

—	Regelungsverzeichnis	1	11
—	Widmung, Umstufung, Einziehung	2	12
—		3	—
—	Straßenquerschnitte	4	14
—		5	
—	Sonstige Pläne und Unterlagen	6	
—		7	
—	Immissionstechnische Unterlagen	8	
—	Wassertechnische Untersuchungen	9	
—	Umweltfachliche Untersuchungen	0	

FREISTAAT SACHSEN – Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen

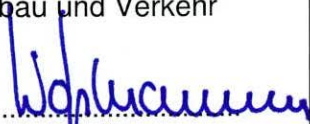
S 177 Großerkmannsdorf / NK 4949 005 Stat. 1,335 - NK 4949 081 Stat. 1,176

S 177 Verlegung südlich Großerkmannsdorf

PROJIS-Nr.: 2300014

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Ermittlung der Belastungsklasse -

aufgestellt: Landesamt für Straßenbau und Verkehr NL Meißen Meißen, den 29.03.19 Holger Wohsmann Niederlassungsleiter	

Straßenquerschnitt

Ermittlung der Belastungsklasse
Regelquerschnitte
Sonderquerschnitte

1 Oberbauermittlung S 177 neu

1.1 Ermittlung Belastungsklasse

1.1.1 Verkehrsbelastung

Die Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12 erfolgt auf der Grundlage des DTV^(SV) aus der vorhandenen Verkehrsbelastung der Straße. Für die S177 und B6 liegen aus der Straßenverkehrszählung 2010 und Erhebungen der PTV AG folgende Daten vor.

	DTV _w (Kfz/24h)	SV (Kfz/24h)	SV (%)
SVZ 2015			
B6 westlich 4949/1102	13.927	522	3,75
B6 östlich 4949/1100	10.066	486	4,83
S177 südlich 4949/1203	8.138	715	8,79
S177 nördlich 4949/1203	8.725	726	8,32
Hochrechnung Verkehrszählung 01.12.2016			
B6 westlich	13.640	661	4,85
B6 östlich	10.219	696	6,81
S177 südlich	7.699	700	9,09
S177 nördlich	8.888	753	8,47

1.1.2 Verkehrsprognose 2030

Für die S177 wird in der Verkehrsplanerischen Untersuchung für das Jahr 2030 ein Verkehrsaufkommen von 15.500 Kfz/24h (südlich) bzw. 14.500 Kfz/24h (nördlich) prognostiziert.

In der Prognose sind Schwerverkehrsanteile von 9 % für den südlichen und 9 % für den nördlichen Abschnitt angegeben.

Damit ergibt sich bei einem DTV von 15.500 Kfz und einen Schwerverkehrsanteil von 9 % ein DTV^(SV) für 2030 von 1.395 Kfz/24h im südlichen Abschnitt. Für den nördlichen Abschnitt ergibt sich bei einem DTV von 14.500 Kfz und einen Schwerverkehrsanteil von 9 % ein DTV^(SV) für 2030 von 1.305 Kfz/24h

1.1.3 Belastungsklasse

Die Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung erfolgt nach Methode 1.1 der RStO 12, da nur DTV^(SV)-Werte vorliegen.

Entsprechend der der Verkehrsbelastung, der Querschnittsausbildung und der Trassierung werden folgende Faktoren bestimmt:

f_A Achslastfaktor = 3,30 Landesstraße

q_{Bm} Lastkollektivfaktor = 0,23 Landesstraße

f₁ Fahrstreifenfaktor = 0,50 3 Fahrstreifen

f₂ Fahrstreifenbreitenfaktor = 1,10 Fahrstreifenbreite 3,25 m bis unter 3,75 m

f_3 Steigungsfaktor = 1,02 Höchstlängsneigung 2,0 % bis unter 4,0 %

p_i mittlere jährliche Zunahme = 0,01 Landes- und Kreisstraßen
(Ansatz erst ab 1. Jahr nach dem Prognosejahr 2030)

Aus der Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung ergibt sich eine B-Zahl von 6,90 Mio. Gemäß Tabelle 1 RStO 12 wird dieser Beanspruchung die Belastungsklasse Bk 10 zugeordnet.

1.2 Ermittlung Oberbaudicke

1.2.1 Mindestdicke

Aufgrund der resultierenden Beanspruchungen und der Baugrundbeschaffenheit (F2-Boden) ergibt sich nach Tabelle 6 RStO 12 für die Belastungsklasse 10 eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 55 cm.

1.2.2 Mehr- oder Minderdicken

Zu erforderlichen Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus werden Frosteinwirkungen, kleinräumige Klimaunterschiede, Wasserverhältnisse, Lage der Gradienten und Entwässerung der Fahrbahn zusätzlich bei der Festlegung der Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus berücksichtigt.

Nach Tabelle 7 RStO 12 ergeben sich maximal nachstehende Mehr- oder Minderdicken:

- + 15 cm Frosteinwirkungszone III
- 0 cm keine besonderen Klimaeinflüsse
- + 5 cm Grundwasser zeitweise höher als 1,5 m unter Planum
- + 5 cm Lage der Gradienten – Einschnitt / Anschnitt
- 0 cm Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben, Böschungen
- + 25 cm Mehr - / Minderdicke

1.2.3 Oberdicke und Befestigungsaufbau

Aus der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus und der Mehrdicke infolge von Einwirkungen ergibt sich eine Gesamtdicke von 80 cm.

Als Befestigungsaufbau für die Fahrbahn wird eine Asphaltbefestigung nach Tafel 1 RStO 12 gewählt.

Damit ergibt sich für die Belastungsklasse 10 folgender Befestigungsaufbau:

- 12 cm Asphaltdecke
- 14 cm Asphalttragschicht
- 54 cm Frostschuttschicht
- 80 cm Oberbaudicke

2 Oberbauermittlung Rampen

2.1 Ermittlung Belastungsklasse

2.1.1 Verkehrsbelastung aus Verkehrsprognose 2030

Die Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12 erfolgt auf der Grundlage des DTV^(SV) aus der Verkehrsprognose. In der verkehrsplanerischen Untersuchung werden für die Rampen zusammengefasste Werte Verkehrsbelastung und DTV (SV) ausgewiesen. Diese betragen für die nordwestliche und südwestliche Rampe jeweils 5.000 Kfz/24h mit 6 % SV-Anteil.

Da die Ein- und Ausfahrrampen einstreifige Abschnitte und unterschiedliche Belastungen hinsichtlich des DTV^(SV) aufweisen, erfolgt die Ermittlung der Belastungsklasse aus den

Einzelwerten. Für die einzelnen Rampen wurden aus der verkehrsplanerischen Untersuchung folgende Verkehrsbelastungen ermittelt:

	Einfahrrampe SO	Ausfahrrampe SO	Einfahrrampe NW	Ausfahrrampe NW
DTV Kfz/24h	2.250	2.600	2.600	2.250
SV [%]	6,0	6,0	6,0	6,0
SV Kfz/24h	135	156	156	135

2.1.2 Belastungsklasse

Die Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung erfolgt nach Methode 1.1 der RStO 12, da nur DTV^(SV)-Werte vorliegen.

Als Grundlage werden die jeweils höheren Belastungen aus den zusammengehörigen Rampen angesetzt, da hier teilweise einstreifige Fahrbahnen bestehen.

Entsprechend der der Verkehrsbelastung, der Querschnittsausbildung und der Trassierung werden folgende Faktoren bestimmt:

- f_A Achslastfaktor = 3,30 Landesstraße
- q_{Bm} Lastkollektivfaktor = 0,23 Landesstraße
- f_1 Fahrstreifenfaktor = 1,0 Fahrstreifen
- f_2 Fahrstreifenbreitenfaktor = 1,0 Fahrstreifenbreite über 3,75 m
- f_3 Steigungsfaktor = 1,02 Höchstlängsneigung 2,0 % bis unter 4,0 % (Rampe SO)
= 1,14 Höchstlängsneigung 6,0 % bis unter 7,0 % (Rampe NW)
- p_i mittlere jährliche Zunahme = 0,01 Landesstraßen
(Ansatz erst ab 1. Jahr nach dem Prognosejahr 2030)

Aus der Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung ergibt sich eine B-Zahl von 1,44 Mio. für die südöstlichen Rampen und 1,61 Mio. für die nordwestlichen Rampen. Gemäß Tabelle 1 RStO 12 werden dieser Beanspruchung beide Rampen der Belastungsklasse Bk 1,8 zugeordnet.

