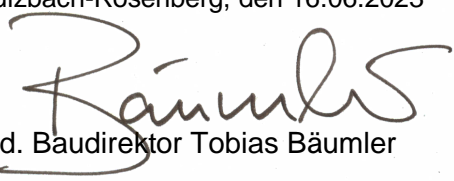


Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach St 2120 Abschnitt 220 Station 2,800 bis Abschnitt 260 Station 1,010	Freistaat Bayern
St 2120, Ortsumgehung Kirchenthumbach (vom Ortsrand abgerückte Trassenlösung)	
PROJIS-Nr.:	

Straßenquerschnitt

Teil 1:

Ermittlung der Belastungsklassen

aufgestellt: Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach Sulzbach-Rosenberg, den 16.06.2023  Ltd. Baudirektor Tobias Bäuml	

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B nach Methode 1.1

- St 2120 -

Jahr der Planung:	2020	RSTO 12, Tabellen A 1.1 - A 1.7	
Voraussichtliche Verkehrsfreigabe:	2025	p (Mittl. jährl. Zunahme des SV):	0,01
DTV ^(SV) Prognose 2035:	88	f _A (Achszahlfaktor):	3,30
		q _{Bm} (Lastkollektivquotient):	0,23
Anmerkung: DTV (2035) = 2.200 Kfz/24h (Verkehrsuntersuchung 2020) SV-Anteil = 4,00 %		f ₁ (Fahrstreifenfaktor):	0,50
		f ₂ (Fahrstreifenbreitenfaktor):	1,40
		f ₃ (Steigungsfaktor):	1,02

$$B = 365 \cdot q_{Bm} \cdot f_3 \cdot \sum_{(i=1)}^N [DTA_{(i-1)}^{(SV)} \cdot f_{li} \cdot f_{2i} \cdot (1+p_i)]$$

Jahr	p _i	DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	q _{Bm}	f ₁	f ₂	f ₃	1+p	Tage/Jahr	B _i
1	0	88,00	3,3	290,40	0,23	0,50	1,40	1,02	1,00	365	17.406,66
2	0,01	88,00	3,3	290,40	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	17.580,73
3	0,01	88,88	3,3	293,30	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	17.756,54
4	0,01	89,77	3,3	296,24	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	17.934,10
5	0,01	90,67	3,3	299,20	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	18.113,44
6	0,01	91,57	3,3	302,19	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	18.294,58
7	0,01	92,49	3,3	305,21	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	18.477,52
8	0,01	93,41	3,3	308,27	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	18.662,30
9	0,01	94,35	3,3	311,35	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	18.848,92
10	0,01	95,29	3,3	314,46	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	19.037,41
11	0,01	96,24	3,3	317,61	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	19.227,79
12	0,01	97,21	3,3	320,78	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	19.420,06
13	0,01	98,18	3,3	323,99	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	19.614,26
14	0,01	99,16	3,3	327,23	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	19.810,41
15	0,01	100,15	3,3	330,50	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	20.008,51
16	0,01	101,15	3,3	333,81	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	20.208,60
17	0,01	102,17	3,3	337,15	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	20.410,68
18	0,01	103,19	3,3	340,52	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	20.614,79
19	0,01	104,22	3,3	343,92	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	20.820,94
20	0,01	105,26	3,3	347,36	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	21.029,15
21	0,01	106,31	3,3	350,83	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	21.239,44
22	0,01	107,38	3,3	354,34	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	21.451,83
23	0,01	108,45	3,3	357,89	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	21.666,35
24	0,01	109,53	3,3	361,47	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	21.883,01
25	0,01	110,63	3,3	365,08	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	22.101,84
26	0,01	111,74	3,3	368,73	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	22.322,86
27	0,01	112,85	3,3	372,42	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	22.546,09
28	0,01	113,98	3,3	376,14	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	22.771,55
29	0,01	115,12	3,3	379,90	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	22.999,27
30	0,01	116,27	3,3	383,70	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	23.229,26

