

Abschnitt	DTV 2019	SV 2019	SV-Anteil	Achslastfaktor	durch. Anzahl tägliche Achsübergänge	Zuwachsfaktor	Fahrstreifenfaktor	Fahrstreifenbreitenfaktor	Steigungsfaktor	Lastkollektivquotient	Jahre	Bemessungsrelevante Beanspruchung	Belastungsklasse
	in [Kfz/24h]	in [Fz/24h]	in [%]	fA	DTA ^(SV) =	fz	f1	f2	f3	qBm	N	B in Mio	
S174 / 5149 1206	911	34	3,70%	3,30	111,23	1,159	0,50	1,40	1,02	0,23	30,00	0,2318	Bk0,3

Berechnungsfaktoren aus Anhang 1 der RStO 2012

Tabelle A 1.1: Achszahlfaktor f_A

Straßenklasse	Faktor f_A
Bundesautobahnen	4,5
Bundesstraßen bzw. Landes- und Kreisstraßen sowie kommunale Straßen mit SV-Anteil > 4 %	4,0
Landes- und Kreisstraßen bzw. kommunale Straßen mit SV-Anteil ≤ 4 %	3,3

Tabelle A 1.2: Lastkollektivquotient q_{Bm}

Straßenklasse	Quotient q_{Bm}
Bundesautobahnen	0,33
Bundesstraßen bzw. Landes- und Kreisstraßen sowie kommunale Straßen mit SV-Anteil > 4 %	0,25
Landes- und Kreisstraßen bzw. kommunale Straßen mit SV-Anteil ≤ 4 %	0,23

Tabelle A 1.3: Fahrstreifenfaktor f_1 zur Ermittlung des DTV^(SV)

Zahl der Fahrstreifen im Querschnitt / in Fahrtrichtung	Faktor f_1 bei Erfassung des DTV für	
	beide Fahrtrichtungen (Querschnitt)	jede Fahrtrichtung getrennt (Fahrtrichtung)
1	-	1,0
2	-	0,9
3	0,5	0,85
4	-	-
5	-	-
6 und mehr	0,45	-

Tabelle A 1.4: Fahrstreifenbreitenfaktor f_2

Fahrstreifenbreite [m]	Faktor f_2
unter 2,50	2,00
2,50 bis unter 2,75	1,80
2,75 bis unter 3,25	1,40
3,25 bis unter 3,75	1,10
3,75 und mehr	1,00

Tabelle A 1.5: Steigungsfaktor f_3

Höchstlängsneigung [%]	Faktor f_3
unter 2	1,00
2 bis unter 4	1,02
4 bis unter 5	1,05
5 bis unter 6	1,09
6 bis unter 7	1,14
7 bis unter 8	1,20
8 bis unter 9	1,27
9 bis unter 10	1,35
10 und mehr	1,45

Tabelle A 1.6: Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p^1

Straßenklasse	p
Bundesautobahnen	0,03
Bundesstraßen	0,02
Landes- und Kreisstraßen	0,01

¹⁾ Bei der Ermittlung der Verkehrsbelastung des zu dimensionierenden Fahrstreifens ist dessen Kapazität zu beachten.

Tabelle A 1.7: Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs f_z

N[a]	Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p		
	0,01	0,02	0,03
5	1,020	1,041	1,062
10	1,046	1,095	1,146
15	1,073	1,153	1,240
20	1,101	1,215	1,344
25	1,130	1,281	1,458
30	1,159	1,352	1,586

Tabelle 1: Dimensionierungsrelevante Beanspruchung und zugeordnete Belastungsklasse
(siehe auch Anhang 1)

Dimensionierungsrelevante Beanspruchung Äquivalente 10-t-Achsübergänge in Mio.	Belastungs- klasse
über 32 ¹⁾	Bk100
über 10 bis 32	Bk32
über 3,2 bis 10	Bk10
über 1,8 bis 3,2	Bk3,2
über 1,0 bis 1,8	Bk1,8
über 0,3 bis 1,0	Bk1,0
bis 0,3	Bk0,3

¹⁾ Bei einer dimensionierungsrelevanten Beanspruchung größer 100 Mio. sollte der Oberbau mit Hilfe der RDO dimensioniert werden.