2.2 Ermittlung Oberbaudicke

2.2.1 Mindestdicke

Aufgrund der resultierenden Beanspruchungen und der Baugrundbeschaffenheit (F2-Boden) ergibt sich nach Tabelle 6 RStO 12 für die Belastungsklasse 1,8 eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 50 cm.

2.2.2 Mehr- oder Minderdicken

Zu erforderlichen Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus werden Frosteinwirkungen, kleinräumige Klimaunterschiede, Wasserverhältnisse, Lage der Gradienten und Entwässerung der Fahrbahn zusätzlich bei der Festlegung der Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus berücksichtigt.

Nach Tabelle 7 RStO 12 ergeben sich maximal nachstehende Mehr- oder Minderdicken:

- + 15 cm Frosteinwirkungszone III
- 0 cm keine besonderen Klimaeinflüsse
- + 5 cm Grundwasser zeitweise höher als 1,5 m unter Planum
- + 5 cm Lage der Gradienten – Einschnitt / Anschnitt
- 0 cm Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben, Böschungen
- + 25 cm Mehr - / Minderdicke

2.2.3 Oberdicke und Befestigungsaufbau

Aus der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus und der Mehrdicke infolge von Einwirkungen ergibt sich eine Gesamtdicke von 75 cm.

Als Befestigungsaufbau für die Rampen wird eine Asphaltbefestigung nach Tafel 1 RStO 12 gewählt.

Damit ergibt sich für die Belastungsklasse 1,8 folgender Befestigungsaufbau:

4 cm	Asphaltdecke
16 cm	Asphalttragschicht
<u>55 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
75 cm	Oberbaudicke

3 Oberbauermittlung B6

3.1 Ermittlung Belastungsklasse

3.1.1 Verkehrsbelastung

Die Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12 erfolgt auf der Grundlage des DTV^(SV) aus der vorhandenen Verkehrsbelastung der Straße. Für die B6 liegen aus der Straßenverkehrszählung 2015 und Erhebungen der PTV AG folgende Daten vor.

3.1.2 Verkehrsprognose 2030

Für die B6 wird in der Verkehrsplanerischen Untersuchung wird ein Verkehrsaufkommen für das Jahr 2030 von 15.500 Kfz/24h (westlich) bzw. 10.000 Kfz/24h (östlich) prognostiziert.

In der Prognose wird ein Schwerverkehrsanteil für den westlichen Abschnitt von 4 % und den östlichen Abschnitt von 5 % angegeben.

Damit ergibt sich bei einem DTV von 15.500 Kfz und einen Schwerverkehrsanteil von 4,0 % ein DTV^(SV) für 2030 von 620 Kfz/24h im westlichen Abschnitt. Für den östlichen Abschnitt ergibt sich bei einem DTV von 10.000 Kfz und einen Schwerverkehrsanteil von 5,0 % ein DTV^(SV) für 2030 von 500 Kfz/24h

3.1.3 Belastungsklasse

Die Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung erfolgt nach Methode 1.1 der RStO 12, da nur DTV^(SV)-Werte vorliegen.

Entsprechend der der Verkehrsbelastung, der Querschnittsausbildung und der Trassierung werden folgende Faktoren bestimmt:

f_A Achslastfaktor	= 4,00 Bundesstraße
q_{Bm} Lastkollektivfaktor	= 0,25 Bundesstraße
f_1 Fahrstreifenfaktor	= 0,50 2 Fahrstreifen, für beide Fahrtrichtung
f_2 Fahrstreifenbreitenfaktor	= 1,10 Fahrstreifenbreite 3,25 m bis unter 3,75 m
f_3 Steigungsfaktor	= 1,02 Höchstlängsneigung 2,0 % bis unter 4,0 %
p_i mittlere jährliche Zunahme	= 0,02 Bundesstraßen (Ansatz erst ab 1. Jahr nach dem Prognosejahr 2030)

Aus der Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung ergibt sich eine B-Zahl von 4,11 Mio. westlich und 3,34 Mio. östlich der der S 177 neu. Gemäß Tabelle 1 RStO 12 wird diesen Beanspruchungen die Belastungsklasse Bk 10 zugeordnet.

3.2 Ermittlung Oberbaudicke

3.2.1 Mindestdicke

Aufgrund der resultierenden Beanspruchungen und der Baugrundbeschaffenheit (F2-Boden) ergibt sich nach Tabelle 6 RStO 12 für die Belastungsklasse 10 eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 55 cm.

3.2.2 Mehr- oder Minderdicken

Zu erforderlichen Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus werden Frosteinwirkungen, kleinräumige Klimaunterschiede, Wasserverhältnisse, Lage der Gradienten und Entwässerung der Fahrbahn zusätzlich bei der Festlegung der Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus berücksichtigt.

Nach Tabelle 7 RStO 12 ergeben sich nachstehende Mehr- oder Minderdicken:

- + 15 cm Frosteinwirkungszone III
- 0 cm keine besonderen Klimaeinflüsse
- + 5 cm Grundwasser zeitweise höher als 1,5 m unter Planum
- 0 cm Lage der Gradienten – Geländehöhe bis Damm < 2,0 m
- 0 cm Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben, Böschungen
- + 15 cm Mehr - / Minderdicke

3.2.3 Oberdicke und Befestigungsaufbau

Aus der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus und der Mehrdicke infolge von Einwirkungen ergibt sich eine Gesamtdicke von 70 cm.

Als Befestigungsaufbau für die Fahrbahn wird eine Asphaltbefestigung nach Tafel 1 RStO 12 gewählt.

Damit ergibt sich für die Belastungsklasse 10 folgender Befestigungsaufbau:

- 12 cm Asphaltdecke
- 14 cm Asphalttragschicht
- 44 cm Frostschutzschicht
- 70 cm Oberbaudicke

4 Oberbau Wirtschaftswege

4.1 Verbindungsfunktion und Verkehrsbelastung

Die anzulegenden Wirtschaftswege weisen verschiedenen Verbindungsfunktionen auf. Die Wirtschaftswege 1 und 3 dienen im Wesentlichen dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr. Aufgrund der zu erschließenden Flächen (Acker, Wald) ist mit hohen Beanspruchungen zu rechnen (Holzabfuhr, landwirtschaftliche Großgeräte, Abfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen). Der Wirtschaftsweg 3 ist als Verbindungsweg mit geringer Verkehrsbedeutung für allgemeinen, land- und forstwirtschaftlichen Verkehr mit hohen Verkehrslasten und unterschiedlichen Fahrzeugbreiten einzustufen.

4.2 Oberdicke und Befestigungsaufbau

Als Befestigungsaufbau für die Fahrbahn wird eine ungebundene Bauweise nach Bild 8.3 a DWA-A 904 gewählt.

Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt bei einem Ev2-Wert auf dem Planum von 45 MN/m² unter Verwendung einer Schottertragschicht 40 cm.

Damit ergibt sich für eine hohe Beanspruchung folgender Befestigungsaufbau:

