

Ermittlung der Belastungsstufe nach RStO 2012  
Westumfahrung Bahnhofstraße  
WuB zwischen An der Wuhlheide und Bahndamm  
Methode 1.2 - Bestimmung von B bei konstanten Faktoren

Querschnittsbelastung bezogen auf 24 h

DTV<sub>Ges</sub> = 22.500

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke DTV<sup>(SV)</sup>  
4,4 % des DTV

DTV<sub>(SV)</sub> = 1.000

Achslastfaktor f<sub>A</sub>

f<sub>A</sub> = 4

Lastkollektivquotient q<sub>Bm</sub>

q<sub>Bm</sub> = 0,25

Nutzungszeitraum N

in Jahren: = 30

Fahrstreifenfaktor f<sub>1</sub>

Zahl der Fahrstreifen: 2  
für beide Fahrrichtungen  
f<sub>1</sub> = 0,50

Fahrstreifenbreitenfaktor f<sub>2</sub>

Fahrstreifenbreite in m: >= 3,25  
f<sub>2</sub> = 1,10

Steigungsfaktor f<sub>3</sub>

Höchstlängsneigung in %: 3  
f<sub>3</sub> = 1,02

Zunahme des Schwerverkehrs  
im Nutzungsjahr p<sub>i</sub>

p<sub>1</sub> = 0,00

p<sub>2-30</sub> = 0,01

N	Jahr	(SV) (1+) pi	DTV i-1	f <sub>A</sub>	(SV) DTA i-1	q <sub>Bm</sub>	f <sub>1</sub>	f <sub>2</sub>	f <sub>3</sub>	d/a	1+p <sub>i</sub>	B
1	2028	1,00	990,10	4,0	3.960,39	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,00	202.737,42
2	2029	1,01	990,10	4,0	3.960,39	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	204.764,80
3	2030	1,01	1.000,00	4,0	4.000,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	206.812,44
4	2031	1,01	1.010,00	4,0	4.040,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	208.880,57
5	2032	1,01	1.020,10	4,0	4.080,40	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	210.969,37
6	2033	1,01	1.030,30	4,0	4.121,20	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	213.079,07
7	2034	1,01	1.040,60	4,0	4.162,41	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	215.209,86
8	2035	1,01	1.051,01	4,0	4.204,04	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	217.361,96
9	2036	1,01	1.061,52	4,0	4.246,08	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	219.535,58
10	2037	1,01	1.072,13	4,0	4.288,54	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	221.730,93
11	2038	1,01	1.082,86	4,0	4.331,42	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	223.948,24
12	2039	1,01	1.093,68	4,0	4.374,74	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	226.187,72
13	2040	1,01	1.104,62	4,0	4.418,48	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	228.449,60
14	2041	1,01	1.115,67	4,0	4.462,67	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	230.734,10
15	2042	1,01	1.126,82	4,0	4.507,30	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	233.041,44
16	2043	1,01	1.138,09	4,0	4.552,37	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	235.371,85
17	2044	1,01	1.149,47	4,0	4.597,89	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	237.725,57
18	2045	1,01	1.160,97	4,0	4.643,87	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	240.102,83
19	2046	1,01	1.172,58	4,0	4.690,31	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	242.503,85
20	2047	1,01	1.184,30	4,0	4.737,21	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	244.928,89
21	2048	1,01	1.196,15	4,0	4.784,59	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	247.378,18
22	2049	1,01	1.208,11	4,0	4.832,43	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	249.851,96
23	2050	1,01	1.220,19	4,0	4.880,76	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	252.350,48
24	2051	1,01	1.232,39	4,0	4.929,56	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	254.873,99
25	2052	1,01	1.244,71	4,0	4.978,86	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	257.422,73
26	2053	1,01	1.257,16	4,0	5.028,65	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	259.996,96
27	2054	1,01	1.269,73	4,0	5.078,93	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	262.596,92
28	2055	1,01	1.282,43	4,0	5.129,72	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	265.222,89
29	2056	1,01	1.295,26	4,0	5.181,02	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	267.875,12
30	2057	1,01	1.308,21	4,0	5.232,83	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	270.553,87

B<sub>1 bis 30</sub> = 7.052.199,20

Bereich der Verkehrsbelastungszahl:

