

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg Bundesstraße 463 v. NK 7719 051 n. NK 7719 003 Stat. 620 bis NK 7719 005 n. NK 7720 002 Stat. 750	Regierungspräsidium Tübingen
B 463 OU Lautlingen	
PSP-Element: V.2410.B0463.N73	

Feststellungsentwurf

UNTERLAGE 14.1

Ermittlung der Belastungsklasse

Aufgestellt: Regierungspräsidium Tübingen Abt. 4 Straßenwesen und Verkehr Ref. 44 Planung Tübingen, den 22.02.2021	

Projekt

RP Tü B 463 Albstadt Lautlingen_1

Verlegung der B 463 bei Albstadt-Lautlingen - Planfeststellung-neue

Ingenieurbüro für Bauwesen
Herbert Germey GmbH



Tel. (0 70 71) 91 04-6, Fax (0 70 71) 91 04-80
e-mail: planung@germey.de
www.germey.de

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	100	B 463neu Stand ab 20.Feb 2006	
Vorgang:	1	B463 neu 2-streifiger Abschnitt	
Anfangsstation:	12,000	Endstation:	4380,000 Datum: 21.07.20

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	DTV Gesamt:	24050,00 [Fz/24h]
SV-Anteil:	10,00 [%]	DTV ^(SV) :	2405,00 [Fz/24h]

Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30
-----------------------	-------------	----------------	----

Verkehrsdaten der Straße

DTV ^(SV) = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	2012,40 [Fz/24h]
DTV ^(SV) bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Bundesstraße
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,35
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,02

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2	f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75 [m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	2 bis <4 [%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,02

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Betrachtungszeitraums :	16,72
--	-------

Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk32
---	------

Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre) :	16,72
---	-------

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	Bk32
---	-------------

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Projekt

RP Tü B 463 Albstadt Lautlingen_1

Verlegung der B 463 bei Albstadt-Lautlingen - Planfeststellung-neue

Ingenieurbüro für Bauwesen
Herbert Germey GmbH



Tel. (0 70 71) 91 04-6, Fax (0 70 71) 91 04-80
e-mail: planung@germey.de
www.germey.de

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	100	B 463neu Stand ab 20.Feb 2006	
Vorgang:	2	B463 neu 3-streifiger Abschnitt	
Anfangsstation:	12,000	Endstation:	4380,000 Datum: 21.07.20

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	DTV Gesamt:	24050,00 [Fz/24h]
SV-Anteil:	10,00 [%]	DTV ^(SV) :	2405,00 [Fz/24h]

Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30
-----------------------	-------------	----------------	----

Verkehrsdaten der Straße

DTV ^(SV) = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	2012,40 [Fz/24h]
DTV ^(SV) bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Bundesstraße
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,35
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,02

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	3	f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75 [m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	2 bis <4 [%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,02

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Betrachtungszeitraums :	16,72
--	-------

Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk32
---	------

Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre) :	16,72
---	-------

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	Bk32
---	-------------

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Projekt

RP Tü B 463 Albstadt Lautlingen_1

Verlegung der B 463 bei Albstadt-Lautlingen - Planfeststellung-neue

Ingenieurbüro für Bauwesen
Herbert Germey GmbH



Tel. (0 70 71) 91 04-6, Fax (0 70 71) 91 04-80
e-mail: planung@germey.de
www.germey.de

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	1200	Änderung AS B463 West	
Vorgang:	1	AS B463alt West	
Anfangsstation:	160,000	Endstation:	650,000 Datum: 21.07.20

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	DTV Gesamt:	6710,00 [Fz/24h]
SV-Anteil:	3,00 [%]	DTV ^(SV) :	201,30 [Fz/24h]

Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30
-----------------------	-------------	----------------	----

Verkehrsdaten der Straße

DTV ^(SV) = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	168,44 [Fz/24h]
DTV ^(SV) bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Bundesstraße
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,35
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,02

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2	f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75 [m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	4 bis <5 [%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,05

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Betrachtungszeitraums :	1,44
--	------

Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk1,8
---	-------

Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre) :	1,44
---	------

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	Bk1,8
---	--------------

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Projekt

RP Tü B 463 Albstadt Lautlingen_1

Verlegung der B 463 bei Albstadt-Lautlingen - Planfeststellung-neue

Ingenieurbüro für Bauwesen
Herbert Germey GmbH



Tel. (0 70 71) 91 04-6, Fax (0 70 71) 91 04-80
e-mail: planung@germey.de
www.germey.de

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	1240	AS West B463alt Rampe Nord	
Vorgang:	1	AS B463alt West Rampe Nord	
Anfangsstation:	0,000	Endstation:	141,928 Datum: 21.07.20

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	DTV Gesamt:	6710,00 [Fz/24h]
SV-Anteil:	3,00 [%]	DTV ^(SV) :	201,30 [Fz/24h]

Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30
-----------------------	-------------	----------------	----

Verkehrsdaten der Straße

DTV ^(SV) = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	168,44 [Fz/24h]
DTV ^(SV) bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Bundesstraße
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,35
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,02

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2	f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75 [m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	4 bis <5 [%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,05

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Betrachtungszeitraums :	1,44
--	------

Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk1,8
---	-------

Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre) :	1,44
---	------

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	Bk1,8
---	--------------

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Projekt

RP Tü B 463 Albstadt Lautlingen_1

Verlegung der B 463 bei Albstadt-Lautlingen - Planfeststellung-neue

Ingenieurbüro für Bauwesen
Herbert Germey GmbH



Tel. (0 70 71) 91 04-6, Fax (0 70 71) 91 04-80
e-mail: planung@germey.de
www.germey.de

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	300	AS K7151 Lautlingen-Süd	
Vorgang:	1	Rampe AS K7151	
Anfangsstation:	0,000	Endstation:	310,000 Datum: 21.07.20

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	DTV Gesamt:	3530,00 [Fz/24h]
SV-Anteil:	3,00 [%]	DTV ^(SV) :	105,90 [Fz/24h]

Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30
-----------------------	-------------	----------------	----

Verkehrsdaten der Straße

DTV ^(SV) = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	88,61 [Fz/24h]
DTV ^(SV) bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Bundesstraße
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,35
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,02

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2	f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75 [m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	6 bis <7 [%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,14

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Betrachtungszeitraums :	0,82
--	------

Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk1,0
---	-------

Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre) :	0,82
---	------

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	Bk1,0
---	--------------

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Projekt

RP Tü B 463 Albstadt Lautlingen_1

Verlegung der B 463 bei Albstadt-Lautlingen - Planfeststellung-neue

Ingenieurbüro für Bauwesen
Herbert Germey GmbH



Tel. (0 70 71) 91 04-6, Fax (0 70 71) 91 04-80
e-mail: planung@germey.de
www.germey.de

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	350	Best. Meßstetter Straße	
Vorgang:	1	K 7151	
Anfangsstation:	-49,000	Endstation:	195,000 Datum: 21.07.20

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	DTV Gesamt:	3210,00 [Fz/24h]
SV-Anteil:	3,00 [%]	DTV ^(SV) :	96,30 [Fz/24h]

Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30
-----------------------	-------------	----------------	----

Verkehrsdaten der Straße

DTV ^(SV) = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	88,05 [Fz/24h]
DTV ^(SV) bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Landes- und Kreisstraße
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16
f_A = Achszahlfaktor:	3,30
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,23
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2	f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	2,75 bis <3,25 [m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,40
Höchstlängsneigung:	2 bis <4 [%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,02

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Betrachtungszeitraums :	0,61
--	------

Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk1,0
---	-------

Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre) :	0,61
---	------

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	Bk1,0
---	--------------

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Projekt

RP Tü B 463 Albstadt Lautlingen_1

Verlegung der B 463 bei Albstadt-Lautlingen - Planfeststellung-neue

Ingenieurbüro für Bauwesen
Herbert Germey GmbH



Tel. (0 70 71) 91 04-6, Fax (0 70 71) 91 04-80
e-mail: planung@germey.de
www.germey.de

