


Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach B 85, Abschnitt 1420 Station 3,537 bis Abschnitt 1460 Station 0,569	Freistaat Bayern
B 85 Amberg – Schwandorf Ausbau im Kreuzungsbereich mit der BAB A 6 und der St 2151	
PROJIS-Nr.:	

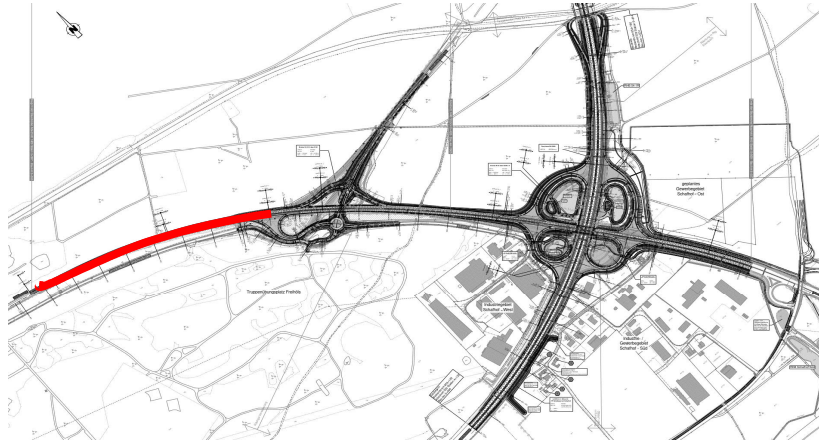
Straßenquerschnitt

Teil 1: Ermittlung der Belastungsklassen

aufgestellt: Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach Sulzbach-Rosenberg, den 25.11.2022  Tobias Bäuml, Baudirektor	

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: **B 85**
Streckenabschnitt: **nordwestlich Knotenpunkt mit St 2151, einbahniger Querschnitt**



Straßenklasse: **Bundesstraßen oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 3 % und ≤ 6 %**

<u>Verkehrsbelastung</u>	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	7.750 Kfz/24h	7.994 Kfz/24h	8.440 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	630 Kfz/24h	637 Kfz/24h	650 Kfz/24h
SV-Anteil	8,1%	8,0%	7,7%

höchste Längsneigung:	2,0%
kleinste Fahrstreifenbreite:	3,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor fA	4,0
Lastkollektivquotient qBm	0,25
Fahrstreifenfaktor f1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f2	1,10
Steigungsfaktor f3	1,02
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,02
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs fz	1,352

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

B = 10,6 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

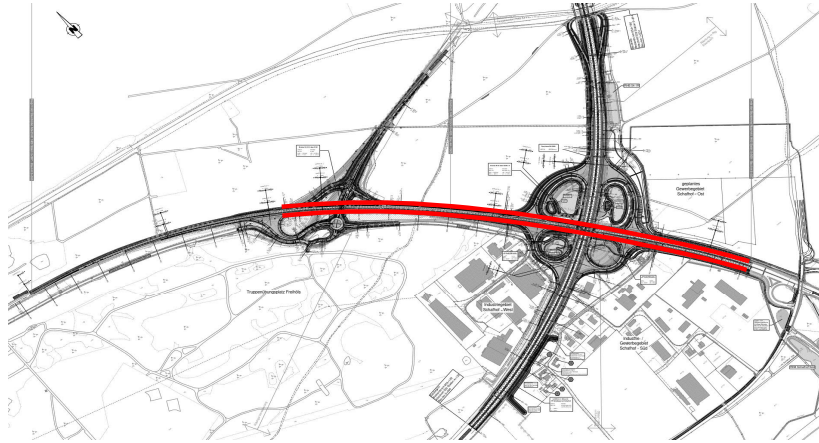
Bk32

gewählt:

Bk32

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: **B 85**
Streckenabschnitt: **südöstlich Knotenpunkt mit St 2151, zweistreifiger Querschnitt**



Straßenklasse: **Bundesstraßen oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 3 % und ≤ 6 %**

<u>Verkehrsbelastung</u>	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	7.880 Kfz/24h	8.229 Kfz/24h	8.870 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	1.430 Kfz/24h	1.458 Kfz/24h	1.510 Kfz/24h
SV-Anteil	18,1%	17,7%	17,0%

höchste Längsneigung:	2,0%
kleinste Fahrstreifenbreite:	3,50 m
Zahl der Fahrstreifen	2
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor fA	4,0
Lastkollektivquotient qBm	0,25
Fahrstreifenfaktor f1	0,90
Fahrstreifenbreitenfaktor f2	1,10
Steigungsfaktor f3	1,02
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,02
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs fz	1,352