über 3,2 bis 10

Belastungsstufe: Bk10

B<sub>1 bis 30</sub> [Mio.] = 7,05

Ermittlung der Belastungsstufe nach RStO 2012  
Westumfahrung Bahnhofstraße  
WuB zwischen Bahndamm und Mahlsdorfer Straße  
Methode 1.2 - Bestimmung von B bei konstanten Faktoren

Querschnittsbelastung bezogen auf 24 h

DTV<sub>Ges</sub> = 19.000

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke DTV<sup>(SV)</sup>  
4,7 % des DTV

DTV<sub>(SV)</sub> = 900

Achslastfaktor f<sub>A</sub>

f<sub>A</sub> = 4

Lastkollektivquotient q<sub>Bm</sub>

q<sub>Bm</sub> = 0,25

Nutzungszeitraum N

in Jahren: = 30

Fahrstreifenfaktor f<sub>1</sub>

Zahl der Fahrstreifen: 2  
für beide Fahrrichtungen  
f<sub>1</sub> = 0,50

Fahrstreifenbreitenfaktor f<sub>2</sub>

Fahrstreifenbreite in m: >= 3,25  
f<sub>2</sub> = 1,10

Steigungsfaktor f<sub>3</sub>

Höchstlängsneigung in %: 4  
f<sub>3</sub> = 1,05

Zunahme des Schwerverkehrs  
im Nutzungsjahr p<sub>i</sub>

p<sub>1</sub> = 0,00

p<sub>2-30</sub> = 0,01

N	Jahr	(SV) (1+) pi	DTV i-1	f <sub>A</sub>	(SV) DTA i-1	q <sub>Bm</sub>	f <sub>1</sub>	f <sub>2</sub>	f <sub>3</sub>	d/a	1+p <sub>i</sub>	B
1	2028	1,00	891,09	4,0	3.564,36	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,00	187.830,44
2	2029	1,01	891,09	4,0	3.564,36	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	189.708,75
3	2030	1,01	900,00	4,0	3.600,00	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	191.605,83
4	2031	1,01	909,00	4,0	3.636,00	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	193.521,89
5	2032	1,01	918,09	4,0	3.672,36	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	195.457,11
6	2033	1,01	927,27	4,0	3.709,08	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	197.411,68
7	2034	1,01	936,54	4,0	3.746,17	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	199.385,80
8	2035	1,01	945,91	4,0	3.783,64	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	201.379,66
9	2036	1,01	955,37	4,0	3.821,47	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	203.393,45
10	2037	1,01	964,92	4,0	3.859,69	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	205.427,39
11	2038	1,01	974,57	4,0	3.898,28	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	207.481,66
12	2039	1,01	984,32	4,0	3.937,27	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	209.556,48
13	2040	1,01	994,16	4,0	3.976,64	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	211.652,04
14	2041	1,01	1.004,10	4,0	4.016,41	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	213.768,56
15	2042	1,01	1.014,14	4,0	4.056,57	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	215.906,25
16	2043	1,01	1.024,28	4,0	4.097,14	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	218.065,31
17	2044	1,01	1.034,53	4,0	4.138,11	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	220.245,96
18	2045	1,01	1.044,87	4,0	4.179,49	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	222.448,42
19	2046	1,01	1.055,32	4,0	4.221,28	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	224.672,91
20	2047	1,01	1.065,87	4,0	4.263,50	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	226.919,64
21	2048	1,01	1.076,53	4,0	4.306,13	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	229.188,83
22	2049	1,01	1.087,30	4,0	4.349,19	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	231.480,72
23	2050	1,01	1.098,17	4,0	4.392,68	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	233.795,53
24	2051	1,01	1.109,15	4,0	4.436,61	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	236.133,48
25	2052	1,01	1.120,24	4,0	4.480,98	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	238.494,82
26	2053	1,01	1.131,45	4,0	4.525,79	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	240.879,77
27	2054	1,01	1.142,76	4,0	4.571,04	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	243.288,57
28	2055	1,01	1.154,19	4,0	4.616,76	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	245.721,45
29	2056	1,01	1.165,73	4,0	4.662,92	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	248.178,67
30	2057	1,01	1.177,39	4,0	4.709,55	0,25	0,50	1,10	1,05	365	1,01	250.660,45

