

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern
B12_2200_1,980 – 2220_0,271

B12 Passau – Freyung – (Prag)
Ausbau der Kreuzung mit der St 2132 bei Freyung Ort
B12_2200_1,980 – 2220_0,271
Bau-km 1+950 bis Bau-km 2+650 (Baustrecke B12)

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Ermittlung der Belastungsklassen -
Unterlage 14.1

<p>aufgestellt: Staatliches Bauamt Passau</p>  <p>Wufka Leit. Bauamt Passau, den 31. Oktober 2019</p>	<p>Festgestellt gem. § 17 FStrG durch Beschluss vom <u>13.12.2021</u> Nr. <u>32-4384,21-591B12</u></p>
	<p>Regierung von Niederbayern Landshut, <u>13.12.2021</u></p> <p>gez Kiermaier Regierungsdirektor</p>

Inhaltsverzeichnis

1	Achse AB12 Station 1+950 – 2+650	3
1.1	Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12	3
1.2	Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12.....	4
2	Achse AK10 Kreisfahrbahn.....	5
2.1	Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12	5
2.2	Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12.....	7
3	Achse AG11, Straße ins Gewerbegebiet.....	8
3.1	Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12	8
3.2	Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12.....	9
4	Achse AR10 bis AR40, Rampen	10
4.1	Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12	10
4.2	Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12.....	11
5	Achse AO10, St 2132 Anschluss Ort.....	12
5.1	Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12	12
5.2	Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12.....	13

1 Achse AB12 Station 1+950 – 2+650

1.1 Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achse AB 12, Station 1+950 - 2+650

Eingabedaten: Straßenklasse	Bundesstraßen	Jahr:	2030
DTV ^(SV) Ausgangswert (Prognose)	1272	Jahr:	2021
Verkehrsübergabe			
Nutzungszeitraum	30		
Fahrstreifenbreite	3,25 bis unter 3,75		
DTV ^(SV) - Erfassung für	beide Fahrrichtungen		
Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	2		
Höchstlängsneigung	4% bis unter 5%		

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) Verkehrsübergabe		
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	Ausgangswert	DTV ^(SV) = 1272
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt		2030
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe		2021
1.4 Anzahl der Differenzjahre		-9
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p fi	Bundesstraßen	p = 0,02
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k=(1+p)^A$		k = 0,837
1.7 DTV ^(SV) Verkehrsübergabe = DTV ^(SV) Ausgangswert * k	DTV ^(SV) Verkehrsübergabe	= 1064
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Bundesstraßen	f _A = 4
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Bundesstraßen	q _{Bm} = 0,25
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ = 0,5
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ = 1,1
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ = 1,05
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N = 30
8. Mittlerer Jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \times N}$		f _z = 1,352
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:		
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) Verkehrsübergabe * f _A		DTA ^(SV) = 4256
10. $B = N * DTA^{(SV)} * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$		
Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum	[Mio]	B = 9,10

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk10

1.2 Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achse AB 12, Station 1+950 - 2+650

Eingabedaten: Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)		F3
Frosteinwirkung Bild 6	Kriterium A:	Zone III
Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B:	ungünstige Klimaeinflüsse z.B. durch Nordhang oder in Kammlagen von Gebirgen
Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C:	kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
Lage der Gradiente	Kriterium D:	Einschnitt, Anschnitt
Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E:	Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk10

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 65 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A: 15 cm
Kriterium B: 5 cm
Kriterium C: 0 cm
Kriterium D: 5 cm
Kriterium E: 0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen
Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 90 cm

Zuschlag (Erfahrungswert):

Dicke des frostsicheren Oberbaus:	90 cm
--	--------------

2 Achse AK10 Kreisfahrbahn

2.1 Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achse AK 10, Kreisfahrbahn