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	410	AS K7152 Gewerbegeb Hirnau Febr.03	
Vorgang:	1	AS K7152	
Anfangsstation:	50,000	Endstation:	574,000 Datum: 21.07.20

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	DTV Gesamt:	9690,00 [Fz/24h]
SV-Anteil:	3,00 [%]	DTV ^(SV) :	290,70 [Fz/24h]

Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30
-----------------------	-------------	----------------	----

Verkehrsdaten der Straße

DTV ^(SV) = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	265,80 [Fz/24h]
DTV ^(SV) bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Landes- und Kreisstraße
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16
f_A = Achszahlfaktor:	3,30
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,23
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2	f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75 [m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	7 bis <8 [%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,20

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Betrachtungszeitraums :	1,69
--	------

Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk1,8
---	-------

Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre) :	1,69
---	------

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	Bk1,8
---	--------------

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Projekt

RP Tü B 463 Albstadt Lautlingen_1

Verlegung der B 463 bei Albstadt-Lautlingen - Planfeststellung-neue

Ingenieurbüro für Bauwesen
Herbert Germey GmbH



Tel. (0 70 71) 91 04-6, Fax (0 70 71) 91 04-80
e-mail: planung@germey.de
www.germey.de

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	425	AS Hirnau, Rampe Ebi-K7152-BL, re Rand	
Vorgang:	1	AS Hirnau Rampen	
Anfangsstation:	2,854	Endstation:	522,691 Datum: 17.07.19

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	DTV Gesamt:	9690,00 [Fz/24h]
SV-Anteil:	3,00 [%]	DTV ^(SV) :	290,70 [Fz/24h]

Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30
-----------------------	-------------	----------------	----

Verkehrsdaten der Straße

DTV ^(SV) = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	243,24 [Fz/24h]
DTV ^(SV) bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Bundesstraße
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,35
f_A = Achszahlfaktor:	4,00
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,25
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,02

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	1	f_1 = Fahrstreifenfaktor:	1,00
Fahrstreifenbreite:	3,75 und >	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,00
Höchstlängsneigung:	7 bis <8 [%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,20

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Betrachtungszeitraums :	4,32
--	------

Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk10
---	------

Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre) :	4,32
---	------

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	Bk10
---	-------------

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Projekt

RP Tü B 463 Albstadt Lautlingen_1

Verlegung der B 463 bei Albstadt-Lautlingen - Planfeststellung-neue

Ingenieurbüro für Bauwesen
Herbert Germey GmbH



Tel. (0 70 71) 91 04-6, Fax (0 70 71) 91 04-80
e-mail: planung@germey.de
www.germey.de

Ermittlung der Belastungsklasse

Achse:	500	AS Lautlingen-Ost	
Vorgang:	1	B463alt Ost	
Anfangsstation:	4,250	Endstation:	135,000 Datum: 17.07.19

Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV)

Prognosejahr:	2030	DTV Gesamt:	6970,00 [Fz/24h]
SV-Anteil:	3,00 [%]	DTV ^(SV) :	209,10 [Fz/24h]

Betrachtungszeitraum:	2020 - 2049	Nutzungsjahre:	30
-----------------------	-------------	----------------	----

Verkehrsdaten der Straße

DTV ^(SV) = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs:	191,19 [Fz/24h]
DTV ^(SV) bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen:	Ja
Zunahme des Schwerverkehrs im ersten Jahr des Betrachtungszeitraums:	Nein
Straßenkategorie:	Landes- und Kreisstraße
f_z = mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs:	1,16
f_A = Achszahlfaktor:	3,30
q_{Bm} = Lastkollektivquotient:	0,23
p = mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs:	0,01

Geometrie der Straße

Zahl der Fahrstreifen:	2	f_1 = Fahrstreifenfaktor:	0,50
Fahrstreifenbreite:	3,25 bis <3,75 [m]	f_2 = Fahrstreifenbreitenfaktor:	1,10
Höchstlängsneigung:	6 bis <7 [%]	f_3 = Steigungsfaktor:	1,14

