

Anhang 2

Zählung Lev. HBR 1, K 24 / K 27 am Di. den 01.07.2014

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Trecker	PkwE
6:00 6:30	16	2	0	10	0	0	0	0	1	1	0	26
6:30 7:00	45	4	0	16	0	1	0	0	2	0	1	60
7:00 7:30	38	4	0	13	0	0	0	0	2	0	0	49
7:30 8:00	67	4	1	17	0	0	0	0	0	0	0	77
8:00 8:30	43	2	1	11	1	0	0	0	2	0	1	55
8:30 9:00	50	2	0	6	1	0	0	0	0	0	0	56
9:00 9:30	56	0	1	18	1	0	0	0	1	0	0	65
9:30 10:00	45	1	0	7	2	0	0	0	0	0	1	54
12:00 12:30	62	9	0	6	2	0	0	0	0	0	0	74
12:30 13:00	74	2	2	10	0	1	0	0	1	0	0	83
13:00 13:30	69	2	0	4	1	4	0	0	0	1	0	83
13:30 14:00	63	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	68
14:00 14:30	70	4	0	1	0	0	0	0	1	0	0	76
14:30 15:00	85	2	0	10	3	1	0	0	3	0	0	99
15:00 15:30	93	2	0	5	4	1	0	0	0	0	3	111
15:30 16:00	81	2	0	12	8	0	0	0	2	0	0	98
16:00 16:30	85	5	2	16	6	0	0	0	0	0	0	101
16:30 17:00	79	6	1	24	4	0	0	0	2	0	2	103
17:00 17:30	89	3	2	8	2	0	0	0	0	0	0	97
17:30 18:00	102	6	2	14	0	0	0	0	1	0	0	113

Zeitbereich: ZB1

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Trecker	PkwE
6:00 10:00	360	19	3	98	5	1	0	0	8	1	3	442
Spitzenstunde Pkw:												
Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Trecker	PkwE
7:30 8:30	110	6	2	28	1	0	0	0	2	0	1	132

Zeitbereich: ZB2

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Trecker	PkwE
15:00 18:00	529	24	7	79	24	1	0	0	5	0	5	623
Spitzenstunde Pkw:												
Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Trecker	PkwE
17:00 18:00	191	9	4	22	2	0	0	0	1	0	0	211

Anhang 2

Formblatt 1 : Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke			
Ort: Kiel		Datum: 01.07.2014	
Straße: K 24 / K 27		Wochentag: Dienstag	
Querschnitt: RQ 9,5		Stundengruppe: 6 - 10	
1	TG-Kennwert $q_{16-18/q12-14}$ (Tabelle 2-2)	2,01	
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)	TG _{W4}	
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten Pkw: 365 Krad: 19 Bus: 9 Lkw: 4 Lz: 0	Fahrzeuggruppe Pkw Lkw	
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe $q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]	393	4
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr $\alpha_{h-Gruppe}$ [%]	27,9	30,0
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-8) q_z [Fz-Gruppe/24h]	1.409	13
7	Sonntagsverkehr (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4) b_{So} [-]	0,7	0,7
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5) t [-]	0,961	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10) W_z [Fz-Gruppe/24h]	1.354	10
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6) HM [-]	0,999	1,022
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11) DTV [Fz-Gruppe/24h]	1.355	10
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7) k_w [-]	1,069	1,230
13	wertäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12) DTV _w [Fz-Gruppe/24h]	1.449	12
14	wertäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt DTV _w [Kfz/24h] maßgebende Richtung 0,5 x DTV _w [Kfz/24h]	1.460	730
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt $d_{30,w}$ [%] maßgebende Richtung $d_{30,w}$ [%]	10,5	11,5
16	wertägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt MSV _w [Kfz/h] maßgebende Richtung MSV _w [Kfz/h]	153	84
17	Lkw-Anteil in der wertäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14) $p_{30,w}$ [%]	0,7	