- 5 cm Deckschicht
- 35 cm Schottertragschicht
- 40 cm Oberbaudicke

Jahr	P _i	DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	q _{Bm}	f ₁	f ₂	f ₃	Tage/Jahr	B _i	
2015	0,0000	726,00	3,30	2395,80	0,23	0,50	1,10	1,02	365	112832,48	
2016	0,0470	760,13	3,30	2508,43	0,23	0,50	1,10	1,02	365	123690,34	
2017	0,0470	795,86	3,30	2626,35	0,23	0,50	1,10	1,02	365	129505,02	
2018	0,0470	833,28	3,30	2749,81	0,23	0,50	1,10	1,02	365	135593,05	
2019	0,0470	872,45	3,30	2879,08	0,23	0,50	1,10	1,02	365	141967,28	
2020	0,0470	913,46	3,30	3014,43	0,23	0,50	1,10	1,02	365	148641,16	
2021	0,0470	956,40	3,30	3156,13	0,23	0,50	1,10	1,02	365	155628,79	
2022	0,0470	1001,37	3,30	3304,50	0,23	0,50	1,10	1,02	365	162944,90	
2022 = 1	0,0470	1001,37	3,30	3304,50	0,23	0,50	1,10	1,02	365	162944,90	
2	0,0470	1048,44	3,30	3459,85	0,23	0,50	1,10	1,02	365	170604,93	
3	0,0470	1097,73	3,30	3622,50	0,23	0,50	1,10	1,02	365	178625,07	
4	0,0470	1149,33	3,30	3792,79	0,23	0,50	1,10	1,02	365	187022,24	
5	0,0470	1203,36	3,30	3971,09	0,23	0,50	1,10	1,02	365	195814,15	
6	0,0470	1259,93	3,30	4157,77	0,23	0,50	1,10	1,02	365	205019,38	
7	0,0470	1319,16	3,30	4353,23	0,23	0,50	1,10	1,02	365	214657,34	
8	0,0470	1381,17	3,30	4557,87	0,23	0,50	1,10	1,02	365	224748,38	
2030 = 9	0,0100	1394,99	3,30	4603,45	0,23	0,50	1,10	1,02	365	218971,95	
10	0,0100	1408,94	3,30	4649,49	0,23	0,50	1,10	1,02	365	221161,67	
11	0,0100	1423,02	3,30	4695,98	0,23	0,50	1,10	1,02	365	223373,29	
12	0,0100	1437,25	3,30	4742,94	0,23	0,50	1,10	1,02	365	225607,02	
13	0,0100	1451,63	3,30	4790,37	0,23	0,50	1,10	1,02	365	227863,09	
14	0,0100	1466,14	3,30	4838,27	0,23	0,50	1,10	1,02	365	230141,72	
15	0,0100	1480,80	3,30	4886,66	0,23	0,50	1,10	1,02	365	232443,14	
16	0,0100	1495,61	3,30	4935,52	0,23	0,50	1,10	1,02	365	234767,57	
17	0,0100	1510,57	3,30	4984,88	0,23	0,50	1,10	1,02	365	237115,24	
18	0,0100	1525,67	3,30	5034,73	0,23	0,50	1,10	1,02	365	239486,40	
19	0,0100	1540,93	3,30	5085,07	0,23	0,50	1,10	1,02	365	241881,26	
20	0,0100	1556,34	3,30	5135,92	0,23	0,50	1,10	1,02	365	244300,07	
21	0,0100	1571,90	3,30	5187,28	0,23	0,50	1,10	1,02	365	246743,07	
22	0,0100	1587,62	3,30	5239,16	0,23	0,50	1,10	1,02	365	249210,50	
23	0,0100	1603,50	3,30	5291,55	0,23	0,50	1,10	1,02	365	251702,61	
24	0,0100	1619,53	3,30	5344,46	0,23	0,50	1,10	1,02	365	254219,64	
25	0,0100	1635,73	3,30	5397,91	0,23	0,50	1,10	1,02	365	256761,83	
26	0,0100	1652,09	3,30	5451,89	0,23	0,50	1,10	1,02	365	259329,45	
27	0,0100	1668,61	3,30	5506,41	0,23	0,50	1,10	1,02	365	261922,74	
28	0,0100	1685,29	3,30	5561,47	0,23	0,50	1,10	1,02	365	264541,97	
29	0,0100	1702,15	3,30	5617,09	0,23	0,50	1,10	1,02	365	267187,39	
30	0,0100	1719,17	3,30	5673,26	0,23	0,50	1,10	1,02	365	269859,27	
dimensionierungsrelevante Beanspruchung bis Verkehrsfreigabe										B[Mio]:	1,11
dimensionierungsrelevante Beanspruchung 1-30 Jahr										B[Mio]:	6,90

Jahr	p_i	DTV ^(sv)	f_A	DTA ^(sv)	q_{Bm}	f_1	f_2	f_3	Tage/Jahr	B_i	
2015	0,0000	522,00	4,00	2088,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	106887,33	
2016	0,0115	528,02	4,00	2112,09	0,25	0,50	1,10	1,02	365	109367,66	
2017	0,0115	534,11	4,00	2136,45	0,25	0,50	1,10	1,02	365	110629,32	
2018	0,0115	540,27	4,00	2161,10	0,25	0,50	1,10	1,02	365	111905,54	
2019	0,0115	546,51	4,00	2186,03	0,25	0,50	1,10	1,02	365	113196,49	
2020	0,0115	552,81	4,00	2211,25	0,25	0,50	1,10	1,02	365	114502,32	
2021	0,0115	559,19	4,00	2236,76	0,25	0,50	1,10	1,02	365	115823,22	
2022	0,0115	565,64	4,00	2262,56	0,25	0,50	1,10	1,02	365	117159,36	
2022=1	0,0115	565,64	4,00	2262,56	0,25	0,50	1,10	1,02	365	117159,36	
2	0,0115	572,16	4,00	2288,66	0,25	0,50	1,10	1,02	365	118510,91	
3	0,0115	578,77	4,00	2315,06	0,25	0,50	1,10	1,02	365	119878,05	
4	0,0115	585,44	4,00	2341,77	0,25	0,50	1,10	1,02	365	121260,96	
5	0,0115	592,20	4,00	2368,78	0,25	0,50	1,10	1,02	365	122659,83	
6	0,0115	599,03	4,00	2396,11	0,25	0,50	1,10	1,02	365	124074,83	
7	0,0115	605,94	4,00	2423,75	0,25	0,50	1,10	1,02	365	125506,16	
8	0,0115	612,93	4,00	2451,71	0,25	0,50	1,10	1,02	365	126954,00	
2030 = 9	0,0115	620,00	4,00	2479,99	0,25	0,50	1,10	1,02	365	128418,54	
10	0,0100	626,20	4,00	2504,79	0,25	0,50	1,10	1,02	365	129505,77	
11	0,0100	632,46	4,00	2529,84	0,25	0,50	1,10	1,02	365	130800,83	
12	0,0100	638,79	4,00	2555,14	0,25	0,50	1,10	1,02	365	132108,84	
13	0,0100	645,17	4,00	2580,69	0,25	0,50	1,10	1,02	365	133429,93	
14	0,0100	651,62	4,00	2606,50	0,25	0,50	1,10	1,02	365	134764,23	
15	0,0100	658,14	4,00	2632,56	0,25	0,50	1,10	1,02	365	136111,87	
16	0,0100	664,72	4,00	2658,89	0,25	0,50	1,10	1,02	365	137472,99	
17	0,0100	671,37	4,00	2685,48	0,25	0,50	1,10	1,02	365	138847,72	
18	0,0100	678,08	4,00	2712,33	0,25	0,50	1,10	1,02	365	140236,20	
19	0,0100	684,86	4,00	2739,46	0,25	0,50	1,10	1,02	365	141638,56	
20	0,0100	691,71	4,00	2766,85	0,25	0,50	1,10	1,02	365	143054,94	
21	0,0100	698,63	4,00	2794,52	0,25	0,50	1,10	1,02	365	144485,49	
22	0,0100	705,62	4,00	2822,46	0,25	0,50	1,10	1,02	365	145930,35	
23	0,0100	712,67	4,00	2850,69	0,25	0,50	1,10	1,02	365	147389,65	
24	0,0100	719,80	4,00	2879,20	0,25	0,50	1,10	1,02	365	148863,55	
25	0,0100	727,00	4,00	2907,99	0,25	0,50	1,10	1,02	365	150352,18	
26	0,0100	734,27	4,00	2937,07	0,25	0,50	1,10	1,02	365	151855,70	
27	0,0100	741,61	4,00	2966,44	0,25	0,50	1,10	1,02	365	153374,26	
28	0,0100	749,03	4,00	2996,10	0,25	0,50	1,10	1,02	365	154908,00	
29	0,0100	756,52	4,00	3026,06	0,25	0,50	1,10	1,02	365	156457,08	
30	0,0100	764,08	4,00	3056,32	0,25	0,50	1,10	1,02	365	158021,66	
dimensionierungsrelevante Beanspruchung bis Verkehrsfreigabe										B[Mio]:	0,90
dimensionierungsrelevante Beanspruchung 1-30 Jahr										B[Mio]:	4,11