Gesamtzahl der äquivalenten 10t - Achsübergänge im zugrundegelegten Zeitraum: 605.488,89

entspricht der Belastungsklasse Bk1,0 (> 0,3 bis 1,0 Mio.)

gewählte Belastungsklasse Bk1,0

(für St 2120)

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B nach Methode 1.1

- Kreisverkehr -

Jahr der Planung:	2020	RSTO 12, Tabellen A 1.1 - A 1.7	
Voraussichtliche Verkehrsfreigabe:	2025	p (Mittl. jährl. Zunahme des SV):	0,01
DTV ^(SV) Prognose 2035:	137	f _A (Achszahlfaktor):	3,30
Anmerkung: DTV (2035) = 3.420 Kfz/24h (Verkehrsuntersuchung 2020) SV-Anteil = 4,00 % (Ann.) - stärkster belasteter Abschnitt des KV: zwischen Bayreuther Str. und OU		q _{Bm} (Lastkollektivquotient):	0,23
		f ₁ (Fahrstreifenfaktor):	1,00
		f ₂ (Fahrstreifenbreitenfaktor):	1,00
		f ₃ (Steigungsfaktor):	1,00

$$B = 365 \cdot q_{Bm} \cdot f_3 \cdot \sum_{(i=1)}^N [DTA_{(i-1)}^{(SV)} \cdot f_{li} \cdot f_{2i} \cdot (1 + p_i)]$$

Jahr	p _i	DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	q _{Bm}	f ₁	f ₂	f ₃	1+p	Tage/Jahr	B _i
1	0	137,00	3,3	452,10	0,23	1,00	1,00	1,00	1,00	365	37.953,80
2	0,01	137,00	3,3	452,10	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	38.333,33
3	0,01	138,37	3,3	456,62	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	38.716,67
4	0,01	139,75	3,3	461,19	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	39.103,83
5	0,01	141,15	3,3	465,80	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	39.494,87
6	0,01	142,56	3,3	470,46	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	39.889,82
7	0,01	143,99	3,3	475,16	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	40.288,72
8	0,01	145,43	3,3	479,91	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	40.691,61
9	0,01	146,88	3,3	484,71	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	41.098,52
10	0,01	148,35	3,3	489,56	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	41.509,51
11	0,01	149,83	3,3	494,46	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	41.924,60
12	0,01	151,33	3,3	499,40	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	42.343,85
13	0,01	152,85	3,3	504,39	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	42.767,29
14	0,01	154,38	3,3	509,44	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	43.194,96
15	0,01	155,92	3,3	514,53	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	43.626,91
16	0,01	157,48	3,3	519,68	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	44.063,18
17	0,01	159,05	3,3	524,87	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	44.503,81
18	0,01	160,64	3,3	530,12	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	44.948,85
19	0,01	162,25	3,3	535,42	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	45.398,34
20	0,01	163,87	3,3	540,78	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	45.852,32
21	0,01	165,51	3,3	546,19	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	46.310,84
22	0,01	167,17	3,3	551,65	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	46.773,95
23	0,01	168,84	3,3	557,16	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	47.241,69
24	0,01	170,53	3,3	562,74	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	47.714,11
25	0,01	172,23	3,3	568,36	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	48.191,25
26	0,01	173,95	3,3	574,05	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	48.673,16
27	0,01	175,69	3,3	579,79	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	49.159,89
28	0,01	177,45	3,3	585,59	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	49.651,49
29	0,01	179,22	3,3	591,44	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	50.148,01
30	0,01	181,02	3,3	597,36	0,23	1,00	1,00	1,00	1,01	365	50.649,49

Gesamtzahl der äquivalenten 10t - Achsübergänge im zugrundegelegten Zeitraum: 1.320.218,64

entspricht der Belastungsklasse Bk1,8 (> 1,0 bis 1,8 Mio.)

gewählte Belastungsklasse Bk3,2

(für Kreisverkehr)