Anhang 2

Formblatt 1 : Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke			
Ort: Kiel		Datum: 01.07.2014	
Straße: K 24 / K 27		Wochentag: Dienstag	
Querschnitt: RQ 9,5		Stundengruppe: 15 -18	
1	TG-Kennwert $q_{16-18/q12-14}$ (Tabelle 2-2)	2,01	
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)	TG _{W4}	
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten Pkw: 553 Krad: 24 Bus: 5 Lkw: 6 Lz: 0	Fahrzeuggruppe Pkw Lkw	
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe $q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]	582	6
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr $\alpha_{h-Gruppe}$ [%]	24,4	16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-8) q_z [Fz-Gruppe/24h]	2.385	37
7	Sonntagsverkehr (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4) b_{So} [-]	0,7	0,7
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5) t [-]	0,961	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10) W_z [Fz-Gruppe/24h]	2.292	27
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6) HM [-]	0,999	1,022
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11) DTV [Fz-Gruppe/24h]	2.295	27
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7) k_w [-]	1,069	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12) DTV_w [Fz-Gruppe/24h]	2.453	33
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt DTV_w [Kfz/24h] maßgebende Richtung $0,5 \times DTV_w$ [Kfz/24h]	2.486 1.243	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt $d_{30,w}$ [%] maßgebende Richtung $d_{30,w}$ [%]	10,5 11,5	
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt MSV_w [Kfz/h] maßgebende Richtung MSV_w [Kfz/h]	261 143	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14) $p_{30,w}$ [%]	1,1	

Anhang 2

Zählung Lev. HBR 1, K 24 / K 27 am Mi. den 02.07.2014

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Tractor	PkwE
6:00 6:30	22	2	0	13	1	0	0	0	1	1	0	34
6:30 7:00	23	6	0	12	4	1	0	0	2	0	0	40
7:00 7:30	45	4	0	14	4	1	0	0	1	0	0	60
7:30 8:00	51	3	1	22	5	0	0	0	0	0	0	67
8:00 8:30	46	0	1	10	5	0	0	0	1	1	0	59
8:30 9:00	42	3	0	3	4	2	0	0	0	0	0	54
9:00 9:30	47	13	0	13	2	0	0	0	1	0	0	65
9:30 10:00	51	9	0	9	3	1	0	0	0	0	0	66
12:00 12:30	69	2	0	14	0	0	0	0	0	0	0	76
12:30 13:00	75	2	1	6	0	1	0	0	1	1	2	90
13:00 13:30	75	2	3	10	0	1	0	0	0	0	0	83
13:30 14:00	81	2	0	7	2	0	0	0	0	0	3	96
14:00 14:30	76	5	1	9	1	3	0	0	0	0	0	89
14:30 15:00	78	5	0	10	0	2	0	0	3	0	4	102
15:00 15:30	81	8	1	11	0	1	0	0	0	0	1	96
15:30 16:00	83	2	4	20	1	0	0	0	2	0	0	95
16:00 16:30	102	6	1	26	1	1	0	0	0	0	0	118
16:30 17:00	103	5	0	11	0	0	0	0	2	0	0	114
17:00 17:30	93	8	0	23	0	0	0	0	0	0	0	107
17:30 18:00	97	9	1	18	0	0	0	0	1	0	1	114

Zeitbereich: ZB1

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Tractor	PkwE
6:00 10:00	327	40	2	96	28	5	0	0	6	2	0	444
Spitzenstunde:	ZB1											
Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Tractor	PkwE
9:00 10:00	98	22	0	22	5	1	0	0	1	0	0	131

Zeitbereich: ZB2

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Tractor	PkwE
15:00 18:00	559	38	7	109	2	2	0	0	5	0	2	644
Spitzenstunde:	ZB2											
Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Tractor	PkwE
16:00 17:00	205	11	1	37	1	1	0	0	2	0	0	232