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

B = 21,8 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

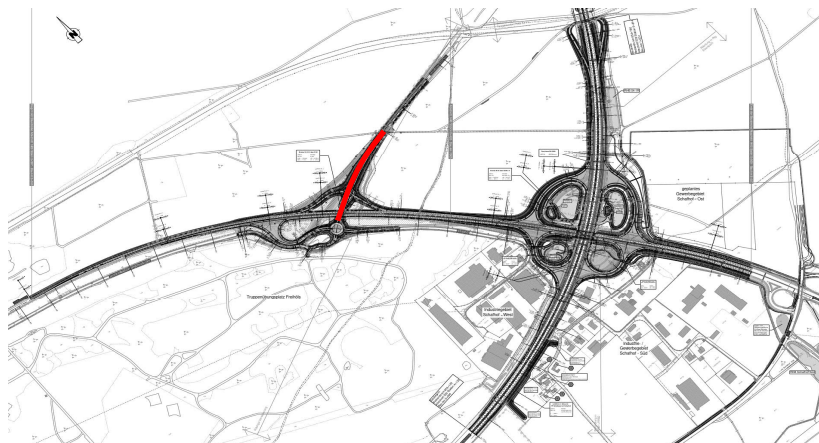
Bk32

gewählt:

Bk32

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: St 2151
Streckenabschnitt: östlich Knotenpunkt B 85 / St 2151 (Verlegung-/Widmungsstrecke)



Straßenklasse: Landes- oder Kreisstraßen oder kommunale Straßen mit SV-Anteil $\leq 3\%$

Verkehrsbelastung	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	2.230 Kfz/24h	2.304 Kfz/24h	2.440 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	280 Kfz/24h	284 Kfz/24h	290 Kfz/24h
SV-Anteil	12,6%	12,3%	11,9%

höchste Längsneigung:	3,0%
kleinste Fahrstreifenbreite:	3,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor f_A	3,3
Lastkollektivquotient q_{Bm}	0,23
Fahrstreifenfaktor f_1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f_2	1,10
Steigungsfaktor f_3	1,02
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,01
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs f_z	1,159

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

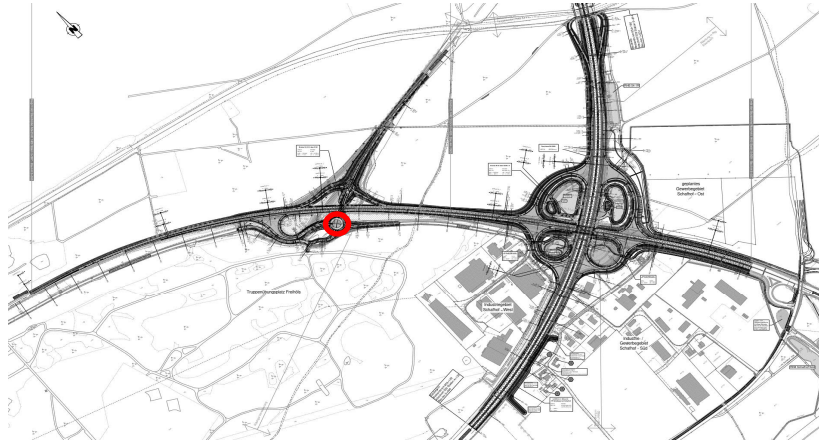
B = 3,1 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

Bk3,2 gewählt: Bk10
(wegen knappem Ergebnis u. Rampenanschlüsse Bk10)

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: St 2120, Kreisverkehr
Streckenabschnitt: Knotenpunkt B 85 / St 2151



Straßenklasse: Landes- oder Kreisstraßen oder kommunale Straßen mit SV-Anteil $\leq 3\%$

Verkehrsbelastung	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	930 Kfz/24h	941 Kfz/24h	960 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	220 Kfz/24h	224 Kfz/24h	230 Kfz/24h
SV-Anteil	23,7%	23,8%	24,0%

höchste Längsneigung:	2,5%
kleinste Fahrstreifenbreite:	4,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor f_A	3,3
Lastkollektivquotient q_{Bm}	0,23
Fahrstreifenfaktor f_1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f_2	1,00
Steigungsfaktor f_3	1,02
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,01
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs f_z	1,159