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B nach Methode 1.1

- Eschenbacher Str. -

Jahr der Planung:	2020	RSTO 12, Tabellen A 1.1 - A 1.7	
Voraussichtliche Verkehrsfreigabe:	2025	p (Mittl. jährl. Zunahme des SV):	0,01
DTV ^(SV) Prognose 2035:	66	f _A (Achszahlfaktor):	3,30
		q _{Bm} (Lastkollektivquotient):	0,23
Anmerkung: DTV (2035) = 1.650 Kfz/24h (Verkehrsuntersuchung 2020) SV-Anteil = 4,00 %		f ₁ (Fahrstreifenfaktor):	0,50
		f ₂ (Fahrstreifenbreitenfaktor):	1,40
		f ₃ (Steigungsfaktor):	1,20

$$B = 365 \cdot q_{Bm} \cdot f_3 \cdot \sum_{(i=1)}^N [DTA_{(i-1)}^{(SV)} \cdot f_{li} \cdot f_{2i} \cdot (1 + p_i)]$$

Jahr	p _i	DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	q _{Bm}	f ₁	f ₂	f ₃	1+p	Tage/Jahr	B _i
1	0	66,00	3,3	217,80	0,23	0,50	1,40	1,20	1,00	365	15.358,82
2	0,01	66,00	3,3	217,80	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	15.512,41
3	0,01	66,66	3,3	219,98	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	15.667,53
4	0,01	67,33	3,3	222,18	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	15.824,21
5	0,01	68,00	3,3	224,40	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	15.982,45
6	0,01	68,68	3,3	226,64	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	16.142,27
7	0,01	69,37	3,3	228,91	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	16.303,70
8	0,01	70,06	3,3	231,20	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	16.466,73
9	0,01	70,76	3,3	233,51	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	16.631,40
10	0,01	71,47	3,3	235,85	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	16.797,72
11	0,01	72,18	3,3	238,20	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	16.965,69
12	0,01	72,91	3,3	240,59	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	17.135,35
13	0,01	73,63	3,3	242,99	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	17.306,70
14	0,01	74,37	3,3	245,42	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	17.479,77
15	0,01	75,11	3,3	247,88	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	17.654,57
16	0,01	75,87	3,3	250,36	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	17.831,11
17	0,01	76,62	3,3	252,86	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	18.009,42
18	0,01	77,39	3,3	255,39	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	18.189,52
19	0,01	78,16	3,3	257,94	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	18.371,41
20	0,01	78,95	3,3	260,52	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	18.555,13
21	0,01	79,74	3,3	263,13	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	18.740,68
22	0,01	80,53	3,3	265,76	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	18.928,09
23	0,01	81,34	3,3	268,41	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	19.117,37
24	0,01	82,15	3,3	271,10	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	19.308,54
25	0,01	82,97	3,3	273,81	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	19.501,63
26	0,01	83,80	3,3	276,55	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	19.696,64
27	0,01	84,64	3,3	279,31	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	19.893,61
28	0,01	85,49	3,3	282,11	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	20.092,55
29	0,01	86,34	3,3	284,93	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	20.293,47
30	0,01	87,21	3,3	287,78	0,23	0,50	1,40	1,20	1,01	365	20.496,41

Gesamtzahl der äquivalenten 10t - Achsübergänge im zugrundegelegten Zeitraum: 534.254,90

entspricht der Belastungsklasse Bk1,0 (> 0,3 bis 1,0 Mio.)

gewählte Belastungsklasse Bk1,0

(für Eschenbacher Str.)

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B nach Methode 1.1

- Bayreuther Str. -

Jahr der Planung:	2020	RSTO 12, Tabellen A 1.1 - A 1.7	
Voraussichtliche Verkehrsfreigabe:	2025	p (Mittl. jährl. Zunahme des SV):	0,01
DTV ^(SV) Prognose 2035:	143	f _A (Achszahlfaktor):	3,30
		q _{Bm} (Lastkollektivquotient):	0,23
Anmerkung: DTV (2035) = 3.570 Kfz/24h (Verkehrsuntersuchung 2020) SV-Anteil = 4,00 %		f ₁ (Fahrstreifenfaktor):	0,50
		f ₂ (Fahrstreifenbreitenfaktor):	1,40
		f ₃ (Steigungsfaktor):	1,02

$$B = 365 \cdot q_{Bm} \cdot f_3 \cdot \sum_{(i=1)}^N [DTA_{(i-1)}^{(SV)} \cdot f_{li} \cdot f_{2i} \cdot (1+p_i)]$$