Jahr	p _i	DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	q _{Em}	f ₁	f ₂	f ₃	Tage/Jahr	B _i	
2015	0,0000	486,00	4,00	1944,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	99515,79	
2016	0,0019	486,92	4,00	1947,68	0,25	0,50	1,10	1,02	365	99893,31	
2017	0,0019	487,84	4,00	1951,37	0,25	0,50	1,10	1,02	365	100082,61	
2018	0,0019	488,77	4,00	1955,07	0,25	0,50	1,10	1,02	365	100272,27	
2019	0,0019	489,69	4,00	1958,78	0,25	0,50	1,10	1,02	365	100462,28	
2020	0,0019	490,62	4,00	1962,49	0,25	0,50	1,10	1,02	365	100652,66	
2021	0,0019	491,55	4,00	1966,21	0,25	0,50	1,10	1,02	365	100843,40	
2022	0,0019	492,48	4,00	1969,93	0,25	0,50	1,10	1,02	365	101034,49	
2022=1	0,0019	492,48	4,00	1969,93	0,25	0,50	1,10	1,02	365	101034,49	
2	0,0019	493,42	4,00	1973,67	0,25	0,50	1,10	1,02	365	101225,95	
3	0,0019	494,35	4,00	1977,41	0,25	0,50	1,10	1,02	365	101417,78	
4	0,0019	495,29	4,00	1981,15	0,25	0,50	1,10	1,02	365	101609,96	
5	0,0019	496,23	4,00	1984,91	0,25	0,50	1,10	1,02	365	101802,51	
6	0,0019	497,17	4,00	1988,67	0,25	0,50	1,10	1,02	365	101995,43	
7	0,0019	498,11	4,00	1992,44	0,25	0,50	1,10	1,02	365	102188,71	
8	0,0019	499,05	4,00	1996,21	0,25	0,50	1,10	1,02	365	102382,36	
2030 = 9	0,0019	500,00	4,00	2000,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	102576,37	
10	0,0100	505,00	4,00	2020,00	0,25	0,50	1,10	1,02	365	104440,24	
11	0,0100	510,05	4,00	2040,20	0,25	0,50	1,10	1,02	365	105484,65	
12	0,0100	515,15	4,00	2060,60	0,25	0,50	1,10	1,02	365	106539,49	
13	0,0100	520,30	4,00	2081,21	0,25	0,50	1,10	1,02	365	107604,89	
14	0,0100	525,50	4,00	2102,02	0,25	0,50	1,10	1,02	365	108680,94	
15	0,0100	530,76	4,00	2123,04	0,25	0,50	1,10	1,02	365	109767,75	
16	0,0100	536,07	4,00	2144,27	0,25	0,50	1,10	1,02	365	110865,42	
17	0,0100	541,43	4,00	2165,71	0,25	0,50	1,10	1,02	365	111974,08	
18	0,0100	546,84	4,00	2187,37	0,25	0,50	1,10	1,02	365	113093,82	
19	0,0100	552,31	4,00	2209,24	0,25	0,50	1,10	1,02	365	114224,76	
20	0,0100	557,83	4,00	2231,33	0,25	0,50	1,10	1,02	365	115367,01	
21	0,0100	563,41	4,00	2253,65	0,25	0,50	1,10	1,02	365	116520,68	
22	0,0100	569,05	4,00	2276,18	0,25	0,50	1,10	1,02	365	117685,88	
23	0,0100	574,74	4,00	2298,95	0,25	0,50	1,10	1,02	365	118862,74	
24	0,0100	580,48	4,00	2321,93	0,25	0,50	1,10	1,02	365	120051,37	
25	0,0100	586,29	4,00	2345,15	0,25	0,50	1,10	1,02	365	121251,88	
26	0,0100	592,15	4,00	2368,61	0,25	0,50	1,10	1,02	365	122464,40	
27	0,0100	598,07	4,00	2392,29	0,25	0,50	1,10	1,02	365	123689,04	
28	0,0100	604,05	4,00	2416,21	0,25	0,50	1,10	1,02	365	124925,94	
29	0,0100	610,09	4,00	2440,38	0,25	0,50	1,10	1,02	365	126175,19	
30	0,0100	616,20	4,00	2464,78	0,25	0,50	1,10	1,02	365	127436,95	
dimensionierungsrelevante Beanspruchung bis Verkehrsfreigabe										B[Mio]:	0,80
dimensionierungsrelevante Beanspruchung 1-30 Jahr										B[Mio]:	3,34

Jahr	P _i	DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	q _{Bm}	f ₁	f ₂	f ₃	Tage/Jahr	B _i
2022=1	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44081,81
2	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44081,81
3	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44081,81
4	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44081,81
5	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44081,81
6	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44081,81
7	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44081,81
8	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44081,81
2030 = 9	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44081,81
10	0,0100	157,56	3,30	519,95	0,23	1,00	1,00	1,02	365	44967,85
11	0,0100	159,14	3,30	525,15	0,23	1,00	1,00	1,02	365	45417,53
12	0,0100	160,73	3,30	530,40	0,23	1,00	1,00	1,02	365	45871,71
13	0,0100	162,33	3,30	535,70	0,23	1,00	1,00	1,02	365	46330,42
14	0,0100	163,96	3,30	541,06	0,23	1,00	1,00	1,02	365	46793,73
15	0,0100	165,60	3,30	546,47	0,23	1,00	1,00	1,02	365	47261,67
16	0,0100	167,25	3,30	551,94	0,23	1,00	1,00	1,02	365	47734,28
17	0,0100	168,93	3,30	557,45	0,23	1,00	1,00	1,02	365	48211,63
18	0,0100	170,61	3,30	563,03	0,23	1,00	1,00	1,02	365	48693,74
19	0,0100	172,32	3,30	568,66	0,23	1,00	1,00	1,02	365	49180,68
20	0,0100	174,04	3,30	574,35	0,23	1,00	1,00	1,02	365	49672,49
21	0,0100	175,78	3,30	580,09	0,23	1,00	1,00	1,02	365	50169,21
22	0,0100	177,54	3,30	585,89	0,23	1,00	1,00	1,02	365	50670,90
23	0,0100	179,32	3,30	591,75	0,23	1,00	1,00	1,02	365	51177,61
24	0,0100	181,11	3,30	597,67	0,23	1,00	1,00	1,02	365	51689,39
25	0,0100	182,92	3,30	603,64	0,23	1,00	1,00	1,02	365	52206,28
26	0,0100	184,75	3,30	609,68	0,23	1,00	1,00	1,02	365	52728,34
27	0,0100	186,60	3,30	615,78	0,23	1,00	1,00	1,02	365	53255,63
28	0,0100	188,46	3,30	621,93	0,23	1,00	1,00	1,02	365	53788,18
29	0,0100	190,35	3,30	628,15	0,23	1,00	1,00	1,02	365	54326,07
30	0,0100	192,25	3,30	634,44	0,23	1,00	1,00	1,02	365	54869,33
dimensionierungsrelevante Beanspruchung bis Verkehrsfreigabe										B[Mio]:
dimensionierungsrelevante Beanspruchung 1-30 Jahr										B[Mio]:
										1,44

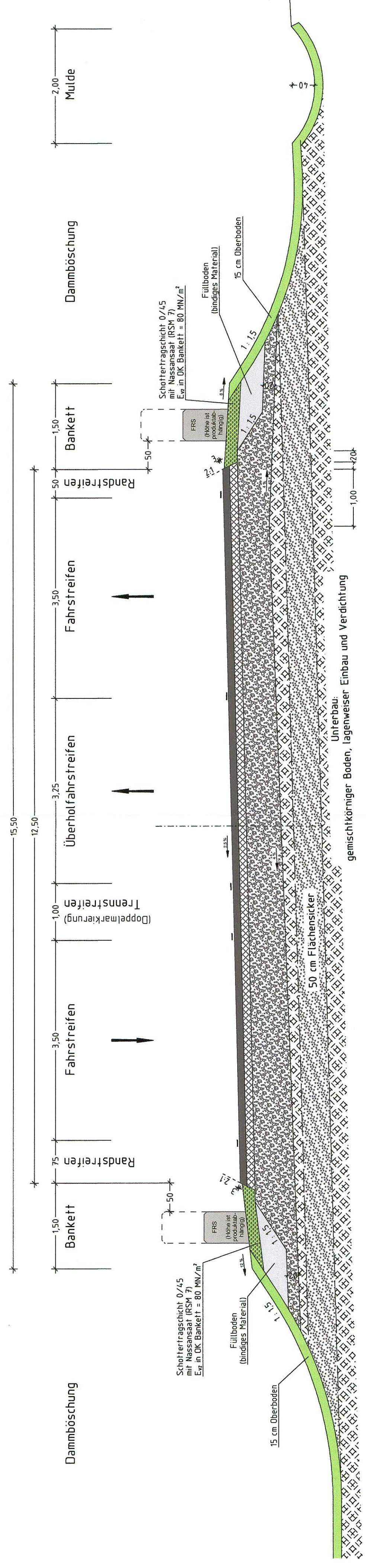
Die Ermittlung der DTV (SV)-Werte für 2030 erfolgte aus der Verkehrsprognose 2030.

