis zu 7.000 Kfz/24h (SVZ 2000) kann wegen der geringeren verkehrlichen Bedeutung der Strecken auch mit mittleren Ganglinien durchgeführt werden.

Die Zuordnung der verschiedenen Wochenganglinientypen zum Netzmodell lässt sich aus **Karte B11.15.A 2.1.19 (Anhang 2)** ersehen.

5.8.3 Jahresganglinien

Die Verkehrsschwankungen innerhalb eines Jahres können mittels Jahresganglinien berücksichtigt werden. Verschiedene Jahresganglinien lassen sich der Untersuchung **/BAST 2006/** entnehmen.

Bei der Berechnung der Wochenwerte innerhalb eines Jahres ist eine Woche als Zeitraum von Dienstag bis Montag definiert. Damit ist gewährleistet, dass „verlängerte Wochenenden“, Oster- und Pfingstfeiertage jeweils in eine Woche fallen. Für den Zeitbereich der Sommerschulferien wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken aller Wochen zwischen Mitte Juni und Anfang September zugrunde gelegt. Je nach Verkehrsbelastung während dieser Zeit wurden typisierte Ganglinien von A bis **G** ausgewiesen. Eine Zählstelle des Typs A ist dadurch gekennzeichnet, dass der Verkehr in den Ferien- und Feiertagswochen stark zurückgeht.

Im Gegensatz dazu sind die Verkehrsanteile in diesen Zeitbereichen bei Zählstellen des Typs **G** am höchsten. Dieser Ganglinientyp ist allerdings im Rahmen der Untersuchung /BAST 2006/ neu entwickelt worden und wurde den Zählstellen der SVZ 2000 nicht zugewiesen. Daher werden auch bei der vorliegenden Untersuchung nach wie vor die Typen A bis F verwendet und der Typ G wird nicht weiter berücksichtigt.

Die Zuordnung der Jahreganglinientypen zu den Abschnitten des Netzmodells wurde über den Ferienverkehrsfaktor

- fer (Verhältnis von Werktagsverkehr während der Ferienzeit zu dem Verkehr der Normalwerkstage außerhalb der Ferien)

vorgenommen. Dieser Faktor ist in den Ergebnissen der SVZ 2000 enthalten. Die Grenzen des Ferienverkehrsfaktors für die Zuordnung der Jahreganglinientypen stellt die **Tab. 5-15** dar.

Die unterschiedlichen Jahreganglinien wurden dem Netzmodell, wie in **Karte B11.15.A 2.1.20** in **Anhang 2** dargestellt, zugeordnet.

Tab. 5-15: Grenzen des Ferienverkehrsfaktors fer für die Zuordnung der verschiedenen Jahreganglinientypen

| | Jahreganglinientyp | | | | | |
|-------|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------|
| | A | B | C | D | E | F |
| fer | <0,98 | 0,98 - 1,04 | 1,04 - 1,12 | 1,12 - 1,17 | 1,17 - 1,26 | ≥1,26 |

5.9 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Zur Ermittlung der Lärmbelastung nach RLS-90 und der verkehrsinduzierten Luftschadstoffbelastung werden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten benötigt. Da die tatsächlichen Geschwindigkeitswerte für das gesamte Untersuchungsnetz nicht vorliegen und die zukünftigen Begrenzungen für die Prognosefälle **2020**, insbesondere auf den zu realisierenden Neubaustrecken, nicht bekannt sind, wurde vereinbart, für alle drei Netzfälle von standardisierten Geschwindigkeitsbegrenzungen auszugehen. Diese wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber entsprechend den Angaben in **Tab. 5-16** festgelegt und den Strecken aller drei Netzmodelle einheitlich zugeordnet.

Tab. 5-16: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [km/h] abhängig von Straßenklasse und -typ

| Straße | zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h] | |
|--------------------------|--|--------------------|
| | Pkw + Lkw < 3,5t zul.GG | Lkw > 3,5t zul. GG |
| Bundesautobahn | – | 80 |
| Sonstige Außerortsstraße | 100 | 80 |
| Innerortsstraße | 50 | 50 |

Für den Airportring und die Terminalvorfahrten des Flughafens Frankfurt Main wurden die tatsächlich angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen vor Ort erfasst und den Abschnitten zugeordnet.

5.10 Fahrstreifenanzahl und Straßenklasse

Die Anzahl der Fahrstreifen ist für die Abbildung des Verkehrsablaufs im Rahmen der Luftschadstoffgutachten von besonderer Bedeutung. Abhängig von diesem Kennwert werden in der Regel unterschiedliche Verkehrssituationen und Funktionen zugeordnet, die als Berechnungsgrundlage für weitere Arbeitsschritte herangezogen werden.

Daher erfolgte eine Überprüfung der Netzmodelle auf der Basis von Kartenunterlagen /ADAC 2006/, Luftaufnahmen /STADTPLAN 2006/ und Bauberichten des BMVBS /BMVBS 2005/.

Auch bezüglich der Straßenklasse ist eine Überarbeitung der Netzmodelle erforderlich, die anhand verschiedener Kartengrundlagen und Quellen durchgeführt wird. Wie bereits beschrieben, werden die Güterverkehrsanteile und Fahrzeugsstrukturen durch Zuordnung der Mittelwerte getrennt nach Straßenklasse abgeschätzt.

6 Prognosenullfall 2020

6.1 Trendprognose 1995/2015

Mit dem Verfahren der Trendprognose werden aus den Zeitreihen der bundesweiten manuellen Straßenverkehrszählungen und unter Heranziehung der Pkw- und Lkw-Bestandswerte querschnittsbezogene Prognoseverkehrsstärken für alle durch die Zählungen abgedeckten Netzabschnitte der Bundesfernstraßen - Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen (B) - getrennt nach Personen- und Güterverkehr ermittelt /HB 2000/.

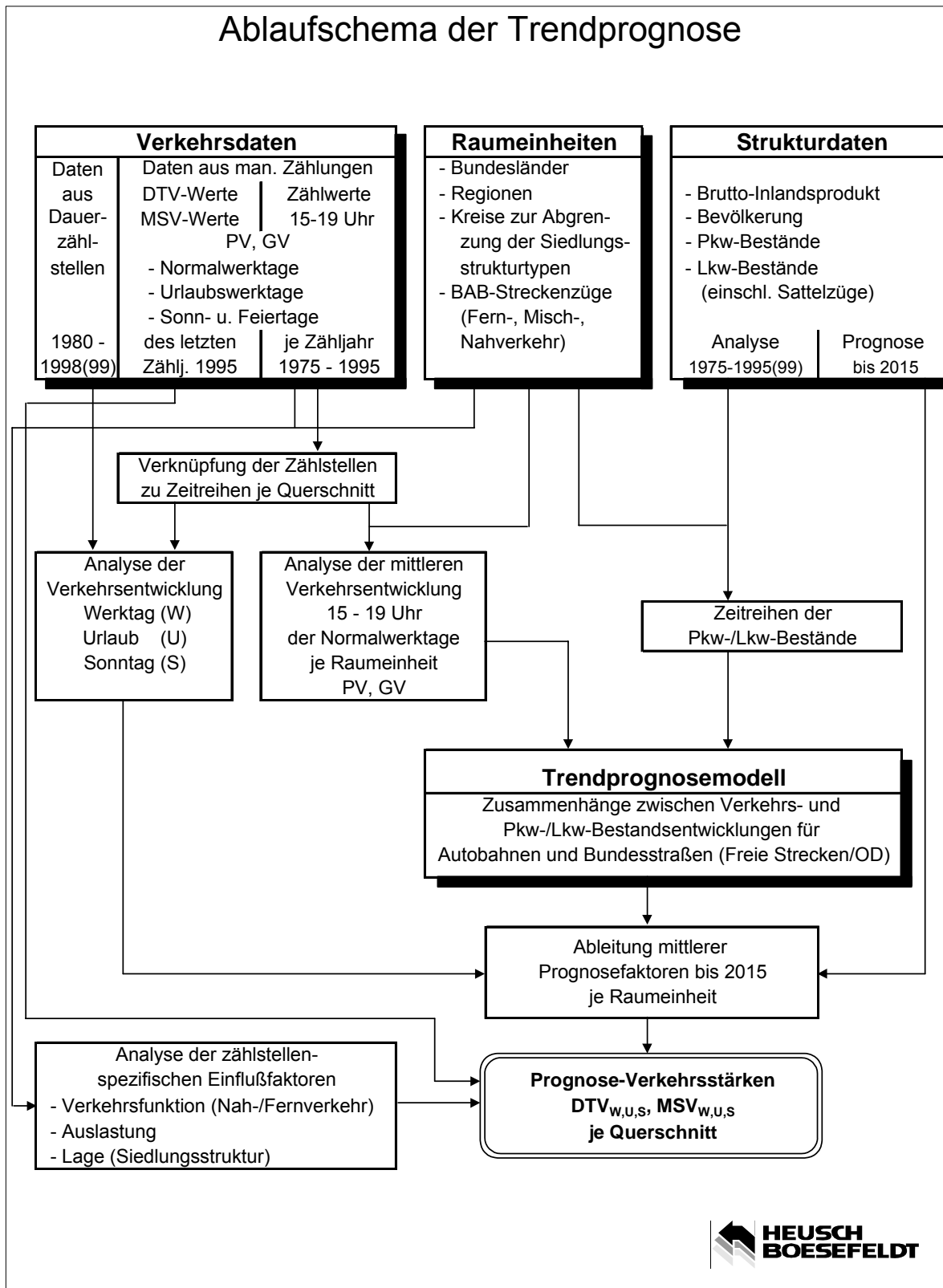
6.1.1 Genereller Ansatz

Während sich die klassischen Modelle zur Verkehrsnachfrageberechnung in erster Linie auf Strukturmerkmale - Einwohner, Beschäftigte, Kfz-Bestand - der Verkehrszellen im Planungsraum beziehen, aus denen dann Verkehrsbeziehungen bzw. Verkehrsmengen in einem mehrstufigen Berechnungsprozess simuliert werden, stützt sich das Trendprognosemodell primär auf Zeitreihen aus Querschnittszählungen, über die Abhängigkeiten zu Strukturdaten abgeleitet werden.

Aus diesen Abhängigkeiten werden dann über die prognostizierten Strukturdaten die Prognoseverkehrsmengen im Querschnitt direkt anhand der Verkehrsmengen im Basisjahr berechnet. Als maßgebende Strukturgrößen wurden dabei die Kfz-Bestände herangezogen, deren Entwicklung implizit auch andere Entwicklungen (Bevölkerung, Wirtschaftsentwicklung) einschließt.

Eine grobe Übersicht über die Methodik der Trendprognose liefert das Ablaufschema in **Abb. 6-1**.

Abb. 6-1: Ablaufschema der Trendprognose /HB 2000/



Die Trendprognose basiert im Wesentlichen auf dem Zusammenhang zwischen Kfz-Bestands- und mittlerer Verkehrsmengenentwicklung der jeweiligen Fahrzeugart (Pkw, Lkw) in den betrachteten Raumeinheiten (Verkehrsregionen bzw. Bundesländer).

Die Zusammenhänge zwischen Bestands- und Verkehrsentwicklung werden für einen Analysezeitbereich anhand der bereinigten Verkehrsentwicklung durch sog. Prognosefunktionen beschrieben. Anhand dieser Funktionen wird dann die mittlere Verkehrsentwicklung je Straßenklasse prognostiziert.

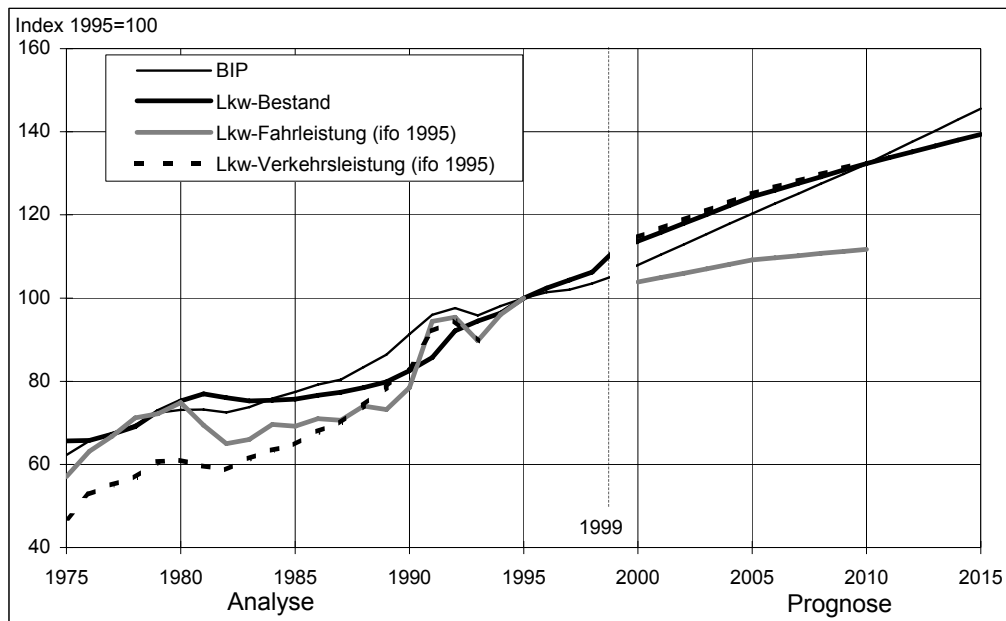
Wegen der grundsätzlich unterschiedlichen Einflussgrößen und Entwicklungen zwischen Personen- und Güterverkehr erfolgt die Prognose getrennt nach diesen beiden Fahrzeuggruppen.

Da zudem einige grundlegende Unterschiede zwischen Autobahnen und Bundesstraßen bestehen, wurde zusätzlich nach diesen beiden Straßenklassen differenziert. Darüber hinaus wurde bei den Bundesstraßen auch zwischen den freien Strecken und den Ortsdurchfahrten unterschieden.

6.1.2 Lkw-Bestandsprognose

Als Grundlagen für eine eigenständige Aktualisierung der Lkw-Bestandsprognose bis 2015 diente die regionalisierte Strukturdatenprognose des ifo-Instituts /IFO 1999/, die die wirtschaftliche Entwicklung bis zum Jahre 2015 vorausschätzt, sowie eine ältere Verkehrsprognose des ifo-Instituts /IFO 1995/, die die Verkehrsleistungs- (tkm) und Fahrleistungsentwicklung des Güterverkehrs (Lkw-km) enthält. Die **Abb. 6-2** (Indizes bezogen auf 1995) zeigt die Entwicklung dieser Kenngrößen in der Analyse (1975 - 1995) und im Prognosezeitraum (2000 - 2015) für die alten Bundesländer. Vergleichend sind für den Analysezeitbereich bis 1999 sowie für die Prognosejahre auch die Bestandsindizes der Lkw (einschl. Sattelzugmaschinen) dargestellt.

Abb. 6-2: Entwicklung relevanter Kenngrößen zum Güterverkehr in den alten Bundesländern (Index 1995 = 100) /HB 2000/



Zur Prognose des Güterverkehrs in den alten Bundesländern wurden die Prognosen der Lkw-Bestände aus der **Tab. 6-1** zu Grunde gelegt.

Tab. 6-1: Prognose der Lkw-Bestände für die alten Bundesländer /HB 2000/

| Jahr | 1995 | 1999 | 2005 | 2010 | 2015 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Lkw-Bestand in Tsd. | 1.777 | 1.982 | 2.210 | 2.353 | 2.477 |
| Veränderung gegenüber 1995 [%] | | 11,5 | 24,3 | 32,4 | 39,4 |

Da die Prognose der Bestände nur bis 2015 gilt, wurden für eine Prognose des Pkw- und Lkw-Verkehrs bis 2020 zunächst die Kfz-Bestände 2000 und 2005 aus entsprechenden Statistik-Berichten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA 2001-2006) aktualisiert, die bei der Bearbeitung der Trendprognose 1995/2015 noch nicht bekannt waren. Auch Pkw-Bestände wurden erhoben und aktualisiert, da diese für eine Berechnung von Lkw-Anteilen notwendig sind. Die Bestandswerte für 1990 und 1995 wurden entsprechend übernommen.

Die Bestände der Jahre 2010 und 2015 wurden anhand der aus der o. g. Untersuchung errechneten Entwicklungen der Indizes berechnet. Der Wert für 2005 wurde dabei als Basiswert (letztes Analysejahr) zu 100 gesetzt. Aus den Indizes der Analysejahre 1990 bis 2015 wurden schließlich die Bestände für 2020 anhand von logarithmischen Funktionen extrapoliert. Einige Literaturquellen z.B. /SHELL 2001, SHELL 2004, ACATECH 2006/ enthielten zwar allgemeine Prognoseaussagen zu Fahrzeug-Beständen des Jahres 2020 für das gesamte Bundesgebiet. Diese Er-

gebnisse konnten jedoch für die hier benötigten regionsfeinen Betrachtungen lediglich zum Abgleich herangezogen werden.

Als erstes Analysejahr für die hier durchgeführte Aktualisierung der Trendprognose-Berechnungen wurde das Jahr 1990 angesetzt, da infolge starker struktureller Veränderungen vor allem aufgrund der Wiedervereinigung ein deutlicher Sprung in Bestands- und Verkehrswerten zwischen 1985 und 1990 aufgetreten war. Eine Einbeziehung früherer Jahre war daher für eine Steigerung der Genauigkeit der Prognoseberechnungen nicht zielführend. Die **Tab. 6-2** enthält die Bestandsentwicklung je Bundesland aus der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 sowie die hier aktualisierte Prognose bis 2020 für Pkw und **Tab. 6-3** für Lkw. In **Tab. 6-4** sind die entsprechenden Werte für die einzelnen Regionen dargestellt.

Tab. 6-2: Analyse- und Prognoseentwicklungen des Pkw-Bestandes aus der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 und der Erweiterung bis 2020 differenziert nach Bundesländern

| Pkw-Bestände | | | | |
|------------------------|-------------------------|-----------|-------------------------|---------|
| Jahr | Indizes | Bestand | Bestand | Indizes |
| | Trendprognose 1995/2015 | | Aktualisierung bis 2020 | |
| Hessen | | | | |
| 1990 | 92,5 | 2.969.151 | 2.969.151 | 82,8 |
| 1995 | 100,0 | 3.208.575 | 3.208.575 | 89,5 |
| 2000 | 106,4 | 3.413.828 | 3.374.328 | 94,1 |
| 2005 | 114,9 | 3.686.653 | 3.586.314 | 100,0 |
| 2010 | 119,4 | 3.832.258 | 3.727.956 | 103,9 |
| 2015 | 122,9 | 3.941.863 | 3.834.578 | 106,9 |
| 2020 | - | - | 3.865.590 | 107,8 |
| Rheinland-Pfalz | | | | |
| 1990 | 90,4 | 1.900.544 | 1.900.544 | 78,9 |
| 1995 | 100,0 | 2.102.581 | 2.102.581 | 87,3 |
| 2000 | 107,4 | 2.257.121 | 2.267.886 | 94,2 |
| 2005 | 118,1 | 2.484.010 | 2.408.279 | 100,0 |
| 2010 | 123,9 | 2.605.245 | 2.525.818 | 104,9 |
| 2015 | 128,1 | 2.693.911 | 2.611.780 | 108,5 |
| 2020 | - | - | 2.643.861 | 109,8 |
| Bayern | | | | |
| 1990 | 90,2 | 5.666.568 | 5.666.568 | 76,5 |
| 1995 | 100,0 | 6.281.948 | 6.281.948 | 84,8 |
| 2000 | 108,6 | 6.820.374 | 6.774.276 | 91,5 |
| 2005 | 117,9 | 7.406.417 | 7.407.143 | 100,0 |
| 2010 | 123,9 | 7.781.637 | 7.782.400 | 105,1 |
| 2015 | 128,4 | 8.067.592 | 8.068.382 | 108,9 |
| 2020 | - | - | 8.162.576 | 110,2 |

Tab. 6-3: Analyse- und Prognoseentwicklungen des Lkw-Bestandes aus der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 und der Erweiterung bis 2020 differenziert nach Bundesländern

| Lkw-Bestände | | | | |
|------------------------|-------------------------|---------|-------------------------|---------|
| Jahr | Indizes | Bestand | Bestand | Indizes |
| | Trendprognose 1995/2015 | | Aktualisierung bis 2020 | |
| Hessen | | | | |
| 1990 | 87,5 | 129.844 | 129.844 | 66,7 |
| 1995 | 100,0 | 148.403 | 148.403 | 76,2 |
| 2000 | 116,2 | 172.486 | 186.605 | 95,9 |
| 2005 | 124,6 | 184.915 | 194.643 | 100,0 |
| 2010 | 132,1 | 195.994 | 206.306 | 106,0 |
| 2015 | 138,5 | 205.495 | 216.306 | 111,1 |
| 2020 | - | - | 223.192 | 114,7 |
| Rheinland-Pfalz | | | | |
| 1990 | 84,8 | 87.238 | 87.238 | 65,8 |
| 1995 | 100,0 | 102.830 | 102.830 | 77,5 |
| 2000 | 114,7 | 117.957 | 126.009 | 95,0 |
| 2005 | 124,2 | 127.748 | 132.674 | 100,0 |
| 2010 | 132,2 | 135.954 | 141.196 | 106,4 |
| 2015 | 139,1 | 143.085 | 148.602 | 112,0 |
| 2020 | - | - | 152.993 | 115,3 |
| Bayern | | | | |
| 1990 | 84,3 | 267.428 | 267.428 | 65,3 |
| 1995 | 100,0 | 317.061 | 317.061 | 77,5 |
| 2000 | 115,1 | 364.861 | 386.816 | 94,5 |
| 2005 | 127,5 | 404.183 | 409.322 | 100,0 |
| 2010 | 136,8 | 433.660 | 439.173 | 107,3 |
| 2015 | 145,1 | 459.906 | 465.753 | 113,8 |
| 2020 | - | - | 476.596 | 116,4 |

Tab. 6-4: Analyse- und Prognoseentwicklungen des Pkw-Bestandes aus der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 und der Erweiterung bis 2020 differenziert nach Regionen

| Pkw-Bestände | | | | |
|--------------------------------------|-------------------------|-----------|-------------------------|---------|
| Jahr | Indizes | Bestand | Bestand | Indizes |
| | Trendprognose 1995/2015 | | Aktualisierung bis 2020 | |
| Region 603: Gießen | | | | |
| 1990 | 91,7 | 334.954 | 334.954 | 81,9 |
| 1995 | 100,0 | 365.355 | 365.355 | 89,3 |
| 2000 | 105,8 | 386.589 | 381.402 | 93,3 |
| 2005 | 117,6 | 429.668 | 408.981 | 100,0 |
| 2010 | 123,5 | 451.053 | 429.336 | 105,0 |
| 2015 | 127,8 | 466.748 | 444.276 | 108,6 |
| 2020 | - | - | 445.772 | 109,0 |
| Region 605: Frankfurt am Main | | | | |
| 1990 | 93,6 | 1.346.916 | 1.346.916 | 84,0 |
| 1995 | 100,0 | 1.439.274 | 1.439.274 | 89,7 |
| 2000 | 106,6 | 1.534.712 | 1.515.250 | 94,5 |
| 2005 | 113,4 | 1.632.468 | 1.604.179 | 100,0 |
| 2010 | 117,4 | 1.689.190 | 1.659.917 | 103,5 |
| 2015 | 120,6 | 1.735.203 | 1.705.134 | 106,3 |
| 2020 | - | - | 1.718.126 | 107,1 |
| Region 606: Darmstadt | | | | |
| 1990 | 91,5 | 514.465 | 514.465 | 80,8 |
| 1995 | 100,0 | 562.183 | 562.183 | 88,3 |
| 2000 | 106,8 | 600.479 | 595.491 | 93,5 |
| 2005 | 115,7 | 650.519 | 636.739 | 100,0 |
| 2010 | 120,6 | 678.178 | 663.812 | 104,3 |
| 2015 | 124,3 | 698.782 | 683.980 | 107,4 |
| 2020 | - | - | 690.998 | 108,5 |
| Region 706: Mainz | | | | |
| 1990 | 90,5 | 270.635 | 270.635 | 78,7 |
| 1995 | 100,0 | 298.985 | 298.985 | 86,9 |
| 2000 | 110,0 | 328.907 | 353.404 | 102,8 |
| 2005 | 121,1 | 362.199 | 343.897 | 100,0 |
| 2010 | 128,3 | 383.469 | 364.092 | 105,9 |
| 2015 | 134,0 | 400.508 | 380.270 | 110,6 |
| 2020 | - | - | 387.098 | 112,6 |
| Region 1001: Aschaffenburg | | | | |
| 1990 | 89,5 | 174.667 | 174.667 | 77,0 |
| 1995 | 100,0 | 195.229 | 195.229 | 86,1 |
| 2000 | 108,0 | 210.939 | 209.461 | 92,4 |
| 2005 | 119,5 | 233.269 | 226.778 | 100,0 |
| 2010 | 125,2 | 244.477 | 237.674 | 104,8 |
| 2015 | 129,0 | 251.812 | 244.805 | 107,9 |
| 2020 | - | - | 248.795 | 109,7 |

Wegen des schwachen Zusammenhangs zwischen Lkw-Zulassungsort und Lkw-Fahrleistung im Straßennetz wurde anders als beim Pkw-Verkehr für die Prognose des Güterverkehrs kein Bezug zum Lkw-Bestand je Region, sondern nur zum Lkw-Bestand je Bundesland hergestellt.

Die Regionseinteilung für die Pkw-Bestände bezieht sich – wie in der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 – auf die von der Intraplan Consult GmbH (ITP), München, für die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 ermittelten 105 „Planungsregionen“. Der Pkw-Bestand in Hessen hat sich zwischen 1995 und 2005 im Land insgesamt sowie auch in den untersuchten Regionen niedriger entwickelt als prognostiziert. Für Rheinland-Pfalz und Bayern ergaben sich dagegen höhere Pkw-Bestandsentwicklungen als prognostiziert. Für den Lkw-Bestand (Lkw und Sattelzugmaschinen) wurden in allen drei Ländern gegenüber der Prognose höhere Werte verzeichnet.

6.1.3 Prognose des Pkw- und Güterverkehrs

Entsprechend der Trendprognose 1995/2015 wurden die Verkehrsmengen aller Zählstellen der Autobahnen und Landstraßen (Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) für das Jahr 2020 fortgeschrieben, um daraus Lkw-Anteile je Zählstelle für das Jahr 2020 zu ermitteln. Dazu wurden aus den Bestandswerten bis 2020 und den Verkehrsindizes 1990-2005 mittels Regressionsfunktionen die Verkehrsindizes 2010-2020 errechnet (**Tab. 6-5, Tab. 6-6 und Tab. 6-7**). Die Verkehrsindizes 1995/2000 wurden hierbei der SVZ 2000 und die Indizes 2000/2005 den vorher durchgeführten Berechnungen der Einzelzählstellen für das Jahr 2005 entnommen (s. Kap. 5). Die Indizes 1990-1995 entstammen der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015, Basisjahr war hier das Jahr 2005.

Die Indizes der Prognosejahre (2010, 2015 und 2020) zeigen insbesondere bei den Ortsdurchfahrten teilweise Rückgänge oder nur sehr geringe Zunahmen für 2020 gegenüber 2005. Ursache hierfür waren Rückgänge bzw. indifferente Werte, d.h. Zu- und Abnahmen, in den Analysejahren. Bei den Beständen wurden dagegen stets Zunahmen errechnet, so dass diese Prognosefunktionen insgesamt einen Rückgang bzw. einen nur sehr leichten Anstieg als mathematischen Zusammenhang liefern.

Tab. 6-5: Analyse- und Prognoseentwicklungen des Pkw-Bestandes und Pkw-Verkehrs bis 2020 differenziert nach Bundesländern

| Pkw-Bestände und Pkw-Verkehr | | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|------------------------|-------------------|-----------------------|
| Jahr | Bestands- Index 2005=100 | Verkehrsindex 2005=100 | | |
| | | Autobahnen | Bundesstraßen | |
| | | | Freie Strecken | Ortsdurch- fahrten |
| Hessen | | | | |
| 1990 | 82,791 | 81,056 | 99,140 | 107,311 |
| 1995 | 89,467 | 90,969 | 104,355 | 107,418 |
| 2000 | 94,089 | 100,523 | 104,690 | 104,690 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 103,950 | 104,650 | 100,250 | 98,302 |
| 2015 | 106,923 | 108,151 | 100,439 | 97,025 |
| 2020 | 107,787 | 109,168 | 100,493 | 96,653 |
| Rheinland-Pfalz | | | | |
| 1990 | 78,917 | 79,332 | 87,544 | 86,827 |
| 1995 | 87,306 | 89,035 | 93,935 | 89,701 |
| 2000 | 94,170 | 94,242 | 96,219 | 96,219 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 104,881 | 104,700 | 102,778 | 103,169 |
| 2015 | 108,450 | 108,137 | 104,809 | 105,486 |
| 2020 | 109,782 | 109,419 | 105,567 | 106,351 |
| Bayern | | | | |
| 1990 | 76,501 | 69,095 | 84,710 | 88,592 |
| 1995 | 84,809 | 81,767 | 90,597 | 89,576 |
| 2000 | 91,456 | 92,997 | 93,110 | 93,110 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 105,066 | 106,797 | 103,195 | 102,483 |
| 2015 | 108,927 | 111,977 | 105,630 | 104,375 |
| 2020 | 110,199 | 113,684 | 106,432 | 104,998 |

Tab. 6-6: Analyse- und Prognoseentwicklungen des Lkw-Bestandes und Lkw-Verkehrs bis 2020 differenziert nach Bundesländern

| Lkw-Bestände und Lkw-Verkehr | | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|------------------------|-------------------|-----------------------|
| Jahr | Bestands- Index 2005=100 | Verkehrsindex 2005=100 | | |
| | | Autobahnen | Bundesstraßen | |
| | | | Freie Strecken | Ortsdurch- fahrten |
| Hessen | | | | |
| 1990 | 66,709 | 68,522 | 74,144 | 92,471 |
| 1995 | 76,244 | 86,084 | 91,419 | 93,692 |
| 2000 | 95,870 | 117,454 | 105,396 | 105,396 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 105,992 | 106,986 | 104,753 | 101,980 |
| 2015 | 111,130 | 112,976 | 108,829 | 103,677 |
| 2020 | 114,667 | 117,100 | 111,635 | 104,846 |
| Rheinland-Pfalz | | | | |
| 1990 | 65,754 | 57,350 | 77,065 | 90,407 |
| 1995 | 77,506 | 70,455 | 89,095 | 95,570 |
| 2000 | 94,977 | 90,926 | 98,097 | 98,097 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 106,423 | 107,840 | 104,181 | 101,642 |
| 2015 | 112,006 | 114,655 | 107,815 | 103,069 |
| 2020 | 115,316 | 118,696 | 109,969 | 103,915 |
| Bayern | | | | |
| 1990 | 65,335 | 47,950 | 70,810 | 87,049 |
| 1995 | 77,460 | 66,137 | 86,884 | 91,924 |
| 2000 | 94,502 | 88,944 | 97,609 | 97,609 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 107,293 | 110,677 | 105,973 | 102,669 |
| 2015 | 113,787 | 120,185 | 111,291 | 105,045 |
| 2020 | 116,436 | 124,063 | 113,461 | 106,015 |

Tab. 6-7: Analyse- und Prognoseentwicklungen des Pkw-Bestandes und Pkw-Verkehrs bis 2020 differenziert nach Regionen

| Pkw-Bestände und Pkw-Verkehr | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|------------------------|-----------------------|
| Jahr | Bestands- Index 2005=100 | Verkehrsindex 2005=100 | |
| | | Bundesstraßen | |
| | | Freie Strecken | Ortsdurch- fahrten |
| Region 603: Gießen | | | |
| 1990 | 81,900 | 93,301 | 100,942 |
| 1995 | 89,333 | 101,968 | 100,144 |
| 2000 | 93,257 | 104,690 | 104,690 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 104,977 | 101,980 | 100,031 |
| 2015 | 108,630 | 103,433 | 100,054 |
| 2020 | 108,996 | 103,579 | 100,056 |
| Region 605: Frankfurt am Main | | | |
| 1990 | 83,963 | 100,746 | 101,905 |
| 1995 | 89,720 | 105,823 | 102,517 |
| 2000 | 94,456 | 106,005 | 106,041 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 103,475 | 99,877 | 99,837 |
| 2015 | 106,293 | 99,777 | 99,704 |
| 2020 | 107,103 | 99,748 | 99,666 |
| Region 606: Darmstadt | | | |
| 1990 | 80,797 | 95,448 | 99,021 |
| 1995 | 88,291 | 101,977 | 99,615 |
| 2000 | 93,522 | 98,099 | 98,196 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 104,252 | 100,745 | 100,115 |
| 2015 | 107,419 | 101,300 | 100,201 |
| 2020 | 108,521 | 101,493 | 100,231 |
| Region 706: Mainz | | | |
| 1990 | 78,697 | 83,714 | 86,814 |
| 1995 | 86,940 | 90,503 | 88,681 |
| 2000 | 102,764 | 96,219 | 96,219 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 105,872 | 103,485 | 102,992 |
| 2015 | 110,577 | 106,278 | 105,389 |
| 2020 | 112,562 | 107,456 | 106,400 |
| Region 1001: Aschaffenburg | | | |
| 1990 | 77,021 | 79,385 | 97,583 |
| 1995 | 86,088 | 86,378 | 98,968 |
| 2000 | 92,364 | 93,110 | 93,110 |
| 2005 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| 2010 | 104,805 | 104,362 | 100,125 |
| 2015 | 107,949 | 107,216 | 100,207 |
| 2020 | 109,709 | 108,814 | 100,253 |

Während die Bundesstraßen nach Regionen aufgeteilt waren, wurden die Autobahnen streckenzugsweise über zählstellenspezifische Zu- bzw. Abschlagsfaktoren differenziert. Autobahnen wie auch Bundesstraßen erhielten weitere zählstellenspezifische Zu- bzw. Abschlagsfaktoren aufgrund des in der Aktualisierung der Trendprognose 1995/2015 für die Prognosevoraussetzungen zugrunde gelegten Integrationsszenarios (BVWP 2003). Im Einzelnen enthielten die Prognoseberechnungen folgende zählstellenspezifische Zu- bzw. Abschlagsfaktoren:

- KLZ-Faktor (Lastzugfaktor = Anteil der Lastzüge, d.h. Lkw mit Anhänger und Sattelzüge, am gesamten Lkw-Verkehr, einschl. Lieferwagen)
- BAB-Strecken zugtyp bei Autobahnen (Typisierung nach überwiegend Fernverkehr, Nahverkehr, Mischverkehr (d.h. Nah- und Fernverkehr))
- Anzahl Fahrstreifen
- Auslastungsgrad anhand der Anzahl Fahrstreifen und dem zugehörigen DTV-Wert
- Faktoren für das Integrationsszenario

Für die Berechnung der DTV-Werte der Einzelzählstellen des nachgeordneten Netzes (Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) für 2020 anhand der o. g. Zu- bzw. Abschlagsfaktoren wurden die Zählstellen über die Kreiskennziffer (aus der SVZ 2000) den entsprechenden Regionen nach ITP zugeordnet. Die notwendige Zuordnung Kreis/Region erfolgte entsprechend **Tab. 6-8**.

Tab. 6-8: Zuordnung zwischen Kreisen und Regionen nach ITP

| Kreis-kennziffer | Regionskenn-ziffer nach ITP | Regionsbezeichnung |
|------------------|-----------------------------|--------------------|
| 531 | 603 | Gießen |
| 532 | 603 | |
| 533 | 603 | |
| 412 | 605 | Frankfurt am Main |
| 413 | 605 | |
| 414 | 605 | |
| 434 | 605 | |
| 435 | 605 | |
| 436 | 605 | |
| 438 | 605 | |
| 439 | 605 | |
| 440 | 605 | |
| 411 | 606 | |
| 431 | 606 | |
| 432 | 606 | |
| 433 | 606 | |
| 437 | 606 | |
| 315 | 706 | Mainz |
| 319 | 706 | |
| 331 | 706 | |
| 339 | 706 | |
| 661 | 1001 | Aschaffenburg |
| 671 | 1001 | |
| 676 | 1001 | |

6.1.4 Szenarienbetrachtung

Prämissen

Für die Berechnungen der Lkw-Prognosen im Rahmen von /HB 2000/ wurden vom Auftraggeber (BMVBW) diverse Prämissen vorgegeben, die durch Erhöhung der Nutzer- bzw. Transportkosten für den Kfz-Verkehr eine Erhöhung der Marktanteile der Bahn gegenüber den übrigen Verkehrsträgern bewirken soll. Sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr wurde zwischen einem sog. „Trendszenario“ und einem „Integrationsszenario“ unterschieden, denen verschiedene Einflussgrößen für die Nachfrageprognose zugrunde gelegt waren.

Die Einflussgrößen des „Integrationsszenarios“ sehen merkliche Maßnahmen für den Bereich Straßenverkehr vor, die vor allem eine Verteuerung infolge Erhöhung der Kraftstoffpreise sowie – beim Straßengüterverkehr – eine fahrleistungsbezogene Besteuerung (Road Pricing) auf Bundesautobahnen vorsehen. Im Einzelnen handelt es sich bei den Prognoseprämissen 2015 für ein Integrationsszenario um die Änderungen von:

- Road Pricing
- Kraftstoffabgabepreisen je Liter
- spezifischem Kraftstoffverbrauch
- Produktivität des Straßengüterverkehrs
- spezifischen Transportkosten je tkm beim Straßenverkehr
- durchschnittlichen tkm-spezifischen Preisen der Binnenschifffahrt
- durchschnittlichen spezifischen Preisen im Sektor Schiene je Personen-km bzw. tkm

Dem Trendszenario wurden hingegen keine derartigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zugrunde gelegt, die eine Dämpfung der Verkehrsentwicklung und Abweichungen von der allgemeinen Trendentwicklung verursachen sollten.

In /HB 2000/ wurde abgeschätzt, welche Auswirkungen das Integrationsszenario im Vergleich zum Trendszenario für den Straßenverkehr und hier speziell auf die Straßenverkehrsentwicklung der Bundesfernstraßen hat. Die Annahmen lehnen sich dabei an die vom „Konsortium Verkehrsprognose 2015“ durchgeführten Sensitivitätsberechnungen an. Daraus werden Reduktionsanteile ermittelt, um die die aus der Trendentwicklung abgeleiteten Prognosefaktoren korrigiert werden.

Im Güterverkehr unterscheiden sich die beiden Szenarien sowohl bezüglich des Verkehrsaufkommens als auch der Verkehrsleistung kaum. Es treten lediglich Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern auf, und zwar fast ausschließlich zwischen Bahn und Straßengüterfernverkehr. Der Güternahverkehr kann aufgrund der Bedienung der Fläche nicht von der Bahn übernommen werden.

Im Mittel über alle Zählstellen ergeben sich nach den Berechnungen in /HB 2000/ für den Güterverkehr die in **Tab. 6-9** aufgeführten Prognosefaktoren für 2015 **für die alten Bundesländer**.

Tab. 6-9: Mittlere Prognosefaktoren (1995/2015) im Güterverkehr für Trend- und Integrationszenario in den alten Bundesländern /HB 2000/

| Straßenklasse und -typ | mittlerer Prognosefaktor | | mittlere Reduktion |
|---------------------------------|--------------------------|---------------------|-----------------------|
| | Trendzenario | Integrationszenario | |
| Alte Bundesländer | | | |
| Bundesautobahnen | 1,593 | 1,491 | 6,4% |
| Bundesstraßen, Freie Strecken | 1,327 | 1,255 | 5,4% |
| Bundesstraßen, Ortsdurchfahrten | 1,032 | 0,982 | 4,8% |

6.1.5 **Prognoseergebnisse**

Die Auswertung der Daten der Trendprognose unter Berücksichtigung der Reduktionsfaktoren des Integrationszenarios ergeben für den vom Ausbau des Flughafens Frankfurt Main betroffene Untersuchungsraum die in **Tab. 6-10** aufgezeigten Entwicklungen des Güterverkehrs getrennt nach Bundesland, Straßenklasse und -typ.

Die reduzierten Verkehrsdaten des Integrationszenarios dienen als Grundlage der Auswertungen für die vorliegende Untersuchung zum Ausbau Flughafen Frankfurt Main.

Tab. 6-10: Entwicklung des Güterverkehrs im Untersuchungsraum unter Berücksichtigung des Integrationsszenario, unterschieden nach Straßenklasse (A, B und Staatsstraßen St) und Straßentyp (FS: freie Strecke und OD: Ortsdurchfahrt)

| Bundes- land [--] | Straßen- typ und klasse [--] | Anzahl Zähl- stellen [--] | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | Veränderung | |
|-----------------------------|---|--|---|--|--------|--------|--------------|-----------|
| | | | | Güterverkehr | | | 1995/2000 | 2000/2015 |
| | | | | 1995 | 2000 | 2015 | Güterverkehr | |
| | | | | [Kfz/24h] | | | [%] | |
| Hessen | A FS | 106 | 400,5 | 10.052 | 12.127 | 14.627 | 20,6% | 20,6% |
| | B FS | 293 | 702,3 | 1.236 | 1.434 | 1.664 | 16,0% | 16,0% |
| | B OD | 74 | 83,8 | 880 | 899 | 824 | 2,2% | -8,3% |
| Rheinland- Pfalz | A FS | 19 | 55,3 | 6.138 | 7.205 | 8.450 | 17,4% | 17,3% |
| | B FS | 20 | 47,9 | 933 | 1.016 | 1.130 | 8,9% | 11,2% |
| | B OD | 5 | 9,7 | 1.006 | 1.055 | 1.018 | 4,9% | -3,5% |
| Bayern | A FS | 3 | 11,0 | 15.601 | 18.232 | 22.731 | 16,9% | 24,7% |
| | B FS | 23 | 51,7 | 2.479 | 2.801 | 3.365 | 13,0% | 20,1% |
| | B OD | 4 | 2,9 | 841 | 896 | 881 | 6,5% | -1,7% |
| | St FS | 17 | 48,7 | 641 | 715 | 875 | 11,5% | 22,4% |
| | St OD | 3 | 4,9 | 632 | 674 | 715 | 6,6% | 6,1% |

Für das Bundesautobahnnetz des Landes Hessen z.B. ergeben sich unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Integrationsszenarios im Untersuchungsgebiet mittlere Verkehrsentwicklungen von 20,6%. Für die freie Strecken der Bundesstraßen beträgt die prognostizierte Entwicklung durchschnittlich 16,0%. Die Ortsdurchfahrten weisen aufgrund bereits beschriebenen Maßnahmen deutliche Rückgänge des Güterverkehrs auf.

Im Rheinland-Pfalz ist der Zuwachs des Güterverkehrs geringer. Der Güterverkehr des Bundesautobahnnetzes im Untersuchungsgebiet erhöht sich um 17,3%. Auf freien Strecken ist eine Entwicklung von 11,2% zu verzeichnen. Auch der Rückgang des Güterverkehrs der Ortsdurchfahrten ist in Rheinland-Pfalz mit 3,5% geringer als in Hessen.

Die höchsten Zunahmen sind im Gebiet des Bundeslandes Bayern zu erwarten, das allerdings nur einen kleinen Teil des Untersuchungsgebietes ausmacht. Hier werden die Zunahmen des Güterverkehrs auf Autobahnstrecken mit 24,7% und die der freien Bundesstraßen mit 20,1% bis zum Prognosejahr 2015 angegeben. Auf den betrachteten Innerortsstraßen ist bis zum Jahr 2015 mit einer geringen Abnahmen von 1,7% zu rechnen.

6.2 Entwicklung des Güterverkehrs im Untersuchungsraum

Aus den durchgeführten Prognoseberechnungen wurden Lkw-Anteile für 2020 ermittelt und auf die von ZIV prognostizierten Kfz-Verkehrsstärken des Jahres 2020 angewendet. Diese Zuordnung entspricht der Berechnung der Werte für das Jahr 2005. Die Ergebnistabelle aller Einzelzählstellen enthält **Tab. A-2, Anhang 1**.

Die abgeleiteten Anteile des Güterverkehrs für das Prognosejahr 2020 wurden den Abschnitten der Bundesfernstraßen zugewiesen. Für die Hochrechnung der Güterverkehrsanteile bei Abschnitten ohne Zählstellen kamen die kreisspezifischen bzw. regionsspezifischen mittleren Hochrechnungsfaktoren aus **Tab. 6-11** und **Tab. 6-12** zum Einsatz. Dabei wurde zusätzlich zwischen Straßenklasse und Straßentyp unterschieden.

Für Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen lagen keine derartigen Prognosen vor. Deshalb wurden zur Hochrechnung der Güterverkehrsmengen dieser Strecken im Untersuchungsnetz auch die genannten Mittelwerte für Bundesstraßen verwendet. Für Bayern wurde zwar 1999 eine Trendprognose für die Staatsstraßen erarbeitet /HB 1999/, aufgrund der nur wenigen bayerischen Abschnitte und der sehr konformen Ergebnisse zwischen den Bundes- und den Staatsstraßen in Bayern wurde nicht die Staatsstraßenprognose aktualisiert, sondern für die in dem hier vorliegenden Untersuchungsgebiet wenigen bayerischen Staatsstraßen auf die Hochrechnungsfaktoren der Bundesstraßen zurückgegriffen.

Auf der Basis der angepassten Gesamt- und Güterverkehrsmengen wurden für den Prognosefall 2020 die Güterverkehrsanteile in Prozent ermittelt, die im nächsten Schritt für die Bestimmung der Güterverkehrsmengen mit den Gesamtbelastungen aus /ZIV 2006/ multipliziert wurden.

Die so ermittelten Güterverkehrsanteile in Prozent vom Kfz-Verkehr für den Prognosefall 2020 zeigt die **Karte B11.15.A 2.2.2** im **Anhang 2**. Die **Karten B11.15.A 2.2.3** bis **B11.15.A 2.2.6** stellen die streckenbezogenen Güterverkehrsanteile in den Räumen Frankfurt am Main/Offenbach, Mainz/Wiesbaden und Darmstadt vergrößert dar. Die in der **Karte B11.15.A 2.2.6** dargestellten Güterverkehrsmengen des vergrößerten Ausschnitts Flughafen Frankfurt Main wurden für den unmittelbaren Flughafennahbereich aus der Untersuchung /ZIV 2006/ entnommen.

Um die Auswirkungen der flughafenspezifischen Lkw-Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr 2020 auf die Höhe des gesamten Güterverkehrs im Prognosefall erfassen zu können, wurden die Differenzen der vorgelegten flughafeninduzierten Lkw-Verkehrsmengen zwischen der Ist-Situation 2000 und dem Prognosefall 2020 /ZIV 2006/ herangezogen. Die Differenzen zwischen den beiden Fällen dürften in etwa die zusätzliche flughafenspezifische Zunahme des Güterverkehrs darstellen, die in den allgemeinen Verkehrszunahmen nicht gänzlich erfasst werden. Diese Verkehrswerte wurden zu den nach dem bereits beschriebenen allgemeinen Hochrechnungsverfahren ermittelten Güterverkehrsmengen addiert. Die so abgeleiteten Güterverkehrsmengen im Prognosefall 2020 könnten somit zwar geringfügig überschätzt werden, führen jedoch bei den Berechnungen der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zu Ergebnissen, die auf jeden Fall auf der sicheren Seite liegen.

Tab. 6-11: Entwicklung des Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 im Untersuchungsraum, getrennt nach Kreisen und Verkehrsregionen, **Bundesautobahnen**

| Kreise bzw. kreisfreie Städte | Kreis- nr. | Str.- typ | Anzahl Zählstelle | Entwicklung 2005/2020 | Regions- nr. | Anzahl Zählstelle | Entwicklung 2005/2020 |
|----------------------------------|---------------|--------------|----------------------|--------------------------|-----------------|----------------------|--------------------------|
| Darmstadt, Stadt | 411 | FS | 4 | 7,7% | 606 | 25 | 8,3% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 26 | 7,1% | 605 | 81 | 7,5% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | FS | 1 | 6,2% | 605 | 81 | 7,5% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 13 | 4,9% | 605 | 81 | 7,5% |
| Bergstraße | 431 | FS | 1 | 10,2% | 606 | 25 | 8,3% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 7 | 8,8% | 606 | 25 | 8,3% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 13 | 8,1% | 606 | 25 | 8,3% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 4 | 8,5% | 605 | 81 | 7,5% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 10 | 8,2% | 605 | 81 | 7,5% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 10 | 5,5% | 605 | 81 | 7,5% |
| Offenbach | 438 | FS | 7 | 8,2% | 605 | 81 | 7,5% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 6 | 10,3% | 605 | 81 | 7,5% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 4 | 10,9% | 605 | 81 | 7,5% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 1 | 10,9% | 603 | 1 | 10,9% |
| Mainz, Stadt | 315 | FS | 12 | 5,6% | 706 | 21 | 7,5% |
| Alzey-Worms | 331 | FS | 6 | 11,7% | 706 | 21 | 7,5% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 3 | 7,1% | 706 | 21 | 7,5% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 1 | 13,9% | 1001 | 3 | 12,8% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 2 | 12,3% | 1001 | 3 | 12,8% |

Tab. 6-12: Entwicklung des Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 im Untersuchungsraum, getrennt nach Kreisen und Verkehrsregionen sowie nach Straßentyp (FS: freie Strecke, OD: Ortsdurchfahrt), **Bundesstraßen**

| Bezeichnung der Kreise | Kreis- nr. | Str.- typ | Anzahl Zählstelle | Entwicklung 2005/2020 | Regions- nr. | Anzahl Zählstelle | Entwicklung 2005/2020 |
|--------------------------|------------|-----------|-------------------|-----------------------|--------------|-------------------|-----------------------|
| Darmstadt, Stadt | 411 | FS | 6 | 6,2% | 606 | 75 | 6,0% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 19 | 6,4% | 605 | 208 | 6,3% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | FS | 0 | ----- | 605 | 208 | 6,3% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 13 | 6,6% | 605 | 208 | 6,3% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 32 | 6,0% | 606 | 75 | 6,0% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 26 | 6,0% | 606 | 75 | 6,0% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 16 | 7,0% | 605 | 208 | 6,3% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 30 | 5,9% | 605 | 208 | 6,3% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 19 | 6,9% | 605 | 208 | 6,3% |
| Odenwaldkreis | 437 | FS | 10 | 6,1% | 606 | 75 | 6,0% |
| Offenbach | 438 | FS | 41 | 6,1% | 605 | 208 | 6,3% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 32 | 6,8% | 605 | 208 | 6,3% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 38 | 6,4% | 605 | 208 | 6,3% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 8 | 6,8% | 603 | 8 | 6,8% |
| Alzey-Worms | 331 | FS | 9 | 4,1% | 706 | 17 | 4,4% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 7 | 4,7% | 706 | 17 | 4,4% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 3 | 8,1% | 1001 | 20 | 7,3% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 11 | 7,2% | 1001 | 20 | 7,3% |
| Miltenberg | 676 | FS | 6 | 7,2% | 1001 | 20 | 7,3% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | OD | 0 | ----- | 605 | 42 | 0,5% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | OD | 0 | ----- | 605 | 42 | 0,5% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | OD | 0 | ----- | 605 | 42 | 0,5% |
| Bergstraße | 431 | OD | 0 | ----- | 606 | 21 | -0,4% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | OD | 7 | -0,3% | 606 | 21 | -0,4% |
| Groß-Gerau | 433 | OD | 14 | -0,4% | 606 | 21 | -0,4% |
| Hochtaunuskreis | 434 | OD | 11 | 0,8% | 605 | 42 | 0,5% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | OD | 2 | 0,3% | 605 | 42 | 0,5% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | OD | 4 | 0,7% | 605 | 42 | 0,5% |
| Odenwaldkreis | 437 | OD | 0 | ----- | 606 | 21 | -0,4% |
| Offenbach | 438 | OD | 16 | 0,7% | 605 | 42 | 0,5% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | OD | 3 | 0,6% | 605 | 42 | 0,5% |
| Wetteraukreis | 440 | OD | 6 | -0,6% | 605 | 42 | 0,5% |
| Limburg-Weilburg | 533 | OD | 2 | 0,6% | 603 | 2 | 0,6% |
| Mainz, Stadt | 315 | OD | 2 | 4,1% | 706 | 9 | 1,3% |
| Alzey-Worms | 331 | OD | 3 | 1,1% | 706 | 9 | 1,3% |
| Darmstadt, Stadt | 411 | OD | 0 | ----- | 606 | 21 | -0,4% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | OD | 2 | 1,6% | 1001 | 4 | 1,3% |
| Aschaffenburg | 671 | OD | 2 | 1,1% | 1001 | 4 | 1,3% |

Tab. 6-13: Entwicklung des Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 im Untersuchungsraum, getrennt nach Kreisen und Verkehrsregionen sowie nach Straßentyp (FS: freie Strecke, OD: Ortsdurchfahrt), **Landesstraßen**

| Bezeichnung der Kreise | Kreis- nr. | Str.- typ | Anzahl Zählstelle | Entwicklung 2005/2020 | Regions- nr. | Anzahl Zählstelle | Entwicklung 2005/2020 |
|--------------------------|------------|-----------|-------------------|-----------------------|--------------|-------------------|-----------------------|
| Darmstadt, Stadt | 411 | FS | 1 | 6,7% | 606 | 92 | 6,3% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 5 | 7,0% | 605 | 314 | 6,8% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | FS | 1 | 6,3% | 605 | 314 | 6,8% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 19 | 7,0% | 605 | 314 | 6,8% |
| Bergstraße | 431 | FS | 3 | 6,6% | 606 | 92 | 6,3% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 55 | 6,7% | 606 | 92 | 6,3% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 29 | 5,9% | 606 | 92 | 6,3% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 52 | 7,1% | 605 | 314 | 6,8% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 72 | 6,8% | 605 | 314 | 6,8% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 50 | 7,0% | 605 | 314 | 6,8% |
| Odenwaldkreis | 437 | FS | 4 | 7,0% | 606 | 92 | 6,3% |
| Offenbach | 438 | FS | 33 | 6,6% | 605 | 314 | 6,8% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 31 | 7,2% | 605 | 314 | 6,8% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 51 | 6,6% | 605 | 314 | 6,8% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 4 | 6,4% | 603 | 4 | 6,4% |
| Alzey-Worms | 331 | FS | 3 | 4,8% | 706 | 17 | 5,2% |
| Mainz-Bingen | 339 | FS | 10 | 5,3% | 706 | 17 | 5,2% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | FS | 1 | 8,4% | 1001 | 16 | 8,2% |
| Aschaffenburg | 671 | FS | 15 | 8,2% | 1001 | 16 | 8,2% |
| Miltenberg | 676 | FS | 0 | ----- | 1001 | 16 | 8,2% |
| Darmstadt, Stadt | 411 | OD | 0 | ----- | 606 | 16 | 0,7% |
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | OD | 1 | 6,7% | 605 | 60 | 0,7% |
| Offenbach am Main, Stadt | 413 | OD | 0 | ----- | 605 | 60 | 0,7% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | OD | 0 | ----- | 605 | 60 | 0,7% |
| Bergstraße | 431 | OD | 1 | 0,6% | 606 | 16 | 0,7% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | OD | 9 | 0,7% | 606 | 16 | 0,7% |
| Groß-Gerau | 433 | OD | 5 | 1,0% | 606 | 16 | 0,7% |
| Hochtaunuskreis | 434 | OD | 22 | 0,7% | 605 | 60 | 0,7% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | OD | 5 | 0,6% | 605 | 60 | 0,7% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | OD | 8 | 0,1% | 605 | 60 | 0,7% |
| Odenwaldkreis | 437 | OD | 1 | -0,1% | 606 | 16 | 0,7% |
| Offenbach | 438 | OD | 20 | 1,0% | 605 | 60 | 0,7% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | OD | 1 | 0,8% | 605 | 60 | 0,7% |
| Wetteraukreis | 440 | OD | 3 | -0,2% | 605 | 60 | 0,7% |
| Limburg-Weilburg | 533 | OD | 0 | ----- | 603 | 0 | ----- |
| Mainz, Stadt | 315 | OD | 3 | 5,4% | 706 | 9 | 4,2% |
| Alzey-Worms | 331 | OD | 0 | ----- | 706 | 9 | 4,2% |
| Mainz-Bingen | 339 | OD | 6 | 3,6% | 706 | 9 | 4,2% |
| Aschaffenburg, Stadt | 661 | OD | 0 | ----- | 1001 | 3 | 1,3% |
| Aschaffenburg | 671 | OD | 2 | 1,0% | 1001 | 3 | 1,3% |

Tab. 6-14: Entwicklung des Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 im Untersuchungsraum, getrennt nach Kreisen und Verkehrsregionen sowie nach Straßentyp (FS: freie Strecke, OD: Ortsdurchfahrt), **Kreisstraßen**

| Bezeichnung der Kreise | Kreis- nr. | Str.- typ | Anzahl Zählstelle | Entwicklung 2005/2020 | Regions- nr. | Anzahl Zählstelle | Entwicklung 2005/2020 |
|--------------------------|------------|-----------|-------------------|-----------------------|--------------|-------------------|-----------------------|
| Frankfurt am Main, Stadt | 412 | FS | 0 | ----- | 605 | 88 | 6,9% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | FS | 1 | 7,2% | 605 | 88 | 6,9% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | FS | 13 | 6,6% | 606 | 29 | 6,6% |
| Groß-Gerau | 433 | FS | 16 | 6,7% | 606 | 29 | 6,6% |
| Hochtaunuskreis | 434 | FS | 17 | 7,3% | 605 | 88 | 6,9% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | FS | 27 | 6,8% | 605 | 88 | 6,9% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | FS | 9 | 6,9% | 605 | 88 | 6,9% |
| Offenbach | 438 | FS | 10 | 6,7% | 605 | 88 | 6,9% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | FS | 7 | 7,2% | 605 | 88 | 6,9% |
| Wetteraukreis | 440 | FS | 17 | 6,8% | 605 | 88 | 6,9% |
| Limburg-Weilburg | 533 | FS | 3 | 6,9% | 603 | 3 | 6,9% |
| Wiesbaden, Stadt | 414 | OD | 0 | ----- | 605 | 19 | 1,1% |
| Darmstadt-Dieburg | 432 | OD | 1 | 0,4% | 606 | 4 | -0,4% |
| Groß-Gerau | 433 | OD | 3 | -0,7% | 606 | 4 | -0,4% |
| Hochtaunuskreis | 434 | OD | 2 | 0,8% | 605 | 19 | 1,1% |
| Main-Kinzig-Kreis | 435 | OD | 3 | 0,8% | 605 | 19 | 1,1% |
| Main-Taunus-Kreis | 436 | OD | 3 | 0,3% | 605 | 19 | 1,1% |
| Offenbach | 438 | OD | 6 | 1,9% | 605 | 19 | 1,1% |
| Rheingau-Taunus-Kreis | 439 | OD | 4 | 1,1% | 605 | 19 | 1,1% |
| Wetteraukreis | 440 | OD | 1 | 0,6% | 605 | 19 | 1,1% |
| Limburg-Weilburg | 533 | OD | 0 | ----- | 603 | 0 | ----- |
| Mainz, Stadt | 315 | OD | 0 | ----- | 706 | 0 | ----- |
| Mainz-Bingen | 339 | OD | 0 | ----- | 706 | 0 | ----- |

6.3 Anteile der übrigen Fahrzeuggruppen

Zur Ermittlung der Verkehrsmengen der Fahrzeuggruppen „Busse“, „Kräder“ und „leichte Nutzfahrzeuge“ wurden die Anteile dieser Fahrzeuggruppen aus der Ist-Situation 2005 herangezogen (Karten B11.15.A 2.1.11 bis B11.15.A 2.1.13 im Anhang 2), da bis zum Zeithorizont 2020 keine maßgebliche Änderung der Fahrzeugzusammensetzung in der Bundesrepublik Deutschland zu erwarten ist. Diese Anteile werden mit den Gesamt- bzw. Güterverkehrsbelastungen des Prognosefalls 2020 verknüpft.