Auswertung

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Betrachtungszeitraums :	1,16
--	------

Erforderliche Belastungsklasse der Nutzungsjahre:	Bk1,8
---	-------

Summe Dimensionierungsrelevante Beanspruchung **B**

der Äquivalenten 10-t-Achsübergänge des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre) :	1,16
---	------

Erforderliche Belastungsklasse des Gesamtnutzungszeitraums (30 Jahre):	Bk1,8
---	--------------

Berechnung gem. der RStO 12 der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus

Achse 100:

Ausgangswerte nach Tabelle 6 RstO 12: Bk 32
Frostempfindlichkeitsklasse F3
Mindestdicke 65 cm

Mehr- und Minstdicken nach Tabelle 7 RstO12:

Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
Klimaunterschiede	+ 5 cm
Wasserverhältnisse	+ 5 cm
Lage der Gradiente	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn</u>	<u>± 0 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus:	85 cm

Achse 1200:

Ausgangswerte nach Tabelle 6 RstO 12: Bk 1,8
Frostempfindlichkeitsklasse F3
Mindestdicke 60 cm

Mehr- und Minstdicken nach Tabelle 7 RstO12:

Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
Klimaunterschiede	+ 5 cm
Wasserverhältnisse	+ 5 cm
Lage der Gradiente	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn</u>	<u>± 0 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus:	80 cm

Achse 1240:

Ausgangswerte nach Tabelle 6 RstO 12: Bk 1,8

Frostempfindlichkeitsklasse F3

Minstdicke 60 cm

Mehr- und Minstdicken nach Tabelle 7 RstO12:

Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
Klimaunterschiede	+ 5 cm
Wasserverhältnisse	+ 5 cm
Lage der Gradiente	- 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn</u>	<u>± 0 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus:	70 cm

Achse 300:

Ausgangswerte nach Tabelle 6 RstO 12: Bk 1,0

Frostempfindlichkeitsklasse F3

Minstdicke 60 cm

Mehr- und Minstdicken nach Tabelle 7 RstO12:

Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
Klimaunterschiede	+ 5 cm
Wasserverhältnisse	+ 5 cm
Lage der Gradiente	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn</u>	<u>± 0 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus:	80 cm

Achse 350:

Ausgangswerte nach Tabelle 6 RstO 12: Bk 1,0

Frostempfindlichkeitsklasse F3

Minstdicke 60 cm

Mehr- und Minstdicken nach Tabelle 7 RstO12:

Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
Klimaunterschiede	+ 5 cm
Wasserverhältnisse	+ 5 cm
Lage der Gradiente	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn</u>	<u>± 0 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus:	80 cm

Achse 410:

Ausgangswerte nach Tabelle 6 RstO 12: Bk 1,8

Frostempfindlichkeitsklasse F3

Minstdicke 60 cm

Mehr- und Minstdicken nach Tabelle 7 RstO12:

Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
Klimaunterschiede	+ 5 cm
Wasserverhältnisse	+ 5 cm
Lage der Gradiente	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn</u>	<u>± 0 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus:	80 cm

Achse 425, 435:

Ausgangswerte nach Tabelle 6 RstO 12: Bk 10

Frostempfindlichkeitsklasse F3

Minstdicke 65 cm

Mehr- und Minstdicken nach Tabelle 7 RstO12:

Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
Klimaunterschiede	+ 5 cm
Wasserverhältnisse	+ 5 cm
Lage der Gradiente	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn</u>	<u>± 0 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus:	85 cm

Achse 500:

Ausgangswerte nach Tabelle 6 RstO 12: Bk 1,8

Frostempfindlichkeitsklasse F3

Minstdicke 60 cm

Mehr- und Minstdicken nach Tabelle 7 RstO12:

Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
Klimaunterschiede	+ 5 cm
Wasserverhältnisse	+ 5 cm
Lage der Gradiente	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn</u>	<u>± 0 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus:	80 cm