Jahr	p _i	DTV ^(SV)	f _A	DTA ^(SV)	q _{Bm}	f ₁	f ₂	f ₃	Tage/Jahr	B _i
2022 = 1	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,14	365	49267,90
2	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,14	365	49267,90
3	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,14	365	49267,90
4	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,14	365	49267,90
5	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,14	365	49267,90
6	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,14	365	49267,90
7	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,14	365	49267,90
8	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,14	365	49267,90
2030=9	0,0000	156,00	3,30	514,80	0,23	1,00	1,00	1,14	365	49267,90
10	0,0100	157,56	3,30	519,95	0,23	1,00	1,00	1,14	365	50258,19
11	0,0100	159,14	3,30	525,15	0,23	1,00	1,00	1,14	365	50760,77
12	0,0100	160,73	3,30	530,40	0,23	1,00	1,00	1,14	365	51268,38
13	0,0100	162,33	3,30	535,70	0,23	1,00	1,00	1,14	365	51781,06
14	0,0100	163,96	3,30	541,06	0,23	1,00	1,00	1,14	365	52298,87
15	0,0100	165,60	3,30	546,47	0,23	1,00	1,00	1,14	365	52821,86
16	0,0100	167,25	3,30	551,94	0,23	1,00	1,00	1,14	365	53350,08
17	0,0100	168,93	3,30	557,45	0,23	1,00	1,00	1,14	365	53883,58
18	0,0100	170,61	3,30	563,03	0,23	1,00	1,00	1,14	365	54422,42
19	0,0100	172,32	3,30	568,66	0,23	1,00	1,00	1,14	365	54966,64
20	0,0100	174,04	3,30	574,35	0,23	1,00	1,00	1,14	365	55516,31
21	0,0100	175,78	3,30	580,09	0,23	1,00	1,00	1,14	365	56071,47
22	0,0100	177,54	3,30	585,89	0,23	1,00	1,00	1,14	365	56632,19
23	0,0100	179,32	3,30	591,75	0,23	1,00	1,00	1,14	365	57198,51
24	0,0100	181,11	3,30	597,67	0,23	1,00	1,00	1,14	365	57770,49
25	0,0100	182,92	3,30	603,64	0,23	1,00	1,00	1,14	365	58348,20
26	0,0100	184,75	3,30	609,68	0,23	1,00	1,00	1,14	365	58931,68
27	0,0100	186,60	3,30	615,78	0,23	1,00	1,00	1,14	365	59521,00
28	0,0100	188,46	3,30	621,93	0,23	1,00	1,00	1,14	365	60116,21
29	0,0100	190,35	3,30	628,15	0,23	1,00	1,00	1,14	365	60717,37
30	0,0100	192,25	3,30	634,44	0,23	1,00	1,00	1,14	365	61324,54
dimensionierungsrelevante Beanspruchung bis Verkehrsfreigabe									B[Mio]:	1,61
dimensionierungsrelevante Beanspruchung 1-30 Jahr									B[Mio]:	1,61

Die Ermittlung der DTV (SV)-Werte für 2030 erfolgte aus der Verkehrsprognose 2030.

Regelquerschnitt RQ 15,5 – S 177 Bau-km 0+150

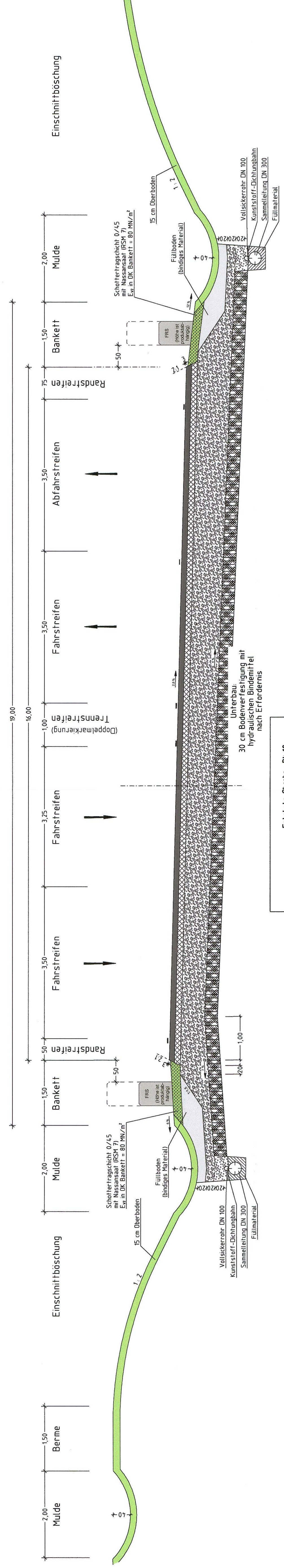
- Dammbereich, dreistreifig -



Fahrbahn Oberbau Bk. 10
 gemäß R510 12, Tafel 1, Zeile 1
 12 cm Asphaltdeckschicht
 14 cm Asphalttragsschicht
 54 cm Frostschutzschicht
 80 cm Gesamtdicke

Regelquerschnitt – S 177 Bau-km 1+180

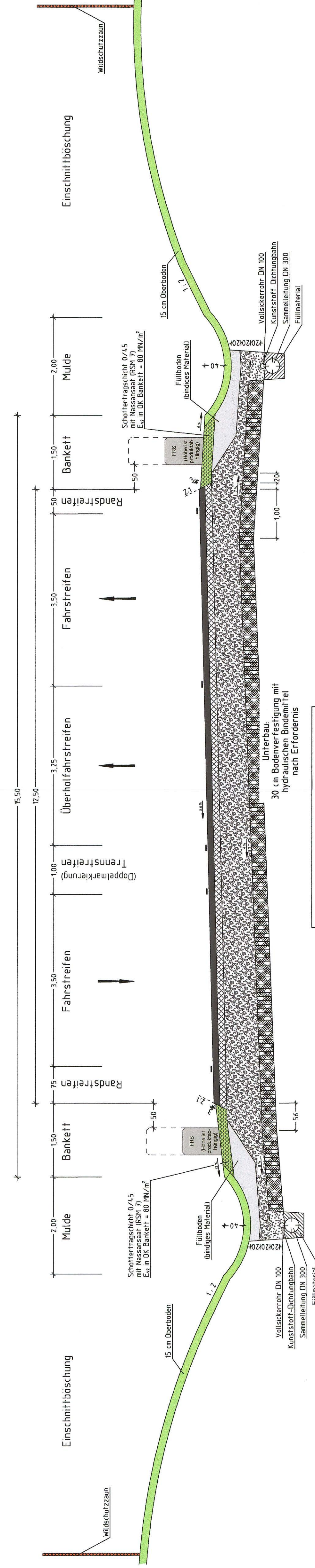
- Einschnittsbereich, vierstreifig -



Fahrbahn Oberbau Bk. 10
 gemäß R510 12, Tafel 1, Zeile 1
 12 cm Asphaltdeckschicht
 14 cm Asphalttragsschicht
 54 cm Frostschutzschicht
 80 cm Gesamtdicke

Regelquerschnitt RQ 15,5 – S 177 Bau-km 2+260

- Einschnittsbereich, dreistreifig -



Fahrbahn Oberbau Bk. 10
 gemäß R510 12, Tafel 1, Zeile 1
 12 cm Asphaltdeckschicht
 14 cm Asphalttragsschicht
 54 cm Frostschutzschicht
 80 cm Gesamtdicke

Uhlig & Wehling
 Beratende Ingenieure
 Technologiepark Mittelweida
 Leipziger Straße 27
 08648 Mittelweida
 TELEFON (03727) 976230

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
 Bearbeitet: *Dagmar Andrea Riedel*
 Gezeichnet: 01.08.2018 Ziegler
 Geprüft: 01.08.2018 *Lo. Loh*
 Projekt-Nr.: 1223-14-161