B<sub>1 bis 30</sub> = 6.533.661,53

Bereich der Verkehrsbelastungszahl:

über 3,2 bis 10

Belastungsstufe: Bk10

B<sub>1 bis 30</sub> [Mio.] = 6,53

Ermittlung der Belastungsstufe nach RStO 2012  
Westumfahrung Bahnhofstraße  
Hämmerlingstraße Süd  
Methode 1.2 - Bestimmung von B bei konstanten Faktoren

Querschnittsbelastung bezogen auf 24 h

DTV<sub>Ges</sub> = 3.500

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke DTV<sup>(SV)</sup>  
2,9 % des DTV

DTV<sub>(SV)</sub> = 100

Achslastfaktor f<sub>A</sub>

f<sub>A</sub> = 3,3

Lastkollektivquotient q<sub>Bm</sub>

q<sub>Bm</sub> = 0,23

Nutzungszeitraum N

in Jahren: = 30

Fahrstreifenfaktor f<sub>1</sub>

Zahl der Fahrstreifen: 2  
für beide Fahrrichtungen  
f<sub>1</sub> = 0,50

Fahrstreifenbreitenfaktor f<sub>2</sub>

Fahrstreifenbreite in m: >= 3,25  
f<sub>2</sub> = 1,10

Steigungsfaktor f<sub>3</sub>

Höchstlängsneigung in %: 2,5  
f<sub>3</sub> = 1,02

Zunahme des Schwerverkehrs  
im Nutzungsjahr p<sub>i</sub>

p<sub>1</sub> = 0,00

p<sub>2-30</sub> = 0,01

N	Jahr	(SV) (1+) pi	DTV i-1	f <sub>A</sub>	(SV) DTA i-1	q <sub>Bm</sub>	f <sub>1</sub>	f <sub>2</sub>	f <sub>3</sub>	d/a	1+p <sub>i</sub>	B
1	2028	1,00	99,00	3,3	326,72	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,00	15.387,02
2	2029	1,01	99,00	3,3	326,72	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	15.540,89
3	2030	1,01	100,00	3,3	329,98	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	15.696,30
4	2031	1,01	100,99	3,3	333,28	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	15.853,26
5	2032	1,01	102,00	3,3	336,62	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	16.011,79
6	2033	1,01	103,02	3,3	339,98	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	16.171,91
7	2034	1,01	104,06	3,3	343,38	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	16.333,63
8	2035	1,01	105,10	3,3	346,82	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	16.496,96
9	2036	1,01	106,15	3,3	350,28	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	16.661,93
10	2037	1,01	107,21	3,3	353,79	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	16.828,55
11	2038	1,01	108,28	3,3	357,32	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	16.996,84
12	2039	1,01	109,36	3,3	360,90	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	17.166,81
13	2040	1,01	110,46	3,3	364,51	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	17.338,48
14	2041	1,01	111,56	3,3	368,15	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	17.511,86
15	2042	1,01	112,68	3,3	371,83	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	17.686,98
16	2043	1,01	113,80	3,3	375,55	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	17.863,85
17	2044	1,01	114,94	3,3	379,31	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	18.042,49
18	2045	1,01	116,09	3,3	383,10	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	18.222,91
19	2046	1,01	117,25	3,3	386,93	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	18.405,14
20	2047	1,01	118,42	3,3	390,80	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	18.589,19
21	2048	1,01	119,61	3,3	394,71	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	18.775,08
22	2049	1,01	120,80	3,3	398,66	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	18.962,83
23	2050	1,01	122,01	3,3	402,64	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	19.152,46
24	2051	1,01	123,23	3,3	406,67	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	19.343,99
25	2052	1,01	124,47	3,3	410,74	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	19.537,43
26	2053	1,01	125,71	3,3	414,84	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	19.732,80
27	2054	1,01	126,97	3,3	418,99	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	19.930,13
28	2055	1,01	128,24	3,3	423,18	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	20.129,43
29	2056	1,01	129,52	3,3	427,41	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	20.330,73
30	2057	1,01	130,81	3,3	431,69	0,23	0,50	1,10	1,02	365	1,01	20.534,03

B<sub>1 bis 30</sub> = 535.235,69

Bereich der Verkehrsbelastungszahl:

über 0,3 bis 1,8

Belastungsstufe: Bk1,0

B<sub>1 bis 30</sub> [Mio.] = 0,54

Ermittlung der Belastungsstufe nach RStO 2012  
Westumfahrung Bahnhofstraße  
Hämmerlingstraße Nord  
Methode 1.2 - Bestimmung von B bei konstanten Faktoren

Querschnittsbelastung bezogen auf 24 h

DTV<sub>Ges</sub> = 3.500

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke DTV<sup>(SV)</sup>  
8,6 % des DTV

DTV<sub>(SV)</sub> = 300

Achslastfaktor f<sub>A</sub>

f<sub>A</sub> = 4

Lastkollektivquotient q<sub>Bm</sub>

q<sub>Bm</sub> = 0,25

Nutzungszeitraum N

in Jahren: = 30

Fahrstreifenfaktor f<sub>1</sub>

Zahl der Fahrstreifen: 2  
für beide Fahrrichtungen  
f<sub>1</sub> = 0,50

Fahrstreifenbreitenfaktor f<sub>2</sub>

Fahrstreifenbreite in m: >= 3,25  
f<sub>2</sub> = 1,10

Steigungsfaktor f<sub>3</sub>

Höchstlängsneigung in %: 0,9  
f<sub>3</sub> = 1

Zunahme des Schwerverkehrs  
im Nutzungsjahr p<sub>i</sub>

p<sub>1</sub> = 0,00

p<sub>2-30</sub> = 0,01

N	Jahr	(SV) (1+) pi	DTV i-1	f <sub>A</sub>	(SV) DTA i-1	q Bm	f 1	f 2	f 3	d/a	1+p i	B
1	2028	1,00	297,03	4,0	1.188,12	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,00	59.628,72
2	2029	1,01	297,03	4,0	1.188,12	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	60.225,01
3	2030	1,01	300,00	4,0	1.200,00	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	60.827,26
4	2031	1,01	303,00	4,0	1.212,00	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	61.435,53
5	2032	1,01	306,03	4,0	1.224,12	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	62.049,89
6	2033	1,01	309,09	4,0	1.236,36	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	62.670,39
7	2034	1,01	312,18	4,0	1.248,73	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	63.297,09
8	2035	1,01	315,30	4,0	1.261,21	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	63.930,06
9	2036	1,01	318,46	4,0	1.273,82	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	64.569,36
10	2037	1,01	321,64	4,0	1.286,56	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	65.215,06
11	2038	1,01	324,86	4,0	1.299,43	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	65.867,21
12	2039	1,01	328,11	4,0	1.312,42	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	66.525,88
13	2040	1,01	331,39	4,0	1.325,55	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	67.191,14
14	2041	1,01	334,70	4,0	1.338,80	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	67.863,05
15	2042	1,01	338,05	4,0	1.352,19	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	68.541,68
16	2043	1,01	341,43	4,0	1.365,71	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	69.227,10
17	2044	1,01	344,84	4,0	1.379,37	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	69.919,37
18	2045	1,01	348,29	4,0	1.393,16	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	70.618,56
19	2046	1,01	351,77	4,0	1.407,09	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	71.324,75
20	2047	1,01	355,29	4,0	1.421,17	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	72.037,99
21	2048	1,01	358,84	4,0	1.435,38	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	72.758,37
22	2049	1,01	362,43	4,0	1.449,73	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	73.485,96
23	2050	1,01	366,06	4,0	1.464,23	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	74.220,82
24	2051	1,01	369,72	4,0	1.478,87	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	74.963,03
25	2052	1,01	373,41	4,0	1.493,66	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	75.712,66
26	2053	1,01	377,15	4,0	1.508,60	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	76.469,78
27	2054	1,01	380,92	4,0	1.523,68	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	77.234,48
28	2055	1,01	384,73	4,0	1.538,92	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	78.006,82
29	2056	1,01	388,58	4,0	1.554,31	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	78.786,89
30	2057	1,01	392,46	4,0	1.569,85	0,25	0,50	1,10	1,00	365	1,01	79.574,76

B<sub>1 bis 30</sub> = 2.074.178,66

Bereich der Verkehrsbelastungszahl:

über 1,8 bis 3,2

Belastungsstufe: Bk3,2

B<sub>1 bis 30</sub> [Mio.] = 2,07

Ermittlung der Belastungsstufe nach RStO 2012  
Westumfahrung Bahnhofstraße  
Alte Kaulsdorfer Straße  
Methode 1.2 - Bestimmung von B bei konstanten Faktoren

Querschnittsbelastung bezogen auf 24 h

DTV<sub>Ges</sub> = 4.500

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke DTV<sup>(SV)</sup>  
4,4 % des DTV

DTV<sub>(SV)</sub> = 200

Achslastfaktor f<sub>A</sub>

f<sub>A</sub> = 4

Lastkollektivquotient q<sub>Bm</sub>

q<sub>Bm</sub> = 0,25

Nutzungszeitraum N

in Jahren: = 30

Fahrstreifenfaktor f<sub>1</sub>

Zahl der Fahrstreifen: 2  
für beide Fahrrichtungen  
f<sub>1</sub> = 0,50

Fahrstreifenbreitenfaktor f<sub>2</sub>

Fahrstreifenbreite in m: >= 3,25  
f<sub>2</sub> = 1,10

Steigungsfaktor f<sub>3</sub>

Höchstlängsneigung in %: 2,15  
f<sub>3</sub> = 1,02

Zunahme des Schwerverkehrs  
im Nutzungsjahr p<sub>i</sub>

p<sub>1</sub> = 0,00

p<sub>2-30</sub> = 0,01

N	Jahr	(SV) (1+) pi	DTV i-1	f <sub>A</sub>	(SV) DTA i-1	q Bm	f 1	f 2	f 3	d/a	1+p i	B
1	2028	1,00	198,02	4,0	792,08	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,00	40.547,48
2	2029	1,01	198,02	4,0	792,08	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	40.952,96
3	2030	1,01	200,00	4,0	800,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	41.362,49
4	2031	1,01	202,00	4,0	808,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	41.776,11
5	2032	1,01	204,02	4,0	816,08	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	42.193,87
6	2033	1,01	206,06	4,0	824,24	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	42.615,81
7	2034	1,01	208,12	4,0	832,48	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	43.041,97
8	2035	1,01	210,20	4,0	840,81	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	43.472,39
9	2036	1,01	212,30	4,0	849,22	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	43.907,12
10	2037	1,01	214,43	4,0	857,71	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	44.346,19
11	2038	1,01	216,57	4,0	866,28	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	44.789,65
12	2039	1,01	218,74	4,0	874,95	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	45.237,54
13	2040	1,01	220,92	4,0	883,70	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	45.689,92
14	2041	1,01	223,13	4,0	892,53	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	46.146,82
15	2042	1,01	225,36	4,0	901,46	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	46.608,29
16	2043	1,01	227,62	4,0	910,47	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	47.074,37
17	2044	1,01	229,89	4,0	919,58	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	47.545,11
18	2045	1,01	232,19	4,0	928,77	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	48.020,57
19	2046	1,01	234,52	4,0	938,06	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	48.500,77
20	2047	1,01	236,86	4,0	947,44	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	48.985,78
21	2048	1,01	239,23	4,0	956,92	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	49.475,64
22	2049	1,01	241,62	4,0	966,49	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	49.970,39
23	2050	1,01	244,04	4,0	976,15	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	50.470,10
24	2051	1,01	246,48	4,0	985,91	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	50.974,80
25	2052	1,01	248,94	4,0	995,77	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	51.484,55
26	2053	1,01	251,43	4,0	1.005,73	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	51.999,39
27	2054	1,01	253,95	4,0	1.015,79	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	52.519,38
28	2055	1,01	256,49	4,0	1.025,94	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	53.044,58
29	2056	1,01	259,05	4,0	1.036,20	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	53.575,02
30	2057	1,01	261,64	4,0	1.046,57	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	54.110,77

B<sub>1 bis 30</sub> = 1.410.439,84

Bereich der Verkehrsbelastungszahl:

über 1,0 bis 1,8

Belastungsstufe: Bk1,8

B<sub>1 bis 30</sub> [Mio.] = 1,41

Ermittlung der Belastungsstufe nach RStO 2012  
Westumfahrung Bahnhofstraße  
An der Wuhlheide  
Methode 1.2 - Bestimmung von B bei konstanten Faktoren