Anhang 2

Formblatt 1 : Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke			
Ort: Kiel		Datum: 02.07.2014	
Straße: K 24 / K 27		Wochentag: Mittwoch	
Querschnitt: RQ 9,5		Stundengruppe: 6 - 10	
1	TG-Kennwert $q_{16-18/q12-14}$ (Tabelle 2-2)	2,01	
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)	TG _{W4}	
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten Pkw: 355 Krad: 40 Bus: 8 Lkw: 5 Lz: 0	Fahrzeuggruppe Pkw Lkw	
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe $q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]	403	5
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr $\alpha_{h-Gruppe}$ [%]	27,9	30,0
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-8) q_z [Fz-Gruppe/24h]	1.444	17
7	Sonntagsverkehr (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4) b_{So} [-]	0,7	0,7
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5) t [-]	0,961	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10) W_z [Fz-Gruppe/24h]	1.388	12
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6) HM [-]	0,999	1,022
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11) DTV [Fz-Gruppe/24h]	1.390	12
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7) k_w [-]	1,069	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12) DTV_w [Fz-Gruppe/24h]	1.485	15
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt DTV_w [Kfz/24h] maßgebende Richtung $0,5 \times DTV_w$ [Kfz/24h]	1.500	750
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt $d_{30,w}$ [%] maßgebende Richtung $d_{30,w}$ [%]	10,5	11,5
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt MSV_w [Kfz/h] maßgebende Richtung MSV_w [Kfz/h]	158	86
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14) $p_{30,w}$ [%]	0,8	

Anhang 2

Formblatt 1 : Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke			
Ort: Kiel		Datum: 02.07.2014	
Straße: K 24 / K 27		Wochentag: Mittwoch	
Querschnitt: RQ 9,5		Stundengruppe: 15 -18	
1	TG-Kennwert $q_{16-18/q12-14}$ (Tabelle 2-2)	2,01	
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)	TG _{W4}	
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten Pkw: 561 Krad: 38 Bus: 5 Lkw: 4 Lz: 0	Fahrzeuggruppe Pkw Lkw	
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe $q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]	604	4
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr $\alpha_{h-Gruppe}$ [%]	24,4	16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-8) q_z [Fz-Gruppe/24h]	2.475	25
7	Sonntagsverkehr (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4) b_{So} [-]	0,7	0,7
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5) t [-]	0,961	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10) W_z [Fz-Gruppe/24h]	2.379	18
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6) HM [-]	0,999	1,022
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11) DTV [Fz-Gruppe/24h]	2.381	18
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7) k_w [-]	1,069	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12) DTV_w [Fz-Gruppe/24h]	2.546	22
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt DTV_w [Kfz/24h] maßgebende Richtung $0,5 \times DTV_w$ [Kfz/24h]	2.567 1.284	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt $d_{30,W}$ [%] maßgebende Richtung $d_{30,W}$ [%]	10,5 11,5	
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt MSV_w [Kfz/h] maßgebende Richtung MSV_w [Kfz/h]	270 148	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14) $p_{30,W}$ [%]	0,7	

Anhang 2

Zählung Lev. HBR 1, K 24 / K 27 am Do. den 03.07.2014

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Traktor	PkwE
6:00 6:30	16	1	0	11	0	0	0	0	1	1	0	25
6:30 7:00	43	6	0	14	0	0	0	0	2	0	0	55
7:00 7:30	53	7	0	17	0	0	0	0	1	0	0	66
7:30 8:00	53	3	0	15	0	0	0	0	0	0	0	61
8:00 8:30	49	2	0	13	0	0	0	0	1	1	0	60
8:30 9:00	69	1	0	11	1	1	0	0	0	0	0	77
9:00 9:30	57	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	61
9:30 10:00	67	6	0	5	0	0	0	0	1	0	1	78
12:00 12:30	64	3	1	10	2	1	0	0	0	0	0	74
12:30 13:00	60	3	0	4	2	0	0	0	1	0	0	68
13:00 13:30	60	1	2	5	3	0	0	0	0	1	1	72
13:30 14:00	69	3	0	10	3	0	0	0	1	0	0	80
14:00 14:30	76	5	0	7	7	0	0	0	1	0	1	94
14:30 15:00	84	3	0	10	1	0	0	0	3	0	0	95
15:00 15:30	74	6	1	11	5	0	0	0	0	0	0	88
15:30 16:00	85	1	0	13	4	0	0	0	1	0	0	96
16:00 16:30	87	11	2	18	3	1	0	0	2	0	0	108
16:30 17:00	99	7	0	22	1	0	0	0	1	0	0	114
17:00 17:30	94	8	0	20	1	1	0	0	1	0	0	111
17:30 18:00	106	8	1	35	2	0	0	0	1	0	0	127