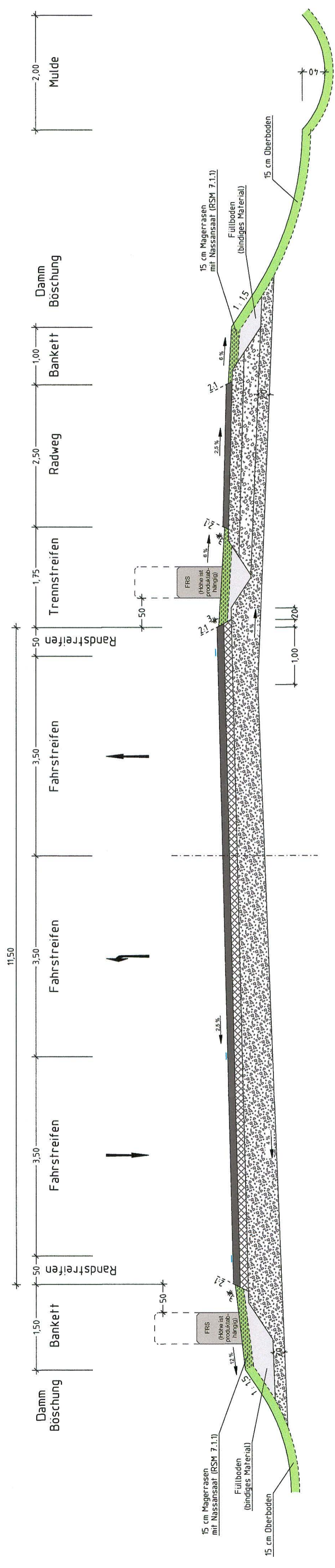
Niederlassung Meißen
 Heinrich-Heine-Straße 23c
 01662 Meißen-Zaschendorf
 Tel.: 03521/77890
 Fax: 03521/77891999
 E-Mail: Poststelle.NL-Meissen@lasaiv.sachsen.de

FESTSTELLUNGSENTWURF
 Landesamt für Straßenbau und Verkehr
 SACHSEN
 S 177
 Großherkmannsdorf
 PROJEKT-NR.: 2300014

Unterlage 14 / Blatt-Nr.: 1
 Regelquerschnitte
 S 177
 Maßstab: 1:50

S 177 Verlegung südlich Großherkmannsdorf
 Aufgestellt für Straßenbau und Verkehr
 N. Meißner
 H. Wolke
 2.8.03.19
 Meisen, den

Regelquerschnitt - B 6 (Bautzner Straße) -



Fahrbahn Oberbau Bk 10
gemäß RS10 12, Tafel 1, Zeile 1

- 12 cm Asphaltdeckschicht
- 14 cm Asphalttragschicht
- 44 cm Frostschuttschicht
- 70 cm Gesamtdicke

Aufbau Geh-/Radweg
gemäß RS10 12, Tafel 7, Zeile 1

- 10 cm Asphalttragschicht
- 20 cm Frostschuttschicht
- 30 cm Gesamtdicke
- 10 - 25 cm Auffüllung mit nichtbindigem Lockergestein
- 20 cm Frostschuttschicht

Entwurfsbearbeitung
Uhlig & Wehling
Beratende Ingenieure
Technologiepark Mittweida
Leipziger Straße 27
09648 Mittweida
TELEFON (03727) 976230

Bearbeitet: 01.08.2018 Seeger
Gezeichnet: 01.08.2018 Zieger
Geprüft: 01.08.2018 *lo. lal.*
Projekt-Nr.: 1223 - 14 - 161

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Meißen
Heinrich-Heine-Straße 23c
01662 Meißen - Zaschendorf
lasuv.sachsen.de

Tel.: 03521 / 71890
Fax: 03521 / 71891999
E-Mail: Poststelle.NL-Meißen@lasuv.sachsen.de

Bearbeitet: *Dipl.-Ing. Andreas Reichel*
Geprüft: *28.03.19*
Projekt-Nr.:

Nr.	Art der Änderung und Ergänzung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR
Freistaat SACHSEN
S 177
Großerkmannsdorf
PROJIS-Nr.: 2300014

von NK 4949 005 Stat. 1.335
bis NK 4949 081 Stat. 1.176

Unterlage 14 / Blatt-Nr.: 2
Regelquerschnitte
B 6 (Bautzner Straße)
Maßstab: 1 : 50

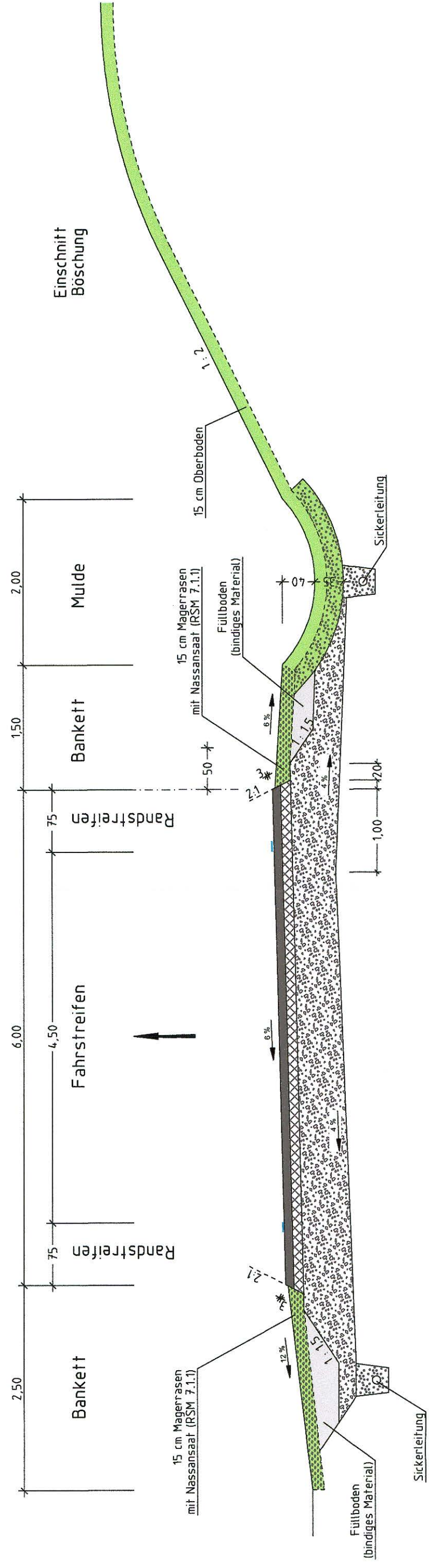
S 177 Verlegung südlich Großerkmannsdorf

aufgestellt:
Landesamt für Straßenbau und Verkehr
NL Meißen

Meißen, den 28.03.19
Holger Wohsmann
Niederlassungsleiter

Regelquerschnitt

- Ausfahrrampe Ost -

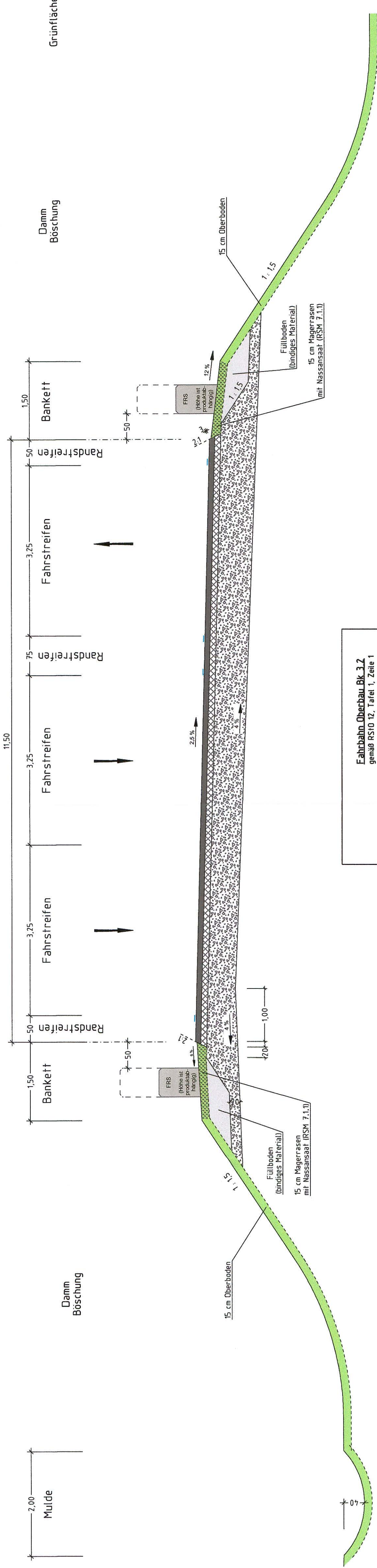


Fahrbahn Oberbau Bk. 3.2
gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

10 cm Asphaltdeckschicht
12 cm Asphalttragschicht
52 cm Frostschutzschicht
75 cm Gesamtdicke