Jahr	p _i	DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	q _{Bm}	f ₁	f ₂	f ₃	1+p	Tage/Jahr	B _i
1	0	143,00	3,3	471,90	0,23	0,50	1,40	1,02	1,00	365	28.285,83
2	0,01	143,00	3,3	471,90	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	28.568,69
3	0,01	144,43	3,3	476,62	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	28.854,37
4	0,01	145,87	3,3	481,39	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	29.142,92
5	0,01	147,33	3,3	486,20	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	29.434,35
6	0,01	148,81	3,3	491,06	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	29.728,69
7	0,01	150,29	3,3	495,97	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	30.025,98
8	0,01	151,80	3,3	500,93	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	30.326,24
9	0,01	153,32	3,3	505,94	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	30.629,50
10	0,01	154,85	3,3	511,00	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	30.935,79
11	0,01	156,40	3,3	516,11	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	31.245,15
12	0,01	157,96	3,3	521,27	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	31.557,60
13	0,01	159,54	3,3	526,48	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	31.873,18
14	0,01	161,14	3,3	531,75	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	32.191,91
15	0,01	162,75	3,3	537,07	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	32.513,83
16	0,01	164,37	3,3	542,44	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	32.838,97
17	0,01	166,02	3,3	547,86	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	33.167,36
18	0,01	167,68	3,3	553,34	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	33.499,03
19	0,01	169,36	3,3	558,87	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	33.834,02
20	0,01	171,05	3,3	564,46	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	34.172,36
21	0,01	172,76	3,3	570,11	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	34.514,09
22	0,01	174,49	3,3	575,81	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	34.859,23
23	0,01	176,23	3,3	581,57	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	35.207,82
24	0,01	177,99	3,3	587,38	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	35.559,90
25	0,01	179,77	3,3	593,26	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	35.915,50
26	0,01	181,57	3,3	599,19	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	36.274,65
27	0,01	183,39	3,3	605,18	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	36.637,40
28	0,01	185,22	3,3	611,23	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	37.003,77
29	0,01	187,07	3,3	617,34	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	37.373,81
30	0,01	188,94	3,3	623,52	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	37.747,55

Gesamtzahl der äquivalenten 10t - Achsübergänge im zugrundegelegten Zeitraum: 983.919,44

entspricht der Belastungsklasse Bk1,0 (> 0,3 bis 1,0 Mio.)

gewählte Belastungsklasse Bk1,0

(für Bayreuther Str.)

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B nach Methode 1.1

- NEW 43 -

Jahr der Planung:	2020	RSTO 12, Tabellen A 1.1 - A 1.7	
Voraussichtliche Verkehrsfreigabe:	2025	p (Mittl. jährl. Zunahme des SV):	0,01
DTV ^(SV) Prognose 2035:	126	f _A (Achszahlfaktor):	3,30
Anmerkung: DTV (2035) = 3.130 Kfz/24h (Verkehrsuntersuchung 2020) SV-Anteil = 4,00 %		q _{Bm} (Lastkollektivquotient):	0,23
		f ₁ (Fahrstreifenfaktor):	0,50
		f ₂ (Fahrstreifenbreitenfaktor):	1,40
		f ₃ (Steigungsfaktor):	1,02

$$B = 365 \cdot q_{Bm} \cdot f_3 \cdot \sum_{(i=1)}^N [DTA_{(i-1)}^{(SV)} \cdot f_{1i} \cdot f_{2i} \cdot (1 + p_i)]$$