Wie bei der Ist-Situation 2005 wurden auch bei dem Prognosefall 2020 sämtliche Verkehrswerte und -anteile für die Abschnitte in dem öffentlichen Bereich des Flughafengeländes (Karte B11.15.A 2.1.3) aus der Untersuchung /ZIV 2006/ übernommen, die auf der Grundlage von Detailuntersuchungen ermittelt worden sind.

6.4 Maßgebender Lkw-Anteil bei Nacht und bei Tag

Die maßgebenden Güterverkehrsanteile bei Tag und Nacht wurden analog zum Vorgehen bei der Ist-Situation 2005 (Kap. 5.7) nach dem Verfahren der SVZ 2000 ermittelt und lassen sich aus den Karten B11.15.A 2.2.7 und B11.15.A 2.2.8 (Anhang 2) ersehen.

7 Planungsfall 2020

7.1 Güterverkehrsmengen

Für den Planungsfall 2020 wurde, wie bereits erwähnt, der flughafenausbauinduzierte Güterverkehr mittels Simulationsberechnungen /ZIV 2006/ ermittelt und abschnittsweise zur Verfügung gestellt. Die durch den Flughafenausbau entstehenden Veränderungen des Güterverkehrs im Untersuchungsraum lassen sich somit aus der Differenz der flughafeninduzierten Verkehrsmengen zwischen Planungsfall 2020 und Prognosenullfall 2020 ableiten. Die ermittelten Differenzen wurden zur Bestimmung der gesamten Güterverkehrsmengen im Planungsfall 2020 mit den Güterverkehrsmengen aus dem Prognosenullfall abschnittsweise überlagert.

Die Güterverkehrsanteile an den Gesamtverkehrsmengen des Planungsfalls 2020 können der Karte B11.15.A 2.3.2 in klassifizierter Form für den gesamten Untersuchungsraum entnommen werden. Die Karten B11.15.A 2.3.3 bis B11.15.A 2.3.6 stellen die vergrößerten Ausschnitte für die Bereiche Frankfurt a. M / Offenbach, Mainz / Wiesbaden und Darmstadt dar. Die in der Karte B11.15.A 2.3.6 dargestellten Güterverkehrsmengen des vergrößerten Ausschnitts Flughafen Frankfurt Main wurden für den unmittelbaren Flughafennahbereich (Karte B11.15.A 2.1.3) aus der Untersuchung /ZIV 2006/ entnommen.

7.2 Anteile der Fahrzeuggruppen

Auch für den Planungsfall 2020 wurden analog zum Prognosenullfall die Anteile der Fahrzeuggruppen Krad, Bus und leichte Nutzfahrzeuge aus der Ist-Situation 2005 angesetzt. Deshalb wird auf die wiederholte Darstellung der Ergebnisse verzichtet. Durch die Multiplikation der Anteilswerte mit den Gesamt- bzw. Güterverkehrsbelastungen des Planungsfalls 2020 ergeben sich die Mengen der jeweiligen Fahrzeuggruppen für diesen Fall. Die Anteile der genannten Fahrzeuggruppen für den Flughafennahbereich wurden wie bei den anderen Fällen aus /ZIV 2006/ übernommen.

7.3 Maßgebender Lkw-Anteil bei Nacht und bei Tag

Die maßgebenden Güterverkehrsanteile bei Nacht und bei Tag wurden analog zum bisherigen Vorgehen nach der Methodik der SVZ 2000 (Kap. 5.7) ermittelt. Die Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes stellen jeweils die Karten B11.15.A 2.3.7 und B11.15.A 2.3.8.

8 Datenübergabe

Eine weitere Aufgabe der Untersuchung bestand darin, sämtliche Netz- und Verkehrsdaten sowie sonstigen Informationen für die anschließende Bearbeitung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau Flughafen Frankfurt Main aufzubereiten und den entsprechenden Gutachtern zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig wurden die drei Netzfälle in ihrer Lage vereinheitlicht. Ziel dieses Arbeitsschrittes war, die bevorstehenden Arbeitsprozesse zu vereinfachen und zu beschleunigen. Die zu diesem Zweck erstellte Datenbank enthält die in **Tab. 8-1** aufgeführten Daten und Netzinformationen für die einzelnen Fälle im einheitlichen Format. Alle Daten, die sich in den verschiedenen Netzfällen unterscheiden, beginnen mit einer spezifischen Kennung (I = Ist-Situation 2005, N = Prognosenußfall 2020, P = Planungsfall 2020). Daten, die nicht mit einer dieser Kennungen beginnen, sind für alle Netzfälle identisch.

Tab. 8-1: Struktur der übergebenen Daten beispielhaft für den Planungsfall

| Feldname | Erläuterung | Bemerkung/Einheit |
|------------|--|--|
| ID_NR | ID-Nummer | |
| VKNOT | von Knoten-Nummer | |
| NKNOT | nach Knoten-Nummer | |
| LAENGE | Länge | [m] |
| P_ID_NR | ID-Nummer Planungsfall-Netz | Zuordnungs-ID zum Originalnetz |
| P_RICHT | Richtung Planungsfall | 1: gleich; -1: gegen; 0: ohne Zuordnung |
| ODKENN | Ortslagekennung | FS: außerorts; OD: innerorts |
| P_STRKL | Straßenklasse Planungsfall | (A, B, L, K, G) |
| P_STRNR | Straßennummer Planungsfall | nicht geprüft |
| P_KFZ | DTV Kfz Querschnitt | [Kfz/24h] |
| P_GV | DTV GV-Verkehr (INfz+sNfz) Querschnitt (gesamt) | [Kfz/24h] |
| P_KFZ_T | Maßgebende Kfz-Verkehrsstärke am Tag (M _T) Querschnitt (ZIV) | [Kfz/h] |
| P_KFZ_N | Maßgebende Kfz-Verkehrsstärke in der Nacht (M _N) Querschnitt (ZIV) | [Kfz/h] |
| P_KFZ_F | DTV flughafenbezogener Kfz-Verkehr Querschnitt | [Kfz/24h] |
| P_SV_F | DTV flughafenbez. SV-Verkehr (sNfz+ Bus) Querschnitt | [Kfz/24h] |
| FR | Tagesganglinienfaktor (In-Richtung oder Querschnitt) | |
| F_FR | Tagesganglinienfaktor (Gegen-Richtung) | |
| KLZ | Lastzuganteil | (DTV-Lastzug / DTV-Güterverkehr) |
| BSO | Sonntagsfaktor | (DTV-Sonntag/DTV-Werks-tag) |
| WGL_TYP | Wochenganglinien-Typ | (A - F) |
| FER | Ferienverkehrsfaktor | (DTV-Urlaub/DTV-Werks-tag) |
| JGL_TYP | Jahresganglinien-Typ | (A - F) |
| KENN_G13_2 | Kennung Gutachten G13_2 | 1: berücksichtigt, 0: nicht berücksichtigt |
| VZUL_PKW | zulässige Geschwindigkeit Pkw und INfz | [km/h] |
| VZUL_LKW | zulässige Geschwindigkeit sNfz > 3,5t | [km/h] |
| P_MT_RECH | Maßgebende Verkehrsstärke Tag (korrigiert) | [Kfz/h] |
| P_PT_RECH | Maßgebender Lkw-Anteil (Nfz > 2,8t + Bus) im Tagesbereich | [%] |
| P_MN_RECH | Maßgebende Verkehrsstärke Nacht (korrigiert) | [Kfz/h] |
| P_PN_RECH | Maßgebender Lkw-Anteil (Nfz > 2,8t + Bus) im Nachtbereich | [%] |
| P_LFW_ANT | Anteil INfz am Güterverkehr | (DTV-INfz / DTV-Güterverkehr) |
| P_KRAD_ANT | Anteil Krad am Gesamtverkehr | (DTV-Krad / DTV-Gesamtverkehr) |
| P_BUS_ANT | Anteil Bus am Gesamtverkehr | (DTV-Bus / DTV-Gesamtverkehr) |
| P_LFW | DTV INfz Querschnitt | [Kfz/24h] |
| P_KRAD | DTV Krad Querschnitt | [Kfz/24h] |
| P_BUS | DTV Bus Querschnitt | [Kfz/24h] |
| P_TYP_1 | Typ in Knotenfolge | |
| P_TYP_2 | Typ gegen Knotenfolge | |
| P_FS_1 | Anzahl Fahrstreifen in Knotenfolge | |
| P_FS_2 | Anzahl Fahrstreifen gegen Knotenfolge | |

9 Zusammenfassung

Eine wesentliche Grundlage des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main bilden die Verkehrsdaten. Diese werden insbesondere für die Gutachten zu den Lärm- und Luftschadstoffbelastungen benötigt. Die erforderlichen Netz- und Verkehrsdaten wurden teilweise für die Netzfälle

- Ist-Situation Analysejahr 2005,
- Prognosenullfall Prognosejahr 2020 ohne Ausbau des Flughafens Frankfurt Main
- Planungsfall Prognosejahr 2020 mit Ausbau des Flughafens Frankfurt Main

auf der Basis großräumiger Modellberechnungen in einer Untersuchung zur Abschätzung der Auswirkungen des landseitigen Verkehr /ZIV 2006/ ermittelt. Als Ergebnis dieser Berechnungen wurden tägliche Gesamtverkehrsbelastungen, durchschnittliche Gesamtverkehrsmengen bei Tag (06.00 Uhr – 22.00 Uhr) und bei Nacht (22.00 Uhr – 06.00 Uhr) sowie flughafenbezogene Gesamt- (Kfz) und Schwerverkehrsmengen (sNfz+Bus) vorgelegt.

In die Untersuchung zum Planfeststellungsverfahren sind darüber hinaus die Güterverkehrsmengen für sämtliche Abschnitte der o. g. Netzfälle sowie die Anteile der leichten Nutzfahrzeuge am Güterverkehr einzubeziehen, die bislang nicht vorlagen. Auch die separate Berücksichtigung der Anteile des Bus- und Kradverkehrs innerhalb des Gesamtverkehrs erhöht die Genauigkeit der Untersuchungsergebnisse, da diese Fahrzeugarten ein vom Pkw abweichendes Emissionsverhalten aufweisen. Die Luftschadstoffbelastungen werden in der Regel für ein Bezugsjahr ermittelt. Daher ist es erforderlich, die Verkehrsschwankungen möglichst realitätsnah abzubilden. Dies erfolgt anhand von Tages-, Wochen- und Jahresganglinien, die abhängig von der vorherrschenden Verkehrscharakteristik den Streckenabschnitten der Netzmodelle zugewiesen wurden. Die Berechnungen der Lärmbelastungen nach RLS-90 erfordern die durchschnittlichen Anteile des Güterverkehrs bei Nacht und bei Tag.

Die Ermittlung der genannten Daten und Informationen war das Ziel des vorliegenden Gutachtens. Für die Durchführung der gestellten Aufgaben konnten die umfangreichen und aktuellen Daten der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2000 als Ausgangswerte herangezogen werden, die zusätzlich zu den Gesamt- (Kfz) und Güterverkehrsanteilen (sNfz+INfz) für die verschiedenen Fahrtzweckgruppen (Werktag, Urlaubswerktag sowie Sonn- und Feiertag) auch die Anteile verschiedener Fahrzeugarten und -gruppen sowie Kennwerte und Anhaltspunkte für die Identifizierung der Verkehrscharakteristik der Straßen enthält. Darüber hinaus beinhaltet die SVZ 2000 durchschnittliche Gesamt- und Güterverkehre nach einem Verfahren für die Anwendung von Lärmberechnungen nach der RLS-90, das im Rahmen des vorliegenden Gutachtens für die Ermittlung der durchschnittlichen Güterverkehrsanteile in den Tages- und Nachtzeitbereichen eingesetzt wurde.

Die Ergebnisse der SVZ 2000 wurden von den zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt. Nach eingehender Analyse und Überprüfung hinsichtlich der Vollständigkeit und Plausibilität des Datenmaterials wurden alle benötigten Daten den Streckenabschnitten der Ist-Situation 2005 zugeordnet. Die Zuordnung erfolgte über die vorab identifizierte Lage und den Geltungsbereich der Zählstellen. Ausgehend von der SVZ 2000 wurden die Zählabschnittsdaten des Untersuchungsgebiets mittels automatischer Dauerzählstellen auf die Ist-Situation 2005 hochgerechnet. Für Autobahnen erfolgte dies streckenzugsweise (Abschnitte zwischen 2 Kreuzen oder Dreiecken) und für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen regionsweise. Eine Hochrechnung auf 2005 war erforderlich, da die Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2005 erst im Spätherbst vorliegen werden. Für die Strecken ohne SVZ-Zählstellen wurden basierend auf den Ergebnissen der SVZ 2000 kreis- bzw. regionspezifisch und straßenklassenbezogen Mittelwerte der Güterverkehrsanteile gebildet und zugeordnet. Analog zu diesem Verfahren erfolgte auch die Zuordnung der Bus- und Kradanteile am Gesamtverkehr sowie der Anteil der leichten Nutzfahrzeuge mit einem zul. Gesamtgewicht bis zu 3,5 t am Güterverkehr zu sämtlichen Netzabschnitten der Ist-Situation 2005. Für die Abschätzung der mittleren Anteile des Güterverkehrs bei Nacht und bei Tag fand das oben genannte Verfahren zur SVZ 2000 Anwendung. Für die öffentlichen Straßen des Flughafenbereichs wurden detaillierte Daten im Rahmen der Untersuchung /ZIV 2006/ vorgegeben.

Die Ermittlung der geeigneten Tagesganglinientypen getrennt für die einzelnen Wochentage „Montag“, „Dienstag bis Donnerstag“, „Freitag“, „Samstag“ sowie „Sonn- und Feiertag“ erfolgte für den Gesamtverkehr über die Faktoren f_r und f_{-fr} , die das Verhältnis der Pkw-Verkehrsmengen „Nachmittagsspitze zu Vormittagsspitze“ (16.00 bis 18.00 Uhr zu 07.00 bis 09.00 Uhr) in Richtung bzw. Querschnitt und in Gegenrichtung angeben und in den Ergebnissen der SVZ 2000 vorliegen.

Für die Abbildung des Güterverkehrsablaufs im Autobahnnetz wurde die Zuordnung über den sog. KLZ-Faktor (Anteil der Lastzüge am gesamten Güterverkehr) vorgenommen, der auf die Nah- bzw. Fernverkehrsfunktion der Strecken hinweist. Bei den übrigen Straßenklassen sowie bei Stadtstraßen sind keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich des Verkehrsablaufs für den Güterverkehr festgestellt worden. Für diese Abschnitte ist es deshalb ausreichend, einheitliche Tagesganglinientypen für die Abbildung des Güterverkehrsablaufs zu verwenden. Der KLZ-Faktor wurde auf der Basis vorhandener Ergebnisse der SVZ 2000 ermittelt.

Für die Berechnung von Verkehrsschwankungen innerhalb einer Woche wurden sechs Wochenganglinientypen herangezogen, die sich durch signifikant wachsenden Wochenendverkehr unterscheiden. Daher stellt der Sonntagsfaktor b_{s_0} (Verhältnis von Sonntagsverkehr zum Normalwerktagsverkehr) den geeigneten Kennwert für die Zuweisung der Wochenganglinientypen zu den Netzmodellstrecken dar. Der b_{s_0} -Faktor wurde aus der SVZ 2000 entnommen.

Die saisonalen und sonstigen Änderungen des Verkehrs innerhalb eines Jahres werden schließlich mit Hilfe der Jahresganglinientypen abgebildet. Als recht klares Unterscheidungsmerkmal für die sechs verwendeten Typen diente der Ferienverkehrsfaktor f_{er} (Verhältnis von Werktagsverkehr während der Ferienzeit zu dem

Verkehr der Normalwerkstage außerhalb der Ferienzeit). Der fer-Faktor liegt als Bestandteil der SVZ 2000 zählstellenweise vor.

Zur Prognose des Güterverkehrs für den Zeithorizont 2015 stand die bundesweite Trendprognose 1995/2015 für die Bundesfernstraßen zur Verfügung. Die Trendprognose wurde für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 auf der Basis der Vierstunden-Zählungen der SVZ zwischen 1975 und 1995 erstellt. Die Analyse der Verkehrsentwicklung für den Zeithorizont 2015 basiert im Wesentlichen auf dem Zusammenhang zwischen Bestands- und mittlerer Verkehrsstärkenentwicklung in den betrachteten Raumeinheiten. Die Prognosen wurden für das Jahr 2015 und für die dazwischen liegenden Jahre 2000, 2005 und 2010 erstellt.

Zur Ermittlung der Daten des Prognosenullfalls 2020 wurde die Trendprognose 1995/2015 fortgeschrieben. Dazu wurden die mittlerweile bekannten Analysebestände 2000 und 2005 aktualisiert und die Prognosebestände für 2020 mittels logarithmischer Funktionen extrapoliert. Hieraus wurden über aktualisierte Prognosefunktionen die Verkehrswerte 2020 für Pkw und Lkw ermittelt, für Pkw differenziert nach Regionen und für Lkw bundeslandweise, jeweils getrennt für Autobahnen und Bundesstraßen. Landes- und Kreis- und Gemeindestraßen erhielten die Prognosefaktoren der Bundesstraßen, wurden jedoch – wie auch Autobahnen und Bundesstraßen - anhand von zählstellenspezifischen Zu- und Abschlagsfaktoren individuell prognostiziert. Diese Faktoren beinhalten u. a. die Prämissen des der Trendprognose zugrunde liegenden Integrationsszenarios. Für den Pkw-Verkehr auf Autobahnen zwischen 2005 und 2020 ergaben sich Zuwächse von 9,2% in Hessen, 9,4% in Rheinland-Pfalz und 13,7% in Bayern. Für Bundesstraßen (Freie Strecken) beliefen sich die Werte auf 0,5% (Hessen), 5,6% (Rheinland-Pfalz) bzw. 6,4% (Bayern) und für Ortsdurchfahrten auf -3,3% (Hessen), 6,4% (Rheinland-Pfalz) bzw. 5,0% (Bayern). Beim Lkw-Verkehr wurden für 2020 durchweg Zunahmen prognostiziert. Diese lagen bei Autobahnen je nach Bundesland zwischen rd. 17% und rd. 24%, bei Freien Strecken der Bundesstraßen zwischen rd. 10% und rd. 13% und bei Ortsdurchfahrten zwischen rd. 4% und rd. 6%. Aus den ermittelten Einzelergebnissen für den Kfz- und Lkw-Verkehr wurden für alle Streckenabschnitte Lkw-Anteile errechnet und den Absolutwerten von ZIV zugeordnet.

Den Abschnitten des Prognosenullfalls 2020 wurden die mittleren Güterverkehrsanteile am Gesamtverkehr zugeordnet. Bei fehlenden Angaben kamen auch hier die kreis- bzw. regionsspezifischen und straßenklassenbezogenen Mittelwerte zur Anwendung. Die Berücksichtigung des flughafeninduzierten Lkw-Verkehrs kann nur näherungsweise erfolgen. Dazu wurde abschnittsweise die Differenz des vorgelegten flughafeninduzierten Lkw-Verkehrs (ohne Busse) zwischen Ist-Situation 2005 und Prognosenullfall 2020 herangezogen. Die so ermittelten flughafenbezogenen Güterverkehrszunahmen wurden streckenweise mit den nach Trendprognose hochgerechneten Werten addiert.

Für den Prognosenullfall 2020 wurde bei den Bus- und Kradanteilen am Gesamtverkehr sowie den Anteilen der leichten Nutzfahrzeuge am Güterverkehr auf die entsprechenden Werte aus der Ist-Situation 2005 zurückgegriffen. Die Anteile der genannten Fahrzeugarten wurden für die Abschnitte im öffentlichen Straßennetz des Flughafennahbereichs vorgegeben. Die Ermittlung der durchschnittlichen Güterverkehrsanteile bei Nacht und Tag erfolgte nach dem Verfahren der SVZ 2000.

Die Veränderungen des Güterverkehrs im Planungsfall 2020 werden lediglich durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main verursacht. Die Ermittlung dieser Veränderungen war durch die Gegenüberstellung der verfügbaren flughafeninduzierten Lkw-Verkehrswerte des Planungsfalls 2020 und denen des Prognosenullfalls 2020 möglich. Die Differenz dieser beiden Lkw-Verkehrswerte wurde anschließend mit den Güterverkehrsmengen aus dem Prognosenullfall streckenweise überlagert und somit die gesamten Güterverkehrsmengen des Planungsfall 2020 ermittelt. Die Anteile von Bus, Krad und leichten Nutzfahrzeugen wurden auch für den Planungsfall 2020 aus der Ist-Situation übernommen. Die Berechnung der mittleren Güterverkehrsanteile für die Tag- und Nachtzeitbereiche erfolgte analog zur Methodik der SVZ 2000.

Damit wurden alle erforderlichen Daten für die drei betrachteten Netzfälle ermittelt und in einer Datenbank zusammen mit weiteren zur Verfügung gestellten Untersuchungsergebnissen dem Auftraggeber sowie den beauftragten Umweltgutachtern für die weitere Bearbeitung übergeben.

Aachen, den 13. Oktober 2006

A handwritten signature in blue ink that reads 'Saeid Mahmoudi'.

(Saeid Mahmoudi)