Regelquerschnitt

- Ein- und Ausfahrrampe West -



Fahrbahn Oberbau Bk. 3.2
gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

10 cm Asphaltdeckschicht
12 cm Asphalttragschicht
52 cm Frostschutzschicht
75 cm Gesamtdicke

Uhlig & Wehling
Beratende Ingenieure
Technologiepark Mittweida
Leipziger Straße 27
09648 Mittweida
TELEFON (03727) 976230

Bearbeitet: 01.08.2018 Seeger
Gezeichnet: 01.08.2018 Ziegler
Geprüft: 01.08.2018 *Lo. Loh*
Projekt-Nr.: 1223 - 14 - 161

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Meißen
Heinrich-Heine-Straße 23c
01662 Meißen - Zaschendorf
E-Mail: Poststelle.NL-Meissen@lasuvsachsen.de

Tel.: 03521 / 71890
Fax: 03521 / 71891999
E-Mail: Poststelle.NL-Meissen@lasuvsachsen.de

Bearbeitet: *Dirk*
Geprüft: *Dirk*
Projekt-Nr.: *1223-14-161*

Nr.	Art der Änderung und Ergänzung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR
S 177
Großerkrammsdorf
PROJUS-Nr.: 2300014

Freistaat SACHSEN
von NK 4946 006 Stal. 1,335 bis NK 4946 007 Stal. 1,176

Unterlage 14 / Blatt-Nr.: 3
Regelquerschnitte
Rampen
Maßstab: 1 : 50

S 177 Verlegung südlich Großerkrammsdorf

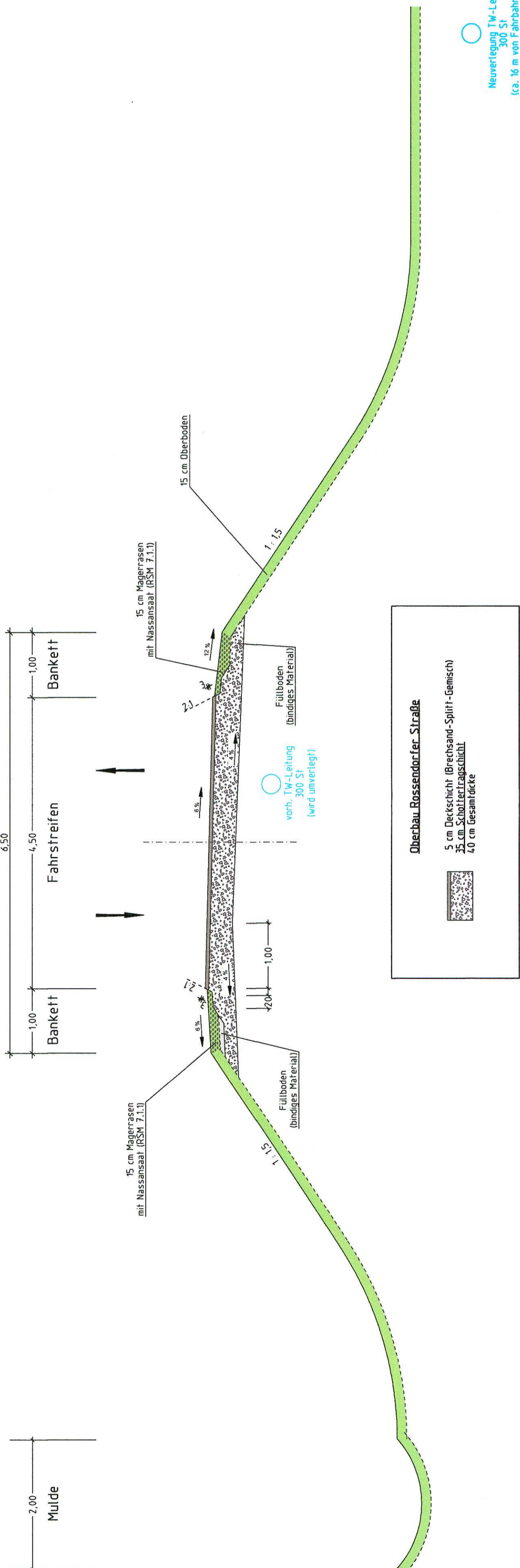
Auftraggeber:
Landesamt für Straßenbau und Verkehr
NL Meißen

Meldung vom:
2.8.03.19

Meldung durch:
Hofge, Wohmann
Niederlassungsleiter

Regelquerschnitt

- Rossendorfer Straße -



Neuerlegung TW-Leitung
300 SF
(ca. 16 m von Fahrbahnachse)

Uhlig & Wehling
Beratende Ingenieure
Technologiepark Mittweida
Leipziger Straße 27
09648 Mittweida
TELEFON (03727) 976230

Uhlig & Wehling
Einhurfsbearbeitung

Bearbeitet: 01.08.2018 Seeger
Gezeichnet: 01.08.2018 Zieger
Geprüft: 01.08.2018 *lo. lll.*
Projekt-Nr.: 1223 - 14 - 161

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Niederlassung Meißen
Heinrich-Heine-Straße 23c
01662 Meißen - Zaschendorf
E-Mail: Poststelle.NL-Meißen@lasuv.sachsen.de

Tel.: 03521 / 71890
Fax: 03521 / 71891999
E-Mail: Poststelle.NL-Meißen@lasuv.sachsen.de

Bearbeitet: *Dipl.-Ing. Andreas Reichel Sachbearbeiter Planung 21.03.2019*
Geprüft: *27.03.19*
Projekt-Nr.:

Nr.	Art der Änderung und Ergänzung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR
S 177
Großberkmannsdorf
PROJIS-Nr.: 2300014

Freistaat SACHSEN
von NK 4949 005 Stat. 1.335 bis NK 4949 081 Stat. 1.176

Unterlage 14 / Blatt-Nr.: 4
Regelquerschnitte
Rossendorfer Straße
Maßstab: 1 : 50

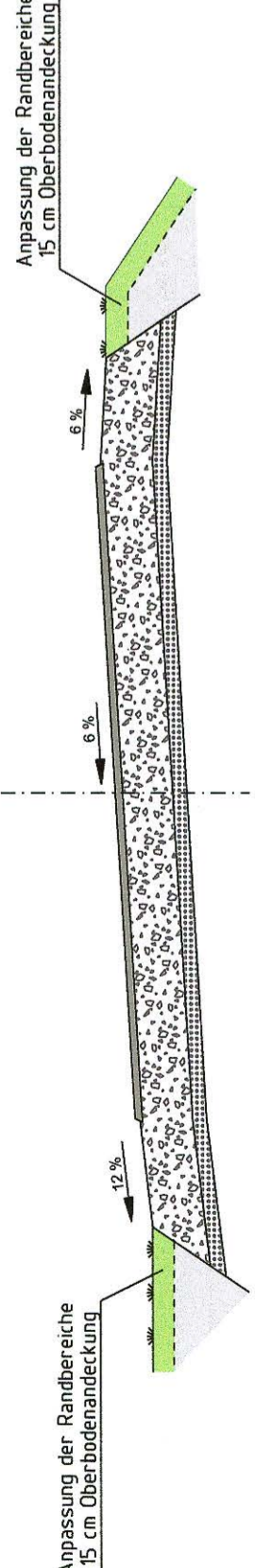
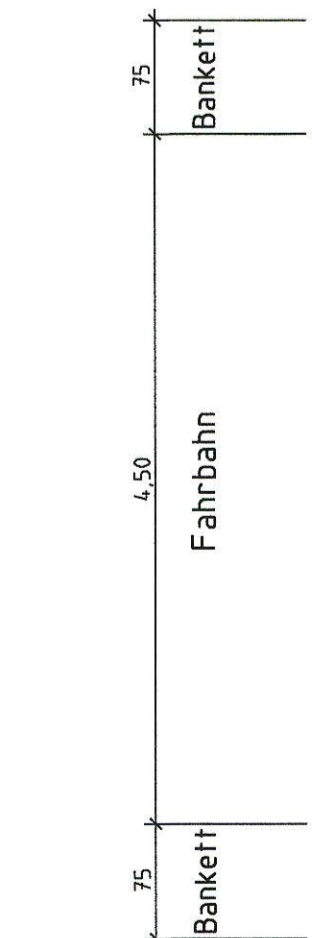
S 177 Verlegung südlich Großberkmannsdorf

aufgestellt: *28.03.19*
Landesamt für Straßenbau und Verkehr
NL-Meißen
Hofgär Wohnmann
Niederlassungsleiter