Eingabedaten: Straßenklasse	Bundesstraßen	
DTV ^(SV) Ausgangswert (Prognose)	264	Jahr: 2030
Verkehrsübergabe		Jahr: 2021
Nutzungszeitraum	30	
Fahrstreifenbreite	3,75 und mehr	
DTV ^(SV) - Erfassung für	Fahrtrichtung getrennt	
Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1	
Höchstlängsneigung	2% bis unter 4%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) Verkehrsübergabe		
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	Ausgangswert	DTV ^(SV) = 264
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt		2030
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe		2021
1.4 Anzahl der Differenzjahre		-9
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p fi	Bundesstraßen	p = 0,02
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k=(1+p)^A$		k = 0,837
1.7 DTV ^(SV) Verkehrsübergabe = DTV ^(SV) Ausgangswert * k	DTV ^(SV) Verkehrsübergabe	= 221
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Bundesstraßen	f _A = 4
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Bundesstraßen	q _{Bm} = 0,25
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ = 1
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ = 1
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ = 1,02
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N = 30
8. Mittlerer Jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \times N}$		f _z = 1,352
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:		
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) Verkehrsübergabe * f _A	DTA ^(SV)	= 884
10. B = N * DTA ^(SV) * q _{Bm} * f ₁ * f ₂ * f ₃ * f _z * 365		
Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum	[Mio]	B = 3,34

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk10

Bei Kreisverkehren ist nach RStO 12 (Punkt 2.5.1 S.10) die nächst höhere Belastungsklasse zu wählen. Da die Ermittelte Belastung von $B=3,34$ jedoch an der unteren Grenze der Bk 10 liegt, ist die Belastungsklasse Bk 10 ausreichend.

2.2 Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achse AK 10, Kreisfahrbahn

Eingabedaten: Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)		F3
Frosteinwirkung Bild 6	Kriterium A:	Zone III
Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B:	ungünstige Klimaeinflüsse z.B. durch Nordhang oder in Kammlagen von Gebirgen
Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C:	kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
Lage der Gradiente	Kriterium D:	Einschnitt, Anschnitt
Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E:	Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk10

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 65 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	15 cm
Kriterium B:	5 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	5 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm cm

Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus: 90 cm

Zuschlag (Erfahrungswert):

Dicke des frostsicheren Oberbaus:	90 cm
--	--------------

3 Achse AG11, Straße ins Gewerbegebiet

3.1 Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achse AG11, Straße ins Gewerbegebiet

Eingabedaten: Straßenklasse	Bundesstraßen	
DTV ^(SV) Ausgangswert (Prognose)	72	Jahr: 2030
Verkehrsübergabe		Jahr: 2021
Nutzungszeitraum	30	
Fahrstreifenbreite	3,75 und mehr	
DTV ^(SV) - Erfassung für	Fahrrichtung getrennt	
Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1	
Höchstlängsneigung	10% und mehr	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) Verkehrsübergabe		
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	Ausgangswert	DTV ^(SV) = 72
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt		2030
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe		2021
1.4 Anzahl der Differenzjahre		-9
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p fi	Bundesstraßen	p = 0,02
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k=(1+p)^A$		k = 0,837
1.7 DTV ^(SV) Verkehrsübergabe = DTV ^(SV) Ausgangswert * k	DTV ^(SV) Verkehrsübergabe	= 60
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Bundesstraßen	f _A = 4
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Bundesstraßen	q _{Bm} = 0,25
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ = 1
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ = 1
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ = 1,45
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N = 30
8. Mittlerer Jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \times N}$		f _z = 1,352
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:		
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) Verkehrsübergabe * f _A		DTA ^(SV) = 240
10. B = N * DTA^(SV) * q_{Bm} * f₁ * f₂ * f₃ * f_z * 365		
Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum	[Mio]	B = 1,29

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk1,8

3.2 Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdatei: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achse AG11, Straße ins Gewerbegebiet

Eingabedaten: Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)		F3
Frosteinwirkung Bild 6	Kriterium A:	Zone III
Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B:	ungünstige Klimaeinflüsse z.B. durch Nordhang oder in Kammlagen von Gebirgen
Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C:	kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
Lage der Gradiente	Kriterium D:	Geländehöhe bis Damm < 2,0 m
Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E:	Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk1,8

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 60 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A: 15 cm
Kriterium B: 5 cm
Kriterium C: 0 cm
Kriterium D: 0 cm
Kriterium E: 0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 80 cm

Zuschlag (Erfahrungswert):

Dicke des frostsicheren Oberbaus:	80 cm
--	--------------

4 Achse AR10 bis AR40, Rampen

4.1 Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achsen AR10 bis AR40, Rampen