Anhang 1 Tabellen und Abbildungen

Ausbau Flughafen Frankfurt Main
 Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|---------|--------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5615/0848 | 6 | A 3 | 533 | 603 | FS | 15,1 | 79.218 | 101.782 | 107.996 | 12.684 | 15.887 | 16.866 |
| 5715/0850 | 6 | A 3 | 439 | 605 | FS | 10,1 | 87.021 | 102.393 | 108.644 | 12.188 | 17.566 | 18.648 |
| 5715/6849 | 6 | A 3 | 439 | 605 | FS | 9,5 | 85.354 | 84.663 | 89.832 | 11.865 | 14.719 | 15.626 |
| 5815/0851 | 6 | A 3 | 439 | 605 | FS | 10,6 | 86.046 | 94.365 | 100.126 | 12.413 | 16.511 | 17.528 |
| 5916/0852 | 6 | A 3 | 436 | 605 | FS | 7,0 | 89.500 | 101.703 | 108.947 | 11.655 | 16.868 | 16.167 |
| 5916/6853 | 6 | A 3 | 433 | 606 | FS | 1,4 | 96.415 | 99.021 | 106.074 | 11.504 | 22.733 | 21.788 |
| 5917/0855 | 6 | A 3 | 412 | 605 | FS | 0,9 | 99.291 | 124.279 | 132.386 | 12.281 | 18.543 | 18.331 |
| 5917/0872 | 6 | A 3 | 412 | 605 | FS | 3,3 | 125.560 | 133.877 | 142.610 | 14.102 | 22.637 | 22.378 |
| 5917/6854 | 6 | A 3 | 433 | 606 | FS | 4,6 | 109.500 | 115.497 | 123.031 | 10.941 | 27.638 | 27.322 |
| 5918/0857 | 6 | A 3 | 412 | 605 | FS | 5,7 | 129.392 | 151.257 | 161.123 | 18.708 | 24.605 | 24.324 |
| 5918/0860 | 6 | A 3 | 438 | 605 | FS | 7,2 | | 125.173 | 132.684 | | 23.307 | 24.284 |
| 5919/0807 | 6 | A 3 | 438 | 605 | FS | 5,2 | 71.248 | 82.726 | 87.690 | 10.048 | 15.482 | 16.131 |
| 5919/6859 | 6 | A 3 | 438 | 605 | FS | 4,7 | 102.535 | 133.438 | 141.445 | 13.955 | 21.617 | 22.524 |
| 6020/0858 | 6 | A 3 | 438 | 605 | FS | 6,8 | 69.421 | 76.306 | 80.885 | 10.873 | 12.799 | 13.335 |
| 5618/0827 | 6 | A 5 | 440 | 605 | FS | 11,0 | 90.857 | 109.055 | 115.599 | 12.371 | 21.782 | 22.695 |
| 5717/0820 | 6 | A 5 | 434 | 605 | FS | 10,2 | 102.000 | 112.048 | 118.772 | 13.077 | 18.023 | 18.779 |
| 5817/0822 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 2,3 | 115.500 | 113.802 | 120.631 | 12.089 | 14.904 | 15.529 |
| 5817/0823 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 3,0 | 145.500 | 154.844 | 164.136 | 14.383 | 18.768 | 19.555 |
| 5817/6821 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 8,5 | 124.802 | 117.737 | 124.802 | 17.372 | 19.521 | 20.340 |
| 5917/0824 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 2,1 | 131.500 | 143.240 | 151.836 | 13.519 | 23.295 | 24.272 |
| 5917/0825 | 6 | A 5 | 433 | 606 | FS | 6,0 | 122.500 | 124.434 | 131.901 | 13.926 | 15.202 | 15.840 |
| 5917/0923 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 4,1 | 148.041 | 148.126 | 157.015 | 15.562 | 21.792 | 22.706 |
| 5917/0930 | 6 | A 5 | 414 | 605 | FS | 0,4 | 150.942 | 132.233 | 140.168 | 14.999 | 16.499 | 17.191 |
| 6017/0922 | 6 | A 5 | 432 | 606 | FS | 9,5 | 114.606 | 112.571 | 119.326 | 14.563 | 15.339 | 15.982 |
| 6117/0826 | 6 | A 5 | 432 | 606 | FS | 3,1 | 114.000 | 120.532 | 127.765 | 14.155 | 15.073 | 15.705 |
| 6117/0945 | 6 | A 5 | 411 | 606 | FS | 1,4 | 100.500 | 98.348 | 104.249 | 13.089 | 15.704 | 16.363 |
| 5619/0903 | 6 | A 45 | 440 | 605 | FS | 14,0 | 27.614 | 31.673 | 33.574 | 5.599 | 7.530 | 7.846 |
| 5719/0904 | 6 | A 45 | 440 | 605 | FS | 5,6 | 30.751 | 35.672 | 37.813 | 5.740 | 7.507 | 7.822 |
| 5819/0880 | 6 | A 45 | 439 | 605 | FS | 6,5 | 42.418 | 52.607 | 55.764 | 7.060 | 9.204 | 9.590 |
| 5820/0863 | 6 | A 45 | 435 | 605 | FS | 4,1 | 78.555 | 98.745 | 104.671 | 10.527 | 16.386 | 17.073 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|---------|--------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5820/0902 | 6 | A 45 | 435 | 605 | FS | 1,6 | | 52.555 | 55.709 | | 10.627 | 11.073 |
| 5820/0905 | 6 | A 45 | 440 | 605 | FS | 13,1 | 34.930 | 46.140 | 48.909 | 5.949 | 8.674 | 9.038 |
| 5920/0836 | 6 | A 45 | 439 | 605 | FS | 5,1 | 35.814 | 49.524 | 52.496 | 6.684 | 10.400 | 10.836 |
| 5920/0870 | 6 | A 45 | 439 | 605 | FS | 6,1 | | 50.823 | 53.873 | | 11.679 | 12.169 |
| 6020/0860 | 6 | A 45 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 24.992 | 28.461 | 30.169 | 4.479 | 5.899 | 6.146 |
| 6015/0911 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 0,9 | 74.578 | 74.416 | 77.866 | 7.352 | 8.542 | 9.319 |
| 6016/0988 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 2,4 | 57.005 | 64.057 | 67.901 | 6.532 | 8.351 | 8.701 |
| 6016/0989 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 0,6 | 67.383 | 68.969 | 72.166 | 5.891 | 8.735 | 9.530 |
| 6016/0991 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 1,8 | 56.739 | 75.281 | 79.798 | 6.078 | 9.128 | 9.511 |
| 6016/0992 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 3,2 | 61.969 | 71.996 | 76.316 | 5.342 | 8.732 | 9.098 |
| 6016/0993 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 3,6 | 60.858 | 71.898 | 76.212 | 7.094 | 9.561 | 9.962 |
| 5720/0968 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 3,5 | 41.844 | 50.007 | 53.008 | 4.545 | 7.380 | 7.690 |
| 5817/0887 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 0,9 | 118.293 | 126.668 | 134.269 | 7.344 | 10.276 | 10.707 |
| 5817/0891 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 2,6 | 128.710 | 129.488 | 137.258 | 7.613 | 9.587 | 9.989 |
| 5817/0911 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 2,0 | 92.000 | 93.829 | 99.459 | 3.437 | 4.485 | 4.673 |
| 5817/0955 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 2,1 | 71.300 | 70.320 | 74.540 | 4.781 | 5.721 | 5.961 |
| 5817/6912 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 2,8 | 80.777 | 82.410 | 87.355 | 3.168 | 5.951 | 6.200 |
| 5818/0961 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 40.986 | 40.219 | 42.633 | 3.410 | 3.526 | 3.674 |
| 5818/6960 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 4,4 | 22.307 | 22.000 | 23.320 | 1.398 | 1.793 | 1.868 |
| 5819/0879 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 41.660 | 57.892 | 61.366 | 4.694 | 6.043 | 6.297 |
| 5819/0963 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 50.515 | 55.101 | 58.407 | 4.753 | 5.449 | 5.678 |
| 5819/0964 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 3,6 | 53.065 | 55.554 | 58.888 | 4.963 | 6.244 | 6.506 |
| 5819/6962 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 3,9 | 48.381 | 43.000 | 45.580 | 3.944 | 4.463 | 4.651 |
| 5820/0965 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 2,6 | 61.665 | 65.974 | 69.933 | 7.071 | 8.556 | 8.915 |
| 5820/0966 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 5,1 | 47.884 | 53.738 | 56.963 | 5.908 | 7.839 | 8.168 |
| 5820/0967 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 44.434 | 49.953 | 52.951 | 5.648 | 7.655 | 7.976 |
| 5915/0895 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 2,6 | 65.825 | 68.303 | 72.402 | 5.831 | 7.240 | 7.544 |
| 5915/0896 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 63.263 | 69.723 | 73.907 | 5.160 | 6.516 | 6.790 |
| 5915/0897 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 2,9 | 53.746 | 56.199 | 59.571 | 2.340 | 3.013 | 3.139 |
| 5915/0901 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 1,1 | 71.000 | 72.351 | 76.693 | 5.954 | 6.203 | 6.463 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|---------|--------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5915/6902 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 3,7 | 99.638 | 105.000 | 111.301 | 7.212 | 8.913 | 9.287 |
| 5916/0832 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 2,0 | 90.000 | 104.764 | 111.051 | 8.294 | 10.309 | 10.741 |
| 5916/0833 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 3,9 | 84.314 | 81.264 | 86.140 | 5.963 | 6.588 | 6.864 |
| 5916/0834 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 2,0 | 75.256 | 84.682 | 89.764 | 5.578 | 6.976 | 7.268 |
| 5916/0871 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 89.458 | 86.725 | 91.929 | 5.539 | 9.044 | 9.423 |
| 5916/0892 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 3,3 | 97.309 | 100.736 | 106.781 | 6.077 | 8.349 | 8.699 |
| 5916/0893 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 1,2 | 76.837 | 72.928 | 77.304 | 5.916 | 7.797 | 8.124 |
| 5916/0894 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 96.592 | 82.289 | 87.227 | 7.700 | 9.143 | 9.527 |
| 5916/1900 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 1,5 | 90.902 | 96.851 | 102.663 | 5.872 | 7.635 | 7.955 |
| 6016/0932 | 6 | A 67 | 433 | 606 | FS | 1,6 | 63.608 | 74.781 | 78.049 | 8.100 | 11.056 | 11.003 |
| 6016/0934 | 6 | A 67 | 433 | 606 | FS | 3,6 | 49.283 | 63.515 | 67.326 | 5.919 | 8.365 | 8.716 |
| 6016/6931 | 6 | A 67 | 433 | 606 | FS | 6,0 | 60.787 | 72.178 | 76.233 | 8.475 | 11.121 | 11.144 |
| 6016/6933 | 6 | A 67 | 433 | 606 | FS | 5,5 | 54.440 | 62.010 | 65.731 | 6.100 | 8.787 | 9.156 |
| 6117/0935 | 6 | A 67 | 432 | 606 | FS | 6,4 | 44.514 | 50.154 | 53.163 | 5.162 | 6.511 | 6.784 |
| 6117/0936 | 6 | A 67 | 432 | 606 | FS | 1,6 | 36.346 | 39.481 | 41.850 | 4.987 | 6.242 | 6.504 |
| 5915/0888 | 6 | A 643 | 414 | 605 | FS | 1,2 | 80.755 | 74.552 | 78.008 | 5.975 | 6.792 | 7.410 |
| 5915/0898 | 6 | A 643 | 414 | 605 | FS | 1,0 | 74.365 | 76.804 | 80.365 | 6.148 | 6.502 | 7.093 |
| 5915/0921 | 6 | A 643 | 414 | 605 | FS | 1,1 | 48.797 | 44.354 | 46.410 | 2.151 | 2.448 | 2.670 |
| 5817/0710 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 1,2 | 63.945 | 60.956 | 64.614 | 2.964 | 2.788 | 2.905 |
| 5817/0711 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 0,4 | | 42.843 | 45.414 | | 1.612 | 1.680 |
| 5817/0886 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 1,6 | 61.840 | 55.515 | 58.846 | 3.070 | 4.001 | 4.169 |
| 5817/0889 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 0,8 | 78.477 | 76.724 | 81.328 | 2.722 | 3.413 | 3.556 |
| 5817/6890 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 1,1 | 60.905 | 60.525 | 64.157 | 3.070 | 4.024 | 4.192 |
| 5717/0983 | 6 | A 661 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 67.000 | 81.130 | 85.999 | 3.859 | 7.856 | 8.185 |
| 5717/0984 | 6 | A 661 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 33.656 | 40.942 | 43.399 | 1.798 | 3.944 | 4.110 |
| 5717/0985 | 6 | A 661 | 434 | 605 | FS | 2,0 | 23.870 | 36.202 | 38.374 | 1.104 | 1.969 | 2.051 |
| 5817/0982 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 2,2 | 55.000 | 80.769 | 85.615 | 4.152 | 7.551 | 7.868 |
| 5817/0986 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 4,3 | 52.272 | 81.381 | 86.264 | 2.933 | 6.713 | 6.995 |
| 5818/0811 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 1,5 | 38.437 | 84.183 | 89.235 | 3.187 | 8.590 | 8.951 |
| 5818/0812 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 1,8 | 34.358 | 85.228 | 90.342 | 2.536 | 9.060 | 9.440 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|---------|--------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5818/0813 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 3,8 | 13.159 | 70.181 | 74.392 | 1.338 | 7.916 | 8.248 |
| 5818/0814 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 1,2 | 65.552 | 94.526 | 100.198 | 6.061 | 11.411 | 11.890 |
| 5918/0950 | 6 | A 661 | 438 | 605 | FS | 5,4 | 33.003 | 44.640 | 48.053 | 1.725 | 2.981 | 3.106 |
| 5918/0951 | 6 | A 661 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 40.490 | 52.617 | 56.640 | 2.575 | 4.432 | 4.618 |
| 5918/0953 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 1,4 | 70.998 | 92.611 | 98.168 | 7.289 | 10.675 | 11.122 |
| 5918/6952 | 6 | A 661 | 413 | 605 | FS | 3,7 | 69.000 | 95.470 | 101.199 | 8.696 | 10.858 | 11.314 |
| 5918/6954 | 6 | A 661 | 438 | 605 | FS | 1,8 | 57.561 | 70.568 | 75.963 | 4.968 | 6.677 | 6.958 |
| 6018/0949 | 6 | A 661 | 438 | 605 | FS | 3,5 | 15.131 | 19.534 | 21.027 | 993 | 1.725 | 1.797 |
| 5915/0815 | 6 | A 671 | 414 | 605 | FS | 1,4 | 43.984 | 47.898 | 50.772 | 4.073 | 5.012 | 5.222 |
| 5915/0830 | 6 | A 671 | 414 | 605 | FS | 3,4 | 31.092 | 35.695 | 37.837 | 2.831 | 3.434 | 3.578 |
| 5915/0831 | 6 | A 671 | 414 | 605 | FS | 0,4 | 38.917 | 45.352 | 48.073 | 2.824 | 4.785 | 4.986 |
| 5915/0994 | 6 | A 671 | 414 | 605 | FS | 2,8 | 39.450 | 44.463 | 47.131 | 4.038 | 4.318 | 4.499 |
| 5916/0993 | 6 | A 671 | 436 | 605 | FS | 1,7 | 45.802 | 52.686 | 55.848 | 4.459 | 5.520 | 5.752 |
| 6016/0899 | 6 | A 671 | 433 | 606 | FS | 2,8 | 40.711 | 42.416 | 44.962 | 5.377 | 4.369 | 4.552 |
| 6117/0856 | 6 | A 672 | 411 | 606 | FS | 1,2 | 18.500 | 22.500 | 23.850 | 1.405 | 1.876 | 1.955 |
| 6117/0944 | 6 | A 672 | 411 | 606 | FS | 1,4 | 48.500 | 41.449 | 43.936 | 3.168 | 2.988 | 3.114 |
| 5618/0207 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 1,3 | 15.445 | 14.839 | 13.981 | 821 | 972 | 902 |
| 5618/0301 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 0,9 | 22.525 | 18.601 | 17.526 | 691 | 1.083 | 1.004 |
| 5618/0303 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 0,1 | 15.288 | 16.413 | 15.465 | 1.018 | 1.007 | 934 |
| 5618/0380 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 11.291 | 12.402 | 11.685 | 559 | 737 | 683 |
| 5618/0734 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 3,4 | | 14.326 | 13.498 | | 942 | 873 |
| 5718/0304 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 2,3 | 11.795 | 12.153 | 11.451 | 675 | 789 | 732 |
| 5718/0305 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 1,8 | 15.714 | 14.007 | 13.198 | 996 | 830 | 770 |
| 5718/0306 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 0,7 | 17.064 | 17.835 | 16.804 | 859 | 1.140 | 1.057 |
| 5718/0381 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 3,4 | 14.515 | 13.671 | 12.881 | 764 | 1.114 | 1.033 |
| 5718/0394 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 4,9 | 15.005 | 16.979 | 15.998 | 722 | 1.082 | 1.003 |
| 5818/0889 | 6 | B 3 | 412 | 605 | FS | 4,5 | 24.801 | 32.471 | 30.595 | 1.708 | 2.045 | 1.897 |
| 5918/0231 | 6 | B 3 | 412 | 605 | FS | 2,1 | 23.688 | 18.238 | 17.185 | 949 | 741 | 688 |
| 6017/0191 | 6 | B 3 | 411 | 606 | FS | 4,4 | 18.211 | 12.764 | 12.947 | 767 | 1.157 | 1.114 |
| 6018/0202 | 6 | B 3 | 438 | 605 | FS | 1,7 | 13.268 | 19.986 | 18.831 | 607 | 1.347 | 1.250 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5615/0204 | 6 | B 8 | 533 | 603 | FS | 2,8 | 7.039 | 7.520 | 7.085 | 506 | 707 | 655 |
| 5615/0207 | 6 | B 8 | 533 | 603 | FS | 4,0 | 9.359 | 9.276 | 8.741 | 650 | 743 | 689 |
| 5615/0208 | 6 | B 8 | 533 | 603 | FS | 2,4 | 9.288 | 9.689 | 9.129 | 686 | 894 | 830 |
| 5715/0410 | 6 | B 8 | 439 | 605 | FS | 3,2 | 6.557 | 6.340 | 5.974 | 314 | 368 | 341 |
| 5716/0415 | 6 | B 8 | 439 | 605 | FS | 6,5 | 6.287 | 3.834 | 3.613 | 335 | 219 | 203 |
| 5716/0420 | 6 | B 8 | 439 | 605 | FS | 1,6 | 7.649 | 7.268 | 6.848 | 221 | 352 | 326 |
| 5716/0706 | 6 | B 8 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 10.439 | 9.271 | 8.736 | 278 | 332 | 308 |
| 5816/0508 | 6 | B 8 | 436 | 605 | FS | 3,8 | 23.321 | 18.996 | 17.899 | 623 | 724 | 672 |
| 5816/0628 | 6 | B 8 | 436 | 605 | FS | 3,0 | 19.468 | 19.196 | 18.087 | 544 | 1.056 | 979 |
| 5816/0708 | 6 | B 8 | 434 | 605 | FS | 1,0 | 19.621 | 22.691 | 21.380 | 449 | 1.011 | 938 |
| 5816/0709 | 6 | B 8 | 434 | 605 | FS | 0,8 | 18.528 | 18.474 | 17.406 | 656 | 1.062 | 985 |
| 5816/6601 | 6 | B 8 | 434 | 605 | FS | 2,9 | 14.891 | 14.000 | 13.191 | 553 | 522 | 484 |
| 5817/0506 | 6 | B 8 | 436 | 605 | FS | 1,1 | 80.115 | 64.727 | 60.988 | 3.017 | 2.403 | 2.229 |
| 5817/0507 | 6 | B 8 | 436 | 605 | FS | 2,6 | 36.963 | 34.350 | 32.365 | 1.221 | 1.245 | 1.155 |
| 5818/0301 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 30.020 | 27.333 | 25.754 | 2.533 | 2.352 | 2.181 |
| 5819/0308 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 1,0 | 39.810 | 29.573 | 27.865 | 1.274 | 1.233 | 1.144 |
| 5819/0311 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 1,5 | 13.817 | 9.133 | 8.605 | 446 | 443 | 411 |
| 5819/0312 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 7.153 | 8.442 | 7.954 | 270 | 389 | 361 |
| 5819/0640 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 1,1 | 12.602 | 11.093 | 10.452 | 551 | 605 | 561 |
| 6019/0407 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 5,7 | 14.425 | 14.776 | 14.988 | 1.401 | 2.052 | 1.974 |
| 6019/0494 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 3,7 | 13.610 | 11.713 | 11.881 | 1.995 | 2.022 | 1.946 |
| 6019/0496 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 2,1 | 13.403 | 16.162 | 16.395 | 1.278 | 1.990 | 1.915 |
| 6019/0600 | 6 | B 26 | 433 | 606 | FS | 0,0 | | 16.162 | 16.395 | | 1.990 | 1.915 |
| 6116/0198 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 1,3 | 3.910 | 4.534 | 4.599 | 354 | 247 | 238 |
| 6117/0127 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 3,7 | 12.246 | 12.316 | 12.493 | 822 | 730 | 703 |
| 6117/0129 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 1,3 | 15.964 | 14.207 | 14.411 | 538 | 413 | 397 |
| 6118/0518 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 11,5 | | 33.833 | 34.320 | | 2.614 | 2.515 |
| 6118/0401 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 2,7 | 12.402 | 12.294 | 12.470 | 779 | 811 | 780 |
| 6118/0466 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 1,2 | 17.769 | 17.056 | 17.302 | 1.171 | 1.073 | 1.032 |
| 6118/0585 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 3,6 | 13.336 | 10.439 | 10.589 | 870 | 884 | 850 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6118/6402 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 2,0 | 12.626 | 12.587 | 12.768 | 913 | 1.020 | 982 |
| 6219/0511 | 6 | B 38 | 437 | 606 | FS | 3,0 | 7.558 | 8.366 | 8.486 | 663 | 683 | 657 |
| 6219/0512 | 6 | B 38 | 437 | 606 | FS | 1,7 | 13.057 | 13.042 | 13.230 | 1.093 | 1.000 | 962 |
| 6219/0545 | 6 | B 38 | 437 | 606 | FS | 2,3 | 14.258 | 14.127 | 14.330 | 1.077 | 1.145 | 1.102 |
| 6219/0581 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 12.941 | 11.653 | 11.821 | 1.016 | 1.049 | 1.009 |
| 5915/0710 | 6 | B 40 | 414 | 605 | FS | 3,2 | 9.390 | 12.954 | 12.205 | 606 | 964 | 894 |
| 5916/0350 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 1,1 | 11.216 | 14.575 | 13.733 | 945 | 1.545 | 1.433 |
| 5916/0501 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 2,3 | 10.705 | 8.370 | 7.886 | 462 | 516 | 479 |
| 5916/0502 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 0,4 | 18.204 | 17.685 | 16.663 | 1.020 | 1.406 | 1.304 |
| 5916/0511 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 3,9 | 7.354 | 7.253 | 6.834 | 798 | 1.155 | 1.071 |
| 5916/0920 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 1,0 | 47.799 | 44.339 | 41.777 | 2.455 | 3.085 | 2.862 |
| 5917/0719 | 6 | B 40 | 412 | 605 | FS | 0,6 | 17.144 | 17.379 | 16.375 | 1.080 | 1.007 | 934 |
| 5917/0800 | 6 | B 40 | 412 | 605 | FS | 2,9 | 50.886 | 42.672 | 40.207 | 2.553 | 2.953 | 2.739 |
| 5917/0801 | 6 | B 40 | 412 | 605 | FS | 0,0 | 43.559 | 45.823 | 43.175 | 2.718 | 4.036 | 3.744 |
| 5917/0846 | 6 | B 40 | 412 | 605 | FS | 2,4 | 31.365 | 28.797 | 27.133 | 1.722 | 1.734 | 1.608 |
| 5914/0565 | 6 | B 42 | 439 | 605 | FS | 0,9 | 46.349 | 42.428 | 39.976 | 2.284 | 2.514 | 2.332 |
| 6017/0107 | 6 | B 42 | 433 | 606 | FS | 0,9 | 12.587 | 13.737 | 13.934 | 1.192 | 1.360 | 1.309 |
| 6017/0122 | 6 | B 42 | 432 | 606 | FS | 2,4 | 20.103 | 20.531 | 20.826 | 1.182 | 2.051 | 1.974 |
| 6017/0173 | 6 | B 42 | 432 | 606 | FS | 4,4 | 13.461 | 13.913 | 14.113 | 1.367 | 1.495 | 1.439 |
| 6117/0110 | 6 | B 42 | 432 | 606 | FS | 1,1 | 32.839 | 31.922 | 32.381 | 3.272 | 3.669 | 3.530 |
| 6117/0172 | 6 | B 42 | 432 | 606 | FS | 0,8 | 31.199 | 31.324 | 31.774 | 1.987 | 2.142 | 2.061 |
| 5818/0314 | 6 | B 43 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 25.159 | 21.535 | 20.291 | 1.451 | 1.467 | 1.361 |
| 5819/0325 | 6 | B 43 | 438 | 605 | FS | 0,6 | | 9.093 | 8.567 | | 589 | 547 |
| 5819/0609 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 14.008 | 14.352 | 13.523 | 1.189 | 1.834 | 1.701 |
| 5819/0822 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 1,9 | 42.964 | 49.859 | 46.978 | 4.580 | 6.712 | 6.225 |
| 5819/0823 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 1,4 | 45.406 | 51.343 | 48.377 | 5.056 | 7.237 | 6.712 |
| 5819/0824 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 2,0 | 46.610 | 46.943 | 44.231 | 5.310 | 6.684 | 6.199 |
| 5820/0210 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 2,9 | 8.768 | 8.213 | 7.738 | 329 | 376 | 349 |
| 5820/0289 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 9.095 | 10.081 | 9.499 | 472 | 584 | 542 |
| 5916/0117 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 1,2 | 18.302 | 12.236 | 12.412 | 1.640 | 1.633 | 1.571 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5916/0118 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 3,4 | 22.011 | 17.185 | 17.432 | 1.608 | 1.519 | 1.461 |
| 5916/0119 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 3,3 | 15.651 | 14.400 | 14.607 | 1.192 | 1.350 | 1.299 |
| 5917/0121 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 0,8 | 13.035 | 13.515 | 13.709 | 1.204 | 1.664 | 1.601 |
| 5917/0177 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 1,8 | | 16.996 | 17.240 | | 1.954 | 1.880 |
| 5917/0730 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 0,7 | 68.182 | 33.674 | 31.729 | 2.798 | 1.326 | 1.230 |
| 5917/0803 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 1,7 | 58.986 | 33.972 | 32.009 | 5.627 | 5.085 | 4.716 |
| 5917/0804 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 0,9 | 58.780 | 45.110 | 42.504 | 4.196 | 3.207 | 2.974 |
| 5917/0805 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 1,4 | 65.153 | 64.429 | 60.706 | 3.224 | 4.176 | 3.873 |
| 5917/0806 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 3,2 | 36.678 | 34.029 | 32.063 | 1.458 | 2.355 | 2.184 |
| 5917/0807 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 1,8 | 17.524 | 26.943 | 25.387 | 561 | 988 | 916 |
| 5917/0847 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 1,4 | 41.465 | 45.807 | 43.160 | 3.161 | 4.377 | 4.060 |
| 5919/0820 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 1,4 | 32.954 | 40.801 | 38.444 | 3.867 | 5.983 | 5.549 |
| 6015/0113 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 0,2 | 11.823 | 10.721 | 10.875 | 406 | 475 | 457 |
| 6016/0114 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 2,2 | | 15.933 | 16.162 | | 1.029 | 990 |
| 6016/0116 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 0,7 | 14.802 | 12.085 | 12.259 | 1.009 | 1.131 | 1.088 |
| 5917/0215 | 6 | B 44 | 438 | 605 | FS | 4,2 | 20.057 | 13.563 | 12.779 | 2.157 | 1.133 | 1.051 |
| 5917/0216 | 6 | B 44 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 21.610 | 21.392 | 20.156 | 1.878 | 2.034 | 1.886 |
| 5917/0250 | 6 | B 44 | 438 | 605 | FS | 0,6 | 24.267 | 22.732 | 21.419 | 2.129 | 2.419 | 2.243 |
| 6016/0178 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,0 | 21.021 | 19.001 | 19.274 | 1.877 | 2.198 | 2.114 |
| 6017/0106 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 6,7 | 9.193 | 8.735 | 8.860 | 798 | 771 | 742 |
| 6017/0193 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 0,8 | 11.307 | 10.564 | 10.716 | 1.213 | 1.337 | 1.286 |
| 6017/0196 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 2,6 | 12.970 | 8.833 | 8.960 | 1.109 | 592 | 570 |
| 6017/0197 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,8 | | 9.767 | 9.907 | | 726 | 699 |
| 6116/0103 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,2 | 10.861 | 10.338 | 10.486 | 938 | 996 | 959 |
| 6116/0104 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 3,6 | 16.220 | 14.910 | 15.124 | 736 | 1.155 | 1.112 |
| 6116/0105 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,4 | 7.767 | 7.313 | 7.418 | 904 | 674 | 648 |
| 6116/0106 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 3,7 | 9.220 | 9.418 | 9.553 | 746 | 981 | 943 |
| 6216/0312 | 6 | B 44 | 431 | 606 | FS | 4,0 | | 7.715 | 7.826 | | 452 | 435 |
| 6216/0501 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 3,1 | 7.653 | 7.382 | 7.488 | 795 | 904 | 870 |
| 6216/0505 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,9 | 11.516 | 7.965 | 8.080 | 825 | 307 | 295 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5718/0311 | 6 | B 45 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 13.541 | 11.689 | 11.014 | 879 | 739 | 685 |
| 5718/0312 | 6 | B 45 | 440 | 605 | FS | 4,6 | 6.966 | 6.067 | 5.717 | 495 | 581 | 539 |
| 5719/0327 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 7.312 | 9.694 | 9.134 | 534 | 642 | 595 |
| 5719/0377 | 6 | B 45 | 440 | 605 | FS | 3,2 | 5.299 | 6.031 | 5.682 | 531 | 342 | 317 |
| 5819/0604 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 0,6 | 14.445 | 14.708 | 13.858 | 1.138 | 1.016 | 942 |
| 5819/0625 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 10.638 | 11.576 | 10.907 | 658 | 853 | 791 |
| 5819/0644 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 0,4 | 29.764 | 32.280 | 30.415 | 2.019 | 2.023 | 1.877 |
| 5819/0670 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 2,9 | | 15.194 | 14.316 | | 875 | 811 |
| 5819/6325 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 2,6 | 24.259 | 30.091 | 28.352 | 1.197 | 2.194 | 2.035 |
| 5919/0312 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 0,9 | 51.793 | 55.564 | 52.354 | 5.281 | 6.909 | 6.408 |
| 5919/0366 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 2,0 | 44.289 | 53.904 | 50.789 | 4.619 | 7.150 | 6.632 |
| 5919/0819 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 0,3 | 11.317 | 13.600 | 12.814 | 749 | 1.078 | 1.000 |
| 5919/0861 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 2,5 | 26.967 | 31.767 | 29.932 | 2.747 | 3.808 | 3.532 |
| 5919/0862 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 2,3 | 32.973 | 34.135 | 32.163 | 3.428 | 3.846 | 3.567 |
| 5919/0947 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 1,8 | 27.333 | 23.600 | 22.237 | 2.614 | 3.224 | 2.990 |
| 6019/0864 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 3,9 | 22.970 | 26.034 | 24.529 | 1.955 | 2.798 | 2.595 |
| 6019/0906 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 2,2 | 25.788 | 28.373 | 26.734 | 3.067 | 3.260 | 3.024 |
| 6119/0408 | 6 | B 45 | 432 | 606 | FS | 1,9 | 17.530 | 15.456 | 15.678 | 1.178 | 1.063 | 1.023 |
| 6119/0410 | 6 | B 45 | 432 | 606 | FS | 1,2 | 27.911 | 26.499 | 26.880 | 1.861 | 2.058 | 1.980 |
| 6119/0481 | 6 | B 45 | 432 | 606 | FS | 4,9 | 14.455 | 13.185 | 13.374 | 1.400 | 1.035 | 996 |
| 6119/0482 | 6 | B 45 | 433 | 606 | FS | 4,1 | 24.318 | 22.115 | 22.433 | 1.732 | 1.712 | 1.647 |
| 6119/0483 | 6 | B 45 | 433 | 606 | FS | 2,1 | 22.936 | 23.845 | 24.188 | 1.165 | 1.610 | 1.549 |
| 6219/0105 | 6 | B 45 | 437 | 606 | FS | 2,7 | 17.735 | 17.073 | 17.318 | 1.193 | 1.152 | 1.109 |
| 6219/0106 | 6 | B 45 | 437 | 606 | FS | 2,8 | 16.769 | 17.061 | 17.307 | 1.221 | 1.261 | 1.213 |
| 6220/0104 | 6 | B 45 | 437 | 606 | FS | 2,7 | 17.617 | 16.817 | 17.058 | 1.078 | 1.092 | 1.051 |
| 5918/0211 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 1,4 | 13.247 | 13.884 | 13.082 | 394 | 749 | 695 |
| 5918/0213 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 1,2 | 18.794 | 18.910 | 17.817 | 1.220 | 1.406 | 1.304 |
| 5918/0450 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 1,4 | 11.967 | 12.902 | 12.157 | 611 | 694 | 644 |
| 5918/0750 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 1,5 | 10.670 | 11.185 | 10.539 | 443 | 570 | 528 |
| 5918/6212 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 21.374 | 20.833 | 19.629 | 871 | 1.011 | 938 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6219/0507 | 6 | B 47 | 437 | 606 | FS | 2,8 | 9.506 | 9.208 | 9.340 | 887 | 838 | 806 |
| 6219/0508 | 6 | B 47 | 437 | 606 | FS | 5,8 | 2.100 | 2.267 | 2.299 | 178 | 202 | 195 |
| 5814/0295 | 6 | B 54 | 439 | 605 | FS | 2,9 | 8.583 | 7.760 | 7.311 | 445 | 517 | 480 |
| 5814/0300 | 6 | B 54 | 439 | 605 | FS | 1,3 | 8.443 | 7.734 | 7.287 | 579 | 717 | 665 |
| 5815/0313 | 6 | B 54 | 439 | 605 | FS | 4,6 | 16.134 | 15.288 | 14.404 | 592 | 721 | 669 |
| 5815/0314 | 6 | B 54 | 414 | 605 | FS | 1,9 | 15.808 | 10.567 | 9.957 | 560 | 694 | 643 |
| 5915/0316 | 6 | B 54 | 414 | 605 | FS | 1,2 | 43.196 | 45.455 | 42.829 | 708 | 1.080 | 1.002 |
| 5814/0240 | 6 | B 260 | 439 | 605 | FS | 2,2 | 16.636 | 16.715 | 15.749 | 525 | 1.116 | 1.035 |
| 5814/0535 | 6 | B 260 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 14.625 | 14.344 | 13.515 | 712 | 941 | 873 |
| 5914/0545 | 6 | B 260 | 439 | 605 | FS | 5,5 | 13.594 | 14.634 | 13.789 | 795 | 793 | 736 |
| 5914/0555 | 6 | B 260 | 439 | 605 | FS | 1,9 | 13.791 | 14.980 | 14.115 | 637 | 1.215 | 1.127 |
| 5616/0304 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 2,2 | 8.068 | 8.362 | 7.879 | 523 | 768 | 712 |
| 5616/0305 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 4,6 | 8.422 | 8.080 | 7.613 | 555 | 449 | 417 |
| 5616/0350 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 2,6 | 4.578 | 4.713 | 4.441 | 422 | 463 | 430 |
| 5617/0307 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 8,0 | 6.695 | 6.455 | 6.082 | 483 | 562 | 521 |
| 5618/0267 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 4,8 | 6.327 | 6.403 | 6.033 | 410 | 486 | 450 |
| 5618/0313 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,8 | 11.950 | 8.073 | 7.606 | 409 | 584 | 541 |
| 5618/0314 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,1 | 15.498 | 15.327 | 14.442 | 883 | 861 | 799 |
| 5618/0382 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 3,1 | 9.859 | 8.849 | 8.338 | 582 | 577 | 535 |
| 5619/0315 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 2,9 | 12.502 | 11.338 | 10.683 | 700 | 618 | 573 |
| 5619/0316 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,0 | 10.268 | 10.801 | 10.177 | 706 | 1.132 | 1.050 |
| 5619/0383 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 4,0 | 8.620 | 8.030 | 7.566 | 626 | 709 | 657 |
| 5619/0601 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 7.773 | 9.404 | 8.861 | 811 | 1.219 | 1.130 |
| 5619/0673 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,4 | 9.085 | 12.297 | 11.587 | 964 | 1.337 | 1.240 |
| 5620/0602 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 4,9 | 7.818 | 7.978 | 7.517 | 626 | 735 | 682 |
| 5620/0603 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,9 | 9.213 | 9.340 | 8.800 | 654 | 904 | 839 |
| 5620/0674 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 3,4 | 7.373 | 7.696 | 7.252 | 589 | 669 | 620 |
| 5715/0365 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,4 | 17.960 | 12.045 | 11.349 | 577 | 1.372 | 1.272 |
| 5715/0370 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 9.394 | 13.581 | 12.796 | 617 | 726 | 673 |
| 5715/0375 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 7.333 | 6.992 | 6.588 | 403 | 536 | 497 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5715/0380 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 1,0 | 7.469 | 6.707 | 6.319 | 363 | 380 | 352 |
| 5715/0385 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,2 | 6.002 | 5.915 | 5.573 | 237 | 344 | 319 |
| 5716/0303 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 3,1 | 5.676 | 6.067 | 5.717 | 318 | 435 | 404 |
| 5716/0390 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 3,8 | 2.285 | 2.517 | 2.372 | 154 | 129 | 120 |
| 5716/0395 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 3,0 | 2.232 | 2.284 | 2.152 | 138 | 70 | 65 |
| 5716/0400 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 1,9 | 5.118 | 5.680 | 5.352 | 359 | 422 | 391 |
| 5815/0335 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 1,0 | 15.868 | 15.190 | 14.312 | 844 | 897 | 832 |
| 5815/0350 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,6 | 9.722 | 10.004 | 9.426 | 475 | 703 | 652 |
| 5815/0360 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 4,3 | 6.338 | 8.447 | 7.959 | 460 | 449 | 416 |
| 5614/0201 | 6 | B 417 | 533 | 603 | FS | 4,5 | 6.907 | 7.708 | 7.263 | 406 | 561 | 520 |
| 5614/0202 | 6 | B 417 | 533 | 603 | FS | 4,5 | 6.608 | 5.647 | 5.321 | 380 | 646 | 599 |
| 5614/0210 | 6 | B 417 | 533 | 603 | FS | 4,1 | 13.054 | 10.130 | 9.544 | 695 | 680 | 631 |
| 5614/0211 | 6 | B 417 | 533 | 603 | FS | 1,2 | 8.983 | 8.885 | 8.371 | 515 | 656 | 608 |
| 5715/0425 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,2 | 8.750 | 8.304 | 7.824 | 560 | 574 | 533 |
| 5715/0430 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 2,4 | 9.039 | 9.274 | 8.738 | 448 | 457 | 424 |
| 5715/0435 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 2,4 | 10.351 | 9.921 | 9.348 | 350 | 430 | 399 |
| 5715/0440 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 8.431 | 7.775 | 7.326 | 401 | 451 | 418 |
| 5715/0445 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,2 | 8.690 | 8.508 | 8.016 | 405 | 515 | 478 |
| 5715/0450 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,3 | 8.835 | 8.641 | 8.142 | 278 | 432 | 401 |
| 5815/0455 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,6 | 8.648 | 8.565 | 8.070 | 331 | 281 | 261 |
| 5815/0460 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,4 | 8.648 | 8.718 | 8.215 | 331 | 409 | 380 |
| 5815/0465 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 2,7 | 14.065 | 10.135 | 9.550 | 500 | 369 | 342 |
| 5815/0470 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 4,2 | 17.342 | 16.304 | 15.362 | 613 | 678 | 628 |
| 6118/0511 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 4,0 | 13.399 | 13.638 | 13.834 | 1.062 | 1.373 | 1.321 |
| 6118/0545 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 2,9 | 5.163 | 5.145 | 5.219 | 568 | 550 | 529 |
| 6118/0584 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 2,9 | 10.026 | 8.736 | 8.862 | 673 | 780 | 750 |
| 6118/6513 | 6 | B 426 | 433 | 606 | FS | 0,0 | | 20.490 | 20.785 | | 1.479 | 1.423 |
| 6119/0406 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 4,8 | 5.668 | 5.557 | 5.637 | 330 | 450 | 433 |
| 6119/0411 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 1,0 | | 5.392 | 5.469 | | 414 | 398 |
| 6120/0116 | 6 | B 426 | 437 | 606 | FS | 4,3 | 6.822 | 7.509 | 7.617 | 809 | 841 | 809 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6120/0117 | 6 | B 426 | 437 | 606 | FS | 2,7 | 8.686 | 9.824 | 9.966 | 857 | 820 | 789 |
| 6216/0507 | 6 | B 426 | 433 | 606 | FS | 3,5 | 6.367 | 5.092 | 5.165 | 726 | 541 | 520 |
| 6217/0544 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 2,9 | 8.406 | 7.647 | 7.757 | 760 | 901 | 867 |
| 5919/0317 | 6 | B 448 | 438 | 605 | FS | 3,4 | 19.077 | 20.163 | 18.999 | 1.167 | 1.361 | 1.262 |
| 5919/0318 | 6 | B 448 | 438 | 605 | FS | 1,2 | 30.242 | 26.409 | 24.883 | 2.020 | 1.839 | 1.706 |
| 5919/0734 | 6 | B 448 | 438 | 605 | FS | 3,4 | 18.995 | 20.059 | 18.900 | 1.288 | 1.587 | 1.472 |
| 6118/0515 | 6 | B 449 | 432 | 606 | FS | 3,3 | 21.600 | 19.952 | 20.239 | 527 | 821 | 790 |
| 5618/0210 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 2,2 | 10.223 | 7.771 | 7.322 | 527 | 529 | 491 |
| 5618/0211 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 6,4 | 13.688 | 11.690 | 11.015 | 717 | 959 | 889 |
| 5618/0318 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 2,8 | 20.361 | 20.732 | 19.535 | 1.420 | 1.413 | 1.310 |
| 5618/0319 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 2,7 | 15.053 | 14.968 | 14.103 | 1.160 | 1.278 | 1.185 |
| 5717/0054 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 2,0 | 6.446 | 15.588 | 14.687 | 225 | 671 | 622 |
| 5717/0056 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 2,8 | 9.615 | 19.486 | 18.360 | 401 | 816 | 757 |
| 5718/0317 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 2,5 | 21.845 | 23.243 | 21.900 | 2.106 | 2.111 | 1.958 |
| 5815/0610 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 1,7 | 12.853 | 10.023 | 9.444 | 569 | 605 | 561 |
| 5815/0615 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 17.299 | 15.801 | 14.888 | 709 | 533 | 494 |
| 5815/0620 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 3,7 | 18.962 | 17.378 | 16.374 | 618 | 460 | 427 |
| 5816/0503 | 6 | B 455 | 436 | 605 | FS | 1,5 | 13.770 | 11.891 | 11.204 | 730 | 764 | 709 |
| 5816/0505 | 6 | B 455 | 436 | 605 | FS | 2,5 | 15.771 | 10.258 | 9.665 | 631 | 625 | 580 |
| 5816/0509 | 6 | B 455 | 436 | 605 | FS | 2,5 | 7.220 | 8.579 | 8.083 | 496 | 486 | 450 |
| 5816/0603 | 6 | B 455 | 436 | 605 | FS | 3,4 | 7.873 | 7.437 | 7.008 | 400 | 455 | 422 |
| 5816/0725 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 15.030 | 17.695 | 16.673 | 548 | 734 | 681 |
| 5817/0001 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 1,5 | 14.460 | 18.344 | 17.285 | 547 | 780 | 723 |
| 5817/0735 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 13.204 | 16.527 | 15.573 | 389 | 850 | 789 |
| 5915/0625 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 0,8 | 18.486 | 22.776 | 21.460 | 642 | 755 | 701 |
| 5915/0635 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 0,8 | 33.938 | 25.088 | 23.639 | 858 | 935 | 867 |
| 5915/0640 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 1,8 | 19.585 | 16.737 | 15.770 | 819 | 820 | 760 |
| 5915/0645 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 1,3 | 62.513 | 53.701 | 50.598 | 1.492 | 1.287 | 1.194 |
| 5915/0650 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 0,9 | 64.834 | 46.508 | 43.821 | 1.727 | 1.316 | 1.221 |
| 5915/0655 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 2,2 | 35.482 | 32.594 | 30.710 | 2.660 | 2.333 | 2.164 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5915/0670 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 1,3 | 31.134 | 28.231 | 26.600 | 1.769 | 1.299 | 1.205 |
| 5616/0504 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 9,3 | 7.649 | 7.126 | 6.714 | 511 | 546 | 507 |
| 5617/0308 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 1,9 | 16.402 | 12.443 | 11.724 | 916 | 736 | 683 |
| 5717/0051 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 0,9 | 24.695 | 22.352 | 21.060 | 952 | 1.300 | 1.205 |
| 5717/0430 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 1,1 | | 21.156 | 19.934 | | 1.116 | 1.035 |
| 5717/6301 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 2,4 | 6.736 | 19.026 | 17.927 | 314 | 1.283 | 1.190 |
| 5619/0604 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 4,6 | 10.049 | 9.880 | 9.309 | 746 | 959 | 889 |
| 5620/0612 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 3,6 | 7.059 | 6.478 | 6.104 | 479 | 411 | 381 |
| 5620/0675 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 2,3 | 5.117 | 5.484 | 5.167 | 341 | 363 | 337 |
| 5720/0101 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 3,3 | 13.704 | 11.002 | 10.366 | 1.116 | 826 | 767 |
| 5720/0216 | 6 | B 457 | 435 | 605 | FS | 3,9 | 11.280 | 13.480 | 12.702 | 970 | 969 | 899 |
| 5720/0297 | 6 | B 457 | 435 | 605 | FS | 0,8 | 13.646 | 12.615 | 11.887 | 1.337 | 1.001 | 929 |
| 5720/0298 | 6 | B 457 | 435 | 605 | FS | 3,3 | 9.175 | 9.950 | 9.375 | 817 | 827 | 767 |
| 5720/6173 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 3,3 | 11.353 | 13.133 | 12.374 | 543 | 797 | 739 |
| 5918/0229 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 4,9 | 22.553 | 19.467 | 18.342 | 2.344 | 2.460 | 2.282 |
| 5918/0230 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 17.839 | 17.833 | 16.803 | 578 | 665 | 617 |
| 5918/0760 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 2,5 | 17.768 | 16.868 | 15.894 | 1.761 | 1.426 | 1.322 |
| 6018/0306 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 3,1 | 16.629 | 15.400 | 14.510 | 1.064 | 1.034 | 959 |
| 6018/0369 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 3,8 | 10.884 | 13.834 | 13.035 | 361 | 1.083 | 1.005 |
| 5920/0450 | 6 | B 469 | 438 | 605 | FS | 1,0 | 12.699 | 16.916 | 15.939 | 1.626 | 2.437 | 2.260 |
| 6016/0124 | 6 | B 486 | 433 | 606 | FS | 2,6 | 10.643 | 10.632 | 10.785 | 410 | 461 | 443 |
| 6017/0194 | 6 | B 486 | 433 | 606 | FS | 1,5 | 17.184 | 21.190 | 21.495 | 1.743 | 2.469 | 2.375 |
| 6017/0221 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 24.925 | 35.593 | 33.537 | 1.722 | 2.023 | 1.876 |
| 6017/0222 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 3,5 | 17.834 | 20.887 | 19.680 | 1.306 | 1.815 | 1.684 |
| 6018/0280 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 3,3 | 14.956 | 7.658 | 7.215 | 887 | 432 | 401 |
| 6018/0355 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 2,4 | 20.209 | 17.338 | 16.336 | 1.472 | 1.217 | 1.129 |
| 6018/0745 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 0,7 | 12.246 | 25.094 | 23.644 | 693 | 1.493 | 1.385 |
| 6018/0746 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 1,2 | 20.518 | 21.942 | 20.674 | 1.455 | 1.204 | 1.117 |
| 6018/0918 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 28.034 | 23.425 | 22.072 | 2.028 | 1.298 | 1.204 |
| 6018/0920 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 1,8 | 3.894 | 8.086 | 7.618 | 344 | 493 | 457 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5816/0510 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 3,2 | 9.715 | 11.137 | 10.494 | 436 | 492 | 456 |
| 5816/0710 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 2,7 | 6.203 | 6.908 | 6.508 | 267 | 336 | 311 |
| 5816/0720 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 0,8 | 9.559 | 11.012 | 10.375 | 334 | 540 | 501 |
| 5916/0515 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 2,3 | 6.442 | 9.673 | 9.114 | 309 | 636 | 590 |
| 5916/0516 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 1,9 | 12.950 | 13.121 | 12.363 | 738 | 629 | 584 |
| 5916/0576 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 0,7 | 11.156 | 6.625 | 6.243 | 402 | 368 | 342 |
| 5620/0124 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 3,0 | 6.951 | 7.846 | 7.392 | 436 | 519 | 482 |
| 5718/0375 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 2,9 | 10.138 | 10.847 | 10.220 | 621 | 856 | 794 |
| 5718/0376 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 1,9 | 11.500 | 8.648 | 8.148 | 709 | 569 | 528 |
| 5719/0123 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 1,8 | 13.305 | 12.589 | 11.861 | 969 | 1.268 | 1.176 |
| 5719/0125 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 1,7 | 7.590 | 6.719 | 6.331 | 502 | 597 | 554 |
| 5719/0139 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 3,9 | 13.861 | 14.017 | 13.207 | 1.181 | 1.450 | 1.345 |
| 5719/0369 | 6 | B 521 | 435 | 605 | FS | 3,6 | 8.383 | 7.566 | 7.129 | 424 | 802 | 744 |
| 5719/0601 | 6 | B 521 | 435 | 605 | FS | 3,2 | 10.230 | 11.097 | 10.456 | 373 | 666 | 618 |
| 5719/0643 | 6 | B 521 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 9.005 | 7.567 | 7.129 | 921 | 610 | 566 |
| 5720/0171 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 3,1 | 10.020 | 10.385 | 9.785 | 713 | 936 | 868 |
| 5818/0310 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 2,3 | 40.869 | 41.640 | 39.234 | 2.166 | 2.453 | 2.275 |
| 5818/0336 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 1,2 | 31.621 | 29.490 | 27.786 | 1.783 | 2.071 | 1.921 |
| 5818/0338 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 3,7 | 9.730 | 8.207 | 7.733 | 407 | 599 | 556 |
| 5818/0731 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 1,7 | 17.994 | 16.389 | 15.442 | 702 | 1.359 | 1.261 |
| 5818/0750 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 0,6 | 37.979 | 37.361 | 35.202 | 2.119 | 1.389 | 1.289 |
| 5618/0302 | 6 | B 3 | 440 | 605 | OD | 1,5 | 18.000 | 15.767 | 14.856 | 878 | 744 | 690 |
| 5615/0212 | 6 | B 8 | 533 | 603 | OD | 1,4 | 13.262 | 13.770 | 12.975 | 580 | 855 | 793 |
| 5715/0206 | 6 | B 8 | 533 | 603 | OD | 0,8 | 13.516 | 13.257 | 12.491 | 765 | 929 | 862 |
| 5715/0214 | 6 | B 8 | 533 | 603 | OD | 1,0 | 9.633 | 10.406 | 9.805 | 459 | 618 | 574 |
| 6019/0495 | 6 | B 26 | 432 | 606 | OD | 1,8 | 24.416 | 22.939 | 23.269 | 2.051 | 2.620 | 2.521 |
| 6117/0128 | 6 | B 26 | 432 | 606 | OD | 1,3 | 14.016 | 12.246 | 12.423 | 488 | 428 | 411 |
| 6117/0130 | 6 | B 26 | 432 | 606 | OD | 0,4 | 9.430 | 9.162 | 9.293 | 611 | 676 | 650 |
| 5818/0368 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 0,4 | 9.073 | 7.971 | 7.510 | 493 | 486 | 451 |
| 5818/0383 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 0,5 | 18.161 | 12.700 | 11.966 | 1.261 | 559 | 518 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5818/0390 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 1,1 | 13.691 | 11.628 | 10.956 | 369 | 423 | 393 |
| 5818/0440 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 1,0 | 9.712 | 9.358 | 8.817 | 524 | 500 | 464 |
| 5819/0315 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 1,2 | 7.791 | 8.977 | 8.458 | 558 | 632 | 587 |
| 5819/0384 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 1,2 | 5.829 | 5.928 | 5.585 | 353 | 121 | 112 |
| 5819/0400 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 0,8 | 9.022 | 6.151 | 5.795 | 421 | 200 | 186 |
| 6015/0112 | 6 | B 43 | 433 | 606 | OD | 1,6 | 11.517 | 12.138 | 12.313 | 546 | 532 | 512 |
| 6016/0152 | 6 | B 43 | 433 | 606 | OD | 0,7 | 9.015 | 11.361 | 11.524 | 526 | 642 | 618 |
| 6016/0153 | 6 | B 43 | 433 | 606 | OD | 0,8 | 15.961 | 16.422 | 16.658 | 992 | 843 | 811 |
| 6016/0154 | 6 | B 43 | 433 | 606 | OD | 1,7 | 22.762 | 19.776 | 20.061 | 1.334 | 1.022 | 983 |
| 6016/0105 | 6 | B 44 | 433 | 606 | OD | 0,6 | 14.943 | 18.651 | 18.919 | 518 | 406 | 390 |
| 6016/0177 | 6 | B 44 | 433 | 606 | OD | 1,2 | 9.979 | 8.895 | 9.023 | 369 | 183 | 176 |
| 6017/0192 | 6 | B 44 | 433 | 606 | OD | 1,1 | 11.782 | 9.423 | 9.559 | 1.175 | 1.369 | 1.317 |
| 5719/0616 | 6 | B 45 | 435 | 605 | OD | 0,5 | 16.628 | 13.527 | 12.746 | 984 | 1.180 | 1.094 |
| 5814/0305 | 6 | B 54 | 439 | 605 | OD | 1,0 | 14.478 | 11.108 | 10.466 | 657 | 517 | 479 |
| 5617/0306 | 6 | B 275 | 434 | 605 | OD | 0,9 | 10.451 | 10.191 | 9.602 | 472 | 584 | 541 |
| 5814/0320 | 6 | B 275 | 439 | 605 | OD | 0,6 | 13.187 | 12.589 | 11.862 | 550 | 572 | 530 |
| 6118/0512 | 6 | B 426 | 432 | 606 | OD | 2,3 | 11.564 | 12.566 | 12.747 | 996 | 995 | 957 |
| 6216/0506 | 6 | B 426 | 433 | 606 | OD | 1,4 | 10.677 | 10.243 | 10.390 | 998 | 1.503 | 1.446 |
| 5717/0004 | 6 | B 455 | 434 | 605 | OD | 1,6 | 17.134 | 14.567 | 13.725 | 671 | 496 | 460 |
| 5816/0504 | 6 | B 455 | 436 | 605 | OD | 1,0 | 18.602 | 15.898 | 14.980 | 886 | 738 | 684 |
| 5816/0668 | 6 | B 455 | 434 | 605 | OD | 1,3 | 8.958 | 9.922 | 9.348 | 338 | 509 | 472 |
| 5717/0005 | 6 | B 456 | 434 | 605 | OD | 0,4 | 19.881 | 15.787 | 14.875 | 566 | 412 | 382 |
| 5720/0102 | 6 | B 457 | 440 | 605 | OD | 0,5 | 13.586 | 11.753 | 11.074 | 741 | 768 | 713 |
| 6017/0195 | 6 | B 486 | 433 | 606 | OD | 2,3 | 12.966 | 12.054 | 12.228 | 866 | 896 | 862 |
| 5916/0568 | 6 | B 519 | 436 | 605 | OD | 0,5 | 21.313 | 15.178 | 14.301 | 732 | 679 | 630 |
| 5916/0569 | 6 | B 519 | 436 | 605 | OD | 2,1 | 14.464 | 16.988 | 16.006 | 452 | 760 | 705 |
| 5916/0579 | 6 | B 519 | 436 | 605 | OD | 0,9 | 10.802 | 9.774 | 9.209 | 386 | 295 | 273 |
| 6016/0176 | 6 | B 519 | 433 | 606 | OD | 1,4 | 18.328 | 19.554 | 19.835 | 1.162 | 1.193 | 1.148 |
| 5716/0406 | 6 | L 11 | 439 | 605 | FS | 3,5 | 2.251 | 3.198 | 3.013 | 96 | 347 | 322 |
| 5816/0714 | 6 | L 18 | 414 | 605 | FS | 1,6 | 1.721 | 1.658 | 1.562 | 195 | 191 | 177 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5914/0279 | 6 | L 38 | 439 | 605 | FS | 1,7 | 4.039 | 3.509 | 3.306 | 112 | 104 | 96 |
| 5919/0332 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | FS | 2,5 | 5.786 | 4.663 | 4.393 | 418 | 394 | 365 |
| 5919/0334 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | FS | 5,3 | 8.335 | 8.251 | 7.774 | 542 | 448 | 416 |
| 5920/0737 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | FS | 1,6 | 11.057 | 11.347 | 10.692 | 897 | 828 | 768 |
| 5818/0732 | 6 | L 3001 | 412 | 605 | FS | 1,2 | | 14.185 | 13.365 | | 321 | 297 |
| 5918/0345 | 6 | L 3001 | 438 | 605 | FS | 2,0 | 8.536 | 7.906 | 7.449 | 469 | 352 | 326 |
| 5918/0510 | 6 | L 3001 | 438 | 605 | FS | 5,0 | 13.468 | 12.741 | 12.005 | 528 | 577 | 536 |
| 6018/0251 | 6 | L 3001 | 438 | 605 | FS | 3,3 | 6.359 | 6.818 | 6.424 | 488 | 268 | 249 |
| 5717/0055 | 6 | L 3003 | 434 | 605 | FS | 1,4 | 37.257 | 14.983 | 14.117 | 1.446 | 976 | 905 |
| 5717/0059 | 6 | L 3003 | 434 | 605 | FS | 2,4 | 18.267 | 15.514 | 14.618 | 639 | 792 | 735 |
| 5717/0060 | 6 | L 3003 | 434 | 605 | FS | 2,0 | 23.484 | 9.864 | 9.294 | 973 | 191 | 177 |
| 5717/0066 | 6 | L 3003 | 434 | 605 | FS | 1,7 | 3.514 | 6.578 | 6.198 | 130 | 105 | 97 |
| 5716/0335 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 4,7 | 3.634 | 3.040 | 2.865 | 188 | 205 | 190 |
| 5717/0625 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 8,4 | 5.760 | 5.182 | 4.883 | 174 | 209 | 193 |
| 5817/0400 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 0,6 | 16.078 | 16.464 | 15.512 | 790 | 762 | 707 |
| 5817/0410 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 1,8 | 17.860 | 20.072 | 18.912 | 687 | 912 | 846 |
| 5817/0637 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 0,8 | 15.395 | 16.497 | 15.544 | 573 | 788 | 730 |
| 5817/0536 | 6 | L 3005 | 412 | 605 | FS | 1,5 | 49.156 | 42.164 | 39.728 | 2.028 | 1.779 | 1.650 |
| 5817/0543 | 6 | L 3005 | 436 | 605 | FS | 1,0 | 41.823 | 42.317 | 39.872 | 1.937 | 1.978 | 1.835 |
| 5817/0618 | 6 | L 3005 | 436 | 605 | FS | 2,4 | 31.924 | 33.983 | 32.020 | 1.379 | 1.570 | 1.456 |
| 5817/0627 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | FS | 1,8 | 18.626 | 20.104 | 18.942 | 631 | 821 | 761 |
| 5817/0716 | 6 | L 3005 | 436 | 605 | FS | 0,8 | 30.488 | 36.019 | 33.938 | 1.250 | 1.240 | 1.151 |
| 5717/0635 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | FS | 0,7 | 34.268 | 23.494 | 22.136 | 1.283 | 1.251 | 1.160 |
| 5717/0705 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | FS | 0,6 | 27.854 | 26.501 | 24.970 | 1.247 | 1.589 | 1.474 |
| 5817/0535 | 6 | L 3006 | 436 | 605 | FS | 1,2 | 41.454 | 36.930 | 34.796 | 1.937 | 1.778 | 1.649 |
| 5817/0634 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | FS | 1,1 | 15.703 | 12.819 | 12.078 | 705 | 800 | 742 |
| 5817/0640 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | FS | 3,3 | 16.072 | 14.283 | 13.458 | 867 | 600 | 556 |
| 5916/0519 | 6 | L 3006 | 436 | 605 | FS | 2,5 | 5.269 | 5.033 | 4.742 | 315 | 515 | 478 |
| 5917/0534 | 6 | L 3006 | 436 | 605 | FS | 4,1 | 2.980 | 2.621 | 2.469 | 20 | 101 | 94 |
| 5718/0704 | 6 | L 3008 | 412 | 605 | FS | 3,1 | 4.753 | 5.151 | 4.853 | 247 | 379 | 351 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5818/0331 | 6 | L 3008 | 440 | 605 | FS | 2,1 | 10.896 | 11.281 | 10.629 | 577 | 640 | 594 |
| 5818/0360 | 6 | L 3008 | 440 | 605 | FS | 3,6 | 14.039 | 13.322 | 12.553 | 913 | 961 | 891 |
| 5819/0331 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | FS | 3,2 | 4.615 | 4.580 | 4.315 | 254 | 224 | 208 |
| 5819/0332 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | FS | 3,4 | 4.472 | 3.424 | 3.226 | 129 | 58 | 54 |
| 5819/0333 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | FS | 0,5 | 7.618 | 7.148 | 6.735 | 176 | 290 | 269 |
| 5819/0345 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 9.875 | 8.922 | 8.407 | 293 | 275 | 255 |
| 5719/0251 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 1,8 | 5.434 | 4.671 | 4.401 | 267 | 222 | 206 |
| 5719/0364 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 2,9 | 5.548 | 5.742 | 5.410 | 303 | 339 | 314 |
| 5719/0365 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 6.225 | 6.458 | 6.085 | 310 | 308 | 285 |
| 5719/0366 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 4,3 | 2.437 | 1.825 | 1.719 | 181 | 78 | 72 |
| 5720/0218 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 5,0 | 1.300 | 1.146 | 1.080 | 102 | 76 | 70 |
| 5720/0219 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 3,7 | 2.592 | 2.126 | 2.003 | 136 | 121 | 113 |
| 5621/0865 | 6 | L 3010 | 440 | 605 | FS | 8,5 | 4.773 | 3.917 | 3.691 | 481 | 361 | 335 |
| 5715/0404 | 6 | L 3011 | 439 | 605 | FS | 3,9 | 2.018 | 2.678 | 2.523 | 84 | 169 | 157 |
| 5816/0524 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 2,7 | 8.637 | 7.983 | 7.522 | 409 | 485 | 450 |
| 5816/0541 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 4,3 | 3.681 | 3.522 | 3.319 | 64 | 200 | 186 |
| 5816/0712 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 3,9 | 10.017 | 9.773 | 9.209 | 642 | 645 | 598 |
| 5816/0715 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 1,1 | 3.272 | 3.188 | 3.004 | 159 | 147 | 137 |
| 5916/0522 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 11.075 | 8.570 | 8.075 | 471 | 662 | 614 |
| 5916/0523 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 1,0 | 25.027 | 27.078 | 25.514 | 1.041 | 1.533 | 1.422 |
| 5916/0700 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 2,3 | 12.803 | 12.465 | 11.745 | 351 | 503 | 467 |
| 6016/0133 | 6 | L 3012 | 433 | 606 | FS | 4,9 | 8.405 | 9.897 | 10.039 | 460 | 664 | 639 |
| 6016/0134 | 6 | L 3012 | 433 | 606 | FS | 3,3 | 9.153 | 10.052 | 10.196 | 259 | 509 | 490 |
| 5816/0531 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 1,4 | 18.244 | 15.944 | 15.023 | 844 | 1.255 | 1.164 |
| 5816/0537 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 1,6 | 9.222 | 16.390 | 15.443 | 416 | 928 | 861 |
| 5816/0711 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 0,6 | 9.979 | 10.347 | 9.749 | 538 | 789 | 732 |
| 5817/0538 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 0,6 | 15.717 | 22.032 | 20.759 | 622 | 1.354 | 1.256 |
| 5817/0641 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 1,5 | 18.608 | 17.031 | 16.047 | 708 | 397 | 368 |
| 5817/0643 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 1,4 | 16.303 | 26.260 | 24.743 | 503 | 1.178 | 1.093 |
| 5817/0630 | 6 | L 3015 | 436 | 605 | FS | 0,7 | 8.444 | 8.246 | 7.770 | 300 | 458 | 425 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5817/0633 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | FS | 0,8 | 10.196 | 10.642 | 10.027 | 284 | 575 | 533 |
| 5817/0642 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | FS | 3,9 | 11.924 | 12.841 | 12.099 | 391 | 885 | 821 |
| 5817/0900 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 7.229 | 6.046 | 5.697 | 257 | 240 | 222 |
| 5816/0533 | 6 | L 3016 | 436 | 605 | FS | 1,6 | 22.602 | 16.612 | 15.652 | 826 | 621 | 576 |
| 5816/0616 | 6 | L 3016 | 436 | 605 | FS | 3,7 | 4.139 | 4.573 | 4.309 | 206 | 219 | 203 |
| 5816/0707 | 6 | L 3016 | 434 | 605 | FS | 2,7 | 2.283 | 2.157 | 2.033 | 123 | 125 | 116 |
| 5817/0532 | 6 | L 3016 | 436 | 605 | FS | 1,7 | 12.805 | 12.906 | 12.160 | 820 | 1.164 | 1.080 |
| 5816/0512 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 3,8 | 2.850 | 3.442 | 3.243 | 129 | 158 | 147 |
| 5816/1715 | 6 | L 3017 | 414 | 605 | FS | 3,6 | 2.975 | 2.850 | 2.686 | 150 | 191 | 177 |
| 5916/0520 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 1,6 | 9.122 | 7.419 | 6.990 | 384 | 295 | 274 |
| 5916/0539 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 2,0 | 5.834 | 5.800 | 5.465 | 246 | 284 | 263 |
| 5916/0716 | 6 | L 3017 | 414 | 605 | FS | 1,0 | 5.956 | 6.331 | 5.965 | 175 | 364 | 338 |
| 5916/0723 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 0,7 | 18.251 | 21.601 | 20.353 | 558 | 1.766 | 1.638 |
| 5916/0724 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 2,1 | 3.024 | 3.765 | 3.547 | 169 | 172 | 160 |
| 5816/0513 | 6 | L 3018 | 436 | 605 | FS | 3,0 | | 2.387 | 2.249 | | 170 | 158 |
| 5916/0528 | 6 | L 3018 | 436 | 605 | FS | 2,2 | 5.391 | 5.876 | 5.537 | 174 | 245 | 227 |
| 5916/0540 | 6 | L 3018 | 436 | 605 | FS | 2,1 | 12.947 | 14.104 | 13.289 | 651 | 998 | 926 |
| 5916/0571 | 6 | L 3018 | 436 | 605 | FS | 2,2 | 3.830 | 3.260 | 3.072 | 89 | 195 | 181 |
| 5817/0624 | 6 | L 3019 | 412 | 605 | FS | 4,1 | 11.896 | 12.630 | 11.901 | 658 | 907 | 841 |
| 5715/0401 | 6 | L 3023 | 439 | 605 | FS | 4,6 | 1.994 | 3.234 | 3.047 | 96 | 50 | 46 |
| 5716/0334 | 6 | L 3023 | 434 | 605 | FS | 3,9 | 1.371 | 1.312 | 1.236 | 70 | 34 | 32 |
| 5716/0402 | 6 | L 3023 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 2.298 | 2.345 | 2.209 | 91 | 80 | 74 |
| 5716/0623 | 6 | L 3024 | 434 | 605 | FS | 4,8 | 1.761 | 1.179 | 1.111 | 26 | 22 | 20 |
| 5616/0322 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 5,7 | 3.355 | 3.353 | 3.160 | 263 | 369 | 342 |
| 5616/0527 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 6,9 | 2.393 | 2.389 | 2.251 | 223 | 400 | 371 |
| 5716/0331 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 6,3 | 9.379 | 8.735 | 8.230 | 513 | 434 | 402 |
| 5716/0332 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 6,0 | 4.539 | 4.051 | 3.817 | 246 | 334 | 309 |
| 5716/0621 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 2,5 | 6.478 | 6.343 | 5.976 | 209 | 175 | 162 |
| 5715/0556 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 4,0 | 3.654 | 3.430 | 3.232 | 209 | 196 | 182 |
| 5715/0557 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 11.861 | 11.294 | 10.641 | 412 | 583 | 541 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5715/0749 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 1,4 | | 4.162 | 3.922 | | 183 | 170 |
| 5715/0751 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 2,0 | | 4.162 | 3.922 | | 183 | 170 |
| 5815/0561 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 3,9 | 7.198 | 5.510 | 5.192 | 310 | 271 | 251 |
| 5815/0562 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 3,2 | 8.896 | 8.785 | 8.277 | 362 | 478 | 444 |
| 5815/0563 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 10.942 | 10.035 | 9.455 | 634 | 604 | 560 |
| 5816/0547 | 6 | L 3026 | 436 | 605 | FS | 2,1 | 3.300 | 3.299 | 3.109 | 274 | 126 | 116 |
| 5815/0569 | 6 | L 3027 | 439 | 605 | FS | 2,3 | 3.197 | 4.298 | 4.050 | 99 | 145 | 135 |
| 5815/0571 | 6 | L 3027 | 414 | 605 | FS | 3,0 | 9.163 | 9.169 | 8.639 | 150 | 271 | 251 |
| 5815/0701 | 6 | L 3028 | 439 | 605 | FS | 1,0 | 8.982 | 7.175 | 6.761 | 462 | 475 | 440 |
| 5816/0703 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 3,7 | 5.660 | 5.740 | 5.408 | 403 | 136 | 126 |