Jahr	p _i	DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	q _{Bm}	f ₁	f ₂	f ₃	1+p	Tage/Jahr	B _i
1	0	126,00	3,3	415,80	0,23	0,50	1,40	1,02	1,00	365	24.923,18
2	0,01	126,00	3,3	415,80	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	25.172,41
3	0,01	127,26	3,3	419,96	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	25.424,13
4	0,01	128,53	3,3	424,16	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	25.678,37
5	0,01	129,82	3,3	428,40	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	25.935,16
6	0,01	131,12	3,3	432,68	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	26.194,51
7	0,01	132,43	3,3	437,01	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	26.456,45
8	0,01	133,75	3,3	441,38	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	26.721,02
9	0,01	135,09	3,3	445,79	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	26.988,23
10	0,01	136,44	3,3	450,25	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	27.258,11
11	0,01	137,80	3,3	454,75	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	27.530,69
12	0,01	139,18	3,3	459,30	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	27.806,00
13	0,01	140,57	3,3	463,89	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	28.084,06
14	0,01	141,98	3,3	468,53	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	28.364,90
15	0,01	143,40	3,3	473,22	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	28.648,55
16	0,01	144,83	3,3	477,95	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	28.935,03
17	0,01	146,28	3,3	482,73	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	29.224,38
18	0,01	147,74	3,3	487,56	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	29.516,63
19	0,01	149,22	3,3	492,43	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	29.811,79
20	0,01	150,71	3,3	497,36	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	30.109,91
21	0,01	152,22	3,3	502,33	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	30.411,01
22	0,01	153,74	3,3	507,36	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	30.715,12
23	0,01	155,28	3,3	512,43	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	31.022,27
24	0,01	156,83	3,3	517,55	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	31.332,50
25	0,01	158,40	3,3	522,73	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	31.645,82
26	0,01	159,99	3,3	527,96	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	31.962,28
27	0,01	161,59	3,3	533,24	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	32.281,90
28	0,01	163,20	3,3	538,57	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	32.604,72
29	0,01	164,83	3,3	543,95	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	32.930,77
30	0,01	166,48	3,3	549,39	0,23	0,50	1,40	1,02	1,01	365	33.260,08

Gesamtzahl der äquivalenten 10t - Achsübergänge im zugrundegelegten Zeitraum: 866.950,00

entspricht der Belastungsklasse Bk1,0 (> 0,3 bis 1,0 Mio.)

gewählte Belastungsklasse Bk1,0

(für NEW 43)

Ermittlung der frostsicheren Dicke des Straßenaufbaus nach RStO 12**St 2120****Kreisverkehr****Eschenbacher Str.**

Belastungsklasse		3,2
Frostempfindlichkeitsklasse (F1, F2 oder F3)		F3
Ausgangswert für die Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus entsprechend der Belastungsklasse, nach Tabelle 6:		60 cm
Durch die geplante qualifizierte Bodenverbesserung mit einer Dicke von 20cm als Planum ergibt sich gemäß ZTV-E StB eine Verringerung der Frostempfindlichkeitsklasse von F3 auf F2 und damit ein aktueller Ausgangswert für die Bestimmung der Mindestdicke nach Tabelle 6:		50 cm
Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse, nach Tabelle 7:	Vorgabe	Wahl
Frosteinwirkungszone		+15 cm
Zone I	0 cm	
Zone II	5 cm	
Zone III	15 cm	
kleinräumige Klimaunterschiede		0 cm
ungünstige Klimaeinflüsse (hier: überwiegend Waldlage)	5 cm	
keine besonderen Klimaeinflüsse	0 cm	
günstige Klimaeinflüsse	-5 cm	
Wasserverhältnisse		0 cm
kein Grundwasser <1,50 unter Planum	0 cm	
Grundwasser höher 1,50 unter Planum	+5 cm	
Lage der Gradiente		5 cm
Einschnitt, Anschnitt	5 cm	
geländegleich	0 cm	
Damm < 2,00 m	-5 cm	
Entwässerung der Fahrbahn/ Ausführung der Randbereiche		0 cm
Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen	0 cm	
Entwässerung der Fahrbahn und Randbereiche über Rinnen bzw. Abläufe und Rohlleitungen	-5 cm	
Dicke des frostsicheren Straßenaufbaus:		70 cm