Zeitbereich: ZB1

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Traktor	PkwE
6:00 10:00	407	28	2	89	1	1	0	0	6	2	1	484

Spitzenstunde Pkw:

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Traktor	PkwE
9:00 10:00	124	8	2	8	0	0	0	0	1	0	1	139

Zeitbereich: ZB2

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Traktor	PkwE
15:00 18:00	545	41	4	119	16	2	0	0	6	0	0	645

Spitzenstunde Pkw:

Uhrzeit von bis	Pkw	Krad	Fußg.	Rad	Lieferfzg.	Lkw	Lastzug	Tram	Bus	Sonder1 Gelenkbus	Sonder2 Traktor	PkwE
17:00 18:00	200	16	1	55	3	1	0	0	2	0	0	238

Anhang 2

Formblatt 1 : Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke			
Ort: Kiel		Datum: 03.07.2014	
Straße: K 24 / K 27		Wochentag: Donnerstag	
Querschnitt: RQ 9,5		Stundengruppe: 6 - 10	
1	TG-Kennwert $q_{16-18/q12-14}$ (Tabelle 2-2)	2,01	
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)	TG _{W4}	
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten Pkw: 408 Krad: 28 Bus: 8 Lkw: 2 Lz: 0	Fahrzeuggruppe Pkw Lkw	
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe $q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]	444	2
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr $\alpha_{h-Gruppe}$ [%]	27,9	30,0
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-8) q_z [Fz-Gruppe/24h]	1.591	7
7	Sonntagsverkehr (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4) b_{So} [-]	0,7	0,7
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5) t [-]	0,961	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10) W_z [Fz-Gruppe/24h]	1.529	5
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6) HM [-]	0,999	1,022
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11) DTV [Fz-Gruppe/24h]	1.531	5
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7) k_w [-]	1,069	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12) DTV_w [Fz-Gruppe/24h]	1.636	6
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt DTV_w [Kfz/24h] maßgebende Richtung $0,5 \times DTV_w$ [Kfz/24h]	1.642	821
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt $d_{30,w}$ [%] maßgebende Richtung $d_{30,w}$ [%]	10,5	11,5
16	werk tägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt MSV_w [Kfz/h] maßgebende Richtung MSV_w [Kfz/h]	172	94
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14) $p_{30,w}$ [%]	0,3	

Anhang 2

Formblatt 1 : Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke			
Ort: Kiel		Datum: 03.07.2014	
Straße: K 24 / K 27		Wochentag: Donnerstag	
Querschnitt: RQ 9,5		Stundengruppe: 15 -18	
1	TG-Kennwert $q_{16-18/q12-14}$ (Tabelle 2-2)	2,01	
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)	TG _{W4}	
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten Pkw: 561 Krad: 41 Bus: 6 Lkw: 2 Lz: 0	Fahrzeuggruppe Pkw Lkw	
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe $q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]	608	2
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr $\alpha_{h-Gruppe}$ [%]	24,4	16,3
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-8) q_z [Fz-Gruppe/24h]	2.492	12
7	Sonntagsverkehr (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4) b_{So} [-]	0,7	0,7
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5) t [-]	0,961	0,740
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10) W_z [Fz-Gruppe/24h]	2.395	9
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6) HM [-]	0,999	1,022
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11) DTV [Fz-Gruppe/24h]	2.397	9
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7) k_w [-]	1,069	1,230
13	werttäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12) DTV _w [Fz-Gruppe/24h]	2.562	11
14	werttäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt DTV _w [Kfz/24h] maßgebende Richtung $0,5 \times DTV_w$ [Kfz/24h]	2.573 1.287	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt $d_{30,w}$ [%] maßgebende Richtung $d_{30,w}$ [%]	10,5 11,5	
16	werttägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt MSV _w [Kfz/h] maßgebende Richtung MSV _w [Kfz/h]	270 148	
17	Lkw-Anteil in der werttäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14) $p_{30,w}$ [%]	0,3	