| 5916/0542 | 6 | L 3028 | 436 | 605 | FS | 4,0 | 6.598 | 7.574 | 7.136 | 365 | 600 | 557 |
| 5916/0704 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 2,3 | 4.668 | 3.275 | 3.086 | 258 | 88 | 82 |
| 5916/0706 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 4.546 | 4.771 | 4.495 | 211 | 90 | 83 |
| 5916/0707 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 0,4 | 18.269 | 15.503 | 14.607 | 660 | 967 | 897 |
| 5916/0708 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 2,2 | 10.766 | 10.721 | 10.101 | 863 | 916 | 849 |
| 5916/0709 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 2,6 | 8.341 | 8.627 | 8.129 | 547 | 955 | 886 |
| 5615/0233 | 6 | L 3030 | 533 | 603 | FS | 8,9 | 889 | 788 | 742 | 47 | 40 | 37 |
| 5616/0700 | 6 | L 3030 | 434 | 605 | FS | 2,8 | 1.670 | 1.691 | 1.593 | 123 | 96 | 89 |
| 5714/0507 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 3,0 | 2.159 | 2.626 | 2.474 | 169 | 198 | 183 |
| 5714/0508 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 2,9 | 1.701 | 2.384 | 2.246 | 82 | 176 | 163 |
| 5714/0509 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 3,6 | 2.939 | 2.996 | 2.823 | 226 | 241 | 224 |
| 5715/0235 | 6 | L 3031 | 533 | 603 | FS | 2,2 | 11.272 | 12.721 | 11.986 | 839 | 1.000 | 928 |
| 5715/0236 | 6 | L 3031 | 533 | 603 | FS | 5,6 | 3.626 | 4.279 | 4.031 | 341 | 289 | 268 |
| 5715/0411 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 2,3 | 2.562 | 3.061 | 2.884 | 112 | 194 | 180 |
| 5715/0511 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 3,1 | 2.203 | 3.547 | 3.342 | 174 | 127 | 118 |
| 5714/0538 | 6 | L 3032 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 2.514 | 2.535 | 2.388 | 87 | 95 | 88 |
| 5914/0174 | 6 | L 3035 | 439 | 605 | FS | 1,6 | 10.717 | 11.287 | 10.635 | 364 | 449 | 416 |
| 5814/0063 | 6 | L 3037 | 439 | 605 | FS | 2,8 | 8.215 | 8.505 | 8.014 | 220 | 231 | 214 |
| 5814/0064 | 6 | L 3037 | 414 | 605 | FS | 4,6 | 6.617 | 5.731 | 5.400 | 90 | 171 | 158 |
| 5915/0066 | 6 | L 3037 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 11.315 | 10.849 | 10.222 | 174 | 182 | 169 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5915/0636 | 6 | L 3037 | 414 | 605 | FS | 0,9 | 18.473 | 18.858 | 17.768 | 427 | 469 | 435 |
| 5914/0281 | 6 | L 3038 | 414 | 605 | FS | 3,5 | 4.039 | 3.509 | 3.306 | 112 | 104 | 96 |
| 5915/0711 | 6 | L 3039 | 414 | 605 | FS | 2,6 | 7.669 | 6.726 | 6.337 | 143 | 247 | 229 |
| 5916/0712 | 6 | L 3039 | 414 | 605 | FS | 2,7 | 3.517 | 3.123 | 2.943 | 149 | 79 | 73 |
| 6015/0138 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 2,8 | 9.540 | 10.103 | 10.248 | 998 | 2.097 | 2.018 |
| 6016/0137 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 1,3 | 10.660 | 12.069 | 12.243 | 482 | 652 | 627 |
| 6016/0139 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 3,0 | 3.861 | 4.112 | 4.171 | 388 | 377 | 363 |
| 6016/0140 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 1,3 | 10.856 | 6.284 | 6.375 | 340 | 272 | 262 |
| 6016/0141 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 0,6 | 18.283 | 13.582 | 13.777 | 693 | 498 | 479 |
| 6016/0142 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 6,0 | 2.844 | 4.019 | 4.076 | 147 | 168 | 161 |
| 6016/0168 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 1,6 | | 4.271 | 4.332 | | 165 | 159 |
| 5716/0329 | 6 | L 3041 | 434 | 605 | FS | 3,9 | 5.418 | 4.774 | 4.498 | 284 | 284 | 263 |
| 5717/0330 | 6 | L 3041 | 434 | 605 | FS | 4,3 | 11.007 | 6.965 | 6.563 | 453 | 322 | 298 |
| 5717/0702 | 6 | L 3041 | 434 | 605 | FS | 6,7 | 9.677 | 9.156 | 8.627 | 602 | 737 | 683 |
| 5616/0323 | 6 | L 3051 | 434 | 605 | FS | 1,5 | 1.277 | 1.282 | 1.208 | 60 | 92 | 85 |
| 5717/0607 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 0,8 | 16.231 | 14.097 | 13.282 | 585 | 588 | 545 |
| 5717/0608 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 1,1 | 14.161 | 12.228 | 11.521 | 553 | 650 | 603 |
| 5717/0626 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 2,2 | 10.487 | 9.490 | 8.942 | 363 | 280 | 260 |
| 5717/0703 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 1,1 | 17.877 | 15.228 | 14.348 | 1.390 | 660 | 612 |
| 5717/0903 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 0,0 | 11.856 | 11.062 | 10.423 | 510 | 765 | 710 |
| 5717/0904 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 0,0 | 12.526 | 12.561 | 11.836 | 360 | 884 | 820 |
| 5616/0321 | 6 | L 3063 | 434 | 605 | FS | 9,6 | 3.497 | 3.371 | 3.176 | 155 | 492 | 456 |
| 5818/0905 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 13.606 | 12.672 | 11.940 | 1.145 | 984 | 912 |
| 5919/0341 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | FS | 0,6 | 8.108 | 7.576 | 7.138 | 550 | 339 | 314 |
| 5919/0329 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | FS | 5,5 | 4.898 | 4.557 | 4.294 | 533 | 232 | 215 |
| 5919/0652 | 6 | L 3065 | 435 | 605 | FS | 1,0 | 11.742 | 13.228 | 12.464 | 700 | 719 | 667 |
| 5919/0736 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | FS | 2,3 | 15.613 | 14.396 | 13.564 | 949 | 811 | 752 |
| 5919/0914 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | FS | 2,3 | 7.251 | 7.243 | 6.824 | 400 | 430 | 399 |
| 6019/0429 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 2,8 | 3.821 | 3.545 | 3.596 | 241 | 249 | 239 |
| 6019/0488 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 3,2 | 4.726 | 4.073 | 4.131 | 394 | 182 | 175 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6119/0422 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 3,0 | 4.423 | 3.744 | 3.798 | 219 | 261 | 252 |
| 6119/0425 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 1,9 | 8.323 | 8.067 | 8.183 | 348 | 363 | 349 |
| 6119/0463 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 1,3 | 7.674 | 7.798 | 7.910 | 532 | 508 | 489 |
| 6016/0131 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | FS | 2,9 | 7.915 | 7.044 | 7.146 | 540 | 321 | 308 |
| 6017/0136 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | FS | 2,2 | 4.445 | 3.925 | 3.981 | 265 | 146 | 141 |
| 6017/0186 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | FS | 3,1 | 2.000 | 3.817 | 3.872 | 116 | 145 | 140 |
| 6018/0475 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | FS | 6,2 | 6.985 | 5.219 | 5.295 | 292 | 350 | 337 |
| 6019/0497 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | FS | 0,5 | 14.092 | 15.388 | 15.609 | 437 | 613 | 589 |
| 6116/0130 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | FS | 3,2 | 2.113 | 2.660 | 2.698 | 142 | 136 | 131 |
| 6116/0135 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | FS | 5,1 | 3.863 | 4.193 | 4.254 | 280 | 157 | 151 |
| 6118/0480 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | FS | 5,4 | 5.860 | 5.387 | 5.464 | 184 | 225 | 217 |
| 6019/0462 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | FS | 4,8 | 1.996 | 1.960 | 1.988 | 98 | 101 | 97 |
| 6019/0478 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | FS | 0,3 | 9.574 | 7.826 | 7.938 | 459 | 358 | 344 |
| 6019/0492 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | FS | 2,2 | 4.452 | 4.483 | 4.547 | 331 | 406 | 391 |
| 6019/0499 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | FS | 1,6 | 8.043 | 7.916 | 8.030 | 357 | 501 | 482 |
| 6116/0126 | 6 | L 3096 | 433 | 606 | FS | 3,0 | 4.318 | 5.260 | 5.336 | 313 | 289 | 278 |
| 6116/0169 | 6 | L 3096 | 433 | 606 | FS | 4,1 | 4.684 | 5.960 | 6.046 | 341 | 373 | 359 |
| 5919/0740 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 8.054 | 7.410 | 6.982 | 307 | 366 | 339 |
| 6018/0241 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | FS | 4,4 | 2.879 | 2.959 | 2.788 | 113 | 161 | 149 |
| 6018/0242 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | FS | 0,6 | 13.387 | 12.095 | 11.396 | 858 | 837 | 777 |
| 6018/0483 | 6 | L 3097 | 432 | 606 | FS | 6,0 | 9.914 | 7.623 | 7.733 | 552 | 394 | 379 |
| 6019/0307 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 8.498 | 7.626 | 7.186 | 538 | 453 | 420 |
| 6117/0524 | 6 | L 3097 | 432 | 606 | FS | 1,6 | 5.516 | 4.965 | 5.037 | 358 | 526 | 506 |
| 6117/0525 | 6 | L 3097 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 11.859 | 9.605 | 9.743 | 486 | 707 | 680 |
| 6117/0555 | 6 | L 3097 | 432 | 606 | FS | 3,6 | 13.653 | 14.222 | 14.426 | 510 | 630 | 606 |
| 6118/0531 | 6 | L 3098 | 432 | 606 | FS | 3,4 | 3.546 | 3.254 | 3.301 | 237 | 369 | 355 |
| 6218/0528 | 6 | L 3098 | 432 | 606 | FS | 4,2 | 985 | 1.018 | 1.033 | 37 | 28 | 27 |
| 6218/0530 | 6 | L 3098 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 1.623 | 1.731 | 1.756 | 133 | 85 | 81 |
| 6118/0540 | 6 | L 3099 | 432 | 606 | FS | 1,2 | | 8.924 | 9.052 | | 343 | 330 |
| 6118/0592 | 6 | L 3099 | 432 | 606 | FS | 6,0 | 5.909 | 5.714 | 5.796 | 259 | 310 | 298 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6218/0524 | 6 | L 3099 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 3.516 | 2.674 | 2.713 | 176 | 250 | 241 |
| 6218/0525 | 6 | L 3099 | 431 | 606 | FS | 2,6 | 3.488 | 4.042 | 4.100 | 256 | 279 | 268 |
| 6218/0534 | 6 | L 3099 | 432 | 606 | FS | 3,2 | 4.277 | 3.967 | 4.024 | 304 | 287 | 276 |
| 6217/0526 | 6 | L 3100 | 432 | 606 | FS | 1,1 | 11.264 | 10.778 | 10.933 | 279 | 361 | 347 |
| 6217/0537 | 6 | L 3100 | 432 | 606 | FS | 2,3 | 8.900 | 8.643 | 8.767 | 231 | 294 | 283 |
| 6217/0559 | 6 | L 3100 | 432 | 606 | FS | 3,5 | 9.722 | 8.424 | 8.545 | 239 | 278 | 267 |
| 6218/0527 | 6 | L 3101 | 432 | 606 | FS | 1,5 | 1.896 | 2.116 | 2.146 | 123 | 149 | 143 |
| 6218/0529 | 6 | L 3101 | 432 | 606 | FS | 4,4 | 4.105 | 4.114 | 4.174 | 96 | 177 | 170 |
| 6218/0532 | 6 | L 3102 | 432 | 606 | FS | 2,2 | 2.853 | 3.410 | 3.459 | 145 | 182 | 175 |
| 6218/0533 | 6 | L 3102 | 432 | 606 | FS | 6,1 | 2.120 | 1.690 | 1.714 | 83 | 54 | 52 |
| 6217/0364 | 6 | L 3103 | 431 | 606 | FS | 4,3 | 2.790 | 2.759 | 2.799 | 218 | 182 | 175 |
| 6217/0527 | 6 | L 3103 | 432 | 606 | FS | 1,5 | 9.376 | 8.522 | 8.645 | 389 | 254 | 244 |
| 6217/0528 | 6 | L 3103 | 432 | 606 | FS | 3,7 | 4.222 | 4.037 | 4.095 | 248 | 245 | 236 |
| 6217/0557 | 6 | L 3103 | 432 | 606 | FS | 1,0 | 9.564 | 9.021 | 9.151 | 492 | 638 | 614 |
| 6118/0517 | 6 | L 3104 | 411 | 606 | FS | 1,5 | | 6.735 | 6.832 | | 342 | 329 |
| 6118/0535 | 6 | L 3104 | 432 | 606 | FS | 3,9 | | 7.882 | 7.995 | | 478 | 460 |
| 6218/0590 | 6 | L 3106 | 432 | 606 | FS | 1,5 | 6.361 | 6.662 | 6.758 | 342 | 167 | 161 |
| 6220/0120 | 6 | L 3106 | 437 | 606 | FS | 5,0 | 1.772 | 1.856 | 1.882 | 66 | 40 | 38 |
| 6220/0121 | 6 | L 3106 | 437 | 606 | FS | 1,0 | 1.969 | 2.255 | 2.287 | 121 | 106 | 102 |
| 6217/0602 | 6 | L 3111 | 431 | 606 | FS | 3,5 | | 3.530 | 3.580 | | 722 | 695 |
| 6217/0519 | 6 | L 3112 | 433 | 606 | FS | 2,9 | 8.885 | 11.123 | 11.283 | 851 | 1.881 | 1.809 |
| 6217/0520 | 6 | L 3112 | 432 | 606 | FS | 2,3 | | 6.727 | 6.823 | | 512 | 493 |
| 6217/0523 | 6 | L 3112 | 432 | 606 | FS | 2,8 | 7.108 | 7.736 | 7.848 | 643 | 729 | 702 |
| 6217/0558 | 6 | L 3112 | 432 | 606 | FS | 0,7 | 5.333 | 4.967 | 5.038 | 297 | 349 | 336 |
| 6017/0188 | 6 | L 3113 | 433 | 606 | FS | 5,1 | 5.682 | 5.677 | 5.759 | 378 | 458 | 440 |
| 6017/0198 | 6 | L 3113 | 432 | 606 | FS | 1,5 | 7.440 | 6.334 | 6.425 | 319 | 362 | 348 |
| 6118/0416 | 6 | L 3114 | 432 | 606 | FS | 2,7 | 7.150 | 6.626 | 6.722 | 415 | 305 | 294 |
| 6118/0418 | 6 | L 3114 | 432 | 606 | FS | 0,9 | | 15.485 | 15.707 | | 873 | 840 |
| 6019/0464 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 5,8 | 3.159 | 3.996 | 4.053 | 147 | 211 | 203 |
| 6118/0419 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 2,0 | 2.565 | 2.937 | 2.979 | 96 | 189 | 182 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6118/0586 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 2,3 | 7.294 | 5.785 | 5.868 | 174 | 201 | 194 |
| 6119/0420 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 3,8 | 2.107 | 1.923 | 1.951 | 155 | 68 | 65 |
| 6119/0421 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 4,3 | 6.344 | 6.768 | 6.865 | 268 | 314 | 302 |
| 6119/0424 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 0,9 | | 4.719 | 4.787 | | 255 | 245 |
| 6019/0487 | 6 | L 3116 | 432 | 606 | FS | 5,5 | 6.109 | 5.161 | 5.235 | 377 | 349 | 336 |
| 6019/0491 | 6 | L 3116 | 432 | 606 | FS | 5,7 | 9.501 | 11.494 | 11.659 | 705 | 1.161 | 1.117 |
| 5917/0245 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 2,3 | 18.877 | 18.674 | 17.595 | 1.712 | 1.201 | 1.114 |
| 5918/0249 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 0,9 | 20.420 | 15.343 | 14.456 | 1.237 | 1.196 | 1.110 |
| 5918/0250 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 29.294 | 25.603 | 24.123 | 2.461 | 3.442 | 3.192 |
| 5918/0336 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 2,1 | 19.410 | 17.721 | 16.697 | 823 | 804 | 746 |
| 5918/0337 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 2,2 | 13.567 | 11.932 | 11.242 | 564 | 835 | 774 |
| 5918/0338 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 1,7 | 9.864 | 12.767 | 12.029 | 636 | 751 | 696 |
| 5918/0379 | 6 | L 3117 | 413 | 605 | FS | 1,1 | 14.488 | 10.057 | 9.476 | 393 | 367 | 341 |
| 5919/0391 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 3,6 | 10.520 | 13.973 | 13.165 | 663 | 1.092 | 1.012 |
| 5919/0335 | 6 | L 3121 | 438 | 605 | FS | 3,9 | 19.316 | 15.098 | 14.225 | 2.506 | 1.800 | 1.670 |
| 5919/0906 | 6 | L 3121 | 438 | 605 | FS | 2,0 | 14.121 | 12.364 | 11.649 | 918 | 599 | 556 |
| 5618/0229 | 6 | L 3134 | 440 | 605 | FS | 1,0 | 9.404 | 12.804 | 12.064 | 360 | 476 | 442 |
| 5618/0320 | 6 | L 3134 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 7.872 | 7.680 | 7.236 | 475 | 424 | 393 |
| 5618/0384 | 6 | L 3134 | 440 | 605 | FS | 3,2 | 10.479 | 10.544 | 9.934 | 377 | 318 | 295 |
| 5620/0629 | 6 | L 3184 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 2.077 | 2.815 | 2.653 | 75 | 78 | 72 |
| 5620/0678 | 6 | L 3184 | 440 | 605 | FS | 6,5 | 686 | 716 | 675 | 73 | 86 | 80 |
| 5618/0222 | 6 | L 3186 | 440 | 605 | FS | 4,0 | 4.369 | 4.496 | 4.236 | 180 | 265 | 245 |
| 5618/0385 | 6 | L 3187 | 440 | 605 | FS | 2,7 | 6.144 | 5.241 | 4.938 | 384 | 310 | 287 |
| 5619/0250 | 6 | L 3187 | 440 | 605 | FS | 4,8 | 4.509 | 5.122 | 4.826 | 341 | 318 | 295 |
| 5619/0626 | 6 | L 3187 | 440 | 605 | FS | 3,6 | 3.342 | 3.625 | 3.415 | 165 | 283 | 262 |
| 5718/0335 | 6 | L 3187 | 440 | 605 | FS | 2,8 | 7.992 | 8.534 | 8.041 | 468 | 471 | 437 |
| 5619/0337 | 6 | L 3188 | 440 | 605 | FS | 4,6 | 3.698 | 4.100 | 3.863 | 286 | 227 | 210 |
| 5619/0628 | 6 | L 3188 | 440 | 605 | FS | 6,9 | 1.726 | 2.607 | 2.456 | 119 | 188 | 174 |
| 5719/0338 | 6 | L 3188 | 440 | 605 | FS | 7,0 | 4.120 | 2.844 | 2.679 | 472 | 300 | 278 |
| 5619/0322 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 3,2 | 3.132 | 3.392 | 3.196 | 235 | 199 | 184 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5719/0122 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 4.679 | 5.250 | 4.947 | 435 | 441 | 409 |
| 5719/0126 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 3,6 | 9.468 | 8.967 | 8.449 | 762 | 803 | 745 |
| 5720/0130 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 3,1 | 1.440 | 1.385 | 1.305 | 165 | 98 | 91 |
| 5720/0172 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 2,9 | 1.924 | 2.012 | 1.896 | 178 | 118 | 110 |
| 5620/0168 | 6 | L 3190 | 440 | 605 | FS | 6,4 | 1.231 | 1.255 | 1.182 | 130 | 125 | 116 |
| 5620/0634 | 6 | L 3190 | 440 | 605 | FS | 2,2 | 3.529 | 3.781 | 3.563 | 205 | 248 | 230 |
| 5619/0175 | 6 | L 3191 | 440 | 605 | FS | 5,1 | 5.426 | 5.550 | 5.229 | 404 | 572 | 531 |
| 5620/0120 | 6 | L 3191 | 440 | 605 | FS | 2,6 | 4.224 | 4.562 | 4.299 | 390 | 471 | 437 |
| 5719/0127 | 6 | L 3191 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 4.027 | 5.142 | 4.845 | 255 | 389 | 360 |
| 5719/0703 | 6 | L 3191 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 3.208 | 4.355 | 4.104 | 200 | 275 | 255 |
| 5620/0115 | 6 | L 3193 | 440 | 605 | FS | 4,7 | 4.112 | 4.247 | 4.002 | 200 | 195 | 181 |
| 5620/0133 | 6 | L 3193 | 440 | 605 | FS | 4,5 | 3.761 | 3.580 | 3.373 | 208 | 169 | 157 |
| 5720/0177 | 6 | L 3193 | 440 | 605 | FS | 3,5 | 2.038 | 1.680 | 1.583 | 129 | 115 | 107 |
| 5720/0217 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 5,0 | 3.212 | 2.242 | 2.113 | 227 | 111 | 103 |
| 5720/0702 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 3,6 | 2.294 | 2.431 | 2.291 | 102 | 129 | 120 |
| 5819/0253 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 12.841 | 11.182 | 10.536 | 414 | 378 | 350 |
| 5819/0313 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 33.452 | 29.954 | 28.223 | 1.720 | 1.323 | 1.227 |
| 5819/0373 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 21.035 | 17.886 | 16.852 | 918 | 618 | 573 |
| 5719/0276 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 5.789 | 4.772 | 4.497 | 267 | 245 | 227 |
| 5719/0286 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 4.849 | 4.096 | 3.859 | 288 | 257 | 238 |
| 5720/0128 | 6 | L 3195 | 440 | 605 | FS | 2,6 | 1.766 | 2.040 | 1.922 | 158 | 185 | 172 |
| 5720/0173 | 6 | L 3195 | 440 | 605 | FS | 6,6 | 2.278 | 2.360 | 2.224 | 276 | 254 | 235 |
| 5818/0384 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 1,8 | 13.144 | 8.128 | 7.659 | 1.284 | 561 | 520 |
| 5819/0358 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 3.988 | 4.359 | 4.107 | 221 | 218 | 202 |
| 5819/0359 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 1,9 | 7.060 | 8.221 | 7.746 | 482 | 508 | 471 |
| 5819/0361 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 3,1 | 7.294 | 7.480 | 7.048 | 332 | 336 | 312 |
| 5819/0362 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 3,6 | 3.207 | 4.183 | 3.941 | 245 | 159 | 148 |
| 5819/0623 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 1,3 | 7.101 | 4.423 | 4.168 | 296 | 289 | 268 |
| 5820/0233 | 6 | L 3202 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 3.758 | 4.605 | 4.339 | 191 | 154 | 143 |
| 5820/0234 | 6 | L 3202 | 435 | 605 | FS | 2,0 | 4.538 | 5.834 | 5.497 | 222 | 301 | 279 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5820/0235 | 6 | L 3202 | 435 | 605 | FS | 2,4 | 5.275 | 6.603 | 6.222 | 327 | 520 | 482 |
| 5718/0321 | 6 | L 3204 | 440 | 605 | FS | 3,2 | 6.842 | 6.573 | 6.194 | 498 | 529 | 491 |
| 5718/0388 | 6 | L 3204 | 440 | 605 | FS | 4,0 | 3.272 | 5.193 | 4.893 | 314 | 581 | 538 |
| 5717/0065 | 6 | L 3205 | 434 | 605 | FS | 2,1 | 4.208 | 9.094 | 8.568 | 165 | 262 | 243 |
| 5718/0067 | 6 | L 3205 | 434 | 605 | FS | 1,8 | 7.733 | 8.177 | 7.705 | 349 | 481 | 446 |
| 5718/0327 | 6 | L 3205 | 440 | 605 | FS | 1,4 | 9.278 | 9.325 | 8.786 | 370 | 433 | 401 |
| 5718/0328 | 6 | L 3205 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 19.560 | 19.711 | 18.572 | 854 | 1.156 | 1.072 |
| 5718/0329 | 6 | L 3205 | 440 | 605 | FS | 4,5 | 7.314 | 6.172 | 5.815 | 400 | 336 | 312 |
| 5818/0340 | 6 | L 3205 | 435 | 605 | FS | 3,7 | 7.515 | 7.088 | 6.678 | 701 | 577 | 536 |
| 5818/0342 | 6 | L 3209 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 13.361 | 9.332 | 8.792 | 795 | 905 | 839 |
| 5818/0624 | 6 | L 3209 | 435 | 605 | FS | 1,8 | 14.048 | 12.723 | 11.988 | 1.217 | 1.317 | 1.221 |
| 5819/0667 | 6 | L 3209 | 435 | 605 | FS | 0,5 | 6.357 | 5.902 | 5.561 | 313 | 665 | 617 |
| 6120/0118 | 6 | L 3259 | 437 | 606 | FS | 2,5 | 4.940 | 5.406 | 5.483 | 340 | 265 | 255 |
| 5917/0243 | 6 | L 3262 | 438 | 605 | FS | 3,4 | 9.633 | 4.603 | 4.337 | 589 | 269 | 249 |
| 5917/0272 | 6 | L 3262 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 19.716 | 15.095 | 14.223 | 1.758 | 1.854 | 1.720 |
| 5918/0204 | 6 | L 3262 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 17.636 | 14.699 | 13.849 | 904 | 886 | 822 |
| 5916/0518 | 6 | L 3264 | 436 | 605 | FS | 1,4 | 6.604 | 7.450 | 7.020 | 392 | 291 | 270 |
| 5916/0722 | 6 | L 3264 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 10.091 | 11.588 | 10.919 | 1.502 | 1.973 | 1.830 |
| 5916/0525 | 6 | L 3265 | 436 | 605 | FS | 3,4 | 6.234 | 5.735 | 5.404 | 360 | 337 | 313 |
| 5916/0526 | 6 | L 3265 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 13.436 | 9.334 | 8.795 | 753 | 445 | 413 |
| 5916/0726 | 6 | L 3265 | 436 | 605 | FS | 0,5 | 4.623 | 4.729 | 4.456 | 226 | 238 | 220 |
| 5917/0517 | 6 | L 3265 | 436 | 605 | FS | 0,7 | 16.062 | 13.495 | 12.715 | 554 | 725 | 672 |
| 5816/0740 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | FS | 1,7 | 6.671 | 6.628 | 6.245 | 261 | 256 | 237 |
| 5816/0750 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | FS | 0,5 | 9.475 | 8.809 | 8.300 | 396 | 245 | 227 |
| 5817/0713 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | FS | 0,4 | 23.652 | 25.043 | 23.596 | 1.378 | 1.200 | 1.113 |
| 5817/0908 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | FS | 1,0 | 21.941 | 19.658 | 18.522 | 1.410 | 955 | 886 |
| 5818/0302 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,7 | 16.107 | 11.687 | 11.012 | 1.066 | 885 | 821 |
| 5819/0303 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,9 | 11.663 | 12.357 | 11.643 | 431 | 447 | 415 |
| 5819/0304 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 11.441 | 10.389 | 9.789 | 434 | 343 | 319 |
| 5819/0305 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,1 | 11.871 | 11.731 | 11.053 | 501 | 680 | 631 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5819/0306 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,4 | 15.497 | 13.536 | 12.754 | 825 | 615 | 570 |
| 5819/0370 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 4,9 | 6.340 | 5.190 | 4.891 | 286 | 268 | 248 |
| 5819/6314 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,5 | 11.337 | 12.177 | 11.474 | 401 | 472 | 438 |
| 5820/0226 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 6,1 | 7.248 | 7.547 | 7.111 | 182 | 263 | 244 |
| 5820/0255 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 8.916 | 7.693 | 7.249 | 312 | 255 | 237 |
| 5820/0212 | 6 | L 3269 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 8.357 | 8.333 | 7.852 | 428 | 542 | 502 |
| 5820/0230 | 6 | L 3269 | 435 | 605 | FS | 1,8 | 2.946 | 4.005 | 3.773 | 158 | 160 | 149 |
| 5820/0293 | 6 | L 3269 | 435 | 605 | FS | 1,3 | 3.836 | 4.078 | 3.843 | 230 | 204 | 189 |
| 5617/0327 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | FS | 2,1 | 5.517 | 5.797 | 5.462 | 190 | 259 | 240 |
| 5617/0328 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 6.946 | 7.506 | 7.073 | 313 | 416 | 386 |
| 5617/0909 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | FS | 5,7 | 897 | 855 | 806 | 34 | 23 | 21 |
| 5617/0910 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | FS | 0,9 | 4.840 | 4.147 | 3.908 | 269 | 304 | 282 |
| 5720/0159 | 6 | L 3271 | 435 | 605 | FS | 6,0 | 2.430 | 2.346 | 2.210 | 160 | 211 | 196 |
| 5720/0280 | 6 | L 3271 | 435 | 605 | FS | 3,3 | 3.451 | 3.227 | 3.041 | 243 | 302 | 280 |
| 5820/0282 | 6 | L 3271 | 435 | 605 | FS | 0,4 | 17.079 | 16.072 | 15.144 | 1.022 | 1.150 | 1.067 |
| 5815/0564 | 6 | L 3273 | 439 | 605 | FS | 3,6 | 3.445 | 3.435 | 3.236 | 159 | 620 | 575 |
| 5815/0565 | 6 | L 3273 | 439 | 605 | FS | 5,2 | 1.552 | 1.277 | 1.203 | 93 | 44 | 41 |
| 5815/0750 | 6 | L 3273 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 3.244 | 4.033 | 3.800 | 100 | 221 | 205 |
| 5815/0853 | 6 | L 3273 | 439 | 605 | FS | 1,9 | | 3.504 | 3.301 | | 208 | 193 |
| 5714/0537 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 3,0 | 1.850 | 1.960 | 1.847 | 63 | 81 | 75 |
| 5714/0539 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 2,1 | 1.908 | 2.498 | 2.354 | 71 | 70 | 65 |
| 5715/0541 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 2,3 | 1.868 | 2.399 | 2.260 | 92 | 118 | 109 |
| 5715/0543 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 5,1 | 5.784 | 4.308 | 4.059 | 407 | 379 | 352 |
| 5814/0536 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 2,9 | 642 | 766 | 722 | 42 | 17 | 16 |
| 5716/0336 | 6 | L 3276 | 434 | 605 | FS | 5,3 | 1.578 | 1.441 | 1.358 | 67 | 57 | 52 |
| 5716/0338 | 6 | L 3276 | 434 | 605 | FS | 1,9 | 1.201 | 977 | 920 | 50 | 78 | 72 |
| 5715/0130 | 6 | L 3277 | 439 | 605 | FS | 1,3 | 3.549 | 3.419 | 3.222 | 145 | 215 | 200 |
| 5715/0854 | 6 | L 3277 | 439 | 605 | FS | 4,3 | 2.340 | 2.713 | 2.556 | 190 | 128 | 119 |
| 6117/0198 | 6 | L 3303 | 432 | 606 | FS | 3,9 | 6.620 | 6.962 | 7.062 | 584 | 579 | 557 |
| 6117/0199 | 6 | L 3303 | 433 | 606 | FS | 5,3 | 6.314 | 5.954 | 6.040 | 746 | 640 | 615 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6117/0523 | 6 | L 3303 | 432 | 606 | FS | 2,7 | 10.142 | 12.024 | 12.197 | 543 | 599 | 576 |
| 6217/0521 | 6 | L 3303 | 432 | 606 | FS | 2,3 | 9.027 | 8.393 | 8.514 | 393 | 622 | 599 |
| 6217/0556 | 6 | L 3303 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 6.768 | 5.305 | 5.381 | 258 | 438 | 421 |
| 5919/0386 | 6 | L 3308 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 4.881 | 4.587 | 4.322 | 283 | 154 | 142 |
| 5819/0376 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 12.002 | 12.934 | 12.187 | 503 | 682 | 632 |
| 5819/0606 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 0,7 | | 11.698 | 11.022 | | 945 | 876 |
| 5819/0607 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 0,8 | 12.476 | 12.446 | 11.727 | 673 | 737 | 684 |
| 5919/0378 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 8.871 | 9.312 | 8.774 | 439 | 554 | 514 |
| 5919/0379 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 5.565 | 4.305 | 4.057 | 262 | 232 | 215 |
| 5919/0612 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 1,1 | 8.998 | 10.225 | 9.634 | 495 | 652 | 605 |
| 5918/0237 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 3,1 | 15.458 | 13.435 | 12.659 | 692 | 577 | 535 |
| 5918/0238 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 0,3 | 5.253 | 6.237 | 5.877 | 343 | 331 | 307 |
| 5918/0239 | 6 | L 3317 | 412 | 605 | FS | 3,5 | 14.747 | 12.546 | 11.821 | 354 | 297 | 275 |
| 5918/0749 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 1,3 | 4.895 | 4.704 | 4.432 | 161 | 163 | 151 |
| 6018/0236 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 4,0 | 6.021 | 3.371 | 3.177 | 499 | 398 | 369 |
| 6018/0482 | 6 | L 3317 | 432 | 606 | FS | 3,3 | 5.646 | 4.670 | 4.737 | 629 | 567 | 546 |
| 6018/0747 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 1,1 | 7.896 | 6.989 | 6.585 | 348 | 317 | 294 |
| 5716/0617 | 6 | L 3319 | 434 | 605 | FS | 2,7 | 3.175 | 3.121 | 2.940 | 138 | 143 | 133 |
| 5816/0911 | 6 | L 3319 | 434 | 605 | FS | 2,3 | 2.311 | 1.938 | 1.826 | 88 | 132 | 123 |
| 5816/0912 | 6 | L 3327 | 434 | 605 | FS | 2,1 | 5.405 | 3.892 | 3.667 | 159 | 122 | 113 |
| 5817/0629 | 6 | L 3327 | 434 | 605 | FS | 1,0 | 6.494 | 4.604 | 4.338 | 195 | 232 | 215 |
| 5819/0354 | 6 | L 3328 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 9.118 | 12.807 | 12.067 | 233 | 500 | 464 |
| 5720/0223 | 6 | L 3333 | 435 | 605 | FS | 2,4 | 1.823 | 3.274 | 3.085 | 102 | 349 | 324 |
| 5720/0292 | 6 | L 3333 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 13.238 | 14.152 | 13.334 | 882 | 528 | 490 |
| 5615/0242 | 6 | L 3337 | 533 | 603 | FS | 5,1 | 670 | 814 | 767 | 40 | 60 | 56 |
| 5820/0211 | 6 | L 3339 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 13.755 | 15.748 | 14.838 | 739 | 669 | 620 |
| 5820/0220 | 6 | L 3339 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 17.078 | 18.799 | 17.713 | 1.497 | 2.162 | 2.006 |
| 5820/0227 | 6 | L 3339 | 435 | 605 | FS | 2,7 | 9.299 | 10.388 | 9.788 | 481 | 483 | 448 |
| 5719/0367 | 6 | L 3347 | 435 | 605 | FS | 2,7 | 5.599 | 5.952 | 5.608 | 751 | 265 | 246 |
| 5719/0368 | 6 | L 3347 | 435 | 605 | FS | 6,4 | 3.254 | 3.186 | 3.002 | 385 | 274 | 254 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5618/0350 | 6 | L 3351 | 440 | 605 | FS | 4,5 | 5.679 | 5.602 | 5.278 | 263 | 151 | 140 |
| 5618/0370 | 6 | L 3351 | 440 | 605 | FS | 2,5 | 10.438 | 10.372 | 9.772 | 537 | 567 | 526 |
| 5718/0336 | 6 | L 3351 | 440 | 605 | FS | 6,7 | 5.191 | 3.919 | 3.693 | 187 | 139 | 129 |
| 5618/0323 | 6 | L 3352 | 440 | 605 | FS | 1,3 | 10.020 | 9.785 | 9.220 | 615 | 685 | 636 |
| 5718/0324 | 6 | L 3352 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 5.080 | 3.814 | 3.594 | 387 | 221 | 205 |
| 5718/0386 | 6 | L 3352 | 440 | 605 | FS | 3,4 | 4.827 | 7.478 | 7.046 | 340 | 297 | 275 |
| 5718/0389 | 6 | L 3352 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 2.916 | 3.035 | 2.859 | 162 | 263 | 244 |
| 6216/0517 | 6 | L 3361 | 433 | 606 | FS | 1,9 | 2.911 | 1.962 | 1.990 | 530 | 415 | 399 |
| 6216/0518 | 6 | L 3361 | 433 | 606 | FS | 2,9 | 3.634 | 4.320 | 4.382 | 479 | 517 | 497 |
| 5916/0521 | 6 | L 3366 | 436 | 605 | FS | 0,5 | 1.853 | 1.762 | 1.660 | 445 | 266 | 246 |
| 5916/0725 | 6 | L 3366 | 436 | 605 | FS | 2,8 | 6.483 | 4.661 | 4.392 | 601 | 362 | 336 |
| 5817/0631 | 6 | L 3367 | 436 | 605 | FS | 1,2 | 14.894 | 12.392 | 11.676 | 404 | 256 | 238 |
| 5817/0636 | 6 | L 3367 | 436 | 605 | FS | 1,7 | 6.143 | 4.929 | 4.644 | 203 | 167 | 155 |
| 5816/0530 | 6 | L 3368 | 436 | 605 | FS | 2,4 | 1.200 | 1.095 | 1.032 | 8 | 75 | 70 |
| 5916/0529 | 6 | L 3368 | 436 | 605 | FS | 4,5 | 1.031 | 1.628 | 1.534 | 15 | 113 | 104 |
| 5816/0620 | 6 | L 3369 | 434 | 605 | FS | 3,7 | 2.479 | 2.393 | 2.254 | 60 | 119 | 110 |
| 6318/0543 | 6 | L 3399 | 431 | 606 | FS | 6,2 | 755 | 842 | 854 | 52 | 84 | 81 |
| 5918/0343 | 6 | L 3405 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 15.787 | 12.649 | 11.918 | 838 | 522 | 484 |
| 5918/0362 | 6 | L 3405 | 438 | 605 | FS | 2,7 | 15.149 | 12.454 | 11.734 | 587 | 315 | 292 |
| 5919/0410 | 6 | L 3405 | 438 | 605 | FS | 1,4 | 12.656 | 13.458 | 12.680 | 853 | 499 | 463 |
| 5919/0739 | 6 | L 3405 | 438 | 605 | FS | 1,0 | 10.872 | 8.537 | 8.044 | 582 | 420 | 389 |
| 5619/0625 | 6 | L 3412 | 440 | 605 | FS | 6,6 | 3.471 | 3.543 | 3.338 | 185 | 187 | 173 |
| 6219/0521 | 6 | L 3414 | 437 | 606 | FS | 5,7 | 1.518 | 1.756 | 1.781 | 191 | 226 | 218 |
| 5717/0632 | 6 | L 3415 | 434 | 605 | FS | 2,8 | 8.305 | 7.579 | 7.141 | 319 | 523 | 485 |
| 5718/0390 | 6 | L 3415 | 440 | 605 | FS | 2,0 | 1.401 | 1.749 | 1.648 | 70 | 64 | 60 |
| 5914/0282 | 6 | L 3441 | 439 | 605 | FS | 4,1 | 2.440 | 2.411 | 2.271 | 42 | 48 | 45 |
| 5914/0283 | 6 | L 3441 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 7.496 | 3.348 | 3.155 | 298 | 95 | 88 |
| 5819/0252 | 6 | L 3445 | 435 | 605 | FS | 2,6 | 5.809 | 5.383 | 5.072 | 182 | 223 | 207 |
| 5716/1303 | 6 | L 3450 | 439 | 605 | FS | 3,0 | 1.033 | 1.086 | 1.023 | 27 | 84 | 78 |
| 5616/0326 | 6 | L 3457 | 434 | 605 | FS | 8,1 | 998 | 1.106 | 1.042 | 93 | 54 | 50 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5718/0639 | 6 | L 3472 | 434 | 605 | FS | 2,7 | 3.510 | 3.071 | 2.893 | 218 | 168 | 156 |
| 6016/0108 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 2,7 | 17.481 | 15.677 | 15.903 | 1.352 | 1.126 | 1.084 |
| 6016/0109 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 1,7 | 8.840 | 9.176 | 9.308 | 355 | 432 | 416 |
| 6016/0111 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 1,1 | 8.527 | 8.487 | 8.609 | 977 | 1.079 | 1.038 |
| 6016/0148 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 3,1 | 11.786 | 12.869 | 13.054 | 958 | 1.146 | 1.102 |
| 6016/0149 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 2,0 | 12.125 | 11.306 | 11.468 | 807 | 949 | 913 |
| 6016/0175 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 1,0 | 13.243 | 14.074 | 14.277 | 1.077 | 1.200 | 1.154 |
| 5819/2315 | 6 | L 3483 | 435 | 605 | FS | 3,4 | 10.455 | 9.564 | 9.011 | 408 | 541 | 501 |
| 5919/0333 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | OD | 0,5 | 13.182 | 16.262 | 15.322 | 924 | 1.095 | 1.016 |
| 5919/0372 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | OD | 0,7 | 16.542 | 16.013 | 15.088 | 1.049 | 865 | 803 |
| 5818/0335 | 6 | L 3001 | 412 | 605 | OD | 0,7 | | 18.834 | 17.746 | | 281 | 261 |
| 5918/0281 | 6 | L 3001 | 438 | 605 | OD | 0,8 | 12.682 | 11.526 | 10.860 | 329 | 292 | 271 |
| 5717/0010 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | OD | 1,4 | 15.023 | 5.165 | 4.867 | 324 | 160 | 148 |
| 5817/0007 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | OD | 0,8 | 17.443 | 16.431 | 15.481 | 690 | 1.106 | 1.026 |
| 5816/0717 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | OD | 0,8 | 4.810 | 3.991 | 3.761 | 141 | 160 | 149 |
| 5817/0669 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | OD | 1,3 | 10.333 | 20.567 | 19.378 | 382 | 868 | 805 |
| 5817/0718 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | OD | 0,8 | | 1.122 | 1.057 | | 72 | 67 |
| 5817/0800 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | OD | 0,5 | 3.736 | 2.979 | 2.807 | 147 | 113 | 105 |
| 5717/0006 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | OD | 1,2 | 18.148 | 17.250 | 16.253 | 690 | 849 | 788 |
| 5817/0009 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | OD | 0,8 | 11.812 | 15.892 | 14.974 | 595 | 1.251 | 1.160 |
| 5817/0011 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | OD | 0,7 | 15.947 | 11.879 | 11.192 | 631 | 639 | 593 |
| 5817/0670 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | OD | 0,7 | 14.842 | 12.810 | 12.070 | 900 | 723 | 670 |
| 5916/0575 | 6 | L 3006 | 436 | 605 | OD | 0,9 | 2.710 | 3.865 | 3.642 | 72 | 181 | 168 |
| 5718/0068 | 6 | L 3008 | 434 | 605 | OD | 0,4 | 7.064 | 6.847 | 6.451 | 450 | 407 | 377 |
| 5719/0656 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | OD | 1,4 | 8.237 | 5.696 | 5.367 | 506 | 247 | 229 |
| 5916/0572 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | OD | 1,0 | 6.953 | 8.194 | 7.721 | 260 | 309 | 287 |
| 5916/0573 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | OD | 0,4 | 14.441 | 9.674 | 9.115 | 615 | 735 | 682 |
| 5916/0720 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | OD | 0,4 | 16.252 | 13.045 | 12.291 | 861 | 741 | 688 |
| 6016/0110 | 6 | L 3012 | 433 | 606 | OD | 1,4 | 9.929 | 10.893 | 11.050 | 369 | 501 | 482 |
| 5817/0003 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | OD | 1,0 | 16.076 | 7.880 | 7.425 | 482 | 242 | 225 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5817/0901 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | OD | 1,6 | 12.105 | 12.062 | 11.365 | 453 | 544 | 504 |
| 5816/0577 | 6 | L 3016 | 436 | 605 | OD | 2,7 | 7.828 | 8.537 | 8.044 | 378 | 348 | 323 |
| 5716/0619 | 6 | L 3023 | 434 | 605 | OD | 1,1 | 2.498 | 2.770 | 2.610 | 74 | 108 | 100 |
| 5916/0351 | 6 | L 3028 | 436 | 605 | OD | 0,5 | 7.140 | 11.731 | 11.053 | 419 | 515 | 478 |
| 5916/0352 | 6 | L 3028 | 436 | 605 | OD | 0,5 | 5.744 | 8.067 | 7.600 | 330 | 817 | 758 |
| 6016/0118 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | OD | 0,6 | 3.460 | 5.143 | 5.217 | 209 | 184 | 177 |
| 5717/0710 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | OD | 1,5 | 16.833 | 14.339 | 13.511 | 830 | 713 | 661 |
| 5819/0380 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | OD | 2,0 | 10.598 | 8.283 | 7.805 | 1.197 | 329 | 305 |
| 5919/0339 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | OD | 1,7 | 4.771 | 7.170 | 6.756 | 366 | 163 | 151 |
| 5919/0733 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | OD | 1,0 | 11.273 | 11.780 | 11.100 | 808 | 630 | 584 |
| 5919/0330 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | OD | 1,0 | 17.102 | 15.149 | 14.274 | 915 | 772 | 716 |
| 5919/0373 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | OD | 1,6 | 14.106 | 14.218 | 13.397 | 1.306 | 890 | 825 |
| 6019/0489 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | OD | 0,6 | 17.763 | 16.157 | 16.389 | 1.798 | 1.186 | 1.141 |
| 6019/0490 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | OD | 0,9 | 11.864 | 9.791 | 9.932 | 1.299 | 942 | 907 |
| 6016/0180 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | OD | 0,7 | 5.484 | 5.823 | 5.907 | 154 | 81 | 78 |
| 6017/0185 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | OD | 1,4 | 4.836 | 8.111 | 8.227 | 238 | 390 | 375 |
| 6019/0486 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | OD | 0,5 | 6.725 | 5.716 | 5.799 | 361 | 220 | 212 |
| 6019/0308 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | OD | 1,7 | | 6.723 | 6.335 | | 554 | 514 |
| 6218/0523 | 6 | L 3098 | 431 | 606 | OD | 4,3 | 2.433 | 2.296 | 2.329 | 178 | 101 | 97 |
| 6020/0465 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | OD | 1,8 | 4.402 | 5.578 | 5.658 | 323 | 162 | 156 |
| 6118/0575 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | OD | 0,6 | | 9.680 | 9.819 | | 675 | 650 |
| 5919/0374 | 6 | L 3121 | 438 | 605 | OD | 0,6 | 11.197 | 9.709 | 9.148 | 744 | 638 | 591 |
| 5820/0281 | 6 | L 3202 | 435 | 605 | OD | 0,2 | 9.382 | 10.636 | 10.021 | 346 | 400 | 371 |
| 5718/0907 | 6 | L 3205 | 434 | 605 | OD | 0,4 | 8.379 | 11.086 | 10.445 | 443 | 679 | 630 |
| 6219/0522 | 6 | L 3260 | 437 | 606 | OD | 6,1 | 2.107 | 2.133 | 2.163 | 238 | 232 | 224 |
| 5918/0244 | 6 | L 3262 | 438 | 605 | OD | 2,5 | | 9.371 | 8.830 | | 424 | 393 |
| 5817/0567 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | OD | 1,0 | 11.963 | 12.669 | 11.937 | 382 | 481 | 446 |
| 5820/0274 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | OD | 1,2 | 11.676 | 10.830 | 10.204 | 472 | 612 | 568 |
| 5617/0911 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | OD | 2,0 | | 10.977 | 10.343 | | 481 | 446 |
| 5820/0221 | 6 | L 3271 | 435 | 605 | OD | 1,2 | 7.794 | 7.644 | 7.202 | 510 | 257 | 238 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5918/0208 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | OD | 1,2 | 16.205 | 12.760 | 12.023 | 634 | 403 | 373 |
| 5918/0282 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | OD | 1,7 | | 5.062 | 4.770 | | 144 | 134 |
| 5817/0671 | 6 | L 3367 | 434 | 605 | OD | 0,3 | 6.991 | 4.364 | 4.112 | 330 | 203 | 188 |
| 5919/0344 | 6 | L 3416 | 438 | 605 | OD | 2,6 | 8.333 | 9.436 | 8.891 | 531 | 610 | 565 |
| 5815/0413 | 6 | L 3470 | 439 | 605 | OD | 1,8 | 6.608 | 4.724 | 4.451 | 232 | 195 | 181 |
| 5718/0391 | 6 | K 7 | 440 | 605 | FS | 2,3 | 6.614 | 4.691 | 4.420 | 267 | 296 | 274 |
| 5718/0345 | 6 | K 9 | 440 | 605 | FS | 2,4 | 3.736 | 3.794 | 3.574 | 155 | 159 | 147 |
| 5718/0378 | 6 | K 11 | 440 | 605 | FS | 3,0 | 6.029 | 6.125 | 5.771 | 512 | 525 | 487 |
| 5618/0379 | 6 | K 12 | 440 | 605 | FS | 2,4 | 5.846 | 5.935 | 5.593 | 179 | 183 | 170 |
| 5618/0339 | 6 | K 13 | 440 | 605 | FS | 2,0 | 8.661 | 7.367 | 6.941 | 239 | 204 | 189 |
| 6119/0430 | 6 | K 104 | 432 | 606 | FS | 2,1 | 3.139 | 3.187 | 3.233 | 128 | 131 | 126 |
| 6020/0101 | 6 | K 106 | 432 | 606 | FS | 3,6 | | 2.330 | 2.364 | | 120 | 115 |
| 6118/0467 | 6 | K 128 | 432 | 606 | FS | 3,2 | 6.455 | 6.556 | 6.650 | 420 | 431 | 414 |
| 6119/0404 | 6 | K 128 | 432 | 606 | FS | 1,9 | 8.479 | 10.187 | 10.333 | 233 | 359 | 345 |
| 6118/0548 | 6 | K 138 | 432 | 606 | FS | 5,4 | 5.423 | 4.554 | 4.620 | 371 | 513 | 494 |
| 6017/0111 | 6 | K 139 | 432 | 606 | FS | 2,2 | 3.151 | 3.199 | 3.245 | 107 | 110 | 106 |
| 6117/0540 | 6 | K 149 | 432 | 606 | FS | 2,3 | 4.426 | 4.769 | 4.838 | 414 | 348 | 335 |
| 6117/0580 | 6 | K 150 | 432 | 606 | FS | 3,9 | 8.738 | 8.884 | 9.011 | 1.451 | 1.487 | 1.431 |
| 6117/0170 | 6 | K 151 | 433 | 606 | FS | 2,7 | 5.602 | 5.688 | 5.770 | 224 | 230 | 221 |
| 6117/0581 | 6 | K 151 | 433 | 606 | FS | 1,7 | 3.104 | 2.276 | 2.309 | 256 | 123 | 118 |
| 5917/0164 | 6 | K 152 | 432 | 606 | FS | 1,8 | | 5.271 | 5.347 | | 893 | 859 |
| 6116/0583 | 6 | K 153 | 433 | 606 | FS | 3,2 | 2.066 | 2.099 | 2.129 | 166 | 170 | 164 |
| 6116/0576 | 6 | K 154 | 433 | 606 | FS | 0,0 | 3.432 | 3.487 | 3.537 | 304 | 312 | 300 |
| 6116/0577 | 6 | K 154 | 433 | 606 | FS | 2,3 | 2.055 | 2.087 | 2.117 | 140 | 144 | 138 |
| 6116/0160 | 6 | K 155 | 433 | 606 | FS | 1,6 | 2.308 | 2.345 | 2.379 | 245 | 251 | 242 |
| 6116/0158 | 6 | K 156 | 433 | 606 | FS | 4,2 | 2.460 | 3.286 | 3.334 | 179 | 197 | 189 |
| 6116/0159 | 6 | K 156 | 433 | 606 | FS | 2,1 | 7.557 | 6.202 | 6.291 | 443 | 303 | 292 |
| 6116/0145 | 6 | K 157 | 433 | 606 | FS | 3,3 | 2.554 | 2.712 | 2.751 | 162 | 90 | 87 |
| 6116/0146 | 6 | K 158 | 433 | 606 | FS | 1,7 | 4.004 | 4.067 | 4.125 | 255 | 261 | 251 |
| 6116/0579 | 6 | K 158 | 433 | 606 | FS | 2,4 | 3.979 | 4.041 | 4.100 | 281 | 288 | 277 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6016/0143 | 6 | K 159 | 433 | 606 | FS | 2,5 | 3.727 | 3.356 | 3.404 | 220 | 233 | 225 |
| 6016/0151 | 6 | K 159 | 433 | 606 | FS | 1,7 | 5.498 | 6.071 | 6.158 | 188 | 226 | 217 |
| 6016/0155 | 6 | K 160 | 433 | 606 | FS | 2,3 | 4.011 | 4.073 | 4.132 | 226 | 232 | 223 |
| 6017/0156 | 6 | K 164 | 433 | 606 | FS | 3,7 | 3.988 | 4.050 | 4.108 | 215 | 220 | 212 |
| 6017/0157 | 6 | K 164 | 433 | 606 | FS | 2,6 | | 4.641 | 4.708 | | 231 | 223 |
| 6017/0109 | 6 | K 165 | 432 | 606 | FS | 2,2 | 9.518 | 9.666 | 9.805 | 558 | 572 | 550 |
| 6017/0110 | 6 | K 165 | 432 | 606 | FS | 1,0 | 9.019 | 6.580 | 6.675 | 396 | 404 | 389 |
| 6017/0187 | 6 | K 165 | 432 | 606 | FS | 1,7 | 4.210 | 4.275 | 4.336 | 186 | 191 | 183 |
| 6017/0190 | 6 | K 167 | 432 | 606 | FS | 1,4 | 5.085 | 5.164 | 5.239 | 317 | 325 | 313 |
| 6017/0266 | 6 | K 168 | 438 | 605 | FS | 5,0 | 6.765 | 8.153 | 7.682 | 299 | 474 | 440 |
| 5618/0371 | 6 | K 171 | 440 | 605 | FS | 4,1 | 4.213 | 4.278 | 4.031 | 225 | 231 | 214 |
| 5918/0286 | 6 | K 171 | 438 | 605 | FS | 1,3 | 12.195 | 10.394 | 9.793 | 537 | 75 | 69 |
| 5918/0255 | 6 | K 173 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 12.899 | 5.620 | 5.296 | 628 | 364 | 337 |
| 5918/0382 | 6 | K 174 | 438 | 605 | FS | 2,9 | 12.960 | 11.739 | 11.061 | 575 | 1.102 | 1.023 |
| 5919/0741 | 6 | K 174 | 438 | 605 | FS | 6,1 | 15.963 | 14.450 | 13.615 | 1.423 | 1.565 | 1.452 |
| 5618/0733 | 6 | K 175 | 440 | 605 | FS | 3,0 | | 7.463 | 7.032 | | 235 | 218 |
| 5619/0657 | 6 | K 180 | 440 | 605 | FS | 2,9 | 3.217 | 3.268 | 3.079 | 240 | 246 | 228 |
| 6018/0484 | 6 | K 180 | 432 | 606 | FS | 7,0 | 3.782 | 3.842 | 3.897 | 312 | 320 | 308 |
| 6019/0493 | 6 | K 183 | 432 | 606 | FS | 5,7 | 2.011 | 1.877 | 1.903 | 102 | 123 | 118 |
| 5919/0375 | 6 | K 185 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 7.488 | 7.849 | 7.395 | 290 | 414 | 384 |
| 5819/0378 | 6 | K 191 | 438 | 605 | FS | 2,1 | 6.283 | 2.576 | 2.428 | 357 | 70 | 65 |
| 5620/0647 | 6 | K 200 | 440 | 605 | FS | 4,4 | 774 | 786 | 741 | 67 | 69 | 64 |
| 5919/0605 | 6 | K 200 | 435 | 605 | FS | 2,7 | 2.775 | 2.818 | 2.656 | 179 | 183 | 170 |
| 6016/0144 | 6 | K 201 | 433 | 606 | FS | 2,1 | 7.192 | 7.301 | 7.406 | 94 | 96 | 93 |
| 5620/0750 | 6 | K 219 | 440 | 605 | FS | 0,8 | | 1.657 | 1.561 | | 77 | 71 |
| 5720/0151 | 6 | K 228 | 440 | 605 | FS | 3,0 | 7.277 | 7.391 | 6.964 | 455 | 466 | 433 |
| 5719/0147 | 6 | K 232 | 440 | 605 | FS | 2,7 | 3.704 | 2.124 | 2.001 | 270 | 126 | 116 |
| 5719/0145 | 6 | K 234 | 440 | 605 | FS | 2,0 | 241 | 245 | 231 | 10 | 10 | 10 |
| 5719/0143 | 6 | K 235 | 440 | 605 | FS | 1,5 | 1.755 | 1.782 | 1.679 | 104 | 107 | 99 |
| 5619/0348 | 6 | K 236 | 440 | 605 | FS | 4,0 | 1.386 | 1.408 | 1.327 | 119 | 122 | 113 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5619/0176 | 6 | K 237 | 440 | 605 | FS | 4,4 | 792 | 804 | 758 | 56 | 57 | 53 |
| 5618/0392 | 6 | K 239 | 440 | 605 | FS | 1,4 | 2.768 | 2.810 | 2.648 | 80 | 82 | 76 |
| 5719/0351 | 6 | K 241 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 2.869 | 2.913 | 2.745 | 119 | 122 | 113 |
| 5719/0722 | 6 | K 243 | 440 | 605 | FS | 1,9 | | 1.218 | 1.147 | | 123 | 114 |
| 5719/0647 | 6 | K 246 | 435 | 605 | FS | 6,6 | 4.281 | 4.646 | 4.378 | 269 | 365 | 339 |
| 5614/0260 | 6 | K 502 | 533 | 603 | FS | 2,9 | 2.225 | 2.260 | 2.130 | 196 | 201 | 186 |
| 5615/0265 | 6 | K 511 | 533 | 603 | FS | 3,6 | 702 | 713 | 672 | 34 | 35 | 32 |
| 5615/0268 | 6 | K 513 | 533 | 603 | FS | 2,7 | 1.578 | 1.602 | 1.510 | 65 | 67 | 62 |
| 5914/0185 | 6 | K 638 | 439 | 605 | FS | 0,3 | 4.646 | 4.718 | 4.445 | 192 | 197 | 183 |
| 5914/0191 | 6 | K 638 | 439 | 605 | FS | 0,6 | 4.646 | 4.718 | 4.445 | 192 | 197 | 183 |
| 5914/0205 | 6 | K 638 | 439 | 605 | FS | 2,3 | 7.597 | 8.358 | 7.875 | 235 | 265 | 245 |
| 5914/0720 | 6 | K 638 | 439 | 605 | FS | 1,5 | 6.949 | 7.055 | 6.648 | 197 | 202 | 187 |
| 5815/0573 | 6 | K 707 | 439 | 605 | FS | 4,5 | 975 | 990 | 933 | 41 | 42 | 39 |
| 5715/0301 | 6 | K 714 | 439 | 605 | FS | 5,0 | 1.006 | 2.285 | 2.153 | 28 | 139 | 129 |
| 5816/0572 | 6 | K 721 | 439 | 605 | FS | 2,4 | 1.003 | 1.019 | 960 | 49 | 50 | 47 |
| 5716/0302 | 6 | K 749 | 439 | 605 | FS | 1,2 | 662 | 672 | 633 | 17 | 17 | 16 |
| 5916/0900 | 6 | K 786 | 414 | 605 | FS | 1,6 | 4.761 | 4.835 | 4.556 | 252 | 258 | 240 |
| 5719/0387 | 6 | K 851 | 435 | 605 | FS | 1,7 | 935 | 950 | 895 | 75 | 77 | 71 |
| 5719/0389 | 6 | K 851 | 435 | 605 | FS | 4,2 | 2.588 | 2.630 | 2.478 | 274 | 281 | 260 |
| 5719/0390 | 6 | K 851 | 435 | 605 | FS | 3,2 | 1.280 | 1.300 | 1.225 | 124 | 127 | 118 |
| 5719/0388 | 6 | K 852 | 435 | 605 | FS | 1,5 | 977 | 992 | 935 | 39 | 40 | 37 |
| 5719/0653 | 6 | K 853 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 4.956 | 5.033 | 4.743 | 297 | 304 | 282 |
| 5820/0201 | 6 | K 854 | 435 | 605 | FS | 1,9 | 7.460 | 7.576 | 7.138 | 428 | 439 | 407 |
| 5719/0391 | 6 | K 855 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 576 | 586 | 552 | 88 | 90 | 84 |
| 5719/0394 | 6 | K 856 | 435 | 605 | FS | 4,7 | 1.629 | 1.654 | 1.559 | 106 | 109 | 101 |
| 5819/0344 | 6 | K 857 | 435 | 605 | FS | 2,4 | 2.604 | 2.578 | 2.429 | 126 | 69 | 64 |
| 5919/0654 | 6 | K 859 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 9.972 | 11.125 | 10.482 | 588 | 493 | 457 |
| 5720/0258 | 6 | K 860 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 1.785 | 1.602 | 1.509 | 131 | 93 | 86 |
| 5819/0396 | 6 | K 869 | 435 | 605 | FS | 0,6 | 7.852 | 7.973 | 7.512 | 307 | 315 | 292 |
| 5819/0397 | 6 | K 869 | 435 | 605 | FS | 1,1 | 5.546 | 5.632 | 5.306 | 257 | 263 | 244 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 5819/0398 | 6 | K 872 | 435 | 605 | FS | 4,6 | 2.232 | 2.267 | 2.136 | 140 | 144 | 133 |
| 5819/0399 | 6 | K 872 | 435 | 605 | FS | 2,6 | 2.753 | 2.795 | 2.633 | 55 | 56 | 52 |
| 5820/0273 | 6 | K 899 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 5.744 | 5.833 | 5.496 | 270 | 277 | 257 |
| 5820/0203 | 6 | K 901 | 435 | 605 | FS | 5,2 | 2.804 | 2.848 | 2.683 | 194 | 199 | 184 |
| 5820/0272 | 6 | K 902 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 1.539 | 1.563 | 1.472 | 44 | 45 | 42 |
| 5720/0204 | 6 | K 903 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 7.321 | 7.435 | 7.005 | 394 | 404 | 375 |
| 5820/0260 | 6 | K 903 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 3.124 | 3.173 | 2.990 | 215 | 220 | 204 |
| 5720/0259 | 6 | K 906 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 4.458 | 4.527 | 4.266 | 262 | 269 | 249 |
| 5720/0256 | 6 | K 909 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 1.632 | 1.737 | 1.637 | 39 | 64 | 59 |
| 5819/0382 | 6 | K 970 | 435 | 605 | FS | 1,5 | 6.399 | 6.499 | 6.124 | 438 | 449 | 416 |
| 5819/0614 | 6 | K 971 | 435 | 605 | FS | 0,2 | 2.098 | 1.201 | 1.132 | 109 | 66 | 61 |
| 5818/0615 | 6 | K 985 | 435 | 605 | FS | 0,3 | 1.635 | 1.660 | 1.565 | 93 | 95 | 88 |
| 6116/0161 | 6 | K 158 | 433 | 606 | OD | 0,9 | 9.869 | 10.023 | 10.167 | 635 | 651 | 626 |
| 5917/0166 | 6 | K 162 | 433 | 606 | OD | 1,4 | 1.572 | 6.270 | 6.360 | 43 | 242 | 232 |
| 5918/0291 | 6 | K 171 | 438 | 605 | OD | 0,8 | | 7.454 | 7.023 | | 396 | 367 |
| 5918/0292 | 6 | K 172 | 438 | 605 | OD | 0,8 | 5.581 | 5.347 | 5.038 | 114 | 161 | 149 |
| 5919/0350 | 6 | K 191 | 438 | 605 | OD | 0,5 | 7.946 | 7.142 | 6.729 | 383 | 417 | 387 |
| 5818/0376 | 6 | K 192 | 438 | 605 | OD | 0,8 | 4.864 | 2.452 | 2.310 | 227 | 134 | 124 |
| 5914/0200 | 6 | K 638 | 439 | 605 | OD | 0,1 | 7.345 | 7.458 | 7.027 | 292 | 299 | 278 |
| 5914/0178 | 6 | K 642 | 439 | 605 | OD | 2,5 | 6.349 | 6.446 | 6.073 | 141 | 145 | 134 |
| 5820/0296 | 6 | K 903 | 435 | 605 | OD | 0,6 | 7.568 | 9.717 | 9.155 | 484 | 472 | 438 |
| 5818/2383 | 6 | K 984 | 435 | 605 | OD | 0,7 | 9.359 | 9.503 | 8.954 | 406 | 416 | 386 |
| 5915/7109 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 3,5 | 60.245 | 62.054 | 64.931 | 6.245 | 8.883 | 9.691 |
| 6014/0008 | 7 | A 60 | 339 | 706 | FS | 3,2 | 55.375 | 63.416 | 66.356 | 5.740 | 6.586 | 7.185 |
| 6014/0201 | 7 | A 60 | 339 | 706 | FS | 5,0 | 54.136 | 58.291 | 60.994 | 5.545 | 6.362 | 6.940 |
| 6015/0010 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 2,0 | 60.497 | 68.847 | 72.039 | 5.896 | 7.007 | 7.644 |
| 6015/0011 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 3,1 | 56.556 | 60.255 | 63.049 | 5.082 | 6.353 | 6.930 |
| 6015/0012 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 1,2 | 63.210 | 72.564 | 75.928 | 5.777 | 7.865 | 8.580 |
| 6015/0014 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 1,4 | 66.283 | 79.107 | 82.775 | 6.886 | 8.644 | 9.430 |
| 6015/0015 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 1,7 | 65.271 | 68.306 | 71.473 | 6.966 | 7.620 | 8.313 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6015/7013 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 2,5 | 63.011 | 67.072 | 70.182 | 6.546 | 7.355 | 8.024 |
| 6015/7063 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 0,8 | 72.775 | 79.727 | 83.424 | 7.767 | 8.376 | 9.138 |
| 6214/0150 | 7 | A 61 | 331 | 706 | FS | 2,1 | 36.826 | 43.604 | 42.860 | 8.954 | 11.785 | 11.125 |
| 6214/0901 | 7 | A 61 | 331 | 706 | FS | 3,1 | 48.300 | 54.368 | 53.441 | 10.170 | 12.774 | 12.060 |
| 6015/0901 | 7 | A 63 | 315 | 706 | FS | 2,2 | 58.349 | 55.783 | 61.092 | 4.513 | 4.656 | 5.531 |
| 6015/0902 | 7 | A 63 | 339 | 706 | FS | 4,6 | 49.368 | 52.522 | 57.521 | 4.831 | 4.898 | 5.819 |
| 6114/0101 | 7 | A 63 | 331 | 706 | FS | 5,4 | 28.613 | 33.133 | 36.912 | 2.952 | 4.192 | 4.867 |
| 6115/7201 | 7 | A 63 | 331 | 706 | FS | 6,8 | 32.418 | 38.227 | 42.588 | 3.344 | 6.120 | 7.106 |
| 6214/7100 | 7 | A 63 | 331 | 706 | FS | 2,9 | 25.504 | 30.916 | 34.443 | 2.631 | 5.596 | 6.497 |
| 6214/8026 | 7 | A 63 | 331 | 706 | FS | 3,6 | | 21.720 | 23.024 | | 2.716 | 2.830 |
| 5915/0110 | 7 | A 643 | 315 | 706 | FS | 1,8 | 61.678 | 58.620 | 61.338 | 7.440 | 6.238 | 6.806 |
| 5915/0111 | 7 | A 643 | 315 | 706 | FS | 2,2 | 58.412 | 59.924 | 62.702 | 6.776 | 5.560 | 6.066 |
| 5915/7112 | 7 | A 643 | 315 | 706 | FS | 0,4 | 72.716 | 75.090 | 78.572 | 8.435 | 6.613 | 7.215 |
| 6016/0001 | 7 | B 9 | 339 | 706 | FS | 3,2 | 15.410 | 16.786 | 17.028 | 973 | 1.068 | 1.027 |
| 6016/0017 | 7 | B 9 | 315 | 706 | FS | 4,6 | 21.118 | 22.526 | 22.849 | 1.056 | 1.208 | 1.162 |
| 6116/7219 | 7 | B 9 | 339 | 706 | FS | 3,1 | 18.373 | 19.922 | 20.208 | 1.104 | 1.875 | 1.804 |
| 6216/0002 | 7 | B 9 | 339 | 706 | FS | 0,3 | | 6.678 | 6.774 | | 917 | 883 |
| 6216/0003 | 7 | B 9 | 339 | 706 | FS | 2,1 | | 7.225 | 7.328 | | 820 | 789 |
| 6216/0025 | 7 | B 9 | 331 | 706 | FS | 3,5 | 7.040 | 8.771 | 8.898 | 845 | 885 | 852 |
| 6216/0026 | 7 | B 9 | 331 | 706 | FS | 0,9 | 9.900 | 11.466 | 11.631 | 1.045 | 1.159 | 1.115 |
| 6216/0027 | 7 | B 9 | 331 | 706 | FS | 2,5 | 10.407 | 10.650 | 10.804 | 1.230 | 1.245 | 1.198 |
| 6216/0030 | 7 | B 9 | 331 | 706 | FS | 0,7 | 8.306 | 8.548 | 8.671 | 919 | 867 | 835 |
| 6114/0050 | 7 | B 271 | 331 | 706 | FS | 1,2 | 6.619 | 6.925 | 7.025 | 427 | 543 | 523 |
| 6114/0034 | 7 | B 420 | 331 | 706 | FS | 1,2 | 12.208 | 12.940 | 13.126 | 996 | 1.098 | 1.057 |
| 6114/0132 | 7 | B 420 | 331 | 706 | FS | 4,4 | 9.982 | 8.954 | 9.082 | 993 | 938 | 902 |
| 6114/0134 | 7 | B 420 | 331 | 706 | FS | 2,3 | 8.154 | 9.138 | 9.269 | 823 | 900 | 866 |
| 6115/0135 | 7 | B 420 | 331 | 706 | FS | 3,0 | 6.544 | 8.048 | 8.164 | 721 | 1.063 | 1.023 |
| 6115/0136 | 7 | B 420 | 339 | 706 | FS | 1,9 | 6.333 | 8.551 | 8.674 | 766 | 1.380 | 1.328 |
| 6115/0137 | 7 | B 420 | 339 | 706 | FS | 0,9 | 6.189 | 7.668 | 7.778 | 566 | 634 | 610 |
| 6115/0139 | 7 | B 420 | 339 | 706 | FS | 4,3 | 7.041 | 7.997 | 8.112 | 422 | 575 | 553 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6015/0016 | 7 | B 9 | 315 | 706 | OD | 0,7 | 29.236 | 15.825 | 16.052 | 2.000 | 1.062 | 1.022 |
| 6015/0033 | 7 | B 9 | 315 | 706 | OD | 0,5 | 19.406 | 21.109 | 21.413 | 923 | 736 | 708 |
| 6116/0020 | 7 | B 9 | 339 | 706 | OD | 1,0 | 16.945 | 17.639 | 17.892 | 1.083 | 1.083 | 1.042 |
| 6116/0345 | 7 | B 9 | 339 | 706 | OD | 0,5 | 17.706 | 19.875 | 20.160 | 1.064 | 1.043 | 1.004 |
| 6116/0346 | 7 | B 9 | 339 | 706 | OD | 0,9 | 16.399 | 18.089 | 18.349 | 885 | 1.098 | 1.056 |
| 6116/0349 | 7 | B 9 | 339 | 706 | OD | 1,1 | 14.809 | 15.488 | 15.711 | 800 | 1.012 | 974 |
| 6114/0035 | 7 | B 420 | 331 | 706 | OD | 0,8 | 13.440 | 18.619 | 18.887 | 967 | 1.386 | 1.333 |
| 6114/0133 | 7 | B 420 | 331 | 706 | OD | 0,8 | 7.963 | 10.992 | 11.150 | 810 | 1.149 | 1.105 |
| 6114/0804 | 7 | B 420 | 331 | 706 | OD | 1,3 | 14.043 | 13.058 | 13.246 | 1.063 | 1.250 | 1.203 |
| 6114/0052 | 7 | L 401 | 331 | 706 | FS | 4,3 | 3.901 | 4.208 | 4.269 | 375 | 370 | 356 |
| 6114/0053 | 7 | L 401 | 331 | 706 | FS | 0,3 | 6.488 | 7.502 | 7.610 | 424 | 581 | 559 |
| 6115/0054 | 7 | L 401 | 331 | 706 | FS | 3,1 | 9.690 | 9.550 | 9.688 | 712 | 535 | 515 |
| 6014/0224 | 7 | L 413 | 339 | 706 | FS | 4,8 | 7.306 | 7.992 | 8.107 | 394 | 503 | 484 |
| 6015/0226 | 7 | L 413 | 339 | 706 | FS | 3,9 | 2.877 | 3.145 | 3.190 | 149 | 198 | 191 |
| 6015/0228 | 7 | L 413 | 339 | 706 | FS | 2,2 | 8.304 | 8.551 | 8.674 | 662 | 419 | 403 |
| 6015/0030 | 7 | L 419 | 315 | 706 | FS | 0,6 | 27.601 | 19.848 | 20.134 | 742 | 691 | 665 |
| 6015/0064 | 7 | L 419 | 315 | 706 | FS | 1,6 | 17.479 | 16.372 | 16.608 | 367 | 657 | 632 |
| 5914/0001 | 7 | L 422 | 339 | 706 | FS | 3,0 | | 8.186 | 8.304 | | 379 | 365 |
| 5915/0254 | 7 | L 423 | 339 | 706 | FS | 1,1 | 7.791 | 7.735 | 7.846 | 360 | 233 | 224 |
| 6015/0258 | 7 | L 425 | 315 | 706 | FS | 6,0 | | 12.709 | 12.891 | | 474 | 456 |
| 6015/0259 | 7 | L 425 | 339 | 706 | FS | 0,6 | 10.834 | 10.239 | 10.386 | 407 | 384 | 369 |
| 6115/0260 | 7 | L 425 | 339 | 706 | FS | 3,7 | 6.016 | 6.222 | 6.312 | 317 | 160 | 154 |
| 6115/0261 | 7 | L 425 | 339 | 706 | FS | 5,6 | 4.426 | 5.238 | 5.313 | 334 | 336 | 323 |
| 6015/0269 | 7 | L 426 | 339 | 706 | FS | 3,2 | 9.290 | 11.703 | 11.871 | 264 | 457 | 440 |
| 6015/0271 | 7 | L 427 | 315 | 706 | FS | 5,0 | 7.257 | 7.644 | 7.754 | 280 | 205 | 198 |
| 6115/0279 | 7 | L 434 | 339 | 706 | FS | 6,9 | | 2.669 | 2.707 | | 197 | 189 |
| 6015/0341 | 7 | L 401 | 339 | 706 | OD | 0,2 | 10.656 | 6.797 | 6.895 | 346 | 193 | 185 |
| 6015/0342 | 7 | L 401 | 339 | 706 | OD | 0,5 | 11.434 | 6.810 | 6.908 | 409 | 213 | 205 |
| 6015/0001 | 7 | L 413 | 339 | 706 | OD | 0,7 | 11.514 | 14.033 | 14.234 | 595 | 697 | 671 |
| 6015/0225 | 7 | L 413 | 315 | 706 | OD | 4,8 | 7.495 | 8.575 | 8.698 | 329 | 386 | 372 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|-------------------|---------|--------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6015/0227 | 7 | L 413 | 339 | 706 | OD | 1,1 | 4.320 | 8.536 | 8.659 | 237 | 432 | 416 |
| 6015/0343 | 7 | L 413 | 339 | 706 | OD | 0,5 | | 4.394 | 4.457 | | 152 | 147 |
| 6015/0031 | 7 | L 419 | 315 | 706 | OD | 3,1 | 23.637 | 18.174 | 18.436 | 587 | 537 | 517 |
| 5915/0255 | 7 | L 423 | 339 | 706 | OD | 3,4 | 7.534 | 10.134 | 10.280 | 539 | 770 | 741 |
| 6015/0229 | 7 | L 431 | 315 | 706 | OD | 3,7 | 8.217 | 8.280 | 8.399 | 331 | 253 | 243 |
| 5915/0449 | 7 | K 33 | 339 | 706 | FS | 0,6 | 3.412 | 4.427 | 4.490 | 108 | 44 | 42 |
| 6115/0451 | 7 | K 34 | 339 | 706 | FS | 3,1 | 1.879 | 1.974 | 2.003 | 141 | 148 | 142 |
| 6115/0453 | 7 | K 35 | 339 | 706 | FS | 1,3 | 1.823 | 2.492 | 2.527 | 82 | 143 | 138 |
| 6015/0479 | 7 | K 51 | 339 | 706 | FS | 0,6 | | 2.336 | 2.370 | | 66 | 63 |
| 6020/9002 | 9 | A 3 | 671 | 1001 | FS | 1,6 | 88.489 | 94.752 | 100.438 | 14.889 | 18.888 | 19.680 |
| 6020/9003 | 9 | A 3 | 661 | 1001 | FS | 7,1 | 70.158 | 71.319 | 75.599 | 12.582 | 15.311 | 15.953 |
| 6020/9051 | 9 | A 3 | 671 | 1001 | FS | 2,8 | 89.317 | 88.739 | 94.064 | 14.566 | 19.103 | 19.904 |
| 5920/9202 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 2,7 | 10.725 | 10.272 | 10.420 | 489 | 654 | 629 |
| 5920/9203 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 3,6 | 14.397 | 15.396 | 15.617 | 1.110 | 972 | 935 |
| 5920/9205 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 2,5 | 4.818 | 7.953 | 8.067 | 166 | 574 | 552 |
| 6020/9201 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 3,6 | 33.732 | 39.066 | 39.628 | 2.306 | 2.052 | 1.974 |
| 6020/9210 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 0,7 | 24.629 | 23.873 | 24.216 | 1.820 | 1.674 | 1.611 |
| 6020/9203 | 9 | B 26 | 671 | 1001 | FS | 2,0 | 11.441 | 14.243 | 14.448 | 2.023 | 2.624 | 2.525 |
| 6020/9204 | 9 | B 26 | 661 | 1001 | FS | 1,1 | 19.903 | 21.700 | 22.012 | 1.893 | 2.111 | 2.031 |
| 6020/9205 | 9 | B 26 | 661 | 1001 | FS | 0,9 | 38.628 | 39.551 | 40.120 | 2.873 | 2.741 | 2.637 |
| 6020/9217 | 9 | B 26 | 661 | 1001 | FS | 2,8 | 17.762 | 20.497 | 20.792 | 1.637 | 1.730 | 1.665 |
| 6120/9204 | 9 | B 426 | 676 | 1001 | FS | 2,0 | 16.845 | 16.886 | 17.129 | 1.278 | 1.285 | 1.236 |
| 6120/9209 | 9 | B 426 | 676 | 1001 | FS | 2,8 | 9.919 | 10.081 | 10.226 | 932 | 998 | 960 |
| 5920/9409 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 2,4 | 13.855 | 16.916 | 17.159 | 2.080 | 2.437 | 2.345 |
| 6020/9206 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 3,3 | 30.425 | 36.783 | 37.312 | 4.485 | 5.576 | 5.365 |
| 6020/9207 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 3,8 | 23.954 | 25.320 | 25.684 | 3.460 | 2.943 | 2.832 |
| 6020/9208 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 3,2 | 27.330 | 31.516 | 31.969 | 3.128 | 3.480 | 3.348 |
| 6020/9209 | 9 | B 469 | 676 | 1001 | FS | 3,7 | 28.069 | 32.306 | 32.770 | 2.837 | 3.593 | 3.457 |
| 6020/9211 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 0,5 | 38.904 | 41.780 | 42.381 | 4.783 | 5.469 | 5.262 |
| 6120/9206 | 9 | B 469 | 676 | 1001 | FS | 2,4 | 26.824 | 31.213 | 31.662 | 2.725 | 3.051 | 2.936 |