Eingabedaten: Straßenklasse	Bundesstraßen	
DTV ^(SV) Ausgangswert (Prognose)	132	Jahr: 2030
Verkehrsübergabe		Jahr: 2021
Nutzungszeitraum	30	
Fahrstreifenbreite	3,75 und mehr	
DTV ^(SV) - Erfassung für	Fahrtrichtung getrennt	
Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1	
Höchstlängsneigung	6% bis unter 7%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) Verkehrsübergabe		
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	Ausgangswert	DTV ^(SV) = 132
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt		2030
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe		2021
1.4 Anzahl der Differenzjahre		-9
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p fi	Bundesstraßen	p = 0,02
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k=(1+p)^A$		k = 0,837
1.7 DTV ^(SV) Verkehrsübergabe = DTV ^(SV) Ausgangswert * k	DTV ^(SV) Verkehrsübergabe	= 110
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Bundesstraßen	f _A = 4
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Bundesstraßen	q _{Bm} = 0,25
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ = 1
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ = 1
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ = 1,14
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N = 30
8. Mittlerer Jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \times N}$		f _z = 1,352
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:		
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) Verkehrsübergabe * f _A		DTA ^(SV) = 440
10. B = N * DTA ^(SV) * q _{Bm} * f ₁ * f ₂ * f ₃ * f _z * 365		
Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum	[Mio]	B = 1,86

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk3,2

Fahrstreifen in planfreien Knotenpunkten min Bk 3,2 nach RStO 12 S.12 Punkt 2.5.5

4.2 Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achsen AR10 bis AR40, Rampen

Eingabedaten: Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)		F3
Frosteinwirkung Bild 6	Kriterium A:	Zone III
Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B:	ungünstige Klimaeinflüsse z.B. durch Nordhang oder in Kammlagen von Gebirgen
Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C:	kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
Lage der Gradiente	Kriterium D:	Einschnitt, Anschnitt
Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E:	Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 60 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A: 15 cm
Kriterium B: 5 cm
Kriterium C: 0 cm
Kriterium D: 5 cm
Kriterium E: 0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen
Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 85 cm

Zuschlag (Erfahrungswert):

Dicke des frostsicheren Oberbaus:	85 cm
--	--------------

5 Achse A010, St 2132 Anschluss Ort

5.1 Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achse A010, St2132 Anschluss Ort

Eingabedaten: Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen	
DTV ^(SV) Ausgangswert (Prognose)	435	Jahr: 2030
Verkehrsübergabe		Jahr: 2021
Nutzungszeitraum	30	
Fahstreifenbreite	3,25 bis unter 3,75	
DTV ^(SV) - Erfassung für	beide Fahrtrichtungen	
Anzahl der Fahstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	2	
Höchstlängsneigung	6% bis unter 7%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) Verkehrsübergabe		
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	Ausgangswert	DTV ^(SV) = 435
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt		2030
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe		2021
1.4 Anzahl der Differenzjahre		-9
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p fändes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k=(1+p)^N$	k =	0,914
1.7 DTV ^(SV) Verkehrsübergabe = DTV ^(SV) Ausgangswert * k	DTV ^(SV) Verkehrsübergabe =	398
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A = 3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} = 0,23
4. Fahstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ = 0,5
5. Fahstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ = 1,1
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ = 1,14
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N = 30
8. Mittlerer Jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \times N}$		f _z = 1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:		
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) Verkehrsübergabe * f _A		DTA ^(SV) = 1313
10. B = N * DTA^(SV) * q_{Bm} * f₁ * f₂ * f₃ * f_z * 365		
Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum	[Mio]	B = 2,40

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk3,2

5.2 Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: Ausbau der B12; Anschluss der St 2132 bei Ort in Freyung

Streckenbereich: Achse AO10, St2132 Anschluss Ort

Eingabedaten: Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)		F3
Frosteinwirkung Bild 6	Kriterium A:	Zone III
Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B:	ungünstige Klimaeinflüsse z.B. durch Nordhang oder in Kammlagen von Gebirgen
Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C:	kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
Lage der Gradiente	Kriterium D:	Einschnitt, Anschnitt
Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E:	Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 60 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	15 cm
Kriterium B:	5 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	5 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen
Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm cm

Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus: 85 cm

Zuschlag (Erfahrungswert):

Dicke des frostsicheren Oberbaus:	85 cm
--	--------------