Querschnittsbelastung bezogen auf 24 h

DTV<sub>Ges</sub> = 21.500

Durchschnittliche tägliche  
Verkehrsstärke DTV<sup>(SV)</sup>  
5,1 % des DTV

DTV<sub>(SV)</sub> = 1.100

Achslastfaktor f<sub>A</sub>

f<sub>A</sub> = 4

Lastkollektivquotient q<sub>Bm</sub>

q<sub>Bm</sub> = 0,25

Nutzungszeitraum N

in Jahren: = 30

Fahrstreifenfaktor f<sub>1</sub>

Zahl der Fahrstreifen: 4  
für beide Fahrrichtungen  
f<sub>1</sub> = 0,50

Fahrstreifenbreitenfaktor f<sub>2</sub>

Fahrstreifenbreite in m: >= 3,25  
f<sub>2</sub> = 1,10

Steigungsfaktor f<sub>3</sub>

Höchstlängsneigung in %: 2,15  
f<sub>3</sub> = 1,02

Zunahme des Schwerverkehrs  
im Nutzungsjahr p<sub>i</sub>

p<sub>1</sub> = 0,00

p<sub>2-30</sub> = 0,01

N	Jahr	(SV) (1+) pi	DTV i-1	f <sub>A</sub>	(SV) DTA i-1	q Bm	f 1	f 2	f 3	d/a	1+p i	B
1	2028	1,00	1.089,11	4,0	4.356,44	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,00	223.011,43
2	2029	1,01	1.089,11	4,0	4.356,44	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	225.241,54
3	2030	1,01	1.100,00	4,0	4.400,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	227.493,96
4	2031	1,01	1.111,00	4,0	4.444,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	229.768,90
5	2032	1,01	1.122,11	4,0	4.488,44	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	232.066,58
6	2033	1,01	1.133,33	4,0	4.533,33	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	234.387,25
7	2034	1,01	1.144,66	4,0	4.578,66	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	236.731,12
8	2035	1,01	1.156,11	4,0	4.624,45	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	239.098,43
9	2036	1,01	1.167,67	4,0	4.670,69	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	241.489,42
10	2037	1,01	1.179,35	4,0	4.717,40	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	243.904,31
11	2038	1,01	1.191,14	4,0	4.764,57	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	246.343,36
12	2039	1,01	1.203,05	4,0	4.812,22	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	248.806,79
13	2040	1,01	1.215,08	4,0	4.860,34	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	251.294,86
14	2041	1,01	1.227,24	4,0	4.908,94	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	253.807,81
15	2042	1,01	1.239,51	4,0	4.958,03	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	256.345,88
16	2043	1,01	1.251,90	4,0	5.007,61	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	258.909,34
17	2044	1,01	1.264,42	4,0	5.057,69	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	261.498,44
18	2045	1,01	1.277,07	4,0	5.108,26	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	264.113,42
19	2046	1,01	1.289,84	4,0	5.159,35	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	266.754,56
20	2047	1,01	1.302,74	4,0	5.210,94	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	269.422,10
21	2048	1,01	1.315,76	4,0	5.263,05	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	272.116,32
22	2049	1,01	1.328,92	4,0	5.315,68	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	274.837,48
23	2050	1,01	1.342,21	4,0	5.368,84	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	277.585,86
24	2051	1,01	1.355,63	4,0	5.422,53	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	280.361,72
25	2052	1,01	1.369,19	4,0	5.476,75	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	283.165,34
26	2053	1,01	1.382,88	4,0	5.531,52	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	285.996,99
27	2054	1,01	1.396,71	4,0	5.586,83	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	288.856,96
28	2055	1,01	1.410,68	4,0	5.642,70	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	291.745,53
29	2056	1,01	1.424,78	4,0	5.699,13	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	294.662,98
30	2057	1,01	1.439,03	4,0	5.756,12	0,25	0,50	1,10	1,02	365	1,01	297.609,61

B<sub>1 bis 30</sub> = 7.757.428,29

Bereich der Verkehrsbelastungszahl:

über 3,2 bis 10

Belastungsstufe: Bk10

B<sub>1 bis 30</sub> [Mio.] = 7,76