Tab. A-1: Gesamt- und Güterverkehr für 1995, 2000 (SVZ) und 2005 (Hochrechnung) – Fortsetzung

| Zähl- stellen- nr. [--] | Bundes- land- nr. [--] | Straßen- klasse u. nr. [--] | Kreis- nr. | Regions- nr. [--] | Str.- typ | Geltungs- bereichs- länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-------------------------|--------------|---|--|-------------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr | | | Güterverkehr | | |
| | | | | | | | 1995 | 2000 [Kfz/24h] | 2005 | 1995 | 2.000 [Kfz/24h] | 2005 |
| 6120/9207 | 9 | B 469 | 676 | 1001 | FS | 3,2 | 27.794 | 30.725 | 31.167 | 3.022 | 3.245 | 3.122 |
| 6120/9210 | 9 | B 469 | 676 | 1001 | FS | 2,8 | 18.770 | 22.568 | 22.892 | 1.827 | 2.264 | 2.178 |
| 5920/9201 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | OD | 1,0 | 12.939 | 13.765 | 13.963 | 505 | 660 | 635 |
| 5920/9206 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | OD | 1,5 | 13.565 | 12.122 | 12.296 | 799 | 689 | 663 |
| 6020/9212 | 9 | B 8 | 661 | 1001 | OD | 2,2 | 25.335 | 23.608 | 23.947 | 1.073 | 630 | 606 |
| 6020/9214 | 9 | B 26 | 661 | 1001 | OD | 0,6 | 18.148 | 15.596 | 15.820 | 529 | 225 | 216 |
| 5820/9405 | 9 | L 2305 | 671 | 1001 | FS | 1,6 | 17.141 | 18.618 | 18.886 | 1.290 | 1.452 | 1.397 |
| 5920/9412 | 9 | L 2305 | 671 | 1001 | FS | 4,4 | 10.975 | 10.528 | 10.679 | 656 | 984 | 947 |
| 5920/9416 | 9 | L 2305 | 671 | 1001 | FS | 2,2 | 7.621 | 9.703 | 9.842 | 350 | 508 | 489 |
| 6020/9406 | 9 | L 2309 | 661 | 1001 | FS | 4,1 | 17.138 | 16.544 | 16.782 | 971 | 962 | 926 |
| 5920/9404 | 9 | L 2443 | 671 | 1001 | FS | 1,5 | 10.408 | 11.164 | 11.324 | 558 | 668 | 643 |
| 5920/9405 | 9 | L 2443 | 671 | 1001 | FS | 9,1 | 2.270 | 2.207 | 2.239 | 142 | 194 | 187 |
| 5920/9401 | 9 | L 2444 | 671 | 1001 | FS | 2,6 | 5.196 | 3.571 | 3.622 | 240 | 220 | 212 |
| 5920/9410 | 9 | L 2444 | 671 | 1001 | FS | 1,3 | 10.846 | 11.504 | 11.669 | 466 | 543 | 522 |
| 5920/9420 | 9 | L 2444 | 671 | 1001 | FS | 1,8 | 9.403 | 9.898 | 10.040 | 416 | 456 | 439 |
| 5920/9403 | 9 | L 2805 | 671 | 1001 | FS | 3,8 | 7.452 | 7.094 | 7.196 | 395 | 354 | 341 |
| 6020/9401 | 9 | L 3115 | 671 | 1001 | FS | 3,0 | 4.410 | 4.308 | 4.370 | 295 | 187 | 180 |
| 6020/9403 | 9 | L 3115 | 671 | 1001 | FS | 1,3 | 17.373 | 16.152 | 16.384 | 1.168 | 977 | 940 |
| 6020/9404 | 9 | L 3115 | 671 | 1001 | FS | 2,9 | 19.729 | 21.400 | 21.708 | 966 | 850 | 818 |
| 5820/9401 | 9 | L 3202 | 671 | 1001 | FS | 1,5 | 3.406 | 4.146 | 4.206 | 209 | 249 | 240 |
| 5820/9402 | 9 | L 3202 | 671 | 1001 | FS | 2,3 | 7.479 | 7.302 | 7.407 | 444 | 265 | 255 |
| 5820/9403 | 9 | L 3339 | 671 | 1001 | FS | 1,1 | 3.723 | 3.350 | 3.398 | 213 | 187 | 180 |
| 6020/9407 | 9 | L 2309 | 676 | 1001 | OD | 1,6 | 13.701 | 12.890 | 13.075 | 597 | 893 | 859 |
| 5920/9419 | 9 | L 2805 | 671 | 1001 | OD | 1,3 | 13.043 | 13.645 | 13.841 | 446 | 605 | 582 |
| 5920/9422 | 9 | L 2805 | 671 | 1001 | OD | 0,7 | 4.960 | 4.055 | 4.113 | 312 | 230 | 221 |
| 6020/9703 | 9 | K 16 | 671 | 1001 | FS | 1,6 | 8.290 | 8.922 | 9.050 | 737 | 832 | 801 |
| 6020/9705 | 9 | K 16 | 671 | 1001 | FS | 1,1 | 4.272 | 4.897 | 4.967 | 563 | 503 | 484 |
| 5920/9701 | 9 | K 17 | 671 | 1001 | FS | 3,0 | 1.094 | 2.120 | 2.150 | 87 | 225 | 216 |
| 6020/9801 | 9 | G 2 | 661 | 1001 | FS | 0,3 | 21.284 | 18.762 | 19.032 | 510 | 646 | 622 |

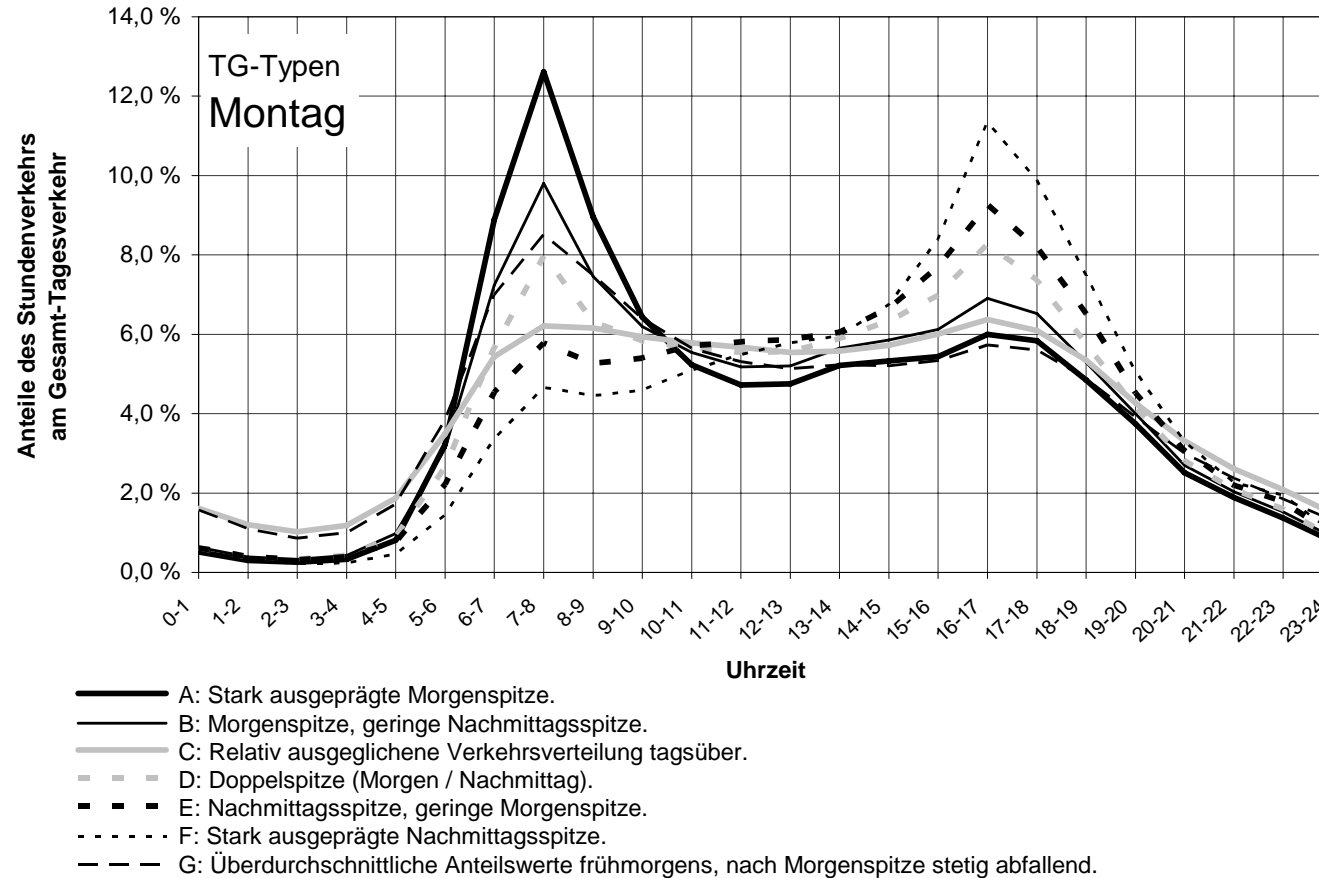


Abb. A-1: Tagesganglinien des Gesamtverkehrs – Montag - /BAST 2006/

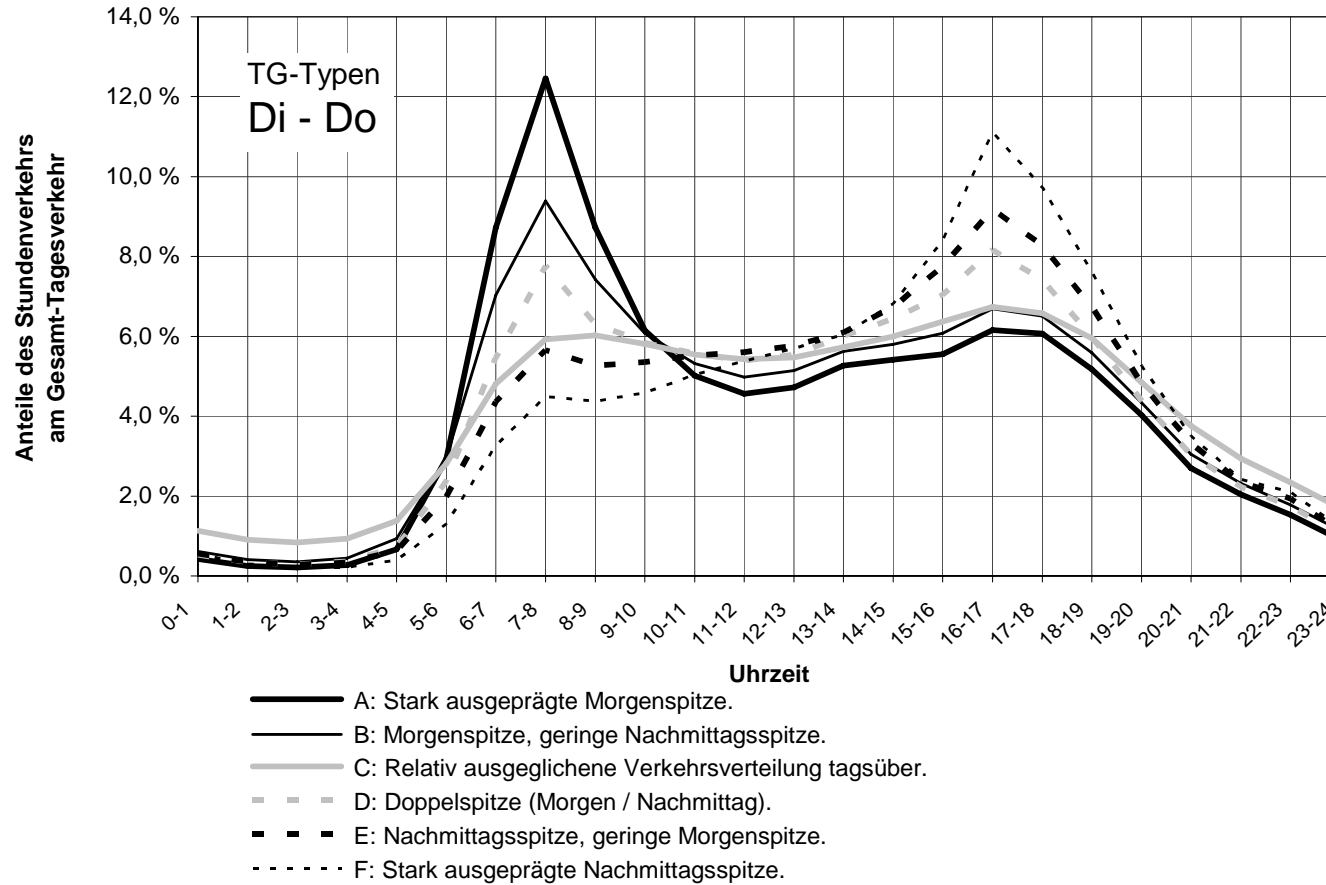


Abb. A-2: Tagesganglinien des Gesamtverkehrs – Dienstag bis Donnerstag - /BAST 2006/

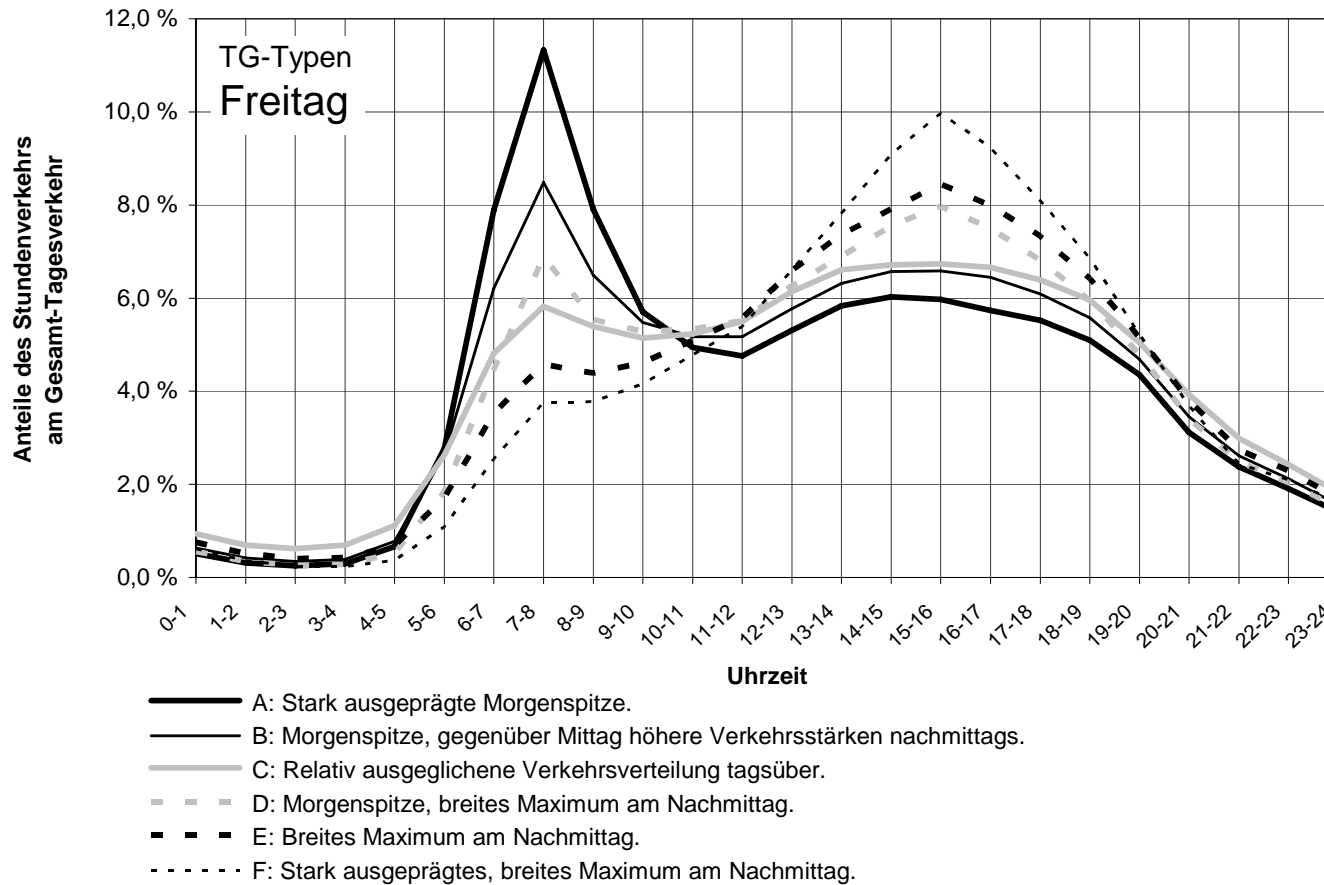


Abb. A-3: Tagesganglinien des Gesamtverkehrs – Freitag – /BAST 2006/

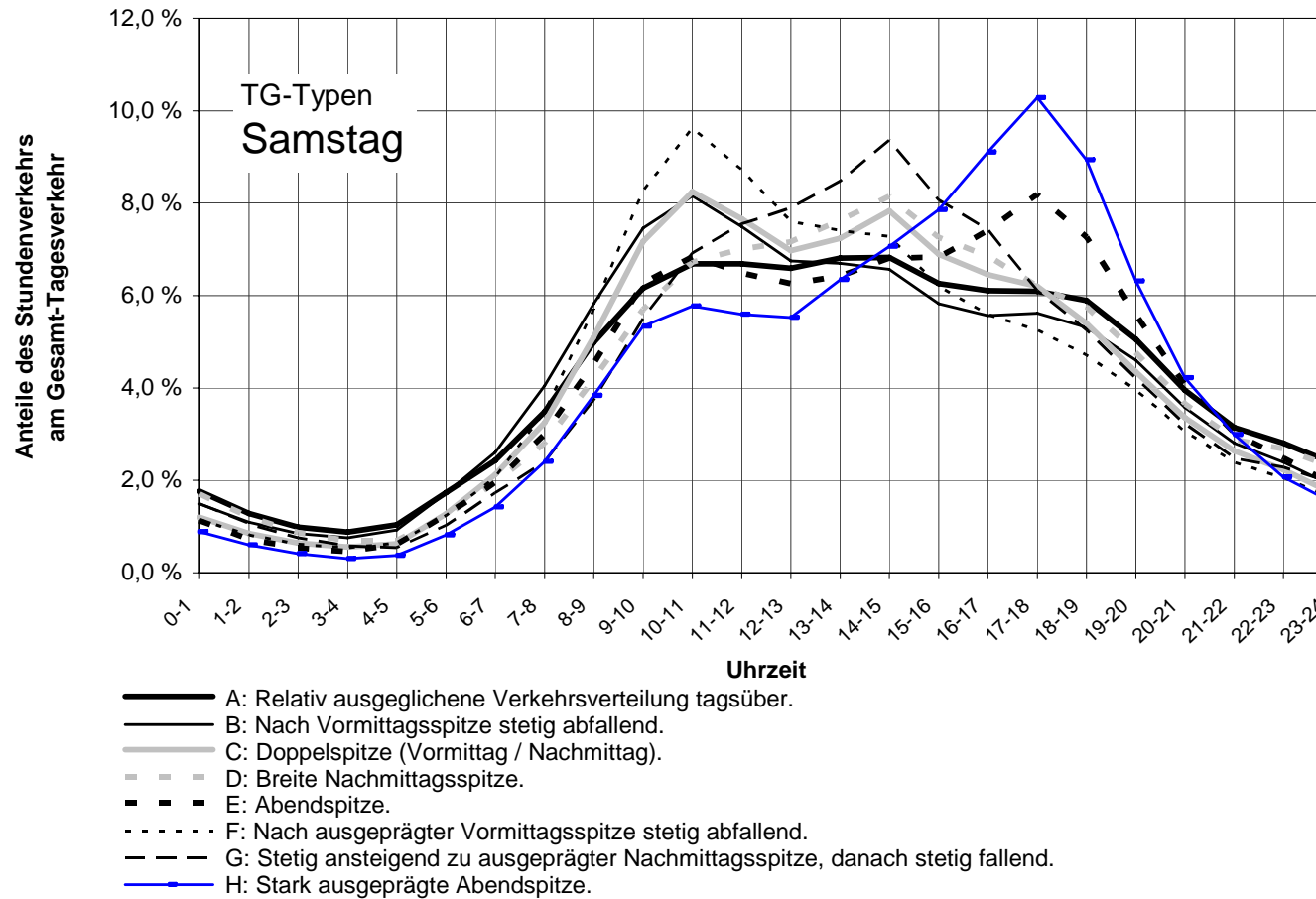


Abb. A-4: Tagesganglinien des Gesamtverkehrs – Samstag – /BAST 2006/

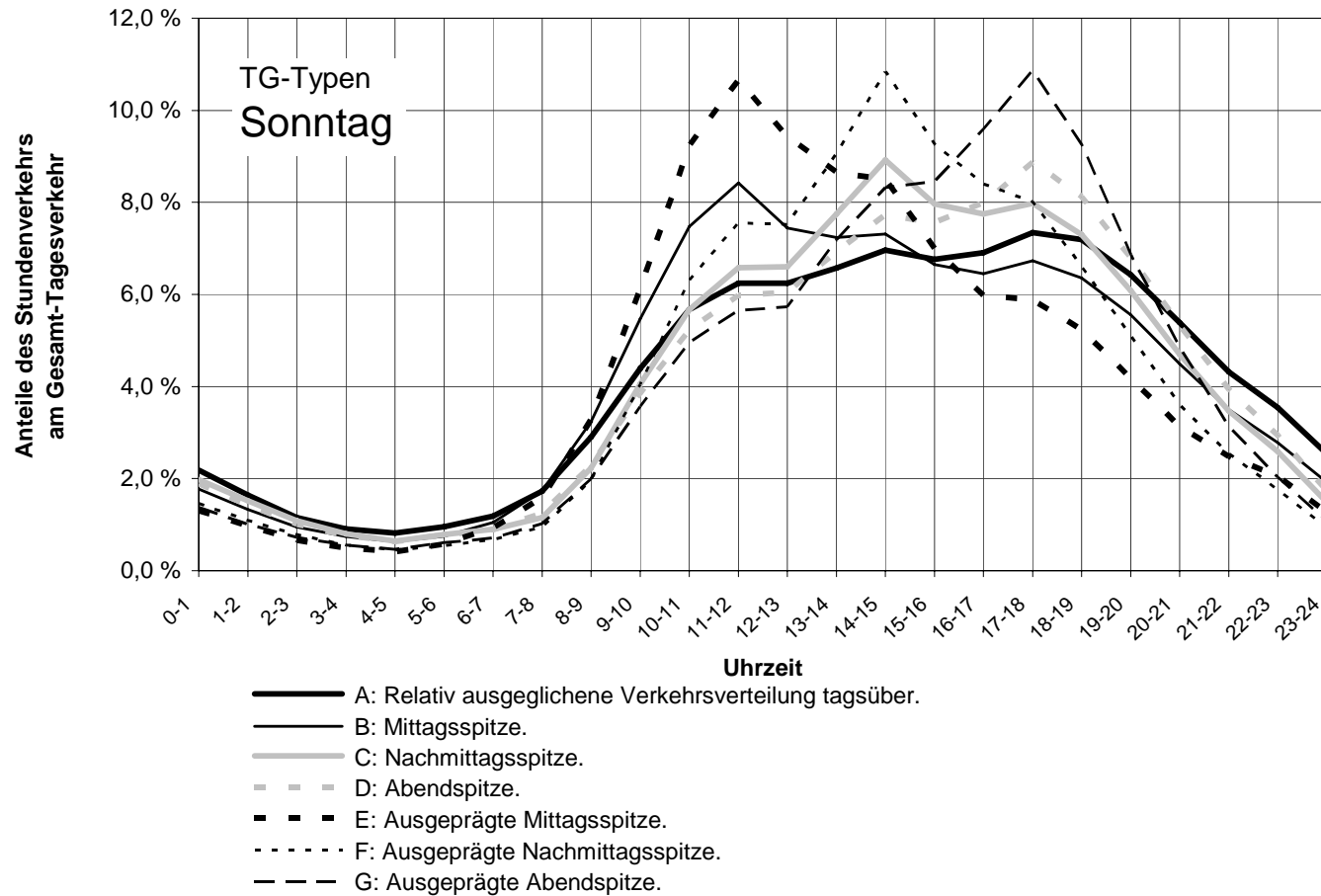


Abb. A-5: Tagesganglinien des Gesamtverkehrs – Sonn- und Feiertage – /BAST 2006/

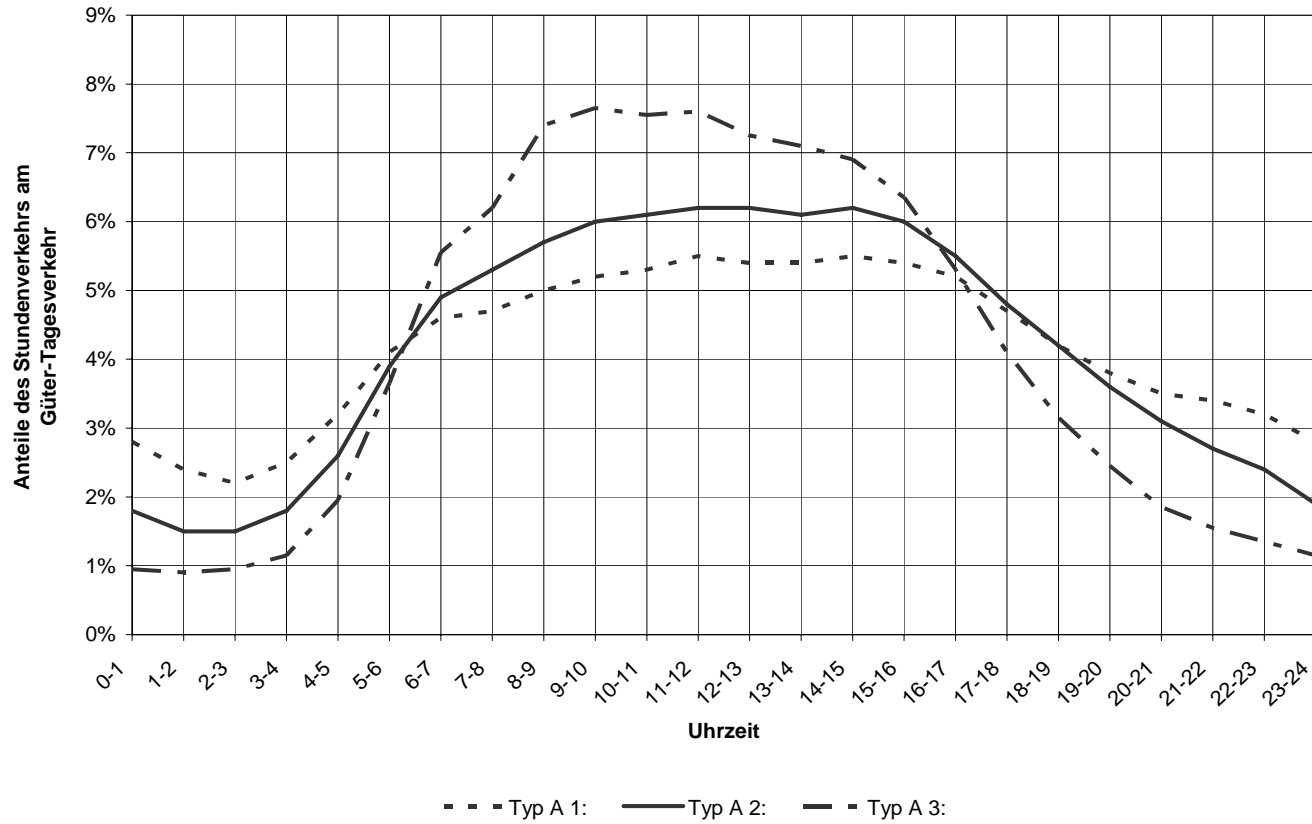


Abb. A-6: Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Bundesautobahnen – Werktage – /HB 2002/

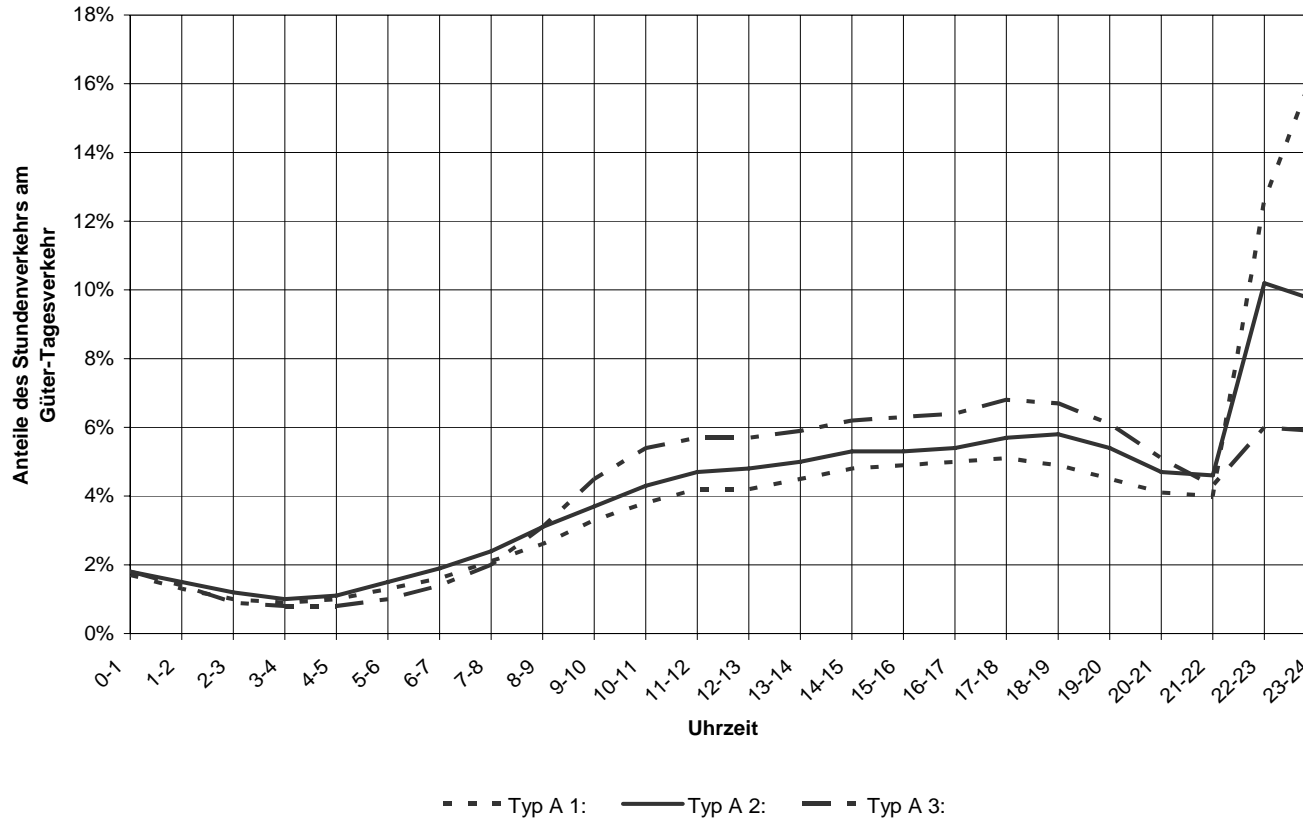


Abb. A-7: Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Bundesautobahnen – Sonn- und Feiertage – /HB 2002/

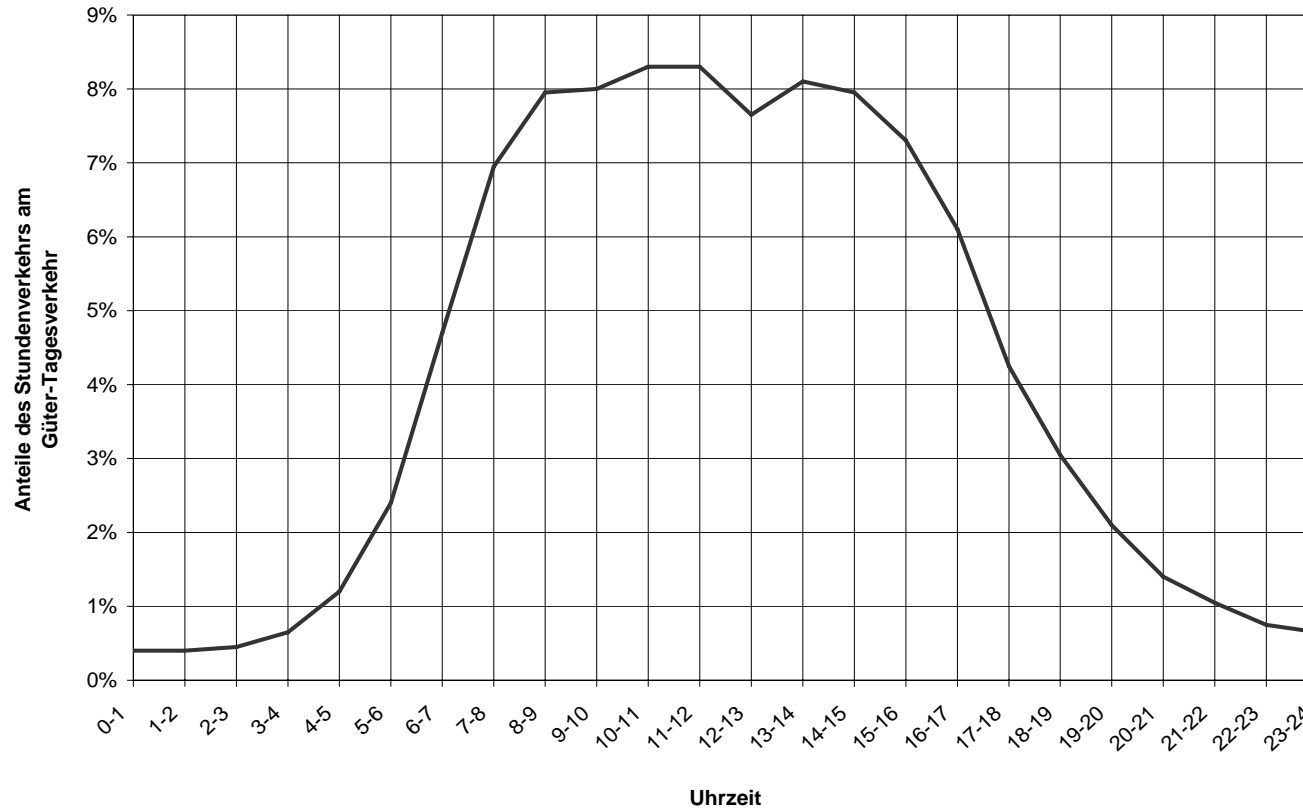


Abb. A-8: Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Landstraßen – Werktage – /HB 2002/

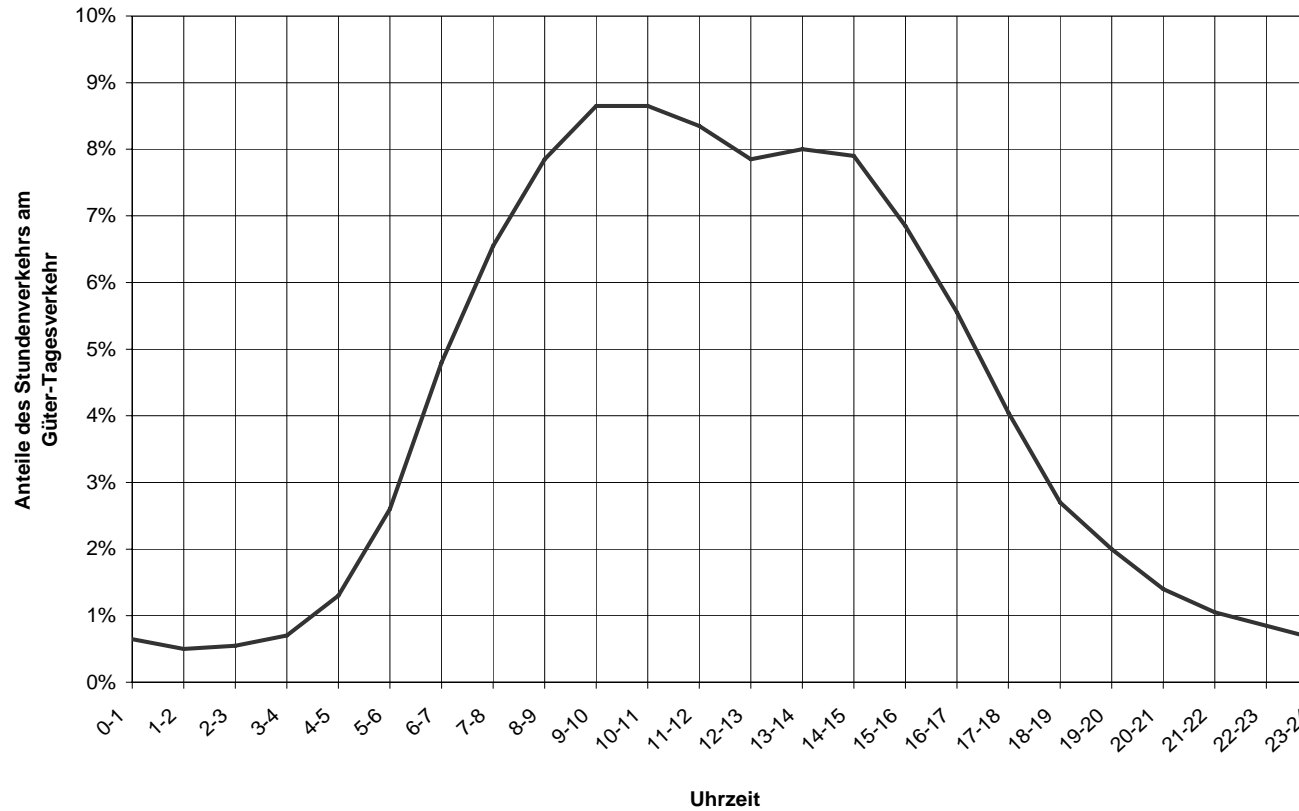


Abb. A-9: Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Stadtstraßen – Werktage – /HB 2002/

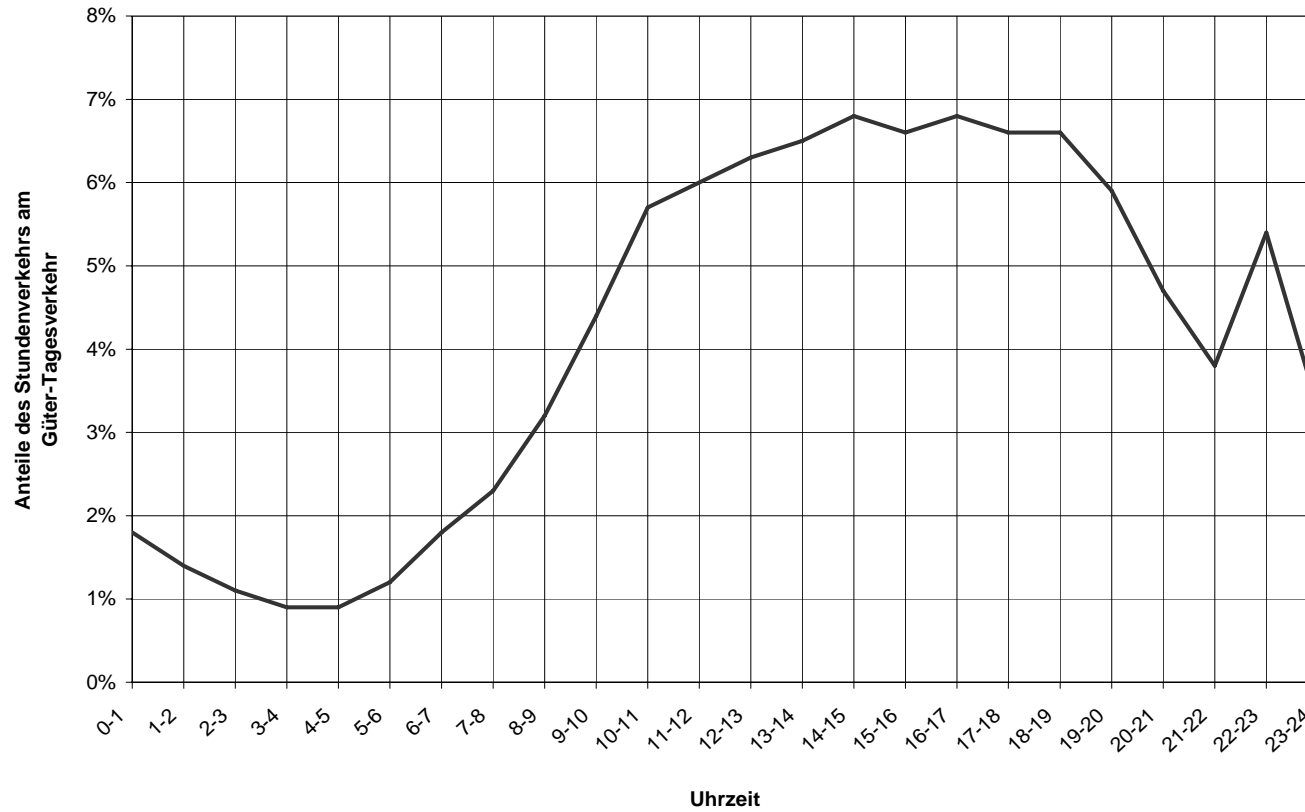


Abb. A-10: Tagesganglinien des Güterverkehrs auf Land- und Stadtstraßen – Sonn- und Feiertage – /HB 2002/