Meißen, den *28.03.19*

Regelquerschnitt

- Wirtschaftsweg -

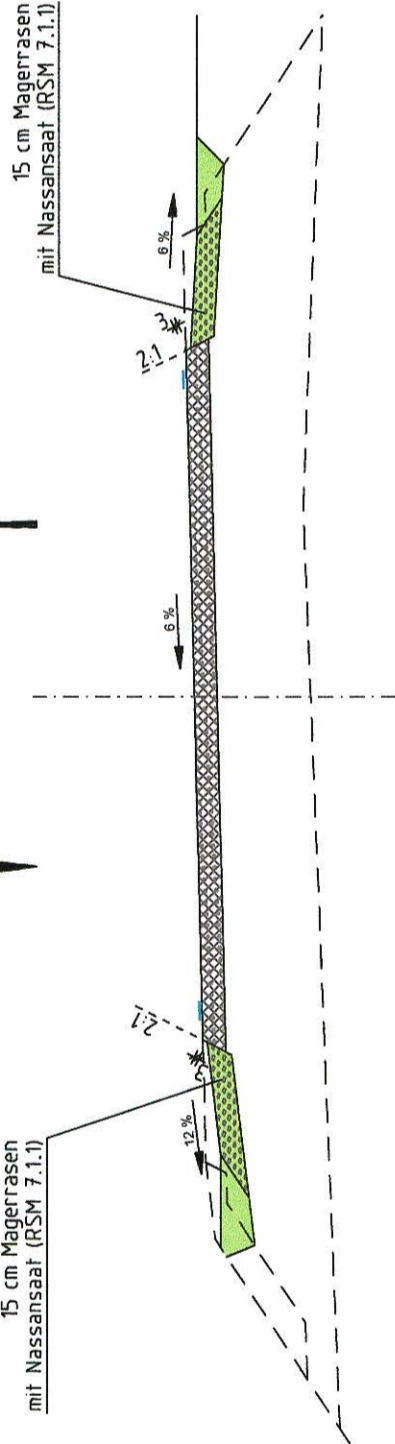
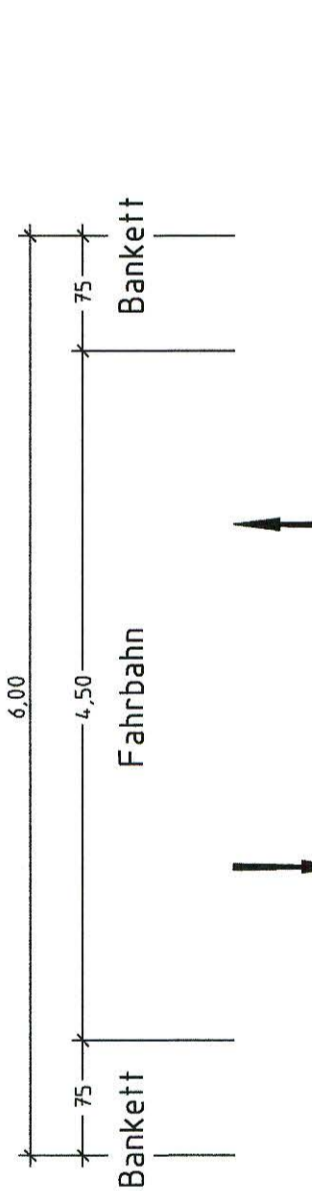


Oberbau Wirtschaftsweg

- 5 cm Deckschicht (Brechsand-Splitt-Gemisch)
- 35 cm Substrattragsschicht
- 40 cm Gesamtdicke
- 10 cm Sauberkeitsschicht

Regelquerschnitt

- S 177alt (Rückbau zum Wirtschaftsweg) -

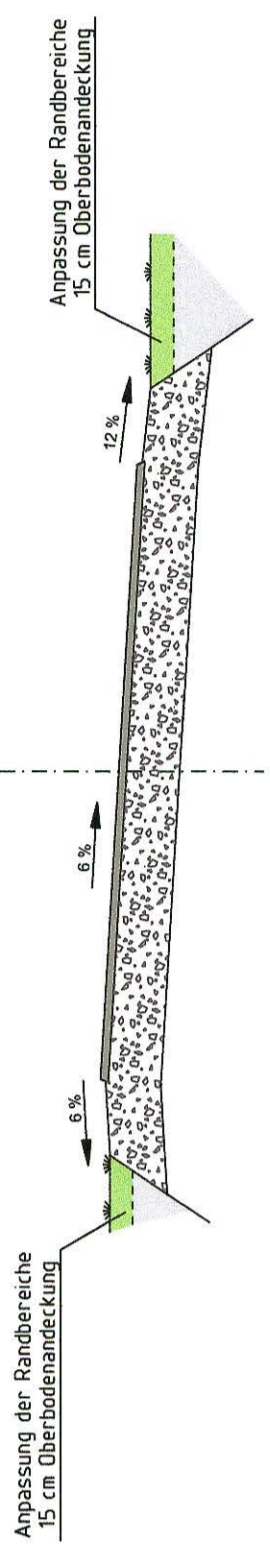
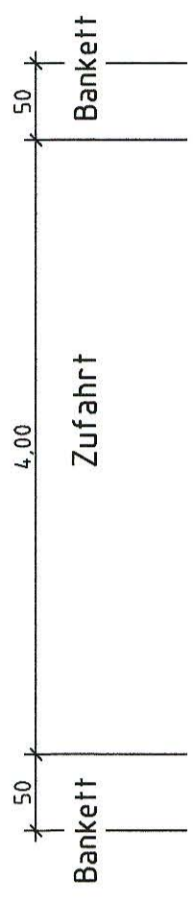


Aufbau S.177alt - Wirtschaftsweg

- 15 cm ungebundene Deckschicht vorhandener Fahrbahnaufbau

Regelquerschnitt

- Zufahrten (ZF 2.5) -



Oberbau Zufahrten

- 5 cm Deckschicht (Brechsand-Splitt-Gemisch)
- 35 cm Substrattragsschicht
- 40 cm Gesamtdicke

Entwurfsbearbeitung

Uhlig & Wehling
Beratende Ingenieure

Technologiepark Mittweida
Leipziger Straße 27
09648 Mittweida
TELEFON (03727) 976230

Bearbeitet: 01.08.2018 Seeger
Gezeichnet: 01.08.2018 Zieger
Geprüft: 01.08.2018 *lo. lüch*
Projekt-Nr.: 1223 - 14 - 161

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Niederlassung Meißen
Heinrich-Heine-Straße 23c
01662 Meißen - Zaschendorf
Tel.: 03521 / 71890
Fax: 03521 / 71891999
E-Mail: Poststelle.NL-Meißen@lasuv.sachsen.de

Bearbeitet: Dipl.-Ing. Andreas Reichel
Sachbearbeiter Planung
21.03.2019

Geprüft: *U. Wehling*
28.03.19

Projekt-Nr.:

Nr.	Art der Änderung und Ergänzung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

Unterlage 14 / Blatt-Nr.: 5
Regelquerschnitte
S 177alt, Wirtschaftsweg,
Zufahrten

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR
Freistaat SACHSEN
von NK 4949 005 Stat. 1.335
bis NK 4949 081 Stat.1.176

PROJIS-Nr.: 2300014
Maßstab: 1 : 50

S 177 Verlegung südlich Großerkmannsdorf

aufgestellt: für Straßenbau und Verkehr
im Auftrag: Meißen
NL Meißen

Meißen, den 28.03.19
W. Wehling
Holger Wohsmann
Niederlassungsleiter