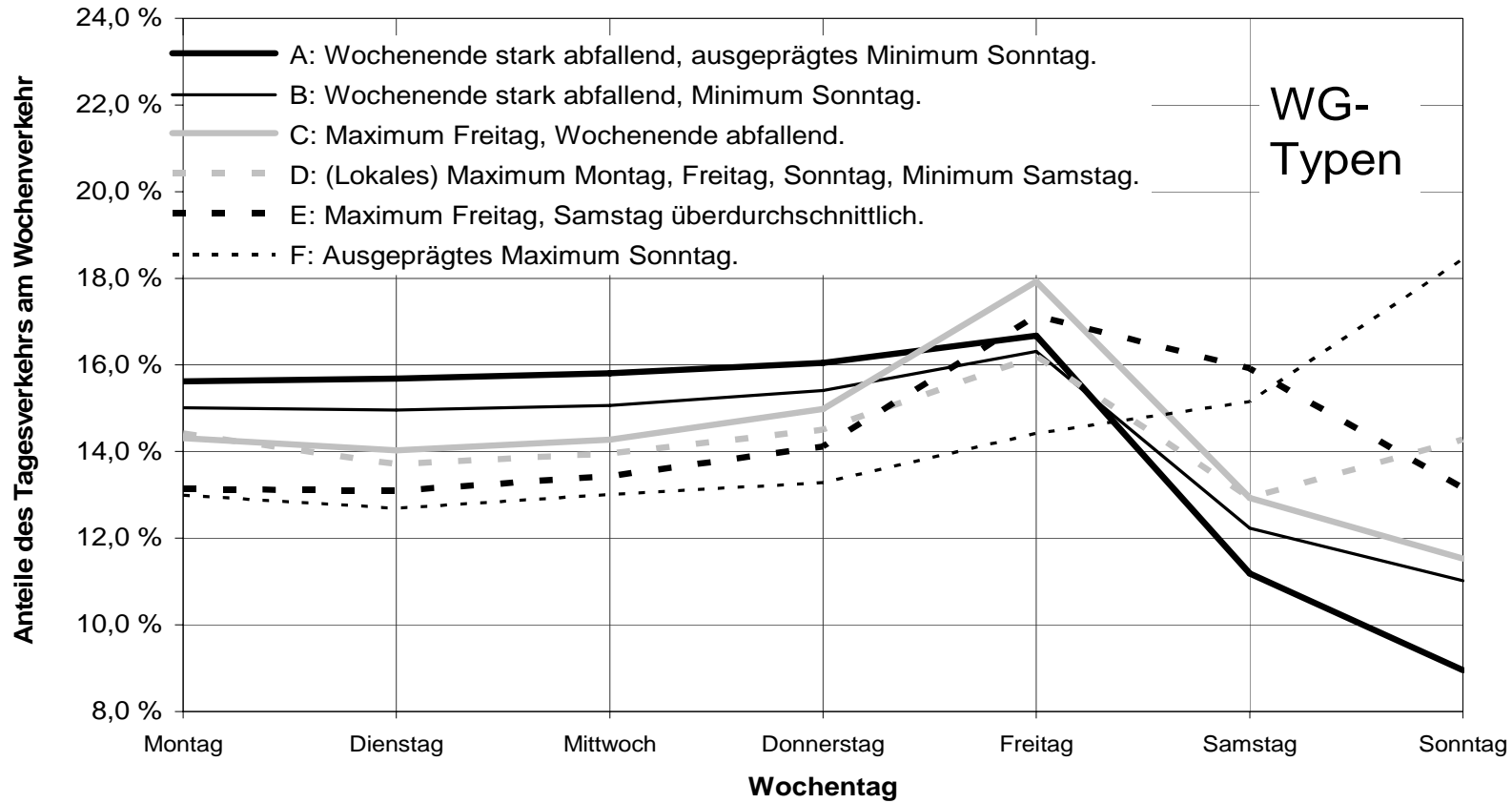


Abb. A-11: Wochenganglinien des Kfz-Verkehrs – /BAST 2006/

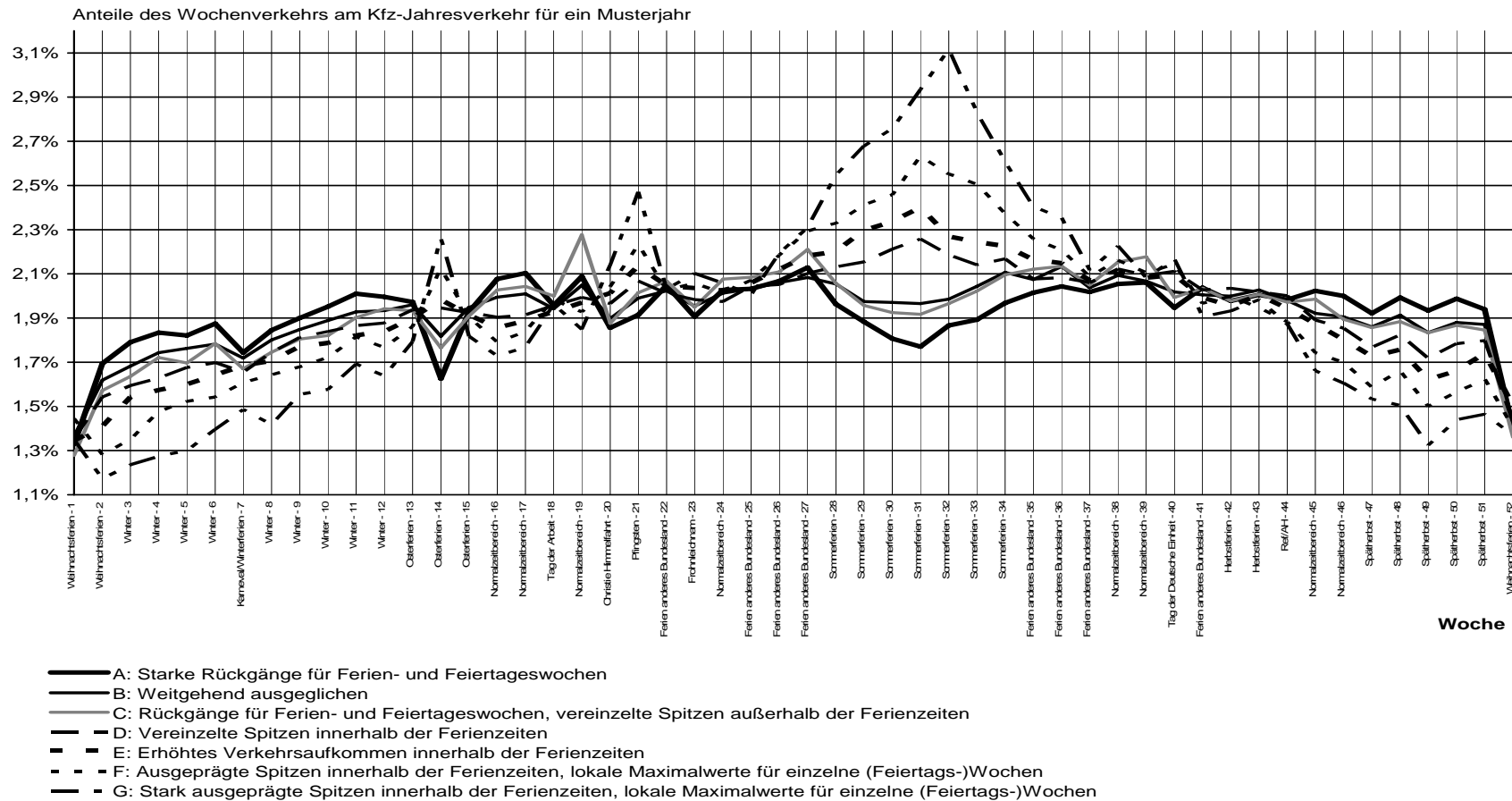


Abb. A-12: Jahresganglinien des Kfz-Verkehrs – /BAST 2006/

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|---------|--|--------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5615/0848 | 6 | A 3 | 533 | 603 | FS | 15,1 | 107.996 | 116.127 | 16.866 | 18.708 | 7,5% | 10,9% |
| 5715/0850 | 6 | A 3 | 439 | 605 | FS | 10,1 | 108.644 | 116.594 | 18.648 | 20.594 | 7,3% | 10,4% |
| 5715/6849 | 6 | A 3 | 439 | 605 | FS | 9,5 | 89.832 | 96.468 | 15.626 | 17.268 | 7,4% | 10,5% |
| 5815/0851 | 6 | A 3 | 439 | 605 | FS | 10,6 | 100.126 | 107.489 | 17.528 | 19.390 | 7,4% | 10,6% |
| 5916/0852 | 6 | A 3 | 436 | 605 | FS | 7,0 | 108.947 | 117.226 | 16.167 | 17.939 | 7,6% | 11,0% |
| 5916/6853 | 6 | A 3 | 433 | 606 | FS | 1,4 | 106.074 | 114.549 | 21.788 | 24.212 | 8,0% | 11,1% |
| 5917/0855 | 6 | A 3 | 412 | 605 | FS | 0,9 | 132.386 | 141.912 | 18.331 | 19.898 | 7,2% | 8,5% |
| 5917/0872 | 6 | A 3 | 412 | 605 | FS | 3,3 | 142.610 | 151.954 | 22.378 | 24.102 | 6,6% | 7,7% |
| 5917/6854 | 6 | A 3 | 433 | 606 | FS | 4,6 | 123.031 | 130.550 | 27.322 | 29.213 | 6,1% | 6,9% |
| 5918/0857 | 6 | A 3 | 412 | 605 | FS | 5,7 | 161.123 | 169.727 | 24.324 | 25.874 | 5,3% | 6,4% |
| 5918/0860 | 6 | A 3 | 438 | 605 | FS | 7,2 | 132.684 | 138.213 | 24.284 | 25.494 | 4,2% | 5,0% |
| 5919/0807 | 6 | A 3 | 438 | 605 | FS | 5,2 | 87.690 | 93.528 | 16.131 | 17.610 | 6,7% | 9,2% |
| 5919/6859 | 6 | A 3 | 438 | 605 | FS | 4,7 | 141.445 | 150.334 | 22.524 | 24.147 | 6,3% | 7,2% |
| 6020/0858 | 6 | A 3 | 438 | 605 | FS | 6,8 | 80.885 | 86.293 | 13.335 | 14.593 | 6,7% | 9,4% |
| 5618/0827 | 6 | A 5 | 440 | 605 | FS | 11,0 | 115.599 | 124.020 | 22.695 | 24.955 | 7,3% | 10,0% |
| 5717/0820 | 6 | A 5 | 434 | 605 | FS | 10,2 | 118.772 | 126.778 | 18.779 | 20.571 | 6,7% | 9,5% |
| 5817/0822 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 2,3 | 120.631 | 127.646 | 15.529 | 16.561 | 5,8% | 6,6% |
| 5817/0823 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 3,0 | 164.136 | 174.559 | 19.555 | 21.107 | 6,4% | 7,9% |
| 5817/6821 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 8,5 | 124.802 | 131.697 | 20.340 | 21.631 | 5,5% | 6,3% |
| 5917/0824 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 2,1 | 151.836 | 161.536 | 24.272 | 26.134 | 6,4% | 7,7% |
| 5917/0825 | 6 | A 5 | 433 | 606 | FS | 6,0 | 131.901 | 140.597 | 15.840 | 17.062 | 6,6% | 7,7% |
| 5917/0923 | 6 | A 5 | 412 | 605 | FS | 4,1 | 157.015 | 166.984 | 22.706 | 24.473 | 6,3% | 7,8% |
| 5917/0930 | 6 | A 5 | 414 | 605 | FS | 0,4 | 140.168 | 143.253 | 17.191 | 17.406 | 2,2% | 1,3% |
| 6017/0922 | 6 | A 5 | 432 | 606 | FS | 9,5 | 119.326 | 127.423 | 15.982 | 17.285 | 6,8% | 8,1% |
| 6117/0826 | 6 | A 5 | 432 | 606 | FS | 3,1 | 127.765 | 136.380 | 15.705 | 17.028 | 6,7% | 8,4% |
| 6117/0945 | 6 | A 5 | 411 | 606 | FS | 1,4 | 104.249 | 111.746 | 16.363 | 17.759 | 7,2% | 8,5% |
| 5619/0903 | 6 | A 45 | 440 | 605 | FS | 14,0 | 33.574 | 36.680 | 7.846 | 8.872 | 9,3% | 13,1% |
| 5719/0904 | 6 | A 45 | 440 | 605 | FS | 5,6 | 37.813 | 41.191 | 7.822 | 8.837 | 8,9% | 13,0% |
| 5819/0880 | 6 | A 45 | 439 | 605 | FS | 6,5 | 55.764 | 59.978 | 9.590 | 10.511 | 7,6% | 9,6% |
| 5820/0863 | 6 | A 45 | 435 | 605 | FS | 4,1 | 104.671 | 112.035 | 17.073 | 18.593 | 7,0% | 8,9% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|---------|--|--------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5820/0902 | 6 | A 45 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 55.709 | 59.943 | 11.073 | 12.193 | 7,6% | 10,1% |
| 5820/0905 | 6 | A 45 | 440 | 605 | FS | 13,1 | 48.909 | 52.831 | 9.038 | 9.909 | 8,0% | 9,6% |
| 5920/0836 | 6 | A 45 | 439 | 605 | FS | 5,1 | 52.496 | 56.691 | 10.836 | 11.911 | 8,0% | 9,9% |
| 5920/0870 | 6 | A 45 | 439 | 605 | FS | 6,1 | 53.873 | 58.058 | 12.169 | 13.415 | 7,8% | 10,2% |
| 6020/0860 | 6 | A 45 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 30.169 | 32.746 | 6.146 | 6.803 | 8,5% | 10,7% |
| 6015/0911 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 0,9 | 77.866 | 81.988 | 9.319 | 9.717 | 5,3% | 4,3% |
| 6016/0988 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 2,4 | 67.901 | 72.409 | 8.701 | 9.499 | 6,6% | 9,2% |
| 6016/0989 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 0,6 | 72.166 | 76.670 | 9.530 | 10.267 | 6,2% | 7,7% |
| 6016/0991 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 1,8 | 79.798 | 85.158 | 9.511 | 10.332 | 6,7% | 8,6% |
| 6016/0992 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 3,2 | 76.316 | 81.327 | 9.098 | 9.790 | 6,6% | 7,6% |
| 6016/0993 | 6 | A 60 | 433 | 606 | FS | 3,6 | 76.212 | 81.178 | 9.962 | 10.834 | 6,5% | 8,8% |
| 5720/0968 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 3,5 | 53.008 | 56.956 | 7.690 | 8.468 | 7,4% | 10,1% |
| 5817/0887 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 0,9 | 134.269 | 140.959 | 10.707 | 11.232 | 5,0% | 4,9% |
| 5817/0891 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 2,6 | 137.258 | 144.918 | 9.989 | 10.568 | 5,6% | 5,8% |
| 5817/0911 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 2,0 | 99.459 | 105.015 | 4.673 | 4.972 | 5,6% | 6,4% |
| 5817/0955 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 2,1 | 74.540 | 78.557 | 5.961 | 6.254 | 5,4% | 4,9% |
| 5817/6912 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 2,8 | 87.355 | 92.441 | 6.200 | 6.647 | 5,8% | 7,2% |
| 5818/0961 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 42.633 | 45.697 | 3.674 | 3.958 | 7,2% | 7,7% |
| 5818/6960 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 4,4 | 23.320 | 25.095 | 1.868 | 2.033 | 7,6% | 8,8% |
| 5819/0879 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 61.366 | 65.740 | 6.297 | 6.797 | 7,1% | 7,9% |
| 5819/0963 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 58.407 | 62.444 | 5.678 | 6.100 | 6,9% | 7,4% |
| 5819/0964 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 3,6 | 58.888 | 62.473 | 6.506 | 6.919 | 6,1% | 6,3% |
| 5819/6962 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 3,9 | 45.580 | 48.479 | 4.651 | 4.942 | 6,4% | 6,3% |
| 5820/0965 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 2,6 | 69.933 | 74.007 | 8.915 | 9.378 | 5,8% | 5,2% |
| 5820/0966 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 5,1 | 56.963 | 61.011 | 8.168 | 8.983 | 7,1% | 10,0% |
| 5820/0967 | 6 | A 66 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 52.951 | 56.816 | 7.976 | 8.791 | 7,3% | 10,2% |
| 5915/0895 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 2,6 | 72.402 | 76.532 | 7.544 | 7.900 | 5,7% | 4,7% |
| 5915/0896 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 73.907 | 78.195 | 6.790 | 7.130 | 5,8% | 5,0% |
| 5915/0897 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 2,9 | 59.571 | 63.164 | 3.139 | 3.339 | 6,0% | 6,4% |
| 5915/0901 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 1,1 | 76.693 | 80.907 | 6.463 | 6.751 | 5,5% | 4,5% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|---------|--|--------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5915/6902 | 6 | A 66 | 414 | 605 | FS | 3,7 | 111.301 | 115.991 | 9.287 | 9.567 | 4,2% | 3,0% |
| 5916/0832 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 2,0 | 111.051 | 116.197 | 10.741 | 11.113 | 4,6% | 3,5% |
| 5916/0833 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 3,9 | 86.140 | 90.296 | 6.864 | 7.153 | 4,8% | 4,2% |
| 5916/0834 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 2,0 | 89.764 | 94.468 | 7.268 | 7.601 | 5,2% | 4,6% |
| 5916/0871 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 91.929 | 96.173 | 9.423 | 9.774 | 4,6% | 3,7% |
| 5916/0892 | 6 | A 66 | 412 | 605 | FS | 3,3 | 106.781 | 111.342 | 8.699 | 8.997 | 4,3% | 3,4% |
| 5916/0893 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 1,2 | 77.304 | 81.313 | 8.124 | 8.473 | 5,2% | 4,3% |
| 5916/0894 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 87.227 | 90.977 | 9.527 | 9.841 | 4,3% | 3,3% |
| 5916/1900 | 6 | A 66 | 436 | 605 | FS | 1,5 | 102.663 | 107.321 | 7.955 | 8.263 | 4,5% | 3,9% |
| 6016/0932 | 6 | A 67 | 433 | 606 | FS | 1,6 | 78.049 | 83.070 | 11.003 | 11.892 | 6,4% | 8,1% |
| 6016/0934 | 6 | A 67 | 433 | 606 | FS | 3,6 | 67.326 | 72.123 | 8.716 | 9.504 | 7,1% | 9,0% |
| 6016/6931 | 6 | A 67 | 433 | 606 | FS | 6,0 | 76.233 | 81.242 | 11.144 | 12.079 | 6,6% | 8,4% |
| 6016/6933 | 6 | A 67 | 433 | 606 | FS | 5,5 | 65.731 | 70.279 | 9.156 | 9.931 | 6,9% | 8,5% |
| 6117/0935 | 6 | A 67 | 432 | 606 | FS | 6,4 | 53.163 | 57.068 | 6.784 | 7.425 | 7,3% | 9,5% |
| 6117/0936 | 6 | A 67 | 432 | 606 | FS | 1,6 | 41.850 | 45.143 | 6.504 | 7.133 | 7,9% | 9,7% |
| 5915/0888 | 6 | A 643 | 414 | 605 | FS | 1,2 | 78.008 | 82.251 | 7.410 | 7.955 | 5,4% | 7,4% |
| 5915/0898 | 6 | A 643 | 414 | 605 | FS | 1,0 | 80.365 | 84.958 | 7.093 | 7.651 | 5,7% | 7,9% |
| 5915/0921 | 6 | A 643 | 414 | 605 | FS | 1,1 | 46.410 | 49.243 | 2.670 | 2.861 | 6,1% | 7,1% |
| 5817/0710 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 1,2 | 64.614 | 68.860 | 2.905 | 3.135 | 6,6% | 7,9% |
| 5817/0711 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 0,4 | 45.414 | 44.450 | 1.680 | 1.787 | -2,1% | 6,4% |
| 5817/0886 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 1,6 | 58.846 | 62.120 | 4.169 | 4.438 | 5,6% | 6,5% |
| 5817/0889 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 0,8 | 81.328 | 86.465 | 3.556 | 3.810 | 6,3% | 7,1% |
| 5817/6890 | 6 | A 648 | 412 | 605 | FS | 1,1 | 64.157 | 67.725 | 4.192 | 4.471 | 5,6% | 6,7% |
| 5717/0983 | 6 | A 661 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 85.999 | 90.627 | 8.185 | 8.686 | 5,4% | 6,1% |
| 5717/0984 | 6 | A 661 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 43.399 | 46.297 | 4.110 | 4.456 | 6,7% | 8,4% |
| 5717/0985 | 6 | A 661 | 434 | 605 | FS | 2,0 | 38.374 | 41.065 | 2.051 | 2.234 | 7,0% | 8,9% |
| 5817/0982 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 2,2 | 85.615 | 90.671 | 7.868 | 8.394 | 5,9% | 6,7% |
| 5817/0986 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 4,3 | 86.264 | 91.509 | 6.995 | 7.452 | 6,1% | 6,5% |
| 5818/0811 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 1,5 | 89.235 | 95.176 | 8.951 | 9.613 | 6,7% | 7,4% |
| 5818/0812 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 1,8 | 90.342 | 96.458 | 9.440 | 10.188 | 6,8% | 7,9% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|---------|--|--------|-----------------------|---------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamtverkehr [%] | Güterverkehr [%] |
| 5818/0813 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 3,8 | 74.392 | 80.270 | 8.248 | 8.923 | 7,9% | 8,2% |
| 5818/0814 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 1,2 | 100.198 | 106.420 | 11.890 | 12.901 | 6,2% | 8,5% |
| 5918/0950 | 6 | A 661 | 438 | 605 | FS | 5,4 | 48.053 | 51.399 | 3.106 | 3.334 | 7,0% | 7,3% |
| 5918/0951 | 6 | A 661 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 56.640 | 60.690 | 4.618 | 4.985 | 7,2% | 7,9% |
| 5918/0953 | 6 | A 661 | 412 | 605 | FS | 1,4 | 98.168 | 104.547 | 11.122 | 11.772 | 6,5% | 5,8% |
| 5918/6952 | 6 | A 661 | 413 | 605 | FS | 3,7 | 101.199 | 107.773 | 11.314 | 12.018 | 6,5% | 6,2% |
| 5918/6954 | 6 | A 661 | 438 | 605 | FS | 1,8 | 75.963 | 81.080 | 6.958 | 7.448 | 6,7% | 7,1% |
| 6018/0949 | 6 | A 661 | 438 | 605 | FS | 3,5 | 21.027 | 22.627 | 1.797 | 1.955 | 7,6% | 8,8% |
| 5915/0815 | 6 | A 671 | 414 | 605 | FS | 1,4 | 50.772 | 54.129 | 5.222 | 5.547 | 6,6% | 6,2% |
| 5915/0830 | 6 | A 671 | 414 | 605 | FS | 3,4 | 37.837 | 40.513 | 3.578 | 3.842 | 7,1% | 7,4% |
| 5915/0831 | 6 | A 671 | 414 | 605 | FS | 0,4 | 48.073 | 51.361 | 4.986 | 5.309 | 6,8% | 6,5% |
| 5915/0994 | 6 | A 671 | 414 | 605 | FS | 2,8 | 47.131 | 50.338 | 4.499 | 4.792 | 6,8% | 6,5% |
| 5916/0993 | 6 | A 671 | 436 | 605 | FS | 1,7 | 55.848 | 59.481 | 5.752 | 6.110 | 6,5% | 6,2% |
| 6016/0899 | 6 | A 671 | 433 | 606 | FS | 2,8 | 44.962 | 47.994 | 4.552 | 4.845 | 6,7% | 6,4% |
| 6117/0856 | 6 | A 672 | 411 | 606 | FS | 1,2 | 23.850 | 25.697 | 1.955 | 2.103 | 7,7% | 7,6% |
| 6117/0944 | 6 | A 672 | 411 | 606 | FS | 1,4 | 43.936 | 46.770 | 3.114 | 3.297 | 6,4% | 5,9% |
| 5618/0207 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 1,3 | 13.981 | 13.722 | 902 | 962 | -1,9% | 6,7% |
| 5618/0301 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 0,9 | 17.526 | 17.094 | 1.004 | 990 | -2,5% | -1,5% |
| 5618/0303 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 0,1 | 15.465 | 15.096 | 934 | 931 | -2,4% | -0,2% |
| 5618/0380 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 11.685 | 11.461 | 683 | 729 | -1,9% | 6,7% |
| 5618/0734 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 3,4 | 13.498 | 13.245 | 873 | 929 | -1,9% | 6,4% |
| 5718/0304 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 2,3 | 11.451 | 11.233 | 732 | 777 | -1,9% | 6,1% |
| 5718/0305 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 1,8 | 13.198 | 12.948 | 770 | 824 | -1,9% | 7,0% |
| 5718/0306 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 0,7 | 16.804 | 16.489 | 1.057 | 1.127 | -1,9% | 6,6% |
| 5718/0381 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 3,4 | 12.881 | 12.657 | 1.033 | 1.099 | -1,7% | 6,4% |
| 5718/0394 | 6 | B 3 | 440 | 605 | FS | 4,9 | 15.998 | 15.698 | 1.003 | 1.070 | -1,9% | 6,7% |
| 5818/0889 | 6 | B 3 | 412 | 605 | FS | 4,5 | 30.595 | 30.009 | 1.897 | 2.013 | -1,9% | 6,1% |
| 5918/0231 | 6 | B 3 | 412 | 605 | FS | 2,1 | 17.185 | 16.823 | 688 | 729 | -2,1% | 6,1% |
| 6017/0191 | 6 | B 3 | 411 | 606 | FS | 4,4 | 12.947 | 12.933 | 1.114 | 1.187 | -0,1% | 6,6% |
| 6018/0202 | 6 | B 3 | 438 | 605 | FS | 1,7 | 18.831 | 18.395 | 1.250 | 1.258 | -2,3% | 0,7% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5615/0204 | 6 | B 8 | 533 | 603 | FS | 2,8 | 7.085 | 7.213 | 655 | 699 | 1,8% | 6,7% |
| 5615/0207 | 6 | B 8 | 533 | 603 | FS | 4,0 | 8.741 | 8.893 | 689 | 737 | 1,7% | 6,9% |
| 5615/0208 | 6 | B 8 | 533 | 603 | FS | 2,4 | 9.129 | 9.294 | 830 | 886 | 1,8% | 6,8% |
| 5715/0410 | 6 | B 8 | 439 | 605 | FS | 3,2 | 5.974 | 5.861 | 341 | 366 | -1,9% | 7,1% |
| 5716/0415 | 6 | B 8 | 439 | 605 | FS | 6,5 | 3.613 | 3.544 | 203 | 218 | -1,9% | 7,4% |
| 5716/0420 | 6 | B 8 | 439 | 605 | FS | 1,6 | 6.848 | 6.712 | 326 | 350 | -2,0% | 7,1% |
| 5716/0706 | 6 | B 8 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 8.736 | 8.551 | 308 | 329 | -2,1% | 6,9% |
| 5816/0508 | 6 | B 8 | 436 | 605 | FS | 3,8 | 17.899 | 17.525 | 672 | 720 | -2,1% | 7,1% |
| 5816/0628 | 6 | B 8 | 436 | 605 | FS | 3,0 | 18.087 | 17.739 | 979 | 1.049 | -1,9% | 7,2% |
| 5816/0708 | 6 | B 8 | 434 | 605 | FS | 1,0 | 21.380 | 20.948 | 938 | 1.006 | -2,0% | 7,3% |
| 5816/0709 | 6 | B 8 | 434 | 605 | FS | 0,8 | 17.406 | 17.076 | 985 | 1.057 | -1,9% | 7,3% |
| 5816/6601 | 6 | B 8 | 434 | 605 | FS | 2,9 | 13.191 | 12.911 | 484 | 515 | -2,1% | 6,4% |
| 5817/0506 | 6 | B 8 | 436 | 605 | FS | 1,1 | 60.988 | 59.710 | 2.229 | 2.389 | -2,1% | 7,2% |
| 5817/0507 | 6 | B 8 | 436 | 605 | FS | 2,6 | 32.365 | 31.685 | 1.155 | 1.238 | -2,1% | 7,2% |
| 5818/0301 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 25.754 | 25.308 | 2.181 | 2.311 | -1,7% | 6,0% |
| 5819/0308 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 1,0 | 27.865 | 27.282 | 1.144 | 1.215 | -2,1% | 6,3% |
| 5819/0311 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 1,5 | 8.605 | 8.432 | 411 | 438 | -2,0% | 6,7% |
| 5819/0312 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 7.954 | 7.790 | 361 | 383 | -2,1% | 6,0% |
| 5819/0640 | 6 | B 8 | 435 | 605 | FS | 1,1 | 10.452 | 10.244 | 561 | 594 | -2,0% | 5,9% |
| 6019/0407 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 5,7 | 14.988 | 14.999 | 1.974 | 2.081 | 0,1% | 5,4% |
| 6019/0494 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 3,7 | 11.881 | 11.898 | 1.946 | 2.037 | 0,1% | 4,7% |
| 6019/0496 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 2,1 | 16.395 | 16.388 | 1.915 | 2.015 | 0,0% | 5,2% |
| 6019/0600 | 6 | B 26 | 433 | 606 | FS | 0,0 | 16.395 | 16.409 | 1.915 | 2.036 | 0,1% | 6,4% |
| 6116/0198 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 1,3 | 4.599 | 4.583 | 238 | 255 | -0,3% | 7,0% |
| 6117/0127 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 3,7 | 12.493 | 12.453 | 703 | 750 | -0,3% | 6,7% |
| 6117/0129 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 1,3 | 14.411 | 14.338 | 397 | 428 | -0,5% | 7,6% |
| 6118/0518 | 6 | B 26 | 432 | 606 | FS | 11,5 | 34.320 | 34.244 | 2.515 | 2.675 | -0,2% | 6,4% |
| 6118/0401 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 2,7 | 12.470 | 12.435 | 780 | 831 | -0,3% | 6,5% |
| 6118/0466 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 1,2 | 17.302 | 17.257 | 1.032 | 1.107 | -0,3% | 7,3% |
| 6118/0585 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 3,6 | 10.589 | 10.566 | 850 | 899 | -0,2% | 5,8% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6118/6402 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 2,0 | 12.768 | 12.747 | 982 | 1.047 | -0,2% | 6,7% |
| 6219/0511 | 6 | B 38 | 437 | 606 | FS | 3,0 | 8.486 | 8.471 | 657 | 700 | -0,2% | 6,4% |
| 6219/0512 | 6 | B 38 | 437 | 606 | FS | 1,7 | 13.230 | 13.204 | 962 | 1.027 | -0,2% | 6,7% |
| 6219/0545 | 6 | B 38 | 437 | 606 | FS | 2,3 | 14.330 | 14.306 | 1.102 | 1.175 | -0,2% | 6,7% |
| 6219/0581 | 6 | B 38 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 11.821 | 11.803 | 1.009 | 1.072 | -0,1% | 6,2% |
| 5915/0710 | 6 | B 40 | 414 | 605 | FS | 3,2 | 12.205 | 11.981 | 894 | 947 | -1,8% | 5,9% |
| 5916/0350 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 1,1 | 13.733 | 13.523 | 1.433 | 1.523 | -1,5% | 6,3% |
| 5916/0501 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 2,3 | 7.886 | 7.742 | 479 | 515 | -1,8% | 7,7% |
| 5916/0502 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 0,4 | 16.663 | 16.378 | 1.304 | 1.395 | -1,7% | 7,0% |
| 5916/0511 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 3,9 | 6.834 | 6.767 | 1.071 | 1.145 | -1,0% | 6,9% |
| 5916/0920 | 6 | B 40 | 436 | 605 | FS | 1,0 | 41.777 | 41.005 | 2.862 | 3.041 | -1,8% | 6,3% |
| 5917/0719 | 6 | B 40 | 412 | 605 | FS | 0,6 | 16.375 | 16.057 | 934 | 993 | -1,9% | 6,4% |
| 5917/0800 | 6 | B 40 | 412 | 605 | FS | 2,9 | 40.207 | 39.464 | 2.739 | 2.914 | -1,8% | 6,4% |
| 5917/0801 | 6 | B 40 | 412 | 605 | FS | 0,0 | 43.175 | 42.438 | 3.744 | 3.971 | -1,7% | 6,1% |
| 5917/0846 | 6 | B 40 | 412 | 605 | FS | 2,4 | 27.133 | 26.620 | 1.608 | 1.719 | -1,9% | 6,9% |
| 5914/0565 | 6 | B 42 | 439 | 605 | FS | 0,9 | 39.976 | 39.208 | 2.332 | 2.485 | -1,9% | 6,5% |
| 6017/0107 | 6 | B 42 | 433 | 606 | FS | 0,9 | 13.934 | 13.926 | 1.309 | 1.393 | -0,1% | 6,5% |
| 6017/0122 | 6 | B 42 | 432 | 606 | FS | 2,4 | 20.826 | 20.801 | 1.974 | 2.088 | -0,1% | 5,8% |
| 6017/0173 | 6 | B 42 | 432 | 606 | FS | 4,4 | 14.113 | 14.110 | 1.439 | 1.529 | 0,0% | 6,3% |
| 6117/0110 | 6 | B 42 | 432 | 606 | FS | 1,1 | 32.381 | 32.365 | 3.530 | 3.727 | -0,1% | 5,6% |
| 6117/0172 | 6 | B 42 | 432 | 606 | FS | 0,8 | 31.774 | 31.671 | 2.061 | 2.177 | -0,3% | 5,6% |
| 5818/0314 | 6 | B 43 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 20.291 | 19.824 | 1.361 | 1.372 | -2,3% | 0,8% |
| 5819/0325 | 6 | B 43 | 438 | 605 | FS | 0,6 | 8.567 | 8.406 | 547 | 581 | -1,9% | 6,4% |
| 5819/0609 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 13.523 | 13.358 | 1.701 | 1.826 | -1,2% | 7,3% |
| 5819/0822 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 1,9 | 46.978 | 46.318 | 6.225 | 6.562 | -1,4% | 5,4% |
| 5819/0823 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 1,4 | 48.377 | 47.709 | 6.712 | 7.064 | -1,4% | 5,2% |
| 5819/0824 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 2,0 | 44.231 | 43.642 | 6.199 | 6.541 | -1,3% | 5,5% |
| 5820/0210 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 2,9 | 7.738 | 7.582 | 349 | 373 | -2,0% | 7,0% |
| 5820/0289 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 9.499 | 9.318 | 542 | 580 | -1,9% | 7,1% |
| 5916/0117 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 1,2 | 12.412 | 12.423 | 1.571 | 1.662 | 0,1% | 5,8% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5916/0118 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 3,4 | 17.432 | 17.412 | 1.461 | 1.560 | -0,1% | 6,8% |
| 5916/0119 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 3,3 | 14.607 | 14.591 | 1.299 | 1.380 | -0,1% | 6,3% |
| 5917/0121 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 0,8 | 13.709 | 13.729 | 1.601 | 1.710 | 0,1% | 6,8% |
| 5917/0177 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 1,8 | 17.240 | 17.246 | 1.880 | 2.000 | 0,0% | 6,4% |
| 5917/0730 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 0,7 | 31.729 | 31.070 | 1.230 | 1.317 | -2,1% | 7,1% |
| 5917/0803 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 1,7 | 32.009 | 31.653 | 4.716 | 5.028 | -1,1% | 6,6% |
| 5917/0804 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 0,9 | 42.504 | 41.716 | 2.974 | 3.153 | -1,9% | 6,0% |
| 5917/0805 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 1,4 | 60.706 | 59.536 | 3.873 | 4.093 | -1,9% | 5,7% |
| 5917/0806 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 3,2 | 32.063 | 31.461 | 2.184 | 2.313 | -1,9% | 5,9% |
| 5917/0807 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 1,8 | 25.387 | 24.854 | 916 | 982 | -2,1% | 7,2% |
| 5917/0847 | 6 | B 43 | 412 | 605 | FS | 1,4 | 43.160 | 42.444 | 4.060 | 4.300 | -1,7% | 5,9% |
| 5919/0820 | 6 | B 43 | 435 | 605 | FS | 1,4 | 38.444 | 37.926 | 5.549 | 5.837 | -1,3% | 5,2% |
| 6015/0113 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 0,2 | 10.875 | 10.830 | 457 | 489 | -0,4% | 7,0% |
| 6016/0114 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 2,2 | 16.162 | 16.112 | 990 | 1.053 | -0,3% | 6,4% |
| 6016/0116 | 6 | B 43 | 433 | 606 | FS | 0,7 | 12.259 | 12.232 | 1.088 | 1.145 | -0,2% | 5,2% |
| 5917/0215 | 6 | B 44 | 438 | 605 | FS | 4,2 | 12.779 | 12.558 | 1.051 | 1.117 | -1,7% | 6,2% |
| 5917/0216 | 6 | B 44 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 20.156 | 19.834 | 1.886 | 2.011 | -1,6% | 6,6% |
| 5917/0250 | 6 | B 44 | 438 | 605 | FS | 0,6 | 21.419 | 21.093 | 2.243 | 2.387 | -1,5% | 6,4% |
| 6016/0178 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,0 | 19.274 | 19.263 | 2.114 | 2.230 | -0,1% | 5,5% |
| 6017/0106 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 6,7 | 8.860 | 8.848 | 742 | 789 | -0,1% | 6,4% |
| 6017/0193 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 0,8 | 10.716 | 10.725 | 1.286 | 1.365 | 0,1% | 6,1% |
| 6017/0196 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 2,6 | 8.960 | 8.937 | 570 | 610 | -0,2% | 7,0% |
| 6017/0197 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,8 | 9.907 | 9.884 | 699 | 743 | -0,2% | 6,4% |
| 6116/0103 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,2 | 10.486 | 10.478 | 959 | 1.021 | -0,1% | 6,5% |
| 6116/0104 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 3,6 | 15.124 | 15.085 | 1.112 | 1.176 | -0,3% | 5,8% |
| 6116/0105 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,4 | 7.418 | 7.407 | 648 | 688 | -0,1% | 6,1% |
| 6116/0106 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 3,7 | 9.553 | 9.543 | 943 | 996 | -0,1% | 5,6% |
| 6216/0312 | 6 | B 44 | 431 | 606 | FS | 4,0 | 7.826 | 7.799 | 435 | 462 | -0,3% | 6,4% |
| 6216/0501 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 3,1 | 7.488 | 7.484 | 870 | 914 | -0,1% | 5,1% |
| 6216/0505 | 6 | B 44 | 433 | 606 | FS | 1,9 | 8.080 | 8.040 | 295 | 313 | -0,5% | 6,2% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5718/0311 | 6 | B 45 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 11.014 | 10.810 | 685 | 733 | -1,9% | 7,0% |
| 5718/0312 | 6 | B 45 | 440 | 605 | FS | 4,6 | 5.717 | 5.624 | 539 | 572 | -1,6% | 6,3% |
| 5719/0327 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 9.134 | 8.962 | 595 | 633 | -1,9% | 6,3% |
| 5719/0377 | 6 | B 45 | 440 | 605 | FS | 3,2 | 5.682 | 5.573 | 317 | 339 | -1,9% | 6,8% |
| 5819/0604 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 0,6 | 13.858 | 13.606 | 942 | 1.006 | -1,8% | 6,8% |
| 5819/0625 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 10.907 | 10.709 | 791 | 841 | -1,8% | 6,3% |
| 5819/0644 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 0,4 | 30.415 | 29.853 | 1.877 | 2.013 | -1,8% | 7,3% |
| 5819/0670 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 2,9 | 14.316 | 14.037 | 811 | 863 | -1,9% | 6,4% |
| 5819/6325 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 2,6 | 28.352 | 27.843 | 2.035 | 2.169 | -1,8% | 6,6% |
| 5919/0312 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 0,9 | 52.354 | 51.590 | 6.408 | 6.769 | -1,5% | 5,6% |
| 5919/0366 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 2,0 | 50.789 | 50.069 | 6.632 | 6.992 | -1,4% | 5,4% |
| 5919/0819 | 6 | B 45 | 435 | 605 | FS | 0,3 | 12.814 | 12.594 | 1.000 | 1.069 | -1,7% | 6,8% |
| 5919/0861 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 2,5 | 29.932 | 29.493 | 3.532 | 3.739 | -1,5% | 5,9% |
| 5919/0862 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 2,3 | 32.163 | 31.661 | 3.567 | 3.764 | -1,6% | 5,5% |
| 5919/0947 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 1,8 | 22.237 | 21.936 | 2.990 | 3.160 | -1,4% | 5,7% |
| 6019/0864 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 3,9 | 24.529 | 24.133 | 2.595 | 2.735 | -1,6% | 5,4% |
| 6019/0906 | 6 | B 45 | 438 | 605 | FS | 2,2 | 26.734 | 26.323 | 3.024 | 3.193 | -1,5% | 5,6% |
| 6119/0408 | 6 | B 45 | 432 | 606 | FS | 1,9 | 15.678 | 15.634 | 1.023 | 1.088 | -0,3% | 6,3% |
| 6119/0410 | 6 | B 45 | 432 | 606 | FS | 1,2 | 26.880 | 26.836 | 1.980 | 2.121 | -0,2% | 7,1% |
| 6119/0481 | 6 | B 45 | 432 | 606 | FS | 4,9 | 13.374 | 13.349 | 996 | 1.062 | -0,2% | 6,6% |
| 6119/0482 | 6 | B 45 | 433 | 606 | FS | 4,1 | 22.433 | 22.384 | 1.647 | 1.752 | -0,2% | 6,3% |
| 6119/0483 | 6 | B 45 | 433 | 606 | FS | 2,1 | 24.188 | 24.104 | 1.549 | 1.633 | -0,3% | 5,4% |
| 6219/0105 | 6 | B 45 | 437 | 606 | FS | 2,7 | 17.318 | 17.264 | 1.109 | 1.174 | -0,3% | 5,9% |
| 6219/0106 | 6 | B 45 | 437 | 606 | FS | 2,8 | 17.307 | 17.263 | 1.213 | 1.288 | -0,3% | 6,2% |
| 6220/0104 | 6 | B 45 | 437 | 606 | FS | 2,7 | 17.058 | 17.003 | 1.051 | 1.113 | -0,3% | 6,0% |
| 5918/0211 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 1,4 | 13.082 | 12.828 | 695 | 744 | -1,9% | 7,0% |
| 5918/0213 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 1,2 | 17.817 | 17.502 | 1.304 | 1.393 | -1,8% | 6,8% |
| 5918/0450 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 1,4 | 12.157 | 11.924 | 644 | 692 | -1,9% | 7,5% |
| 5918/0750 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 1,5 | 10.539 | 10.334 | 528 | 568 | -1,9% | 7,5% |
| 5918/6212 | 6 | B 46 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 19.629 | 19.238 | 938 | 1.004 | -2,0% | 7,1% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6219/0507 | 6 | B 47 | 437 | 606 | FS | 2,8 | 9.340 | 9.329 | 806 | 858 | -0,1% | 6,4% |
| 6219/0508 | 6 | B 47 | 437 | 606 | FS | 5,8 | 2.299 | 2.297 | 195 | 208 | -0,1% | 6,7% |
| 5814/0295 | 6 | B 54 | 439 | 605 | FS | 2,9 | 7.311 | 7.175 | 480 | 510 | -1,9% | 6,3% |
| 5814/0300 | 6 | B 54 | 439 | 605 | FS | 1,3 | 7.287 | 7.167 | 665 | 706 | -1,6% | 6,3% |
| 5815/0313 | 6 | B 54 | 439 | 605 | FS | 4,6 | 14.404 | 14.110 | 669 | 710 | -2,0% | 6,2% |
| 5815/0314 | 6 | B 54 | 414 | 605 | FS | 1,9 | 9.957 | 9.769 | 643 | 684 | -1,9% | 6,3% |
| 5915/0316 | 6 | B 54 | 414 | 605 | FS | 1,2 | 42.829 | 41.874 | 1.002 | 1.070 | -2,2% | 6,8% |
| 5814/0240 | 6 | B 260 | 439 | 605 | FS | 2,2 | 15.749 | 15.456 | 1.035 | 1.102 | -1,9% | 6,5% |
| 5814/0535 | 6 | B 260 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 13.515 | 13.265 | 873 | 932 | -1,9% | 6,8% |
| 5914/0545 | 6 | B 260 | 439 | 605 | FS | 5,5 | 13.789 | 13.518 | 736 | 785 | -2,0% | 6,7% |
| 5914/0555 | 6 | B 260 | 439 | 605 | FS | 1,9 | 14.115 | 13.867 | 1.127 | 1.197 | -1,8% | 6,2% |
| 5616/0304 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 2,2 | 7.879 | 7.750 | 712 | 759 | -1,6% | 6,5% |
| 5616/0305 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 4,6 | 7.613 | 7.465 | 417 | 444 | -2,0% | 6,6% |
| 5616/0350 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 2,6 | 4.441 | 4.371 | 430 | 458 | -1,6% | 6,6% |
| 5617/0307 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 8,0 | 6.082 | 5.980 | 521 | 555 | -1,7% | 6,5% |
| 5618/0267 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 4,8 | 6.033 | 5.926 | 450 | 479 | -1,8% | 6,4% |
| 5618/0313 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,8 | 7.606 | 7.418 | 541 | 532 | -2,5% | -1,7% |
| 5618/0314 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,1 | 14.442 | 14.097 | 799 | 799 | -2,4% | 0,0% |
| 5618/0382 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 3,1 | 8.338 | 8.183 | 535 | 571 | -1,9% | 6,6% |
| 5619/0315 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 2,9 | 10.683 | 10.471 | 573 | 609 | -2,0% | 6,2% |
| 5619/0316 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,0 | 10.177 | 10.022 | 1.050 | 1.119 | -1,5% | 6,5% |
| 5619/0383 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 4,0 | 7.566 | 7.439 | 657 | 699 | -1,7% | 6,4% |
| 5619/0601 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 8.861 | 8.735 | 1.130 | 1.194 | -1,4% | 5,6% |
| 5619/0673 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,4 | 11.587 | 11.404 | 1.240 | 1.311 | -1,6% | 5,7% |
| 5620/0602 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 4,9 | 7.517 | 7.392 | 682 | 724 | -1,7% | 6,2% |
| 5620/0603 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 1,9 | 8.800 | 8.657 | 839 | 891 | -1,6% | 6,2% |
| 5620/0674 | 6 | B 275 | 440 | 605 | FS | 3,4 | 7.252 | 7.129 | 620 | 660 | -1,7% | 6,3% |
| 5715/0365 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,4 | 11.349 | 11.184 | 1.272 | 1.353 | -1,5% | 6,4% |
| 5715/0370 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 12.796 | 12.549 | 673 | 722 | -1,9% | 7,2% |
| 5715/0375 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 6.588 | 6.474 | 497 | 532 | -1,7% | 7,0% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5715/0380 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 1,0 | 6.319 | 6.198 | 352 | 377 | -1,9% | 6,9% |
| 5715/0385 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,2 | 5.573 | 5.466 | 319 | 340 | -1,9% | 6,7% |
| 5716/0303 | 6 | B 275 | 434 | 605 | FS | 3,1 | 5.717 | 5.612 | 404 | 429 | -1,8% | 6,2% |
| 5716/0390 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 3,8 | 2.372 | 2.325 | 120 | 128 | -2,0% | 6,8% |
| 5716/0395 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 3,0 | 2.152 | 2.105 | 65 | 69 | -2,2% | 6,9% |
| 5716/0400 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 1,9 | 5.352 | 5.256 | 391 | 417 | -1,8% | 6,4% |
| 5815/0335 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 1,0 | 14.312 | 14.043 | 832 | 893 | -1,9% | 7,3% |
| 5815/0350 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 2,6 | 9.426 | 9.257 | 652 | 697 | -1,8% | 6,9% |
| 5815/0360 | 6 | B 275 | 439 | 605 | FS | 4,3 | 7.959 | 7.803 | 416 | 445 | -2,0% | 6,8% |
| 5614/0201 | 6 | B 417 | 533 | 603 | FS | 4,5 | 7.263 | 7.388 | 520 | 557 | 1,7% | 7,1% |
| 5614/0202 | 6 | B 417 | 533 | 603 | FS | 4,5 | 5.321 | 5.419 | 599 | 636 | 1,8% | 6,1% |
| 5614/0210 | 6 | B 417 | 533 | 603 | FS | 4,1 | 9.544 | 9.703 | 631 | 674 | 1,7% | 6,8% |
| 5614/0211 | 6 | B 417 | 533 | 603 | FS | 1,2 | 8.371 | 8.514 | 608 | 650 | 1,7% | 6,9% |
| 5715/0425 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,2 | 7.824 | 7.683 | 533 | 569 | -1,8% | 6,9% |
| 5715/0430 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 2,4 | 8.738 | 8.564 | 424 | 453 | -2,0% | 6,8% |
| 5715/0435 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 2,4 | 9.348 | 9.154 | 399 | 424 | -2,1% | 6,4% |
| 5715/0440 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 7.326 | 7.187 | 418 | 448 | -1,9% | 7,1% |
| 5715/0445 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,2 | 8.016 | 7.866 | 478 | 511 | -1,9% | 7,1% |
| 5715/0450 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,3 | 8.142 | 7.981 | 401 | 429 | -2,0% | 7,2% |
| 5815/0455 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,6 | 8.070 | 7.897 | 261 | 278 | -2,1% | 6,8% |
| 5815/0460 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 1,4 | 8.215 | 8.049 | 380 | 406 | -2,0% | 6,8% |
| 5815/0465 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 2,7 | 9.550 | 9.350 | 342 | 367 | -2,1% | 7,3% |
| 5815/0470 | 6 | B 417 | 439 | 605 | FS | 4,2 | 15.362 | 15.048 | 628 | 675 | -2,0% | 7,4% |
| 6118/0511 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 4,0 | 13.834 | 13.817 | 1.321 | 1.396 | -0,1% | 5,7% |
| 6118/0545 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 2,9 | 5.219 | 5.217 | 529 | 561 | 0,0% | 6,1% |
| 6118/0584 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 2,9 | 8.862 | 8.848 | 750 | 796 | -0,2% | 6,1% |
| 6118/6513 | 6 | B 426 | 433 | 606 | FS | 0,0 | 20.785 | 20.732 | 1.423 | 1.513 | -0,3% | 6,4% |
| 6119/0406 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 4,8 | 5.637 | 5.626 | 433 | 460 | -0,2% | 6,2% |
| 6119/0411 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 1,0 | 5.469 | 5.457 | 398 | 424 | -0,2% | 6,4% |
| 6120/0116 | 6 | B 426 | 437 | 606 | FS | 4,3 | 7.617 | 7.609 | 809 | 852 | -0,1% | 5,3% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6120/0117 | 6 | B 426 | 437 | 606 | FS | 2,7 | 9.966 | 9.939 | 789 | 830 | -0,3% | 5,3% |
| 6216/0507 | 6 | B 426 | 433 | 606 | FS | 3,5 | 5.165 | 5.156 | 520 | 546 | -0,2% | 5,0% |
| 6217/0544 | 6 | B 426 | 432 | 606 | FS | 2,9 | 7.757 | 7.756 | 867 | 917 | 0,0% | 5,8% |
| 5919/0317 | 6 | B 448 | 438 | 605 | FS | 3,4 | 18.999 | 18.653 | 1.262 | 1.351 | -1,8% | 7,0% |
| 5919/0318 | 6 | B 448 | 438 | 605 | FS | 1,2 | 24.883 | 24.421 | 1.706 | 1.811 | -1,9% | 6,1% |
| 5919/0734 | 6 | B 448 | 438 | 605 | FS | 3,4 | 18.900 | 18.575 | 1.472 | 1.573 | -1,7% | 6,9% |
| 6118/0515 | 6 | B 449 | 432 | 606 | FS | 3,3 | 20.239 | 20.149 | 790 | 843 | -0,4% | 6,8% |
| 5618/0210 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 2,2 | 7.322 | 7.186 | 491 | 522 | -1,9% | 6,3% |
| 5618/0211 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 6,4 | 11.015 | 10.825 | 889 | 947 | -1,7% | 6,5% |
| 5618/0318 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 2,8 | 19.535 | 19.171 | 1.310 | 1.392 | -1,9% | 6,3% |
| 5618/0319 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 2,7 | 14.103 | 13.861 | 1.185 | 1.259 | -1,7% | 6,2% |
| 5717/0054 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 2,0 | 14.687 | 14.339 | 622 | 629 | -2,4% | 1,1% |
| 5717/0056 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 2,8 | 18.360 | 17.923 | 757 | 765 | -2,4% | 1,0% |
| 5718/0317 | 6 | B 455 | 440 | 605 | FS | 2,5 | 21.900 | 21.525 | 1.958 | 2.071 | -1,7% | 5,8% |
| 5815/0610 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 1,7 | 9.444 | 9.266 | 561 | 601 | -1,9% | 7,0% |
| 5815/0615 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 14.888 | 14.572 | 494 | 530 | -2,1% | 7,3% |
| 5815/0620 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 3,7 | 16.374 | 16.015 | 427 | 458 | -2,2% | 7,4% |
| 5816/0503 | 6 | B 455 | 436 | 605 | FS | 1,5 | 11.204 | 10.998 | 709 | 759 | -1,8% | 7,1% |
| 5816/0505 | 6 | B 455 | 436 | 605 | FS | 2,5 | 9.665 | 9.484 | 580 | 621 | -1,9% | 7,1% |
| 5816/0509 | 6 | B 455 | 436 | 605 | FS | 2,5 | 8.083 | 7.927 | 450 | 481 | -1,9% | 6,8% |
| 5816/0603 | 6 | B 455 | 436 | 605 | FS | 3,4 | 7.008 | 6.875 | 422 | 450 | -1,9% | 6,7% |
| 5816/0725 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 16.673 | 16.331 | 681 | 730 | -2,1% | 7,2% |
| 5817/0001 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 1,5 | 17.285 | 16.925 | 723 | 769 | -2,1% | 6,4% |
| 5817/0735 | 6 | B 455 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 15.573 | 15.268 | 789 | 846 | -2,0% | 7,2% |
| 5915/0625 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 0,8 | 21.460 | 21.004 | 701 | 752 | -2,1% | 7,3% |
| 5915/0635 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 0,8 | 23.639 | 23.139 | 867 | 925 | -2,1% | 6,6% |
| 5915/0640 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 1,8 | 15.770 | 15.457 | 760 | 814 | -2,0% | 7,1% |
| 5915/0645 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 1,3 | 50.598 | 49.469 | 1.194 | 1.274 | -2,2% | 6,7% |
| 5915/0650 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 0,9 | 43.821 | 42.866 | 1.221 | 1.308 | -2,2% | 7,1% |
| 5915/0655 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 2,2 | 30.710 | 30.148 | 2.164 | 2.300 | -1,8% | 6,3% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5915/0670 | 6 | B 455 | 414 | 605 | FS | 1,3 | 26.600 | 26.051 | 1.205 | 1.277 | -2,1% | 6,0% |
| 5616/0504 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 9,3 | 6.714 | 6.596 | 507 | 540 | -1,8% | 6,6% |
| 5617/0308 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 1,9 | 11.724 | 11.498 | 683 | 727 | -1,9% | 6,4% |
| 5717/0051 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 0,9 | 21.060 | 20.660 | 1.205 | 1.291 | -1,9% | 7,1% |
| 5717/0430 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 1,1 | 19.934 | 19.537 | 1.035 | 1.101 | -2,0% | 6,4% |
| 5717/6301 | 6 | B 456 | 434 | 605 | FS | 2,4 | 17.927 | 17.603 | 1.190 | 1.276 | -1,8% | 7,2% |
| 5619/0604 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 4,6 | 9.309 | 9.155 | 889 | 941 | -1,7% | 5,8% |
| 5620/0612 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 3,6 | 6.104 | 5.988 | 381 | 405 | -1,9% | 6,4% |
| 5620/0675 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 2,3 | 5.167 | 5.071 | 337 | 359 | -1,9% | 6,5% |
| 5720/0101 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 3,3 | 10.366 | 10.179 | 767 | 814 | -1,8% | 6,2% |
| 5720/0216 | 6 | B 457 | 435 | 605 | FS | 3,9 | 12.702 | 12.467 | 899 | 954 | -1,8% | 6,1% |
| 5720/0297 | 6 | B 457 | 435 | 605 | FS | 0,8 | 11.887 | 11.675 | 929 | 986 | -1,8% | 6,1% |
| 5720/0298 | 6 | B 457 | 435 | 605 | FS | 3,3 | 9.375 | 9.209 | 767 | 812 | -1,8% | 5,8% |
| 5720/6173 | 6 | B 457 | 440 | 605 | FS | 3,3 | 12.374 | 12.140 | 739 | 790 | -1,9% | 6,8% |
| 5918/0229 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 4,9 | 18.342 | 18.084 | 2.282 | 2.417 | -1,4% | 5,9% |
| 5918/0230 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 16.803 | 16.449 | 617 | 659 | -2,1% | 6,8% |
| 5918/0760 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 2,5 | 15.894 | 15.621 | 1.322 | 1.406 | -1,7% | 6,3% |
| 6018/0306 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 3,1 | 14.510 | 14.243 | 959 | 1.023 | -1,8% | 6,7% |
| 6018/0369 | 6 | B 459 | 438 | 605 | FS | 3,8 | 13.035 | 12.742 | 1.005 | 1.015 | -2,2% | 1,1% |
| 5920/0450 | 6 | B 469 | 438 | 605 | FS | 1,0 | 15.939 | 15.714 | 2.260 | 2.369 | -1,4% | 4,8% |
| 6016/0124 | 6 | B 486 | 433 | 606 | FS | 2,6 | 10.785 | 10.739 | 443 | 474 | -0,4% | 6,9% |
| 6017/0194 | 6 | B 486 | 433 | 606 | FS | 1,5 | 21.495 | 21.498 | 2.375 | 2.520 | 0,0% | 6,1% |
| 6017/0221 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 33.537 | 32.884 | 1.876 | 1.998 | -1,9% | 6,5% |
| 6017/0222 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 3,5 | 19.680 | 19.220 | 1.684 | 1.679 | -2,3% | -0,3% |
| 6018/0280 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 3,3 | 7.215 | 7.076 | 401 | 428 | -1,9% | 6,8% |
| 6018/0355 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 2,4 | 16.336 | 16.038 | 1.129 | 1.203 | -1,8% | 6,5% |
| 6018/0745 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 0,7 | 23.644 | 23.169 | 1.385 | 1.455 | -2,0% | 5,0% |
| 6018/0746 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 1,2 | 20.674 | 20.269 | 1.117 | 1.191 | -2,0% | 6,6% |
| 6018/0918 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 22.072 | 21.643 | 1.204 | 1.286 | -1,9% | 6,8% |
| 6018/0920 | 6 | B 486 | 438 | 605 | FS | 1,8 | 7.618 | 7.470 | 457 | 484 | -1,9% | 5,9% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5816/0510 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 3,2 | 10.494 | 10.281 | 456 | 489 | -2,0% | 7,1% |
| 5816/0710 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 2,7 | 6.508 | 6.380 | 311 | 335 | -2,0% | 7,5% |
| 5816/0720 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 0,8 | 10.375 | 10.171 | 501 | 538 | -2,0% | 7,5% |
| 5916/0515 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 2,3 | 9.114 | 8.943 | 590 | 628 | -1,9% | 6,5% |
| 5916/0516 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 1,9 | 12.363 | 12.117 | 584 | 627 | -2,0% | 7,3% |
| 5916/0576 | 6 | B 519 | 436 | 605 | FS | 0,7 | 6.243 | 6.121 | 342 | 365 | -1,9% | 6,8% |
| 5620/0124 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 3,0 | 7.392 | 7.251 | 482 | 509 | -1,9% | 5,7% |
| 5718/0375 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 2,9 | 10.220 | 10.046 | 794 | 851 | -1,7% | 7,1% |
| 5718/0376 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 1,9 | 8.148 | 8.000 | 528 | 566 | -1,8% | 7,2% |
| 5719/0123 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 1,8 | 11.861 | 11.678 | 1.176 | 1.253 | -1,6% | 6,6% |
| 5719/0125 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 1,7 | 6.331 | 6.227 | 554 | 591 | -1,6% | 6,8% |
| 5719/0139 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 3,9 | 13.207 | 13.008 | 1.345 | 1.435 | -1,5% | 6,8% |
| 5719/0369 | 6 | B 521 | 435 | 605 | FS | 3,6 | 7.129 | 7.026 | 744 | 797 | -1,4% | 7,1% |
| 5719/0601 | 6 | B 521 | 435 | 605 | FS | 3,2 | 10.456 | 10.255 | 618 | 658 | -1,9% | 6,5% |
| 5719/0643 | 6 | B 521 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 7.129 | 7.005 | 566 | 601 | -1,8% | 6,3% |
| 5720/0171 | 6 | B 521 | 440 | 605 | FS | 3,1 | 9.785 | 9.620 | 868 | 921 | -1,7% | 6,1% |
| 5818/0310 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 2,3 | 39.234 | 38.493 | 2.275 | 2.438 | -1,9% | 7,2% |
| 5818/0336 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 1,2 | 27.786 | 27.284 | 1.921 | 2.051 | -1,8% | 6,8% |
| 5818/0338 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 3,7 | 7.733 | 7.596 | 556 | 594 | -1,8% | 7,0% |
| 5818/0731 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 1,7 | 15.442 | 15.179 | 1.261 | 1.344 | -1,7% | 6,6% |
| 5818/0750 | 6 | B 521 | 412 | 605 | FS | 0,6 | 35.202 | 34.464 | 1.289 | 1.380 | -2,1% | 7,1% |
| 5618/0302 | 6 | B 3 | 440 | 605 | OD | 1,5 | 14.856 | 14.499 | 690 | 692 | -2,4% | 0,2% |
| 5615/0212 | 6 | B 8 | 533 | 603 | OD | 1,4 | 12.975 | 13.188 | 793 | 849 | 1,6% | 7,0% |
| 5715/0206 | 6 | B 8 | 533 | 603 | OD | 0,8 | 12.491 | 12.246 | 862 | 867 | -2,0% | 0,6% |
| 5715/0214 | 6 | B 8 | 533 | 603 | OD | 1,0 | 9.805 | 9.610 | 574 | 577 | -2,0% | 0,5% |
| 6019/0495 | 6 | B 26 | 432 | 606 | OD | 1,8 | 23.269 | 22.840 | 2.521 | 2.502 | -1,8% | -0,8% |
| 6117/0128 | 6 | B 26 | 432 | 606 | OD | 1,3 | 12.423 | 12.190 | 411 | 416 | -1,9% | 1,1% |
| 6117/0130 | 6 | B 26 | 432 | 606 | OD | 0,4 | 9.293 | 9.128 | 650 | 655 | -1,8% | 0,8% |
| 5818/0368 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 0,4 | 7.510 | 7.336 | 451 | 455 | -2,3% | 0,9% |
| 5818/0383 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 0,5 | 11.966 | 11.680 | 518 | 521 | -2,4% | 0,6% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5818/0390 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 1,1 | 10.956 | 10.692 | 393 | 396 | -2,4% | 0,8% |
| 5818/0440 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 1,0 | 8.817 | 8.612 | 464 | 469 | -2,3% | 1,2% |
| 5819/0315 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 1,2 | 8.458 | 8.264 | 587 | 591 | -2,3% | 0,8% |
| 5819/0384 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 1,2 | 5.585 | 5.448 | 112 | 113 | -2,5% | 1,1% |
| 5819/0400 | 6 | B 43 | 438 | 605 | OD | 0,8 | 5.795 | 5.655 | 186 | 188 | -2,4% | 1,0% |
| 6015/0112 | 6 | B 43 | 433 | 606 | OD | 1,6 | 12.313 | 12.082 | 512 | 515 | -1,9% | 0,5% |
| 6016/0152 | 6 | B 43 | 433 | 606 | OD | 0,7 | 11.524 | 11.304 | 618 | 612 | -1,9% | -0,8% |
| 6016/0153 | 6 | B 43 | 433 | 606 | OD | 0,8 | 16.658 | 16.344 | 811 | 810 | -1,9% | -0,1% |
| 6016/0154 | 6 | B 43 | 433 | 606 | OD | 1,7 | 20.061 | 19.681 | 983 | 980 | -1,9% | -0,3% |
| 6016/0105 | 6 | B 44 | 433 | 606 | OD | 0,6 | 18.919 | 18.556 | 390 | 394 | -1,9% | 0,8% |
| 6016/0177 | 6 | B 44 | 433 | 606 | OD | 1,2 | 9.023 | 8.850 | 176 | 178 | -1,9% | 1,0% |
| 6017/0192 | 6 | B 44 | 433 | 606 | OD | 1,1 | 9.559 | 9.388 | 1.317 | 1.309 | -1,8% | -0,6% |
| 5719/0616 | 6 | B 45 | 435 | 605 | OD | 0,5 | 12.746 | 12.450 | 1.094 | 1.093 | -2,3% | -0,1% |
| 5814/0305 | 6 | B 54 | 439 | 605 | OD | 1,0 | 10.466 | 10.216 | 479 | 481 | -2,4% | 0,4% |
| 5617/0306 | 6 | B 275 | 434 | 605 | OD | 0,9 | 9.602 | 9.373 | 541 | 541 | -2,4% | -0,1% |
| 5814/0320 | 6 | B 275 | 439 | 605 | OD | 0,6 | 11.862 | 11.579 | 530 | 534 | -2,4% | 0,6% |
| 6118/0512 | 6 | B 426 | 432 | 606 | OD | 2,3 | 12.747 | 12.510 | 957 | 953 | -1,9% | -0,4% |
| 6216/0506 | 6 | B 426 | 433 | 606 | OD | 1,4 | 10.390 | 10.194 | 1.446 | 1.426 | -1,9% | -1,3% |
| 5717/0004 | 6 | B 455 | 434 | 605 | OD | 1,6 | 13.725 | 13.394 | 460 | 464 | -2,4% | 0,9% |
| 5816/0504 | 6 | B 455 | 436 | 605 | OD | 1,0 | 14.980 | 14.622 | 684 | 687 | -2,4% | 0,4% |
| 5816/0668 | 6 | B 455 | 434 | 605 | OD | 1,3 | 9.348 | 9.127 | 472 | 475 | -2,4% | 0,6% |
| 5717/0005 | 6 | B 456 | 434 | 605 | OD | 0,4 | 14.875 | 14.511 | 382 | 384 | -2,4% | 0,5% |
| 5720/0102 | 6 | B 457 | 440 | 605 | OD | 0,5 | 11.074 | 10.809 | 713 | 709 | -2,4% | -0,5% |
| 6017/0195 | 6 | B 486 | 433 | 606 | OD | 2,3 | 12.228 | 12.005 | 862 | 864 | -1,8% | 0,3% |
| 5916/0568 | 6 | B 519 | 436 | 605 | OD | 0,5 | 14.301 | 13.963 | 630 | 637 | -2,4% | 1,2% |
| 5916/0569 | 6 | B 519 | 436 | 605 | OD | 2,1 | 16.006 | 15.624 | 705 | 709 | -2,4% | 0,6% |
| 5916/0579 | 6 | B 519 | 436 | 605 | OD | 0,9 | 9.209 | 8.984 | 273 | 274 | -2,4% | 0,3% |
| 6016/0176 | 6 | B 519 | 433 | 606 | OD | 1,4 | 19.835 | 19.451 | 1.148 | 1.134 | -1,9% | -1,3% |
| 5716/0406 | 6 | L 11 | 439 | 605 | FS | 3,5 | 3.013 | 2.969 | 322 | 343 | -1,5% | 6,6% |
| 5816/0714 | 6 | L 18 | 414 | 605 | FS | 1,6 | 1.562 | 1.542 | 177 | 190 | -1,3% | 7,6% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5914/0279 | 6 | L 38 | 439 | 605 | FS | 1,7 | 3.306 | 3.235 | 96 | 104 | -2,1% | 7,8% |
| 5919/0332 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | FS | 2,5 | 4.393 | 4.318 | 365 | 389 | -1,7% | 6,4% |
| 5919/0334 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | FS | 5,3 | 7.774 | 7.591 | 416 | 418 | -2,4% | 0,7% |
| 5920/0737 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | FS | 1,6 | 10.692 | 10.498 | 768 | 817 | -1,8% | 6,4% |
| 5818/0732 | 6 | L 3001 | 412 | 605 | FS | 1,2 | 13.365 | 13.066 | 297 | 317 | -2,2% | 6,7% |
| 5918/0345 | 6 | L 3001 | 438 | 605 | FS | 2,0 | 7.449 | 7.298 | 326 | 349 | -2,0% | 7,0% |
| 5918/0510 | 6 | L 3001 | 438 | 605 | FS | 5,0 | 12.005 | 11.762 | 536 | 574 | -2,0% | 7,2% |
| 6018/0251 | 6 | L 3001 | 438 | 605 | FS | 3,3 | 6.424 | 6.290 | 249 | 266 | -2,1% | 6,9% |
| 5717/0055 | 6 | L 3003 | 434 | 605 | FS | 1,4 | 14.117 | 13.791 | 905 | 912 | -2,3% | 0,8% |
| 5717/0059 | 6 | L 3003 | 434 | 605 | FS | 2,4 | 14.618 | 14.273 | 735 | 741 | -2,4% | 0,8% |
| 5717/0060 | 6 | L 3003 | 434 | 605 | FS | 2,0 | 9.294 | 9.065 | 177 | 178 | -2,5% | 0,6% |
| 5717/0066 | 6 | L 3003 | 434 | 605 | FS | 1,7 | 6.198 | 6.056 | 97 | 104 | -2,3% | 7,3% |
| 5716/0335 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 4,7 | 2.865 | 2.813 | 190 | 204 | -1,8% | 7,4% |
| 5717/0625 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 8,4 | 4.883 | 4.782 | 193 | 208 | -2,1% | 7,3% |
| 5817/0400 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 0,6 | 15.512 | 15.200 | 707 | 756 | -2,0% | 7,0% |
| 5817/0410 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 1,8 | 18.912 | 18.531 | 846 | 907 | -2,0% | 7,3% |
| 5817/0637 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | FS | 0,8 | 15.544 | 15.234 | 730 | 783 | -2,0% | 7,1% |
| 5817/0536 | 6 | L 3005 | 412 | 605 | FS | 1,5 | 39.728 | 38.913 | 1.650 | 1.766 | -2,1% | 7,0% |
| 5817/0543 | 6 | L 3005 | 436 | 605 | FS | 1,0 | 39.872 | 39.072 | 1.835 | 1.966 | -2,0% | 7,1% |
| 5817/0618 | 6 | L 3005 | 436 | 605 | FS | 2,4 | 32.020 | 31.377 | 1.456 | 1.561 | -2,0% | 7,2% |
| 5817/0627 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | FS | 1,8 | 18.942 | 18.550 | 761 | 814 | -2,1% | 6,9% |
| 5817/0716 | 6 | L 3005 | 436 | 605 | FS | 0,8 | 33.938 | 33.218 | 1.151 | 1.232 | -2,1% | 7,1% |
| 5717/0635 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | FS | 0,7 | 22.136 | 21.706 | 1.160 | 1.243 | -1,9% | 7,2% |
| 5717/0705 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | FS | 0,6 | 24.970 | 24.502 | 1.474 | 1.581 | -1,9% | 7,3% |
| 5817/0535 | 6 | L 3006 | 436 | 605 | FS | 1,2 | 34.796 | 34.103 | 1.649 | 1.767 | -2,0% | 7,1% |
| 5817/0634 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | FS | 1,1 | 12.078 | 11.854 | 742 | 795 | -1,9% | 7,2% |
| 5817/0640 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | FS | 3,3 | 13.458 | 13.180 | 556 | 594 | -2,1% | 6,7% |
| 5916/0519 | 6 | L 3006 | 436 | 605 | FS | 2,5 | 4.742 | 4.670 | 478 | 509 | -1,5% | 6,6% |
| 5917/0534 | 6 | L 3006 | 436 | 605 | FS | 4,1 | 2.469 | 2.414 | 94 | 97 | -2,2% | 2,8% |
| 5718/0704 | 6 | L 3008 | 412 | 605 | FS | 3,1 | 4.853 | 4.767 | 351 | 376 | -1,8% | 6,9% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|--------|--|-------|-----------------------|---------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamtverkehr [%] | Güterverkehr [%] |
| 5818/0331 | 6 | L 3008 | 440 | 605 | FS | 2,1 | 10.629 | 10.424 | 594 | 634 | -1,9% | 6,8% |
| 5818/0360 | 6 | L 3008 | 440 | 605 | FS | 3,6 | 12.553 | 12.322 | 891 | 946 | -1,8% | 6,2% |
| 5819/0331 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | FS | 3,2 | 4.315 | 4.230 | 208 | 223 | -2,0% | 7,1% |
| 5819/0332 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | FS | 3,4 | 3.226 | 3.153 | 54 | 58 | -2,3% | 7,7% |
| 5819/0333 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | FS | 0,5 | 6.735 | 6.597 | 269 | 289 | -2,0% | 7,5% |
| 5819/0345 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 8.407 | 8.225 | 255 | 273 | -2,2% | 7,1% |
| 5719/0251 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 1,8 | 4.401 | 4.313 | 206 | 221 | -2,0% | 7,0% |
| 5719/0364 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 2,9 | 5.410 | 5.309 | 314 | 337 | -1,9% | 7,4% |
| 5719/0365 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 6.085 | 5.963 | 285 | 306 | -2,0% | 7,2% |
| 5719/0366 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 4,3 | 1.719 | 1.683 | 72 | 76 | -2,1% | 5,8% |
| 5720/0218 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 5,0 | 1.080 | 1.059 | 70 | 75 | -1,9% | 6,4% |
| 5720/0219 | 6 | L 3009 | 435 | 605 | FS | 3,7 | 2.003 | 1.964 | 113 | 120 | -1,9% | 6,7% |
| 5621/0865 | 6 | L 3010 | 440 | 605 | FS | 8,5 | 3.691 | 3.627 | 335 | 353 | -1,7% | 5,4% |
| 5715/0404 | 6 | L 3011 | 439 | 605 | FS | 3,9 | 2.523 | 2.476 | 157 | 167 | -1,9% | 6,7% |
| 5816/0524 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 2,7 | 7.522 | 7.383 | 450 | 484 | -1,8% | 7,6% |
| 5816/0541 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 4,3 | 3.319 | 3.255 | 186 | 198 | -1,9% | 6,8% |
| 5816/0712 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 3,9 | 9.209 | 9.043 | 598 | 643 | -1,8% | 7,5% |
| 5816/0715 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 1,1 | 3.004 | 2.943 | 137 | 146 | -2,0% | 7,0% |
| 5916/0522 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 8.075 | 7.933 | 614 | 655 | -1,8% | 6,6% |
| 5916/0523 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 1,0 | 25.514 | 25.020 | 1.422 | 1.517 | -1,9% | 6,7% |
| 5916/0700 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | FS | 2,3 | 11.745 | 11.503 | 467 | 500 | -2,1% | 7,2% |
| 6016/0133 | 6 | L 3012 | 433 | 606 | FS | 4,9 | 10.039 | 10.008 | 639 | 677 | -0,3% | 6,0% |
| 6016/0134 | 6 | L 3012 | 433 | 606 | FS | 3,3 | 10.196 | 10.161 | 490 | 526 | -0,3% | 7,4% |
| 5816/0531 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 1,4 | 15.023 | 14.774 | 1.164 | 1.254 | -1,7% | 7,8% |
| 5816/0537 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 1,6 | 15.443 | 15.152 | 861 | 927 | -1,9% | 7,7% |
| 5816/0711 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 0,6 | 9.749 | 9.586 | 732 | 789 | -1,7% | 7,8% |
| 5817/0538 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 0,6 | 20.759 | 20.375 | 1.256 | 1.349 | -1,9% | 7,4% |
| 5817/0641 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 1,5 | 16.047 | 15.690 | 368 | 395 | -2,2% | 7,4% |
| 5817/0643 | 6 | L 3014 | 436 | 605 | FS | 1,4 | 24.743 | 24.244 | 1.093 | 1.172 | -2,0% | 7,3% |
| 5817/0630 | 6 | L 3015 | 436 | 605 | FS | 0,7 | 7.770 | 7.623 | 425 | 458 | -1,9% | 7,6% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5817/0633 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | FS | 0,8 | 10.027 | 9.835 | 533 | 573 | -1,9% | 7,5% |
| 5817/0642 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | FS | 3,9 | 12.099 | 11.880 | 821 | 878 | -1,8% | 6,9% |
| 5817/0900 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 5.697 | 5.580 | 222 | 239 | -2,1% | 7,7% |
| 5816/0533 | 6 | L 3016 | 436 | 605 | FS | 1,6 | 15.652 | 15.329 | 576 | 621 | -2,1% | 7,8% |
| 5816/0616 | 6 | L 3016 | 436 | 605 | FS | 3,7 | 4.309 | 4.223 | 203 | 218 | -2,0% | 7,3% |
| 5816/0707 | 6 | L 3016 | 434 | 605 | FS | 2,7 | 2.033 | 1.995 | 116 | 125 | -1,9% | 7,6% |
| 5817/0532 | 6 | L 3016 | 436 | 605 | FS | 1,7 | 12.160 | 11.954 | 1.080 | 1.145 | -1,7% | 6,0% |
| 5816/0512 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 3,8 | 3.243 | 3.178 | 147 | 158 | -2,0% | 7,4% |
| 5816/1715 | 6 | L 3017 | 414 | 605 | FS | 3,6 | 2.686 | 2.636 | 177 | 189 | -1,8% | 6,7% |
| 5916/0520 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 1,6 | 6.990 | 6.846 | 274 | 294 | -2,1% | 7,5% |
| 5916/0539 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 2,0 | 5.465 | 5.357 | 263 | 282 | -2,0% | 7,3% |
| 5916/0716 | 6 | L 3017 | 414 | 605 | FS | 1,0 | 5.965 | 5.853 | 338 | 363 | -1,9% | 7,5% |
| 5916/0723 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 0,7 | 20.353 | 20.016 | 1.638 | 1.759 | -1,7% | 7,4% |
| 5916/0724 | 6 | L 3017 | 436 | 605 | FS | 2,1 | 3.547 | 3.474 | 160 | 170 | -2,1% | 6,3% |
| 5816/0513 | 6 | L 3018 | 436 | 605 | FS | 3,0 | 2.249 | 2.209 | 158 | 169 | -1,8% | 6,7% |
| 5916/0528 | 6 | L 3018 | 436 | 605 | FS | 2,2 | 5.537 | 5.421 | 227 | 242 | -2,1% | 6,5% |
| 5916/0540 | 6 | L 3018 | 436 | 605 | FS | 2,1 | 13.289 | 13.050 | 926 | 989 | -1,8% | 6,8% |
| 5916/0571 | 6 | L 3018 | 436 | 605 | FS | 2,2 | 3.072 | 3.011 | 181 | 191 | -2,0% | 5,7% |
| 5817/0624 | 6 | L 3019 | 412 | 605 | FS | 4,1 | 11.901 | 11.688 | 841 | 899 | -1,8% | 6,9% |
| 5715/0401 | 6 | L 3023 | 439 | 605 | FS | 4,6 | 3.047 | 2.977 | 46 | 50 | -2,3% | 7,4% |
| 5716/0334 | 6 | L 3023 | 434 | 605 | FS | 3,9 | 1.236 | 1.209 | 32 | 34 | -2,2% | 7,5% |
| 5716/0402 | 6 | L 3023 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 2.209 | 2.163 | 74 | 80 | -2,1% | 7,6% |
| 5716/0623 | 6 | L 3024 | 434 | 605 | FS | 4,8 | 1.111 | 1.085 | 20 | 21 | -2,3% | 7,0% |
| 5616/0322 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 5,7 | 3.160 | 3.114 | 342 | 366 | -1,4% | 6,9% |
| 5616/0527 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 6,9 | 2.251 | 2.231 | 371 | 397 | -0,9% | 7,0% |
| 5716/0331 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 6,3 | 8.230 | 8.068 | 402 | 432 | -2,0% | 7,3% |
| 5716/0332 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 6,0 | 3.817 | 3.754 | 309 | 333 | -1,6% | 7,5% |
| 5716/0621 | 6 | L 3025 | 434 | 605 | FS | 2,5 | 5.976 | 5.846 | 162 | 174 | -2,2% | 7,0% |
| 5715/0556 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 4,0 | 3.232 | 3.170 | 182 | 195 | -1,9% | 7,2% |
| 5715/0557 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 10.641 | 10.434 | 541 | 580 | -2,0% | 7,3% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-----|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5715/0749 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 1,4 | 3.922 | 3.841 | 170 | 181 | -2,1% | 6,7% |
| 5715/0751 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 2,0 | 3.922 | 3.841 | 170 | 181 | -2,1% | 6,7% |
| 5815/0561 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 3,9 | 5.192 | 5.088 | 251 | 268 | -2,0% | 6,7% |
| 5815/0562 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 3,2 | 8.277 | 8.117 | 444 | 475 | -1,9% | 7,0% |
| 5815/0563 | 6 | L 3026 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 9.455 | 9.277 | 560 | 600 | -1,9% | 7,0% |
| 5816/0547 | 6 | L 3026 | 436 | 605 | FS | 2,1 | 3.109 | 3.045 | 116 | 125 | -2,1% | 7,7% |
| 5815/0569 | 6 | L 3027 | 439 | 605 | FS | 2,3 | 4.050 | 3.964 | 135 | 145 | -2,1% | 7,8% |
| 5815/0571 | 6 | L 3027 | 414 | 605 | FS | 3,0 | 8.639 | 8.453 | 251 | 270 | -2,2% | 7,5% |
| 5815/0701 | 6 | L 3028 | 439 | 605 | FS | 1,0 | 6.761 | 6.636 | 440 | 470 | -1,8% | 6,7% |
| 5816/0703 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 3,7 | 5.408 | 5.289 | 126 | 136 | -2,2% | 7,5% |
| 5916/0542 | 6 | L 3028 | 436 | 605 | FS | 4,0 | 7.136 | 7.014 | 557 | 595 | -1,7% | 6,9% |
| 5916/0704 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 2,3 | 3.086 | 3.018 | 82 | 88 | -2,2% | 7,3% |
| 5916/0706 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 4.495 | 4.393 | 83 | 89 | -2,3% | 7,2% |
| 5916/0707 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 0,4 | 14.607 | 14.335 | 897 | 960 | -1,9% | 7,1% |
| 5916/0708 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 2,2 | 10.101 | 9.932 | 849 | 907 | -1,7% | 6,7% |
| 5916/0709 | 6 | L 3028 | 414 | 605 | FS | 2,6 | 8.129 | 8.002 | 886 | 937 | -1,6% | 5,8% |
| 5615/0233 | 6 | L 3030 | 533 | 603 | FS | 8,9 | 742 | 754 | 37 | 39 | 1,6% | 6,6% |
| 5616/0700 | 6 | L 3030 | 434 | 605 | FS | 2,8 | 1.593 | 1.563 | 89 | 96 | -1,9% | 7,4% |
| 5714/0507 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 3,0 | 2.474 | 2.430 | 183 | 195 | -1,8% | 6,7% |
| 5714/0508 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 2,9 | 2.246 | 2.207 | 163 | 175 | -1,8% | 7,0% |
| 5714/0509 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 3,6 | 2.823 | 2.775 | 224 | 239 | -1,7% | 7,1% |
| 5715/0235 | 6 | L 3031 | 533 | 603 | FS | 2,2 | 11.986 | 12.188 | 928 | 987 | 1,7% | 6,3% |
| 5715/0236 | 6 | L 3031 | 533 | 603 | FS | 5,6 | 4.031 | 4.098 | 268 | 285 | 1,6% | 6,5% |
| 5715/0411 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 2,3 | 2.884 | 2.830 | 180 | 192 | -1,9% | 6,7% |
| 5715/0511 | 6 | L 3031 | 439 | 605 | FS | 3,1 | 3.342 | 3.272 | 118 | 126 | -2,1% | 7,2% |
| 5714/0538 | 6 | L 3032 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 2.388 | 2.339 | 88 | 94 | -2,1% | 7,4% |
| 5914/0174 | 6 | L 3035 | 439 | 605 | FS | 1,6 | 10.635 | 10.417 | 416 | 448 | -2,1% | 7,7% |
| 5814/0063 | 6 | L 3037 | 439 | 605 | FS | 2,8 | 8.014 | 7.839 | 214 | 231 | -2,2% | 7,7% |
| 5814/0064 | 6 | L 3037 | 414 | 605 | FS | 4,6 | 5.400 | 5.284 | 158 | 171 | -2,1% | 7,8% |
| 5915/0066 | 6 | L 3037 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 10.222 | 9.989 | 169 | 181 | -2,3% | 7,4% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5915/0636 | 6 | L 3037 | 414 | 605 | FS | 0,9 | 17.768 | 17.377 | 435 | 468 | -2,2% | 7,6% |
| 5914/0281 | 6 | L 3038 | 414 | 605 | FS | 3,5 | 3.306 | 3.235 | 96 | 104 | -2,1% | 7,8% |
| 5915/0711 | 6 | L 3039 | 414 | 605 | FS | 2,6 | 6.337 | 6.205 | 229 | 246 | -2,1% | 7,3% |
| 5916/0712 | 6 | L 3039 | 414 | 605 | FS | 2,7 | 2.943 | 2.878 | 73 | 79 | -2,2% | 7,8% |
| 6015/0138 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 2,8 | 10.248 | 10.285 | 2.018 | 2.116 | 0,4% | 4,8% |
| 6016/0137 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 1,3 | 12.243 | 12.197 | 627 | 668 | -0,4% | 6,4% |
| 6016/0139 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 3,0 | 4.171 | 4.162 | 363 | 382 | -0,2% | 5,3% |
| 6016/0140 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 1,3 | 6.375 | 6.348 | 262 | 281 | -0,4% | 7,2% |
| 6016/0141 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 0,6 | 13.777 | 13.713 | 479 | 513 | -0,5% | 7,0% |
| 6016/0142 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 6,0 | 4.076 | 4.059 | 161 | 173 | -0,4% | 7,3% |
| 6016/0168 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | FS | 1,6 | 4.332 | 4.312 | 159 | 170 | -0,5% | 6,7% |
| 5716/0329 | 6 | L 3041 | 434 | 605 | FS | 3,9 | 4.498 | 4.413 | 263 | 282 | -1,9% | 7,2% |
| 5717/0330 | 6 | L 3041 | 434 | 605 | FS | 4,3 | 6.563 | 6.430 | 298 | 319 | -2,0% | 6,8% |
| 5717/0702 | 6 | L 3041 | 434 | 605 | FS | 6,7 | 8.627 | 8.477 | 683 | 727 | -1,7% | 6,5% |
| 5616/0323 | 6 | L 3051 | 434 | 605 | FS | 1,5 | 1.208 | 1.186 | 85 | 91 | -1,8% | 6,6% |
| 5717/0607 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 0,8 | 13.282 | 13.005 | 545 | 580 | -2,1% | 6,4% |
| 5717/0608 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 1,1 | 11.521 | 11.295 | 603 | 643 | -2,0% | 6,7% |
| 5717/0626 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 2,2 | 8.942 | 8.748 | 260 | 278 | -2,2% | 7,1% |
| 5717/0703 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 1,1 | 14.348 | 14.048 | 612 | 648 | -2,1% | 5,8% |
| 5717/0903 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 0,0 | 10.423 | 10.236 | 710 | 760 | -1,8% | 7,1% |
| 5717/0904 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | FS | 0,0 | 11.836 | 11.626 | 820 | 881 | -1,8% | 7,3% |
| 5616/0321 | 6 | L 3063 | 434 | 605 | FS | 9,6 | 3.176 | 3.138 | 456 | 484 | -1,2% | 6,2% |
| 5818/0905 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 11.940 | 11.665 | 912 | 916 | -2,3% | 0,4% |
| 5919/0341 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | FS | 0,6 | 7.138 | 6.994 | 314 | 336 | -2,0% | 7,1% |
| 5919/0329 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | FS | 5,5 | 4.294 | 4.207 | 215 | 228 | -2,0% | 6,0% |
| 5919/0652 | 6 | L 3065 | 435 | 605 | FS | 1,0 | 12.464 | 12.222 | 667 | 714 | -1,9% | 7,0% |
| 5919/0736 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | FS | 2,3 | 13.564 | 13.302 | 752 | 803 | -1,9% | 6,8% |
| 5919/0914 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | FS | 2,3 | 6.824 | 6.696 | 399 | 428 | -1,9% | 7,2% |
| 6019/0429 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 2,8 | 3.596 | 3.587 | 239 | 255 | -0,2% | 6,7% |
| 6019/0488 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 3,2 | 4.131 | 4.114 | 175 | 187 | -0,4% | 6,8% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-----|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6119/0422 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 3,0 | 3.798 | 3.791 | 252 | 271 | -0,2% | 7,7% |
| 6119/0425 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 1,9 | 8.183 | 8.150 | 349 | 374 | -0,4% | 7,1% |
| 6119/0463 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | FS | 1,3 | 7.910 | 7.888 | 489 | 522 | -0,3% | 6,7% |
| 6016/0131 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | FS | 2,9 | 7.146 | 7.115 | 308 | 328 | -0,4% | 6,4% |
| 6017/0136 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | FS | 2,2 | 3.981 | 3.962 | 141 | 150 | -0,5% | 6,5% |
| 6017/0186 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | FS | 3,1 | 3.872 | 3.854 | 140 | 149 | -0,5% | 6,8% |
| 6018/0475 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | FS | 6,2 | 5.295 | 5.280 | 337 | 360 | -0,3% | 6,7% |
| 6019/0497 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | FS | 0,5 | 15.609 | 15.533 | 589 | 624 | -0,5% | 5,9% |
| 6116/0130 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | FS | 3,2 | 2.698 | 2.689 | 131 | 141 | -0,3% | 7,7% |
| 6116/0135 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | FS | 5,1 | 4.254 | 4.232 | 151 | 160 | -0,5% | 5,5% |
| 6118/0480 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | FS | 5,4 | 5.464 | 5.440 | 217 | 232 | -0,4% | 6,9% |
| 6019/0462 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | FS | 4,8 | 1.988 | 1.982 | 97 | 105 | -0,3% | 7,6% |
| 6019/0478 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | FS | 0,3 | 7.938 | 7.907 | 344 | 369 | -0,4% | 7,3% |
| 6019/0492 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | FS | 2,2 | 4.547 | 4.544 | 391 | 419 | -0,1% | 7,1% |
| 6019/0499 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | FS | 1,6 | 8.030 | 8.010 | 482 | 518 | -0,3% | 7,3% |
| 6116/0126 | 6 | L 3096 | 433 | 606 | FS | 3,0 | 5.336 | 5.314 | 278 | 294 | -0,4% | 5,8% |
| 6116/0169 | 6 | L 3096 | 433 | 606 | FS | 4,1 | 6.046 | 6.029 | 359 | 385 | -0,3% | 7,0% |
| 5919/0740 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 6.982 | 6.842 | 339 | 362 | -2,0% | 6,5% |
| 6018/0241 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | FS | 4,4 | 2.788 | 2.733 | 149 | 159 | -1,9% | 6,9% |
| 6018/0242 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | FS | 0,6 | 11.396 | 11.190 | 777 | 830 | -1,8% | 6,8% |
| 6018/0483 | 6 | L 3097 | 432 | 606 | FS | 6,0 | 7.733 | 7.702 | 379 | 402 | -0,4% | 6,1% |
| 6019/0307 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 7.186 | 7.050 | 420 | 450 | -1,9% | 7,1% |
| 6117/0524 | 6 | L 3097 | 432 | 606 | FS | 1,6 | 5.037 | 5.039 | 506 | 541 | 0,0% | 7,0% |
| 6117/0525 | 6 | L 3097 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 9.743 | 9.717 | 680 | 721 | -0,3% | 6,0% |
| 6117/0555 | 6 | L 3097 | 432 | 606 | FS | 3,6 | 14.426 | 14.362 | 606 | 644 | -0,4% | 6,3% |
| 6118/0531 | 6 | L 3098 | 432 | 606 | FS | 3,4 | 3.301 | 3.295 | 355 | 372 | -0,2% | 4,6% |
| 6218/0528 | 6 | L 3098 | 432 | 606 | FS | 4,2 | 1.033 | 1.028 | 27 | 29 | -0,5% | 7,7% |
| 6218/0530 | 6 | L 3098 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 1.756 | 1.749 | 81 | 87 | -0,4% | 7,0% |
| 6118/0540 | 6 | L 3099 | 432 | 606 | FS | 1,2 | 9.052 | 9.009 | 330 | 352 | -0,5% | 6,7% |
| 6118/0592 | 6 | L 3099 | 432 | 606 | FS | 6,0 | 5.796 | 5.775 | 298 | 318 | -0,4% | 6,7% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6218/0524 | 6 | L 3099 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 2.713 | 2.711 | 241 | 257 | -0,1% | 6,9% |
| 6218/0525 | 6 | L 3099 | 431 | 606 | FS | 2,6 | 4.100 | 4.092 | 268 | 288 | -0,2% | 7,3% |
| 6218/0534 | 6 | L 3099 | 432 | 606 | FS | 3,2 | 4.024 | 4.017 | 276 | 297 | -0,2% | 7,6% |
| 6217/0526 | 6 | L 3100 | 432 | 606 | FS | 1,1 | 10.933 | 10.880 | 347 | 372 | -0,5% | 7,3% |
| 6217/0537 | 6 | L 3100 | 432 | 606 | FS | 2,3 | 8.767 | 8.725 | 283 | 304 | -0,5% | 7,3% |
| 6217/0559 | 6 | L 3100 | 432 | 606 | FS | 3,5 | 8.545 | 8.505 | 267 | 288 | -0,5% | 7,6% |
| 6218/0527 | 6 | L 3101 | 432 | 606 | FS | 1,5 | 2.146 | 2.142 | 143 | 154 | -0,2% | 7,4% |
| 6218/0529 | 6 | L 3101 | 432 | 606 | FS | 4,4 | 4.174 | 4.155 | 170 | 182 | -0,4% | 6,5% |
| 6218/0532 | 6 | L 3102 | 432 | 606 | FS | 2,2 | 3.459 | 3.448 | 175 | 188 | -0,3% | 7,5% |
| 6218/0533 | 6 | L 3102 | 432 | 606 | FS | 6,1 | 1.714 | 1.705 | 52 | 55 | -0,5% | 6,3% |
| 6217/0364 | 6 | L 3103 | 431 | 606 | FS | 4,3 | 2.799 | 2.789 | 175 | 184 | -0,4% | 5,4% |
| 6217/0527 | 6 | L 3103 | 432 | 606 | FS | 1,5 | 8.645 | 8.599 | 244 | 261 | -0,5% | 6,9% |
| 6217/0528 | 6 | L 3103 | 432 | 606 | FS | 3,7 | 4.095 | 4.084 | 236 | 253 | -0,3% | 7,3% |
| 6217/0557 | 6 | L 3103 | 432 | 606 | FS | 1,0 | 9.151 | 9.129 | 614 | 655 | -0,2% | 6,8% |
| 6118/0517 | 6 | L 3104 | 411 | 606 | FS | 1,5 | 6.832 | 6.806 | 329 | 351 | -0,4% | 6,7% |
| 6118/0535 | 6 | L 3104 | 432 | 606 | FS | 3,9 | 7.995 | 7.970 | 460 | 491 | -0,3% | 6,7% |
| 6218/0590 | 6 | L 3106 | 432 | 606 | FS | 1,5 | 6.758 | 6.722 | 161 | 173 | -0,5% | 7,6% |
| 6220/0120 | 6 | L 3106 | 437 | 606 | FS | 5,0 | 1.882 | 1.871 | 38 | 41 | -0,6% | 7,4% |
| 6220/0121 | 6 | L 3106 | 437 | 606 | FS | 1,0 | 2.287 | 2.278 | 102 | 109 | -0,4% | 6,8% |
| 6217/0602 | 6 | L 3111 | 431 | 606 | FS | 3,5 | 3.580 | 3.605 | 695 | 741 | 0,7% | 6,7% |
| 6217/0519 | 6 | L 3112 | 433 | 606 | FS | 2,9 | 11.283 | 11.297 | 1.809 | 1.893 | 0,1% | 4,6% |
| 6217/0520 | 6 | L 3112 | 432 | 606 | FS | 2,3 | 6.823 | 6.809 | 493 | 526 | -0,2% | 6,7% |
| 6217/0523 | 6 | L 3112 | 432 | 606 | FS | 2,8 | 7.848 | 7.841 | 702 | 747 | -0,1% | 6,5% |
| 6217/0558 | 6 | L 3112 | 432 | 606 | FS | 0,7 | 5.038 | 5.029 | 336 | 361 | -0,2% | 7,6% |
| 6017/0188 | 6 | L 3113 | 433 | 606 | FS | 5,1 | 5.759 | 5.749 | 440 | 470 | -0,2% | 6,8% |
| 6017/0198 | 6 | L 3113 | 432 | 606 | FS | 1,5 | 6.425 | 6.405 | 348 | 374 | -0,3% | 7,4% |
| 6118/0416 | 6 | L 3114 | 432 | 606 | FS | 2,7 | 6.722 | 6.695 | 294 | 315 | -0,4% | 7,2% |
| 6118/0418 | 6 | L 3114 | 432 | 606 | FS | 0,9 | 15.707 | 15.653 | 840 | 896 | -0,3% | 6,7% |
| 6019/0464 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 5,8 | 4.053 | 4.040 | 203 | 218 | -0,3% | 7,4% |
| 6118/0419 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 2,0 | 2.979 | 2.971 | 182 | 194 | -0,3% | 6,9% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|--------|--|-------|-----------------------|---------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamtverkehr [%] | Güterverkehr [%] |
| 6118/0586 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 2,3 | 5.868 | 5.840 | 194 | 208 | -0,5% | 7,2% |
| 6119/0420 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 3,8 | 1.951 | 1.941 | 65 | 69 | -0,5% | 6,1% |
| 6119/0421 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 4,3 | 6.865 | 6.836 | 302 | 321 | -0,4% | 6,2% |
| 6119/0424 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | FS | 0,9 | 4.787 | 4.769 | 245 | 261 | -0,4% | 6,7% |
| 6019/0487 | 6 | L 3116 | 432 | 606 | FS | 5,5 | 5.235 | 5.222 | 336 | 359 | -0,3% | 6,9% |
| 6019/0491 | 6 | L 3116 | 432 | 606 | FS | 5,7 | 11.659 | 11.645 | 1.117 | 1.181 | -0,1% | 5,7% |
| 5917/0245 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 2,3 | 17.595 | 17.270 | 1.114 | 1.192 | -1,8% | 7,0% |
| 5918/0249 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 0,9 | 14.456 | 14.208 | 1.110 | 1.188 | -1,7% | 7,1% |
| 5918/0250 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 24.123 | 23.805 | 3.192 | 3.386 | -1,3% | 6,1% |
| 5918/0336 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 2,1 | 16.697 | 16.357 | 746 | 796 | -2,0% | 6,8% |
| 5918/0337 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 2,2 | 11.242 | 10.988 | 774 | 784 | -2,3% | 1,2% |
| 5918/0338 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 1,7 | 12.029 | 11.801 | 696 | 745 | -1,9% | 7,0% |
| 5918/0379 | 6 | L 3117 | 413 | 605 | FS | 1,1 | 9.476 | 9.274 | 341 | 362 | -2,1% | 6,3% |
| 5919/0391 | 6 | L 3117 | 438 | 605 | FS | 3,6 | 13.165 | 12.864 | 1.012 | 1.018 | -2,3% | 0,5% |
| 5919/0335 | 6 | L 3121 | 438 | 605 | FS | 3,9 | 14.225 | 14.010 | 1.670 | 1.761 | -1,5% | 5,5% |
| 5919/0906 | 6 | L 3121 | 438 | 605 | FS | 2,0 | 11.649 | 11.415 | 556 | 592 | -2,0% | 6,6% |
| 5618/0229 | 6 | L 3134 | 440 | 605 | FS | 1,0 | 12.064 | 11.811 | 442 | 473 | -2,1% | 7,1% |
| 5618/0320 | 6 | L 3134 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 7.236 | 7.092 | 393 | 417 | -2,0% | 6,0% |
| 5618/0384 | 6 | L 3134 | 440 | 605 | FS | 3,2 | 9.934 | 9.720 | 295 | 317 | -2,2% | 7,4% |
| 5620/0629 | 6 | L 3184 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 2.653 | 2.595 | 72 | 77 | -2,2% | 7,0% |
| 5620/0678 | 6 | L 3184 | 440 | 605 | FS | 6,5 | 675 | 666 | 80 | 86 | -1,3% | 7,1% |
| 5618/0222 | 6 | L 3186 | 440 | 605 | FS | 4,0 | 4.236 | 4.154 | 245 | 261 | -1,9% | 6,2% |
| 5618/0385 | 6 | L 3187 | 440 | 605 | FS | 2,7 | 4.938 | 4.844 | 287 | 307 | -1,9% | 6,9% |
| 5619/0250 | 6 | L 3187 | 440 | 605 | FS | 4,8 | 4.826 | 4.734 | 295 | 314 | -1,9% | 6,4% |
| 5619/0626 | 6 | L 3187 | 440 | 605 | FS | 3,6 | 3.415 | 3.357 | 262 | 281 | -1,7% | 7,2% |
| 5718/0335 | 6 | L 3187 | 440 | 605 | FS | 2,8 | 8.041 | 7.885 | 437 | 467 | -1,9% | 7,0% |
| 5619/0337 | 6 | L 3188 | 440 | 605 | FS | 4,6 | 3.863 | 3.787 | 210 | 224 | -1,9% | 6,7% |
| 5619/0628 | 6 | L 3188 | 440 | 605 | FS | 6,9 | 2.456 | 2.412 | 174 | 186 | -1,8% | 6,7% |
| 5719/0338 | 6 | L 3188 | 440 | 605 | FS | 7,0 | 2.679 | 2.641 | 278 | 298 | -1,4% | 7,2% |
| 5619/0322 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 3,2 | 3.196 | 3.135 | 184 | 197 | -1,9% | 6,7% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5719/0122 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 4.947 | 4.864 | 409 | 438 | -1,7% | 6,9% |
| 5719/0126 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 3,6 | 8.449 | 8.308 | 745 | 793 | -1,7% | 6,4% |
| 5720/0130 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 3,1 | 1.305 | 1.281 | 91 | 96 | -1,8% | 6,3% |
| 5720/0172 | 6 | L 3189 | 440 | 605 | FS | 2,9 | 1.896 | 1.859 | 110 | 116 | -1,9% | 6,2% |
| 5620/0168 | 6 | L 3190 | 440 | 605 | FS | 6,4 | 1.182 | 1.165 | 116 | 125 | -1,5% | 7,4% |
| 5620/0634 | 6 | L 3190 | 440 | 605 | FS | 2,2 | 3.563 | 3.497 | 230 | 246 | -1,9% | 6,7% |
| 5619/0175 | 6 | L 3191 | 440 | 605 | FS | 5,1 | 5.229 | 5.155 | 531 | 571 | -1,4% | 7,5% |
| 5620/0120 | 6 | L 3191 | 440 | 605 | FS | 2,6 | 4.299 | 4.236 | 437 | 469 | -1,5% | 7,2% |
| 5719/0127 | 6 | L 3191 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 4.845 | 4.759 | 360 | 384 | -1,8% | 6,5% |
| 5719/0703 | 6 | L 3191 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 4.104 | 4.027 | 255 | 273 | -1,9% | 7,0% |
| 5620/0115 | 6 | L 3193 | 440 | 605 | FS | 4,7 | 4.002 | 3.922 | 181 | 194 | -2,0% | 7,4% |
| 5620/0133 | 6 | L 3193 | 440 | 605 | FS | 4,5 | 3.373 | 3.306 | 157 | 168 | -2,0% | 7,4% |
| 5720/0177 | 6 | L 3193 | 440 | 605 | FS | 3,5 | 1.583 | 1.555 | 107 | 114 | -1,8% | 7,1% |
| 5720/0217 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 5,0 | 2.113 | 2.071 | 103 | 110 | -2,0% | 6,9% |
| 5720/0702 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 3,6 | 2.291 | 2.243 | 120 | 125 | -2,1% | 4,7% |
| 5819/0253 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 10.536 | 10.311 | 350 | 375 | -2,1% | 7,1% |
| 5819/0313 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 28.223 | 27.650 | 1.227 | 1.315 | -2,0% | 7,1% |
| 5819/0373 | 6 | L 3193 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 16.852 | 16.491 | 573 | 610 | -2,1% | 6,5% |
| 5719/0276 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 4.497 | 4.408 | 227 | 242 | -2,0% | 6,8% |
| 5719/0286 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 3.859 | 3.784 | 238 | 252 | -1,9% | 5,7% |
| 5720/0128 | 6 | L 3195 | 440 | 605 | FS | 2,6 | 1.922 | 1.887 | 172 | 179 | -1,9% | 4,1% |
| 5720/0173 | 6 | L 3195 | 440 | 605 | FS | 6,6 | 2.224 | 2.186 | 235 | 247 | -1,7% | 4,7% |
| 5818/0384 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 1,8 | 7.659 | 7.517 | 520 | 553 | -1,9% | 6,3% |
| 5819/0358 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 4.107 | 4.025 | 202 | 216 | -2,0% | 6,9% |
| 5819/0359 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 1,9 | 7.746 | 7.601 | 471 | 504 | -1,9% | 7,1% |
| 5819/0361 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 3,1 | 7.048 | 6.903 | 312 | 331 | -2,1% | 6,2% |
| 5819/0362 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 3,6 | 3.941 | 3.857 | 148 | 157 | -2,1% | 6,1% |
| 5819/0623 | 6 | L 3195 | 435 | 605 | FS | 1,3 | 4.168 | 4.091 | 268 | 287 | -1,8% | 7,0% |
| 5820/0233 | 6 | L 3202 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 4.339 | 4.247 | 143 | 154 | -2,1% | 7,7% |
| 5820/0234 | 6 | L 3202 | 435 | 605 | FS | 2,0 | 5.497 | 5.388 | 279 | 298 | -2,0% | 6,7% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5820/0235 | 6 | L 3202 | 435 | 605 | FS | 2,4 | 6.222 | 6.115 | 482 | 516 | -1,7% | 7,1% |
| 5718/0321 | 6 | L 3204 | 440 | 605 | FS | 3,2 | 6.194 | 6.085 | 491 | 521 | -1,8% | 6,2% |
| 5718/0388 | 6 | L 3204 | 440 | 605 | FS | 4,0 | 4.893 | 4.823 | 538 | 575 | -1,4% | 6,8% |
| 5717/0065 | 6 | L 3205 | 434 | 605 | FS | 2,1 | 8.568 | 8.383 | 243 | 262 | -2,2% | 7,7% |
| 5718/0067 | 6 | L 3205 | 434 | 605 | FS | 1,8 | 7.705 | 7.561 | 446 | 480 | -1,9% | 7,5% |
| 5718/0327 | 6 | L 3205 | 440 | 605 | FS | 1,4 | 8.786 | 8.610 | 401 | 430 | -2,0% | 7,2% |
| 5718/0328 | 6 | L 3205 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 18.572 | 18.216 | 1.072 | 1.145 | -1,9% | 6,7% |
| 5718/0329 | 6 | L 3205 | 440 | 605 | FS | 4,5 | 5.815 | 5.703 | 312 | 334 | -1,9% | 7,2% |
| 5818/0340 | 6 | L 3205 | 435 | 605 | FS | 3,7 | 6.678 | 6.561 | 536 | 569 | -1,7% | 6,2% |
| 5818/0342 | 6 | L 3209 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 8.792 | 8.655 | 839 | 897 | -1,6% | 6,8% |
| 5818/0624 | 6 | L 3209 | 435 | 605 | FS | 1,8 | 11.988 | 11.799 | 1.221 | 1.295 | -1,6% | 6,1% |
| 5819/0667 | 6 | L 3209 | 435 | 605 | FS | 0,5 | 5.561 | 5.481 | 617 | 658 | -1,4% | 6,6% |
| 6120/0118 | 6 | L 3259 | 437 | 606 | FS | 2,5 | 5.483 | 5.463 | 255 | 274 | -0,4% | 7,2% |
| 5917/0243 | 6 | L 3262 | 438 | 605 | FS | 3,4 | 4.337 | 4.254 | 249 | 266 | -1,9% | 6,5% |
| 5917/0272 | 6 | L 3262 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 14.223 | 14.017 | 1.720 | 1.820 | -1,4% | 5,8% |
| 5918/0204 | 6 | L 3262 | 438 | 605 | FS | 1,9 | 13.849 | 13.581 | 822 | 872 | -1,9% | 6,1% |
| 5916/0518 | 6 | L 3264 | 436 | 605 | FS | 1,4 | 7.020 | 6.874 | 270 | 290 | -2,1% | 7,4% |
| 5916/0722 | 6 | L 3264 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 10.919 | 10.795 | 1.830 | 1.929 | -1,1% | 5,4% |
| 5916/0525 | 6 | L 3265 | 436 | 605 | FS | 3,4 | 5.404 | 5.302 | 313 | 335 | -1,9% | 7,3% |
| 5916/0526 | 6 | L 3265 | 436 | 605 | FS | 1,3 | 8.795 | 8.613 | 413 | 436 | -2,1% | 5,8% |
| 5916/0726 | 6 | L 3265 | 436 | 605 | FS | 0,5 | 4.456 | 4.367 | 220 | 236 | -2,0% | 7,0% |
| 5917/0517 | 6 | L 3265 | 436 | 605 | FS | 0,7 | 12.715 | 12.465 | 672 | 717 | -2,0% | 6,7% |
| 5816/0740 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | FS | 1,7 | 6.245 | 6.117 | 237 | 256 | -2,1% | 7,7% |
| 5816/0750 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | FS | 0,5 | 8.300 | 8.120 | 227 | 245 | -2,2% | 7,7% |
| 5817/0713 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | FS | 0,4 | 23.596 | 23.128 | 1.113 | 1.195 | -2,0% | 7,4% |
| 5817/0908 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | FS | 1,0 | 18.522 | 18.157 | 886 | 952 | -2,0% | 7,5% |
| 5818/0302 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,7 | 11.012 | 10.820 | 821 | 878 | -1,7% | 7,0% |
| 5819/0303 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,9 | 11.643 | 11.363 | 415 | 419 | -2,4% | 0,9% |
| 5819/0304 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 9.789 | 9.580 | 319 | 342 | -2,1% | 7,3% |
| 5819/0305 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,1 | 11.053 | 10.843 | 631 | 675 | -1,9% | 7,1% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5819/0306 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,4 | 12.754 | 12.496 | 570 | 610 | -2,0% | 7,0% |
| 5819/0370 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 4,9 | 4.891 | 4.795 | 248 | 266 | -2,0% | 7,3% |
| 5819/6314 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 1,5 | 11.474 | 11.235 | 438 | 469 | -2,1% | 7,1% |
| 5820/0226 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 6,1 | 7.111 | 6.962 | 244 | 262 | -2,1% | 7,6% |
| 5820/0255 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 7.249 | 7.095 | 237 | 254 | -2,1% | 7,5% |
| 5820/0212 | 6 | L 3269 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 7.852 | 7.705 | 502 | 535 | -1,9% | 6,5% |
| 5820/0230 | 6 | L 3269 | 435 | 605 | FS | 1,8 | 3.773 | 3.696 | 149 | 160 | -2,1% | 7,4% |
| 5820/0293 | 6 | L 3269 | 435 | 605 | FS | 1,3 | 3.843 | 3.767 | 189 | 203 | -2,0% | 7,4% |
| 5617/0327 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | FS | 2,1 | 5.462 | 5.353 | 240 | 258 | -2,0% | 7,6% |
| 5617/0328 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | FS | 1,6 | 7.073 | 6.938 | 386 | 415 | -1,9% | 7,5% |
| 5617/0909 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | FS | 5,7 | 806 | 788 | 21 | 22 | -2,2% | 7,1% |
| 5617/0910 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | FS | 0,9 | 3.908 | 3.818 | 282 | 284 | -2,3% | 0,9% |
| 5720/0159 | 6 | L 3271 | 435 | 605 | FS | 6,0 | 2.210 | 2.173 | 196 | 208 | -1,7% | 6,1% |
| 5720/0280 | 6 | L 3271 | 435 | 605 | FS | 3,3 | 3.041 | 2.994 | 280 | 300 | -1,5% | 7,3% |
| 5820/0282 | 6 | L 3271 | 435 | 605 | FS | 0,4 | 15.144 | 14.881 | 1.067 | 1.148 | -1,7% | 7,7% |
| 5815/0564 | 6 | L 3273 | 439 | 605 | FS | 3,6 | 3.236 | 3.215 | 575 | 619 | -0,6% | 7,7% |
| 5815/0565 | 6 | L 3273 | 439 | 605 | FS | 5,2 | 1.203 | 1.178 | 41 | 44 | -2,1% | 6,7% |
| 5815/0750 | 6 | L 3273 | 439 | 605 | FS | 1,1 | 3.800 | 3.727 | 205 | 220 | -1,9% | 7,5% |
| 5815/0853 | 6 | L 3273 | 439 | 605 | FS | 1,9 | 3.301 | 3.238 | 193 | 206 | -1,9% | 6,7% |
| 5714/0537 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 3,0 | 1.847 | 1.809 | 75 | 80 | -2,1% | 7,2% |
| 5714/0539 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 2,1 | 2.354 | 2.302 | 65 | 69 | -2,2% | 7,0% |
| 5715/0541 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 2,3 | 2.260 | 2.216 | 109 | 117 | -2,0% | 7,3% |
| 5715/0543 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 5,1 | 4.059 | 3.992 | 352 | 376 | -1,6% | 6,8% |
| 5814/0536 | 6 | L 3274 | 439 | 605 | FS | 2,9 | 722 | 706 | 16 | 17 | -2,2% | 7,7% |
| 5716/0336 | 6 | L 3276 | 434 | 605 | FS | 5,3 | 1.358 | 1.330 | 52 | 56 | -2,1% | 7,6% |
| 5716/0338 | 6 | L 3276 | 434 | 605 | FS | 1,9 | 920 | 905 | 72 | 78 | -1,7% | 7,4% |
| 5715/0130 | 6 | L 3277 | 439 | 605 | FS | 1,3 | 3.222 | 3.162 | 200 | 214 | -1,9% | 7,1% |
| 5715/0854 | 6 | L 3277 | 439 | 605 | FS | 4,3 | 2.556 | 2.505 | 119 | 128 | -2,0% | 7,4% |
| 6117/0198 | 6 | L 3303 | 432 | 606 | FS | 3,9 | 7.062 | 7.054 | 557 | 598 | -0,1% | 7,3% |
| 6117/0199 | 6 | L 3303 | 433 | 606 | FS | 5,3 | 6.040 | 6.034 | 615 | 650 | -0,1% | 5,6% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6117/0523 | 6 | L 3303 | 432 | 606 | FS | 2,7 | 12.197 | 12.154 | 576 | 619 | -0,4% | 7,4% |
| 6217/0521 | 6 | L 3303 | 432 | 606 | FS | 2,3 | 8.514 | 8.496 | 599 | 640 | -0,2% | 6,9% |
| 6217/0556 | 6 | L 3303 | 432 | 606 | FS | 2,5 | 5.381 | 5.367 | 421 | 444 | -0,3% | 5,4% |
| 5919/0386 | 6 | L 3308 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 4.322 | 4.229 | 142 | 151 | -2,2% | 6,1% |
| 5819/0376 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 12.187 | 11.945 | 632 | 673 | -2,0% | 6,5% |
| 5819/0606 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 0,7 | 11.022 | 10.832 | 876 | 935 | -1,7% | 6,7% |
| 5819/0607 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 0,8 | 11.727 | 11.502 | 684 | 729 | -1,9% | 6,7% |
| 5919/0378 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 3,0 | 8.774 | 8.604 | 514 | 546 | -1,9% | 6,2% |
| 5919/0379 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 2,3 | 4.057 | 3.976 | 215 | 228 | -2,0% | 6,1% |
| 5919/0612 | 6 | L 3309 | 435 | 605 | FS | 1,1 | 9.634 | 9.447 | 605 | 639 | -1,9% | 5,6% |
| 5918/0237 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 3,1 | 12.659 | 12.399 | 535 | 572 | -2,0% | 7,0% |
| 5918/0238 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 0,3 | 5.877 | 5.764 | 307 | 330 | -1,9% | 7,7% |
| 5918/0239 | 6 | L 3317 | 412 | 605 | FS | 3,5 | 11.821 | 11.560 | 275 | 296 | -2,2% | 7,6% |
| 5918/0749 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 1,3 | 4.432 | 4.339 | 151 | 162 | -2,1% | 7,3% |
| 6018/0236 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 4,0 | 3.177 | 3.131 | 369 | 392 | -1,4% | 6,3% |
| 6018/0482 | 6 | L 3317 | 432 | 606 | FS | 3,3 | 4.737 | 4.733 | 546 | 573 | -0,1% | 4,9% |
| 6018/0747 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | FS | 1,1 | 6.585 | 6.453 | 294 | 316 | -2,0% | 7,4% |
| 5716/0617 | 6 | L 3319 | 434 | 605 | FS | 2,7 | 2.940 | 2.882 | 133 | 143 | -2,0% | 7,7% |
| 5816/0911 | 6 | L 3319 | 434 | 605 | FS | 2,3 | 1.826 | 1.794 | 123 | 132 | -1,8% | 7,5% |
| 5816/0912 | 6 | L 3327 | 434 | 605 | FS | 2,1 | 3.667 | 3.589 | 113 | 121 | -2,1% | 7,7% |
| 5817/0629 | 6 | L 3327 | 434 | 605 | FS | 1,0 | 4.338 | 4.254 | 215 | 232 | -1,9% | 7,8% |
| 5819/0354 | 6 | L 3328 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 12.067 | 11.818 | 464 | 498 | -2,1% | 7,5% |
| 5720/0223 | 6 | L 3333 | 435 | 605 | FS | 2,4 | 3.085 | 3.041 | 324 | 348 | -1,4% | 7,3% |
| 5720/0292 | 6 | L 3333 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 13.334 | 13.052 | 490 | 523 | -2,1% | 6,7% |
| 5615/0242 | 6 | L 3337 | 533 | 603 | FS | 5,1 | 767 | 780 | 56 | 60 | 1,7% | 7,3% |
| 5820/0211 | 6 | L 3339 | 435 | 605 | FS | 2,5 | 14.838 | 14.532 | 620 | 662 | -2,1% | 6,7% |
| 5820/0220 | 6 | L 3339 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 17.713 | 17.460 | 2.006 | 2.137 | -1,4% | 6,5% |
| 5820/0227 | 6 | L 3339 | 435 | 605 | FS | 2,7 | 9.788 | 9.588 | 448 | 476 | -2,0% | 6,4% |
| 5719/0367 | 6 | L 3347 | 435 | 605 | FS | 2,7 | 5.608 | 5.492 | 246 | 262 | -2,1% | 6,2% |
| 5719/0368 | 6 | L 3347 | 435 | 605 | FS | 6,4 | 3.002 | 2.948 | 254 | 268 | -1,8% | 5,5% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-----|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5618/0350 | 6 | L 3351 | 440 | 605 | FS | 4,5 | 5.278 | 5.162 | 140 | 150 | -2,2% | 6,7% |
| 5618/0370 | 6 | L 3351 | 440 | 605 | FS | 2,5 | 9.772 | 9.583 | 526 | 563 | -1,9% | 6,9% |
| 5718/0336 | 6 | L 3351 | 440 | 605 | FS | 6,7 | 3.693 | 3.614 | 129 | 137 | -2,1% | 6,5% |
| 5618/0323 | 6 | L 3352 | 440 | 605 | FS | 1,3 | 9.220 | 9.045 | 636 | 671 | -1,9% | 5,5% |
| 5718/0324 | 6 | L 3352 | 440 | 605 | FS | 1,6 | 3.594 | 3.525 | 205 | 219 | -1,9% | 7,1% |
| 5718/0386 | 6 | L 3352 | 440 | 605 | FS | 3,4 | 7.046 | 6.900 | 275 | 294 | -2,1% | 7,0% |
| 5718/0389 | 6 | L 3352 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 2.859 | 2.812 | 244 | 260 | -1,7% | 6,7% |
| 6216/0517 | 6 | L 3361 | 433 | 606 | FS | 1,9 | 1.990 | 1.997 | 399 | 418 | 0,4% | 4,7% |
| 6216/0518 | 6 | L 3361 | 433 | 606 | FS | 2,9 | 4.382 | 4.380 | 497 | 524 | 0,0% | 5,4% |
| 5916/0521 | 6 | L 3366 | 436 | 605 | FS | 0,5 | 1.660 | 1.642 | 246 | 263 | -1,1% | 6,8% |
| 5916/0725 | 6 | L 3366 | 436 | 605 | FS | 2,8 | 4.392 | 4.314 | 336 | 357 | -1,8% | 6,4% |
| 5817/0631 | 6 | L 3367 | 436 | 605 | FS | 1,2 | 11.676 | 11.414 | 238 | 256 | -2,2% | 7,6% |
| 5817/0636 | 6 | L 3367 | 436 | 605 | FS | 1,7 | 4.644 | 4.547 | 155 | 167 | -2,1% | 7,8% |
| 5816/0530 | 6 | L 3368 | 436 | 605 | FS | 2,4 | 1.032 | 1.007 | 70 | 69 | -2,4% | -1,4% |
| 5916/0529 | 6 | L 3368 | 436 | 605 | FS | 4,5 | 1.534 | 1.507 | 104 | 112 | -1,8% | 7,4% |
| 5816/0620 | 6 | L 3369 | 434 | 605 | FS | 3,7 | 2.254 | 2.210 | 110 | 118 | -2,0% | 7,6% |
| 6318/0543 | 6 | L 3399 | 431 | 606 | FS | 6,2 | 854 | 854 | 81 | 87 | 0,0% | 6,8% |
| 5918/0343 | 6 | L 3405 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 11.918 | 11.673 | 484 | 518 | -2,1% | 7,1% |
| 5918/0362 | 6 | L 3405 | 438 | 605 | FS | 2,7 | 11.734 | 11.476 | 292 | 313 | -2,2% | 7,4% |
| 5919/0410 | 6 | L 3405 | 438 | 605 | FS | 1,4 | 12.680 | 12.414 | 463 | 496 | -2,1% | 7,1% |
| 5919/0739 | 6 | L 3405 | 438 | 605 | FS | 1,0 | 8.044 | 7.885 | 389 | 418 | -2,0% | 7,4% |
| 5619/0625 | 6 | L 3412 | 440 | 605 | FS | 6,6 | 3.338 | 3.274 | 173 | 186 | -1,9% | 7,4% |
| 6219/0521 | 6 | L 3414 | 437 | 606 | FS | 5,7 | 1.781 | 1.785 | 218 | 233 | 0,2% | 6,9% |
| 5717/0632 | 6 | L 3415 | 434 | 605 | FS | 2,8 | 7.141 | 7.012 | 485 | 518 | -1,8% | 6,9% |
| 5718/0390 | 6 | L 3415 | 440 | 605 | FS | 2,0 | 1.648 | 1.613 | 60 | 64 | -2,1% | 6,5% |
| 5914/0282 | 6 | L 3441 | 439 | 605 | FS | 4,1 | 2.271 | 2.220 | 45 | 48 | -2,2% | 7,7% |
| 5914/0283 | 6 | L 3441 | 414 | 605 | FS | 2,1 | 3.155 | 3.086 | 88 | 94 | -2,2% | 7,0% |
| 5819/0252 | 6 | L 3445 | 435 | 605 | FS | 2,6 | 5.072 | 4.968 | 207 | 221 | -2,1% | 7,0% |
| 5716/1303 | 6 | L 3450 | 439 | 605 | FS | 3,0 | 1.023 | 1.005 | 78 | 83 | -1,8% | 6,7% |
| 5616/0326 | 6 | L 3457 | 434 | 605 | FS | 8,1 | 1.042 | 1.021 | 50 | 54 | -2,0% | 6,8% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichslänge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|------------------------------|-----------|---------------------|----------|-------------------------------|--|--------|--|-------|-----------------------|---------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamtverkehr [%] | Güterverkehr [%] |
| 5718/0639 | 6 | L 3472 | 434 | 605 | FS | 2,7 | 2.893 | 2.837 | 156 | 167 | -1,9% | 7,0% |
| 6016/0108 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 2,7 | 15.903 | 15.863 | 1.084 | 1.154 | -0,2% | 6,5% |
| 6016/0109 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 1,7 | 9.308 | 9.273 | 416 | 447 | -0,4% | 7,5% |
| 6016/0111 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 1,1 | 8.609 | 8.616 | 1.038 | 1.101 | 0,1% | 6,1% |
| 6016/0148 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 3,1 | 13.054 | 13.030 | 1.102 | 1.166 | -0,2% | 5,8% |
| 6016/0149 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 2,0 | 11.468 | 11.444 | 913 | 966 | -0,2% | 5,9% |
| 6016/0175 | 6 | L 3482 | 433 | 606 | FS | 1,0 | 14.277 | 14.250 | 1.154 | 1.225 | -0,2% | 6,1% |
| 5819/2315 | 6 | L 3483 | 435 | 605 | FS | 3,4 | 9.011 | 8.835 | 501 | 534 | -1,9% | 6,5% |
| 5919/0333 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | OD | 0,5 | 15.322 | 14.962 | 1.016 | 1.017 | -2,4% | 0,1% |
| 5919/0372 | 6 | L 2310 | 438 | 605 | OD | 0,7 | 15.088 | 14.731 | 803 | 806 | -2,4% | 0,4% |
| 5818/0335 | 6 | L 3001 | 412 | 605 | OD | 0,7 | 17.746 | 17.336 | 261 | 278 | -2,3% | 6,7% |
| 5918/0281 | 6 | L 3001 | 438 | 605 | OD | 0,8 | 10.860 | 10.596 | 271 | 274 | -2,4% | 1,2% |
| 5717/0010 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | OD | 1,4 | 4.867 | 4.749 | 148 | 149 | -2,4% | 0,9% |
| 5817/0007 | 6 | L 3004 | 434 | 605 | OD | 0,8 | 15.481 | 15.122 | 1.026 | 1.032 | -2,3% | 0,6% |
| 5816/0717 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | OD | 0,8 | 3.761 | 3.671 | 149 | 150 | -2,4% | 0,9% |
| 5817/0669 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | OD | 1,3 | 19.378 | 18.918 | 805 | 814 | -2,4% | 1,1% |
| 5817/0718 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | OD | 0,8 | 1.057 | 1.038 | 67 | 71 | -1,9% | 6,7% |
| 5817/0800 | 6 | L 3005 | 434 | 605 | OD | 0,5 | 2.807 | 2.740 | 105 | 106 | -2,4% | 0,9% |
| 5717/0006 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | OD | 1,2 | 16.253 | 15.869 | 788 | 794 | -2,4% | 0,8% |
| 5817/0009 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | OD | 0,8 | 14.974 | 14.633 | 1.160 | 1.168 | -2,3% | 0,6% |
| 5817/0011 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | OD | 0,7 | 11.192 | 10.927 | 593 | 595 | -2,4% | 0,4% |
| 5817/0670 | 6 | L 3006 | 434 | 605 | OD | 0,7 | 12.070 | 11.784 | 670 | 673 | -2,4% | 0,4% |
| 5916/0575 | 6 | L 3006 | 436 | 605 | OD | 0,9 | 3.642 | 3.554 | 168 | 168 | -2,4% | -0,2% |
| 5718/0068 | 6 | L 3008 | 434 | 605 | OD | 0,4 | 6.451 | 6.300 | 377 | 379 | -2,3% | 0,6% |
| 5719/0656 | 6 | L 3008 | 435 | 605 | OD | 1,4 | 5.367 | 5.239 | 229 | 231 | -2,4% | 0,7% |
| 5916/0572 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | OD | 1,0 | 7.721 | 7.535 | 287 | 289 | -2,4% | 0,7% |
| 5916/0573 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | OD | 0,4 | 9.115 | 8.901 | 682 | 681 | -2,3% | -0,1% |
| 5916/0720 | 6 | L 3011 | 436 | 605 | OD | 0,4 | 12.291 | 11.989 | 688 | 679 | -2,5% | -1,2% |
| 6016/0110 | 6 | L 3012 | 433 | 606 | OD | 1,4 | 11.050 | 10.846 | 482 | 487 | -1,8% | 1,0% |
| 5817/0003 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | OD | 1,0 | 7.425 | 7.245 | 225 | 227 | -2,4% | 0,9% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5817/0901 | 6 | L 3015 | 434 | 605 | OD | 1,6 | 11.365 | 11.095 | 504 | 508 | -2,4% | 0,7% |
| 5816/0577 | 6 | L 3016 | 436 | 605 | OD | 2,7 | 8.044 | 7.851 | 323 | 326 | -2,4% | 0,8% |
| 5716/0619 | 6 | L 3023 | 434 | 605 | OD | 1,1 | 2.610 | 2.547 | 100 | 101 | -2,4% | 0,6% |
| 5916/0351 | 6 | L 3028 | 436 | 605 | OD | 0,5 | 11.053 | 10.789 | 478 | 481 | -2,4% | 0,7% |
| 5916/0352 | 6 | L 3028 | 436 | 605 | OD | 0,5 | 7.600 | 7.429 | 758 | 759 | -2,3% | 0,2% |
| 6016/0118 | 6 | L 3040 | 433 | 606 | OD | 0,6 | 5.217 | 5.119 | 177 | 179 | -1,9% | 1,0% |
| 5717/0710 | 6 | L 3057 | 434 | 605 | OD | 1,5 | 13.511 | 13.187 | 661 | 662 | -2,4% | 0,1% |
| 5819/0380 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | OD | 2,0 | 7.805 | 7.616 | 305 | 305 | -2,4% | 0,2% |
| 5919/0339 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | OD | 1,7 | 6.756 | 6.589 | 151 | 151 | -2,5% | -0,1% |
| 5919/0733 | 6 | L 3064 | 438 | 605 | OD | 1,0 | 11.100 | 10.836 | 584 | 586 | -2,4% | 0,3% |
| 5919/0330 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | OD | 1,0 | 14.274 | 13.932 | 716 | 717 | -2,4% | 0,2% |
| 5919/0373 | 6 | L 3065 | 438 | 605 | OD | 1,6 | 13.397 | 13.082 | 825 | 828 | -2,3% | 0,4% |
| 6019/0489 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | OD | 0,6 | 16.389 | 16.079 | 1.141 | 1.132 | -1,9% | -0,8% |
| 6019/0490 | 6 | L 3065 | 432 | 606 | OD | 0,9 | 9.932 | 9.742 | 907 | 895 | -1,9% | -1,3% |
| 6016/0180 | 6 | L 3094 | 433 | 606 | OD | 0,7 | 5.907 | 5.792 | 78 | 79 | -1,9% | 0,9% |
| 6017/0185 | 6 | L 3094 | 432 | 606 | OD | 1,4 | 8.227 | 8.076 | 375 | 379 | -1,8% | 1,0% |
| 6019/0486 | 6 | L 3095 | 432 | 606 | OD | 0,5 | 5.799 | 5.690 | 212 | 214 | -1,9% | 0,8% |
| 6019/0308 | 6 | L 3097 | 438 | 605 | OD | 1,7 | 6.335 | 6.227 | 514 | 548 | -1,7% | 6,7% |
| 6218/0523 | 6 | L 3098 | 431 | 606 | OD | 4,3 | 2.329 | 2.286 | 97 | 98 | -1,9% | 0,6% |
| 6020/0465 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | OD | 1,8 | 5.658 | 5.550 | 156 | 156 | -1,9% | 0,3% |
| 6118/0575 | 6 | L 3115 | 432 | 606 | OD | 0,6 | 9.819 | 9.794 | 650 | 693 | -0,2% | 6,7% |
| 5919/0374 | 6 | L 3121 | 438 | 605 | OD | 0,6 | 9.148 | 8.935 | 591 | 594 | -2,3% | 0,5% |
| 5820/0281 | 6 | L 3202 | 435 | 605 | OD | 0,2 | 10.021 | 9.777 | 371 | 370 | -2,4% | -0,1% |
| 5718/0907 | 6 | L 3205 | 434 | 605 | OD | 0,4 | 10.445 | 10.201 | 630 | 634 | -2,3% | 0,6% |
| 6219/0522 | 6 | L 3260 | 437 | 606 | OD | 6,1 | 2.163 | 2.125 | 224 | 223 | -1,8% | -0,1% |
| 5918/0244 | 6 | L 3262 | 438 | 605 | OD | 2,5 | 8.830 | 8.650 | 393 | 419 | -2,0% | 6,7% |
| 5817/0567 | 6 | L 3266 | 436 | 605 | OD | 1,0 | 11.937 | 11.650 | 446 | 449 | -2,4% | 0,7% |
| 5820/0274 | 6 | L 3268 | 435 | 605 | OD | 1,2 | 10.204 | 9.965 | 568 | 572 | -2,3% | 0,7% |
| 5617/0911 | 6 | L 3270 | 434 | 605 | OD | 2,0 | 10.343 | 10.130 | 446 | 476 | -2,1% | 6,7% |
| 5820/0221 | 6 | L 3271 | 435 | 605 | OD | 1,2 | 7.202 | 7.029 | 238 | 240 | -2,4% | 0,9% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5918/0208 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | OD | 1,2 | 12.023 | 11.732 | 373 | 377 | -2,4% | 1,0% |
| 5918/0282 | 6 | L 3317 | 438 | 605 | OD | 1,7 | 4.770 | 4.665 | 134 | 143 | -2,2% | 6,7% |
| 5817/0671 | 6 | L 3367 | 434 | 605 | OD | 0,3 | 4.112 | 4.015 | 188 | 191 | -2,4% | 1,2% |
| 5919/0344 | 6 | L 3416 | 438 | 605 | OD | 2,6 | 8.891 | 8.680 | 565 | 564 | -2,4% | -0,2% |
| 5815/0413 | 6 | L 3470 | 439 | 605 | OD | 1,8 | 4.451 | 4.345 | 181 | 182 | -2,4% | 0,8% |
| 5718/0391 | 6 | K 7 | 440 | 605 | FS | 2,3 | 4.420 | 4.339 | 274 | 294 | -1,8% | 7,2% |
| 5718/0345 | 6 | K 9 | 440 | 605 | FS | 2,4 | 3.574 | 3.502 | 147 | 158 | -2,0% | 7,5% |
| 5718/0378 | 6 | K 11 | 440 | 605 | FS | 3,0 | 5.771 | 5.673 | 487 | 518 | -1,7% | 6,4% |
| 5618/0379 | 6 | K 12 | 440 | 605 | FS | 2,4 | 5.593 | 5.456 | 170 | 171 | -2,4% | 0,6% |
| 5618/0339 | 6 | K 13 | 440 | 605 | FS | 2,0 | 6.941 | 6.790 | 189 | 203 | -2,2% | 7,5% |
| 6119/0430 | 6 | K 104 | 432 | 606 | FS | 2,1 | 3.233 | 3.220 | 126 | 136 | -0,4% | 7,7% |
| 6020/0101 | 6 | K 106 | 432 | 606 | FS | 3,6 | 2.364 | 2.355 | 115 | 123 | -0,4% | 6,7% |
| 6118/0467 | 6 | K 128 | 432 | 606 | FS | 3,2 | 6.650 | 6.629 | 414 | 439 | -0,3% | 6,0% |
| 6119/0404 | 6 | K 128 | 432 | 606 | FS | 1,9 | 10.333 | 10.282 | 345 | 368 | -0,5% | 6,4% |
| 6118/0548 | 6 | K 138 | 432 | 606 | FS | 5,4 | 4.620 | 4.618 | 494 | 523 | 0,0% | 5,8% |
| 6017/0111 | 6 | K 139 | 432 | 606 | FS | 2,2 | 3.245 | 3.229 | 106 | 112 | -0,5% | 6,3% |
| 6117/0540 | 6 | K 149 | 432 | 606 | FS | 2,3 | 4.838 | 4.828 | 335 | 359 | -0,2% | 7,2% |
| 6117/0580 | 6 | K 150 | 432 | 606 | FS | 3,9 | 9.011 | 9.049 | 1.431 | 1.524 | 0,4% | 6,5% |
| 6117/0170 | 6 | K 151 | 433 | 606 | FS | 2,7 | 5.770 | 5.745 | 221 | 237 | -0,4% | 7,2% |
| 6117/0581 | 6 | K 151 | 433 | 606 | FS | 1,7 | 2.309 | 2.300 | 118 | 126 | -0,4% | 6,2% |
| 5917/0164 | 6 | K 152 | 432 | 606 | FS | 1,8 | 5.347 | 5.371 | 859 | 916 | 0,4% | 6,7% |
| 6116/0583 | 6 | K 153 | 433 | 606 | FS | 3,2 | 2.129 | 2.122 | 164 | 171 | -0,3% | 4,7% |
| 6116/0576 | 6 | K 154 | 433 | 606 | FS | 0,0 | 3.537 | 3.532 | 300 | 319 | -0,1% | 6,5% |
| 6116/0577 | 6 | K 154 | 433 | 606 | FS | 2,3 | 2.117 | 2.113 | 138 | 148 | -0,2% | 7,3% |
| 6116/0160 | 6 | K 155 | 433 | 606 | FS | 1,6 | 2.379 | 2.379 | 242 | 258 | 0,0% | 6,6% |
| 6116/0158 | 6 | K 156 | 433 | 606 | FS | 4,2 | 3.334 | 3.322 | 189 | 201 | -0,4% | 6,1% |
| 6116/0159 | 6 | K 156 | 433 | 606 | FS | 2,1 | 6.291 | 6.264 | 292 | 310 | -0,4% | 6,1% |
| 6116/0145 | 6 | K 157 | 433 | 606 | FS | 3,3 | 2.751 | 2.737 | 87 | 93 | -0,5% | 6,4% |
| 6116/0146 | 6 | K 158 | 433 | 606 | FS | 1,7 | 4.125 | 4.114 | 251 | 269 | -0,3% | 6,9% |
| 6116/0579 | 6 | K 158 | 433 | 606 | FS | 2,4 | 4.100 | 4.090 | 277 | 296 | -0,2% | 6,9% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6016/0143 | 6 | K 159 | 433 | 606 | FS | 2,5 | 3.404 | 3.396 | 225 | 240 | -0,2% | 6,9% |
| 6016/0151 | 6 | K 159 | 433 | 606 | FS | 1,7 | 6.158 | 6.129 | 217 | 232 | -0,5% | 7,0% |
| 6016/0155 | 6 | K 160 | 433 | 606 | FS | 2,3 | 4.132 | 4.120 | 223 | 240 | -0,3% | 7,7% |
| 6017/0156 | 6 | K 164 | 433 | 606 | FS | 3,7 | 4.108 | 4.094 | 212 | 227 | -0,3% | 7,0% |
| 6017/0157 | 6 | K 164 | 433 | 606 | FS | 2,6 | 4.708 | 4.689 | 223 | 238 | -0,4% | 6,7% |
| 6017/0109 | 6 | K 165 | 432 | 606 | FS | 2,2 | 9.805 | 9.776 | 550 | 589 | -0,3% | 7,0% |
| 6017/0110 | 6 | K 165 | 432 | 606 | FS | 1,0 | 6.675 | 6.657 | 389 | 418 | -0,3% | 7,5% |
| 6017/0187 | 6 | K 165 | 432 | 606 | FS | 1,7 | 4.336 | 4.320 | 183 | 198 | -0,4% | 7,8% |
| 6017/0190 | 6 | K 167 | 432 | 606 | FS | 1,4 | 5.239 | 5.226 | 313 | 336 | -0,3% | 7,4% |
| 6017/0266 | 6 | K 168 | 438 | 605 | FS | 5,0 | 7.682 | 7.536 | 440 | 471 | -1,9% | 7,0% |
| 5618/0371 | 6 | K 171 | 440 | 605 | FS | 4,1 | 4.031 | 3.952 | 214 | 228 | -2,0% | 6,5% |
| 5918/0286 | 6 | K 171 | 438 | 605 | FS | 1,3 | 9.793 | 9.560 | 69 | 75 | -2,4% | 7,5% |
| 5918/0255 | 6 | K 173 | 438 | 605 | FS | 2,8 | 5.296 | 5.198 | 337 | 361 | -1,9% | 6,9% |
| 5918/0382 | 6 | K 174 | 438 | 605 | FS | 2,9 | 11.061 | 10.881 | 1.023 | 1.088 | -1,6% | 6,4% |
| 5919/0741 | 6 | K 174 | 438 | 605 | FS | 6,1 | 13.615 | 13.410 | 1.452 | 1.544 | -1,5% | 6,4% |
| 5618/0733 | 6 | K 175 | 440 | 605 | FS | 3,0 | 7.032 | 6.880 | 218 | 232 | -2,2% | 6,7% |
| 5619/0657 | 6 | K 180 | 440 | 605 | FS | 2,9 | 3.079 | 3.024 | 228 | 243 | -1,8% | 6,3% |
| 6018/0484 | 6 | K 180 | 432 | 606 | FS | 7,0 | 3.897 | 3.886 | 308 | 323 | -0,3% | 5,0% |
| 6019/0493 | 6 | K 183 | 432 | 606 | FS | 5,7 | 1.903 | 1.898 | 118 | 126 | -0,3% | 6,7% |
| 5919/0375 | 6 | K 185 | 438 | 605 | FS | 0,8 | 7.395 | 7.252 | 384 | 412 | -1,9% | 7,2% |
| 5819/0378 | 6 | K 191 | 438 | 605 | FS | 2,1 | 2.428 | 2.374 | 65 | 69 | -2,2% | 7,2% |
| 5620/0647 | 6 | K 200 | 440 | 605 | FS | 4,4 | 741 | 729 | 64 | 69 | -1,6% | 7,5% |
| 5919/0605 | 6 | K 200 | 435 | 605 | FS | 2,7 | 2.656 | 2.606 | 170 | 182 | -1,8% | 6,9% |
| 6016/0144 | 6 | K 201 | 433 | 606 | FS | 2,1 | 7.406 | 7.358 | 93 | 99 | -0,6% | 7,3% |
| 5620/0750 | 6 | K 219 | 440 | 605 | FS | 0,8 | 1.561 | 1.529 | 71 | 76 | -2,0% | 6,7% |
| 5720/0151 | 6 | K 228 | 440 | 605 | FS | 3,0 | 6.964 | 6.833 | 433 | 462 | -1,9% | 6,8% |
| 5719/0147 | 6 | K 232 | 440 | 605 | FS | 2,7 | 2.001 | 1.963 | 116 | 124 | -1,9% | 6,5% |
| 5719/0145 | 6 | K 234 | 440 | 605 | FS | 2,0 | 231 | 226 | 10 | 10 | -2,0% | 7,8% |
| 5719/0143 | 6 | K 235 | 440 | 605 | FS | 1,5 | 1.679 | 1.648 | 99 | 106 | -1,9% | 7,0% |
| 5619/0348 | 6 | K 236 | 440 | 605 | FS | 4,0 | 1.327 | 1.305 | 113 | 121 | -1,6% | 7,1% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|---|-----|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5619/0176 | 6 | K 237 | 440 | 605 | FS | 4,4 | 758 | 744 | 53 | 57 | -1,8% | 6,4% |
| 5618/0392 | 6 | K 239 | 440 | 605 | FS | 1,4 | 2.648 | 2.591 | 76 | 82 | -2,2% | 7,4% |
| 5719/0351 | 6 | K 241 | 440 | 605 | FS | 3,7 | 2.745 | 2.688 | 113 | 120 | -2,1% | 6,3% |
| 5719/0722 | 6 | K 243 | 440 | 605 | FS | 1,9 | 1.147 | 1.130 | 114 | 122 | -1,5% | 6,7% |
| 5719/0647 | 6 | K 246 | 435 | 605 | FS | 6,6 | 4.378 | 4.304 | 339 | 364 | -1,7% | 7,5% |
| 5614/0260 | 6 | K 502 | 533 | 603 | FS | 2,9 | 2.130 | 2.168 | 186 | 200 | 1,8% | 7,1% |
| 5615/0265 | 6 | K 511 | 533 | 603 | FS | 3,6 | 672 | 682 | 32 | 35 | 1,6% | 7,5% |
| 5615/0268 | 6 | K 513 | 533 | 603 | FS | 2,7 | 1.510 | 1.532 | 62 | 66 | 1,5% | 6,2% |
| 5914/0185 | 6 | K 638 | 439 | 605 | FS | 0,3 | 4.445 | 4.340 | 183 | 185 | -2,4% | 1,2% |
| 5914/0191 | 6 | K 638 | 439 | 605 | FS | 0,6 | 4.445 | 4.340 | 183 | 185 | -2,4% | 1,2% |
| 5914/0205 | 6 | K 638 | 439 | 605 | FS | 2,3 | 7.875 | 7.707 | 245 | 264 | -2,1% | 7,5% |
| 5914/0720 | 6 | K 638 | 439 | 605 | FS | 1,5 | 6.648 | 6.503 | 187 | 201 | -2,2% | 7,4% |
| 5815/0573 | 6 | K 707 | 439 | 605 | FS | 4,5 | 933 | 914 | 39 | 42 | -2,1% | 6,8% |
| 5715/0301 | 6 | K 714 | 439 | 605 | FS | 5,0 | 2.153 | 2.111 | 129 | 138 | -1,9% | 6,4% |
| 5816/0572 | 6 | K 721 | 439 | 605 | FS | 2,4 | 960 | 941 | 47 | 50 | -2,0% | 7,3% |
| 5716/0302 | 6 | K 749 | 439 | 605 | FS | 1,2 | 633 | 619 | 16 | 17 | -2,2% | 6,8% |
| 5916/0900 | 6 | K 786 | 414 | 605 | FS | 1,6 | 4.556 | 4.467 | 240 | 257 | -1,9% | 7,2% |
| 5719/0387 | 6 | K 851 | 435 | 605 | FS | 1,7 | 895 | 879 | 71 | 76 | -1,8% | 6,2% |
| 5719/0389 | 6 | K 851 | 435 | 605 | FS | 4,2 | 2.478 | 2.437 | 260 | 275 | -1,6% | 5,4% |
| 5719/0390 | 6 | K 851 | 435 | 605 | FS | 3,2 | 1.225 | 1.205 | 118 | 125 | -1,6% | 5,9% |
| 5719/0388 | 6 | K 852 | 435 | 605 | FS | 1,5 | 935 | 915 | 37 | 40 | -2,1% | 7,0% |
| 5719/0653 | 6 | K 853 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 4.743 | 4.654 | 282 | 303 | -1,9% | 7,3% |
| 5820/0201 | 6 | K 854 | 435 | 605 | FS | 1,9 | 7.138 | 7.003 | 407 | 436 | -1,9% | 7,1% |
| 5719/0391 | 6 | K 855 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 552 | 544 | 84 | 88 | -1,3% | 4,9% |
| 5719/0394 | 6 | K 856 | 435 | 605 | FS | 4,7 | 1.559 | 1.529 | 101 | 106 | -1,9% | 5,5% |
| 5819/0344 | 6 | K 857 | 435 | 605 | FS | 2,4 | 2.429 | 2.375 | 64 | 69 | -2,2% | 6,6% |
| 5919/0654 | 6 | K 859 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 10.482 | 10.267 | 457 | 488 | -2,0% | 6,8% |
| 5720/0258 | 6 | K 860 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 1.509 | 1.480 | 86 | 92 | -1,9% | 6,2% |
| 5819/0396 | 6 | K 869 | 435 | 605 | FS | 0,6 | 7.512 | 7.354 | 292 | 310 | -2,1% | 6,2% |
| 5819/0397 | 6 | K 869 | 435 | 605 | FS | 1,1 | 5.306 | 5.198 | 244 | 260 | -2,0% | 6,3% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|--------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 5819/0398 | 6 | K 872 | 435 | 605 | FS | 4,6 | 2.136 | 2.096 | 133 | 142 | -1,9% | 6,8% |
| 5819/0399 | 6 | K 872 | 435 | 605 | FS | 2,6 | 2.633 | 2.574 | 52 | 56 | -2,3% | 6,6% |
| 5820/0273 | 6 | K 899 | 435 | 605 | FS | 2,1 | 5.496 | 5.387 | 257 | 276 | -2,0% | 7,4% |
| 5820/0203 | 6 | K 901 | 435 | 605 | FS | 5,2 | 2.683 | 2.636 | 184 | 199 | -1,8% | 7,6% |
| 5820/0272 | 6 | K 902 | 435 | 605 | FS | 2,2 | 1.472 | 1.440 | 42 | 45 | -2,2% | 7,7% |
| 5720/0204 | 6 | K 903 | 435 | 605 | FS | 1,2 | 7.005 | 6.870 | 375 | 402 | -1,9% | 7,3% |
| 5820/0260 | 6 | K 903 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 2.990 | 2.937 | 204 | 220 | -1,8% | 7,5% |
| 5720/0259 | 6 | K 906 | 435 | 605 | FS | 1,6 | 4.266 | 4.186 | 249 | 268 | -1,9% | 7,5% |
| 5720/0256 | 6 | K 909 | 435 | 605 | FS | 2,8 | 1.637 | 1.602 | 59 | 63 | -2,1% | 6,5% |
| 5819/0382 | 6 | K 970 | 435 | 605 | FS | 1,5 | 6.124 | 6.013 | 416 | 445 | -1,8% | 6,9% |
| 5819/0614 | 6 | K 971 | 435 | 605 | FS | 0,2 | 1.132 | 1.105 | 61 | 62 | -2,4% | 0,7% |
| 5818/0615 | 6 | K 985 | 435 | 605 | FS | 0,3 | 1.565 | 1.534 | 88 | 94 | -1,9% | 6,8% |
| 6116/0161 | 6 | K 158 | 433 | 606 | OD | 0,9 | 10.167 | 9.981 | 626 | 628 | -1,8% | 0,3% |
| 5917/0166 | 6 | K 162 | 433 | 606 | OD | 1,4 | 6.360 | 6.230 | 232 | 223 | -2,0% | -3,9% |
| 5918/0291 | 6 | K 171 | 438 | 605 | OD | 0,8 | 7.023 | 6.885 | 367 | 392 | -2,0% | 6,7% |
| 5918/0292 | 6 | K 172 | 438 | 605 | OD | 0,8 | 5.038 | 4.916 | 149 | 150 | -2,4% | 0,8% |
| 5919/0350 | 6 | K 191 | 438 | 605 | OD | 0,5 | 6.729 | 6.573 | 387 | 391 | -2,3% | 1,1% |
| 5818/0376 | 6 | K 192 | 438 | 605 | OD | 0,8 | 2.310 | 2.256 | 124 | 125 | -2,3% | 1,1% |
| 5914/0200 | 6 | K 638 | 439 | 605 | OD | 0,1 | 7.027 | 6.860 | 278 | 281 | -2,4% | 1,1% |
| 5914/0178 | 6 | K 642 | 439 | 605 | OD | 2,5 | 6.073 | 5.924 | 134 | 135 | -2,4% | 1,0% |
| 5820/0296 | 6 | K 903 | 435 | 605 | OD | 0,6 | 9.155 | 8.938 | 438 | 442 | -2,4% | 0,8% |
| 5818/2383 | 6 | K 984 | 435 | 605 | OD | 0,7 | 8.954 | 8.741 | 386 | 389 | -2,4% | 0,8% |
| 5915/7109 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 3,5 | 64.931 | 69.045 | 9.691 | 10.591 | 6,3% | 9,3% |
| 6014/0008 | 7 | A 60 | 339 | 706 | FS | 3,2 | 66.356 | 70.620 | 7.185 | 7.881 | 6,4% | 9,7% |
| 6014/0201 | 7 | A 60 | 339 | 706 | FS | 5,0 | 60.994 | 64.655 | 6.940 | 7.315 | 6,0% | 5,4% |
| 6015/0010 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 2,0 | 72.039 | 76.113 | 7.644 | 8.056 | 5,7% | 5,4% |
| 6015/0011 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 3,1 | 63.049 | 66.746 | 6.930 | 7.307 | 5,9% | 5,4% |
| 6015/0012 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 1,2 | 75.928 | 80.130 | 8.580 | 9.027 | 5,5% | 5,2% |
| 6015/0014 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 1,4 | 82.775 | 87.243 | 9.430 | 9.902 | 5,4% | 5,0% |
| 6015/0015 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 1,7 | 71.473 | 75.374 | 8.313 | 8.727 | 5,5% | 5,0% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|--------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6015/7013 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 2,5 | 70.182 | 74.074 | 8.024 | 8.441 | 5,5% | 5,2% |
| 6015/7063 | 7 | A 60 | 315 | 706 | FS | 0,8 | 83.424 | 87.699 | 9.138 | 9.551 | 5,1% | 4,5% |
| 6214/0150 | 7 | A 61 | 331 | 706 | FS | 2,1 | 42.860 | 46.623 | 11.125 | 12.441 | 8,8% | 11,8% |
| 6214/0901 | 7 | A 61 | 331 | 706 | FS | 3,1 | 53.441 | 57.694 | 12.060 | 13.396 | 8,0% | 11,1% |
| 6015/0901 | 7 | A 63 | 315 | 706 | FS | 2,2 | 61.092 | 64.612 | 5.531 | 5.834 | 5,8% | 5,5% |
| 6015/0902 | 7 | A 63 | 339 | 706 | FS | 4,6 | 57.521 | 61.069 | 5.819 | 6.167 | 6,2% | 6,0% |
| 6114/0101 | 7 | A 63 | 331 | 706 | FS | 5,4 | 36.912 | 39.799 | 4.867 | 5.445 | 7,8% | 11,9% |
| 6115/7201 | 7 | A 63 | 331 | 706 | FS | 6,8 | 42.588 | 45.907 | 7.106 | 7.927 | 7,8% | 11,6% |
| 6214/7100 | 7 | A 63 | 331 | 706 | FS | 2,9 | 34.443 | 37.283 | 6.497 | 7.286 | 8,2% | 12,1% |
| 6214/8026 | 7 | A 63 | 331 | 706 | FS | 3,6 | 23.024 | 25.020 | 2.830 | 3.190 | 8,7% | 12,7% |
| 5915/0110 | 7 | A 643 | 315 | 706 | FS | 1,8 | 61.338 | 64.786 | 6.806 | 7.159 | 5,6% | 5,2% |
| 5915/0111 | 7 | A 643 | 315 | 706 | FS | 2,2 | 62.702 | 66.287 | 6.066 | 6.410 | 5,7% | 5,7% |
| 5915/7112 | 7 | A 643 | 315 | 706 | FS | 0,4 | 78.572 | 82.566 | 7.215 | 7.563 | 5,1% | 4,8% |
| 6016/0001 | 7 | B 9 | 339 | 706 | FS | 3,2 | 17.028 | 17.889 | 1.027 | 1.074 | 5,1% | 4,5% |
| 6016/0017 | 7 | B 9 | 315 | 706 | FS | 4,6 | 22.849 | 24.007 | 1.162 | 1.215 | 5,1% | 4,6% |
| 6116/7219 | 7 | B 9 | 339 | 706 | FS | 3,1 | 20.208 | 21.230 | 1.804 | 1.888 | 5,1% | 4,7% |
| 6216/0002 | 7 | B 9 | 339 | 706 | FS | 0,3 | 6.774 | 7.116 | 883 | 925 | 5,0% | 4,8% |
| 6216/0003 | 7 | B 9 | 339 | 706 | FS | 2,1 | 7.328 | 7.699 | 789 | 827 | 5,1% | 4,8% |
| 6216/0025 | 7 | B 9 | 331 | 706 | FS | 3,5 | 8.898 | 9.337 | 852 | 882 | 4,9% | 3,5% |
| 6216/0026 | 7 | B 9 | 331 | 706 | FS | 0,9 | 11.631 | 12.207 | 1.115 | 1.155 | 5,0% | 3,6% |
| 6216/0027 | 7 | B 9 | 331 | 706 | FS | 2,5 | 10.804 | 11.338 | 1.198 | 1.244 | 4,9% | 3,8% |
| 6216/0030 | 7 | B 9 | 331 | 706 | FS | 0,7 | 8.671 | 9.096 | 835 | 860 | 4,9% | 3,1% |
| 6114/0050 | 7 | B 271 | 331 | 706 | FS | 1,2 | 7.025 | 7.384 | 523 | 551 | 5,1% | 5,4% |
| 6114/0034 | 7 | B 420 | 331 | 706 | FS | 1,2 | 13.126 | 13.792 | 1.057 | 1.107 | 5,1% | 4,8% |
| 6114/0132 | 7 | B 420 | 331 | 706 | FS | 4,4 | 9.082 | 9.539 | 902 | 943 | 5,0% | 4,5% |
| 6114/0134 | 7 | B 420 | 331 | 706 | FS | 2,3 | 9.269 | 9.737 | 866 | 907 | 5,1% | 4,7% |
| 6115/0135 | 7 | B 420 | 331 | 706 | FS | 3,0 | 8.164 | 8.573 | 1.023 | 1.069 | 5,0% | 4,5% |
| 6115/0136 | 7 | B 420 | 339 | 706 | FS | 1,9 | 8.674 | 9.112 | 1.328 | 1.391 | 5,0% | 4,8% |
| 6115/0137 | 7 | B 420 | 339 | 706 | FS | 0,9 | 7.778 | 8.171 | 610 | 638 | 5,0% | 4,5% |
| 6115/0139 | 7 | B 420 | 339 | 706 | FS | 4,3 | 8.112 | 8.526 | 553 | 582 | 5,1% | 5,2% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6015/0016 | 7 | B 9 | 315 | 706 | OD | 0,7 | 16.052 | 16.858 | 1.022 | 1.062 | 5,0% | 3,9% |
| 6015/0033 | 7 | B 9 | 315 | 706 | OD | 0,5 | 21.413 | 22.498 | 708 | 740 | 5,1% | 4,4% |
| 6116/0020 | 7 | B 9 | 339 | 706 | OD | 1,0 | 17.892 | 18.801 | 1.042 | 1.093 | 5,1% | 4,9% |
| 6116/0345 | 7 | B 9 | 339 | 706 | OD | 0,5 | 20.160 | 20.927 | 1.004 | 993 | 3,8% | -1,1% |
| 6116/0346 | 7 | B 9 | 339 | 706 | OD | 0,9 | 18.349 | 19.035 | 1.056 | 1.041 | 3,7% | -1,5% |
| 6116/0349 | 7 | B 9 | 339 | 706 | OD | 1,1 | 15.711 | 16.298 | 974 | 963 | 3,7% | -1,1% |
| 6114/0035 | 7 | B 420 | 331 | 706 | OD | 0,8 | 18.887 | 19.844 | 1.333 | 1.397 | 5,1% | 4,8% |
| 6114/0133 | 7 | B 420 | 331 | 706 | OD | 0,8 | 11.150 | 11.545 | 1.105 | 1.093 | 3,5% | -1,1% |
| 6114/0804 | 7 | B 420 | 331 | 706 | OD | 1,3 | 13.246 | 13.722 | 1.203 | 1.190 | 3,6% | -1,1% |
| 6114/0052 | 7 | L 401 | 331 | 706 | FS | 4,3 | 4.269 | 4.485 | 356 | 373 | 5,1% | 4,7% |
| 6114/0053 | 7 | L 401 | 331 | 706 | FS | 0,3 | 7.610 | 7.998 | 559 | 588 | 5,1% | 5,2% |
| 6115/0054 | 7 | L 401 | 331 | 706 | FS | 3,1 | 9.688 | 10.178 | 515 | 538 | 5,1% | 4,5% |
| 6014/0224 | 7 | L 413 | 339 | 706 | FS | 4,8 | 8.107 | 8.520 | 484 | 509 | 5,1% | 5,3% |
| 6015/0226 | 7 | L 413 | 339 | 706 | FS | 3,9 | 3.190 | 3.354 | 191 | 201 | 5,1% | 5,6% |
| 6015/0228 | 7 | L 413 | 339 | 706 | FS | 2,2 | 8.674 | 9.116 | 403 | 424 | 5,1% | 5,1% |
| 6015/0030 | 7 | L 419 | 315 | 706 | FS | 0,6 | 20.134 | 21.160 | 665 | 700 | 5,1% | 5,3% |
| 6015/0064 | 7 | L 419 | 315 | 706 | FS | 1,6 | 16.608 | 17.456 | 632 | 667 | 5,1% | 5,6% |
| 5914/0001 | 7 | L 422 | 339 | 706 | FS | 3,0 | 8.304 | 8.727 | 365 | 383 | 5,1% | 5,1% |
| 5915/0254 | 7 | L 423 | 339 | 706 | FS | 1,1 | 7.846 | 8.247 | 224 | 237 | 5,1% | 5,5% |
| 6015/0258 | 7 | L 425 | 315 | 706 | FS | 6,0 | 12.891 | 13.548 | 456 | 480 | 5,1% | 5,1% |
| 6015/0259 | 7 | L 425 | 339 | 706 | FS | 0,6 | 10.386 | 10.916 | 369 | 389 | 5,1% | 5,4% |
| 6115/0260 | 7 | L 425 | 339 | 706 | FS | 3,7 | 6.312 | 6.634 | 154 | 163 | 5,1% | 5,5% |
| 6115/0261 | 7 | L 425 | 339 | 706 | FS | 5,6 | 5.313 | 5.583 | 323 | 339 | 5,1% | 4,9% |
| 6015/0269 | 7 | L 426 | 339 | 706 | FS | 3,2 | 11.871 | 12.478 | 440 | 464 | 5,1% | 5,5% |
| 6015/0271 | 7 | L 427 | 315 | 706 | FS | 5,0 | 7.754 | 8.150 | 198 | 209 | 5,1% | 5,7% |
| 6115/0279 | 7 | L 434 | 339 | 706 | FS | 6,9 | 2.707 | 2.845 | 189 | 199 | 5,1% | 5,1% |
| 6015/0341 | 7 | L 401 | 339 | 706 | OD | 0,2 | 6.895 | 7.167 | 185 | 185 | 3,9% | 0,0% |
| 6015/0342 | 7 | L 401 | 339 | 706 | OD | 0,5 | 6.908 | 7.180 | 205 | 205 | 3,9% | 0,0% |
| 6015/0001 | 7 | L 413 | 339 | 706 | OD | 0,7 | 14.234 | 14.962 | 671 | 708 | 5,1% | 5,5% |
| 6015/0225 | 7 | L 413 | 315 | 706 | OD | 4,8 | 8.698 | 9.142 | 372 | 392 | 5,1% | 5,4% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|---------|--|--------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6015/0227 | 7 | L 413 | 339 | 706 | OD | 1,1 | 8.659 | 9.102 | 416 | 440 | 5,1% | 5,7% |
| 6015/0343 | 7 | L 413 | 339 | 706 | OD | 0,5 | 4.457 | 4.631 | 147 | 146 | 3,9% | -0,7% |
| 6015/0031 | 7 | L 419 | 315 | 706 | OD | 3,1 | 18.436 | 19.377 | 517 | 545 | 5,1% | 5,5% |
| 5915/0255 | 7 | L 423 | 339 | 706 | OD | 3,4 | 10.280 | 10.791 | 741 | 767 | 5,0% | 3,5% |
| 6015/0229 | 7 | L 431 | 315 | 706 | OD | 3,7 | 8.399 | 8.827 | 243 | 256 | 5,1% | 5,3% |
| 5915/0449 | 7 | K 33 | 339 | 706 | FS | 0,6 | 4.490 | 4.719 | 42 | 44 | 5,1% | 5,7% |
| 6115/0451 | 7 | K 34 | 339 | 706 | FS | 3,1 | 2.003 | 2.105 | 142 | 150 | 5,1% | 5,4% |
| 6115/0453 | 7 | K 35 | 339 | 706 | FS | 1,3 | 2.527 | 2.656 | 138 | 144 | 5,1% | 5,0% |
| 6015/0479 | 7 | K 51 | 339 | 706 | FS | 0,6 | 2.370 | 2.463 | 63 | 63 | 3,9% | -0,7% |
| 6020/9002 | 9 | A 3 | 671 | 1001 | FS | 1,6 | 100.438 | 111.053 | 19.680 | 22.073 | 10,6% | 12,2% |
| 6020/9003 | 9 | A 3 | 661 | 1001 | FS | 7,1 | 75.599 | 83.590 | 15.953 | 18.172 | 10,6% | 13,9% |
| 6020/9051 | 9 | A 3 | 671 | 1001 | FS | 2,8 | 94.064 | 103.945 | 19.904 | 22.393 | 10,5% | 12,5% |
| 5920/9202 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 2,7 | 10.420 | 11.098 | 629 | 679 | 6,5% | 7,9% |
| 5920/9203 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 3,6 | 15.617 | 16.632 | 935 | 1.007 | 6,5% | 7,7% |
| 5920/9205 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 2,5 | 8.067 | 8.598 | 552 | 601 | 6,6% | 8,8% |
| 6020/9201 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 3,6 | 39.628 | 42.205 | 1.974 | 2.135 | 6,5% | 8,1% |
| 6020/9210 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | FS | 0,7 | 24.216 | 25.774 | 1.611 | 1.717 | 6,4% | 6,6% |
| 6020/9203 | 9 | B 26 | 671 | 1001 | FS | 2,0 | 14.448 | 15.389 | 2.525 | 2.700 | 6,5% | 6,9% |
| 6020/9204 | 9 | B 26 | 661 | 1001 | FS | 1,1 | 22.012 | 23.458 | 2.031 | 2.194 | 6,6% | 8,0% |
| 6020/9205 | 9 | B 26 | 661 | 1001 | FS | 0,9 | 40.120 | 42.745 | 2.637 | 2.856 | 6,5% | 8,3% |
| 6020/9217 | 9 | B 26 | 661 | 1001 | FS | 2,8 | 20.792 | 22.152 | 1.665 | 1.797 | 6,5% | 8,0% |
| 6120/9204 | 9 | B 426 | 676 | 1001 | FS | 2,0 | 17.129 | 18.242 | 1.236 | 1.330 | 6,5% | 7,5% |
| 6120/9209 | 9 | B 426 | 676 | 1001 | FS | 2,8 | 10.226 | 10.893 | 960 | 1.033 | 6,5% | 7,5% |
| 5920/9409 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 2,4 | 17.159 | 18.276 | 2.345 | 2.510 | 6,5% | 7,1% |
| 6020/9206 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 3,3 | 37.312 | 39.736 | 5.365 | 5.738 | 6,5% | 7,0% |
| 6020/9207 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 3,8 | 25.684 | 27.357 | 2.832 | 3.038 | 6,5% | 7,3% |
| 6020/9208 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 3,2 | 31.969 | 34.045 | 3.348 | 3.587 | 6,5% | 7,1% |
| 6020/9209 | 9 | B 469 | 676 | 1001 | FS | 3,7 | 32.770 | 34.899 | 3.457 | 3.704 | 6,5% | 7,1% |
| 6020/9211 | 9 | B 469 | 671 | 1001 | FS | 0,5 | 42.381 | 45.136 | 5.262 | 5.634 | 6,5% | 7,1% |
| 6120/9206 | 9 | B 469 | 676 | 1001 | FS | 2,4 | 31.662 | 33.715 | 2.936 | 3.144 | 6,5% | 7,1% |

Tab. A-2: Entwicklung des Gesamt- und Güterverkehrs zwischen 2005 und 2020 nach fortgeschriebener Trendprognose (Forts.)

| Zählstellen-nr. [--] | Bundesland-nr. [--] | Straßenklasse u. nr. [--] | Kreis-nr. | Regions-nr. [--] | Str.-typ | Geltungsbereichs-länge [km] | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) | | | | Veränderung 2005/2020 | |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------|---------------------|----------|--------------------------------|--|--------|--|-------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | | Gesamtverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Güterverkehr 2005 2020 [Kfz/24h] | | Gesamt- verkehr [%] | Güter- verkehr [%] |
| 6120/9207 | 9 | B 469 | 676 | 1001 | FS | 3,2 | 31.167 | 33.193 | 3.122 | 3.348 | 6,5% | 7,2% |
| 6120/9210 | 9 | B 469 | 676 | 1001 | FS | 2,8 | 22.892 | 24.380 | 2.178 | 2.336 | 6,5% | 7,2% |
| 5920/9201 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | OD | 1,0 | 13.963 | 13.712 | 635 | 644 | -1,8% | 1,4% |
| 5920/9206 | 9 | B 8 | 671 | 1001 | OD | 1,5 | 12.296 | 12.074 | 663 | 668 | -1,8% | 0,8% |
| 6020/9212 | 9 | B 8 | 661 | 1001 | OD | 2,2 | 23.947 | 23.501 | 606 | 616 | -1,9% | 1,5% |
| 6020/9214 | 9 | B 26 | 661 | 1001 | OD | 0,6 | 15.820 | 15.519 | 216 | 220 | -1,9% | 1,6% |
| 5820/9405 | 9 | L 2305 | 671 | 1001 | FS | 1,6 | 18.886 | 20.112 | 1.397 | 1.500 | 6,5% | 7,4% |
| 5920/9412 | 9 | L 2305 | 671 | 1001 | FS | 4,4 | 10.679 | 11.383 | 947 | 1.025 | 6,6% | 8,3% |
| 5920/9416 | 9 | L 2305 | 671 | 1001 | FS | 2,2 | 9.842 | 10.481 | 489 | 526 | 6,5% | 7,7% |
| 6020/9406 | 9 | L 2309 | 661 | 1001 | FS | 4,1 | 16.782 | 17.878 | 926 | 1.004 | 6,5% | 8,4% |
| 5920/9404 | 9 | L 2443 | 671 | 1001 | FS | 1,5 | 11.324 | 12.064 | 643 | 696 | 6,5% | 8,3% |
| 5920/9405 | 9 | L 2443 | 671 | 1001 | FS | 9,1 | 2.239 | 2.388 | 187 | 204 | 6,6% | 9,1% |
| 5920/9401 | 9 | L 2444 | 671 | 1001 | FS | 2,6 | 3.622 | 3.857 | 212 | 227 | 6,5% | 7,5% |
| 5920/9410 | 9 | L 2444 | 671 | 1001 | FS | 1,3 | 11.669 | 12.430 | 522 | 567 | 6,5% | 8,5% |
| 5920/9420 | 9 | L 2444 | 671 | 1001 | FS | 1,8 | 10.040 | 10.694 | 439 | 476 | 6,5% | 8,5% |
| 5920/9403 | 9 | L 2805 | 671 | 1001 | FS | 3,8 | 7.196 | 7.664 | 341 | 368 | 6,5% | 8,1% |
| 6020/9401 | 9 | L 3115 | 671 | 1001 | FS | 3,0 | 4.370 | 4.654 | 180 | 195 | 6,5% | 8,5% |
| 6020/9403 | 9 | L 3115 | 671 | 1001 | FS | 1,3 | 16.384 | 17.456 | 940 | 1.021 | 6,5% | 8,6% |
| 6020/9404 | 9 | L 3115 | 671 | 1001 | FS | 2,9 | 21.708 | 23.115 | 818 | 884 | 6,5% | 8,1% |
| 5820/9401 | 9 | L 3202 | 671 | 1001 | FS | 1,5 | 4.206 | 4.480 | 240 | 260 | 6,5% | 8,4% |
| 5820/9402 | 9 | L 3202 | 671 | 1001 | FS | 2,3 | 7.407 | 7.889 | 255 | 277 | 6,5% | 8,8% |
| 5820/9403 | 9 | L 3339 | 671 | 1001 | FS | 1,1 | 3.398 | 3.621 | 180 | 196 | 6,6% | 9,2% |
| 6020/9407 | 9 | L 2309 | 676 | 1001 | OD | 1,6 | 13.075 | 12.850 | 859 | 873 | -1,7% | 1,6% |
| 5920/9419 | 9 | L 2805 | 671 | 1001 | OD | 1,3 | 13.841 | 13.588 | 582 | 588 | -1,8% | 0,9% |
| 5920/9422 | 9 | L 2805 | 671 | 1001 | OD | 0,7 | 4.113 | 4.040 | 221 | 224 | -1,8% | 1,0% |
| 6020/9703 | 9 | K 16 | 671 | 1001 | FS | 1,6 | 9.050 | 9.639 | 801 | 860 | 6,5% | 7,4% |
| 6020/9705 | 9 | K 16 | 671 | 1001 | FS | 1,1 | 4.967 | 5.290 | 484 | 519 | 6,5% | 7,2% |
| 5920/9701 | 9 | K 17 | 671 | 1001 | FS | 3,0 | 2.150 | 2.294 | 216 | 235 | 6,7% | 8,8% |
| 6020/9801 | 9 | G 2 | 661 | 1001 | FS | 0,3 | 19.032 | 20.269 | 622 | 677 | 6,5% | 8,9% |

Anhang 2 Kartendarstellungen