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

B = 2,2 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

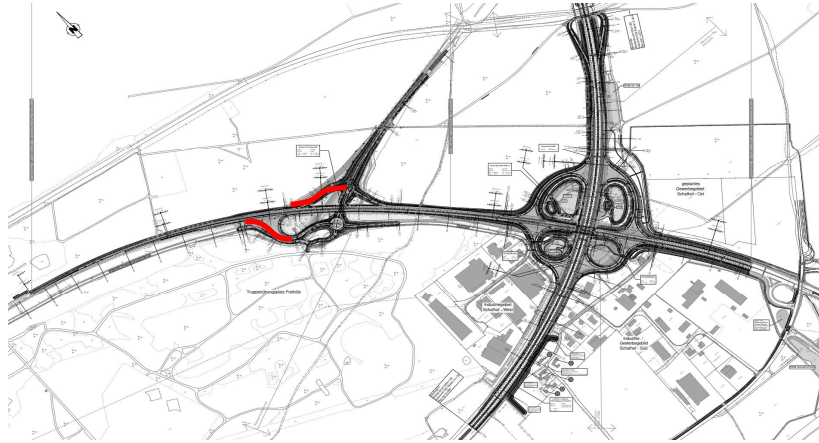
Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

Bk3,2 gewählt: Bk10

Mit Blick auf die Empfehlungen des Merkblattes für Kreisverkehrsplätze Ziffer 8.2 wird die nächsthöhere Belastungsklasse Bk10 gewählt!

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: B 85, Verbindungsgrampen am Knotenpunkt m. d. St 2151
Streckenabschnitt: Fahrbeziehung Amberg-Schwarzenfeld v. v.



Straßenklasse: Bundesstraßen oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 3 % und ≤ 6 %

Verkehrsbelastung	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	1.750 Kfz/24h	1.814 Kfz/24h	1.930 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	120 Kfz/24h	124 Kfz/24h	130 Kfz/24h
SV-Anteil	6,9%	6,8%	6,7%

höchste Längsneigung:	3,0%
kleinste Fahrstreifenbreite:	3,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor fA	4,0
Lastkollektivquotient qBm	0,25
Fahrstreifenfaktor f1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f2	1,10
Steigungsfaktor f3	1,02
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,02
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs fz	1,352

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

B = 2,1 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

Bk3,2

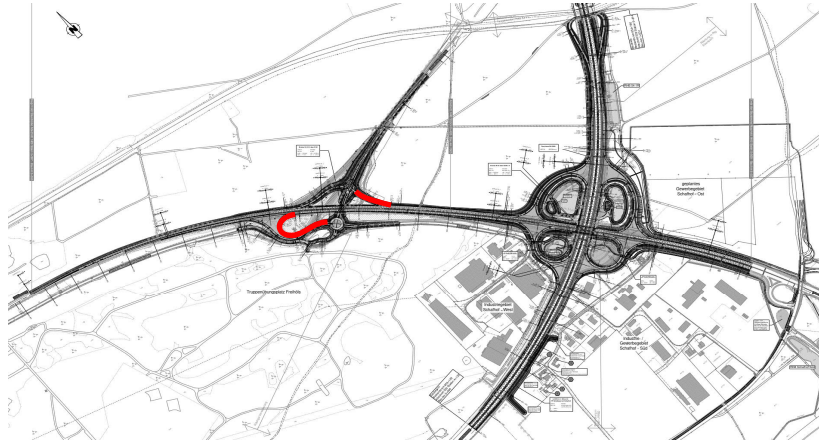
gewählt:

Bk10

(wegen knappem Ergebnis u. Anschlussbereiche B 85 u. KVP)

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: B 85, Verbindungsgrampen am Knotenpunkt m. d. St 2151
Streckenabschnitt: Fahrbeziehung Schwandorf-Schwarzenfeld v. v.



Straßenklasse: Bundesstraßen oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 3 % und ≤ 6 %

Verkehrsbelastung	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	880 Kfz/24h	905 Kfz/24h	950 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	220 Kfz/24h	224 Kfz/24h	230 Kfz/24h
SV-Anteil	25,0%	24,7%	24,2%

höchste Längsneigung:	3,0%
kleinste Fahrstreifenbreite:	3,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor fA	4,0
Lastkollektivquotient qBm	0,25
Fahrstreifenfaktor f1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f2	1,10
Steigungsfaktor f3	1,02
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,02
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs fz	1,352

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

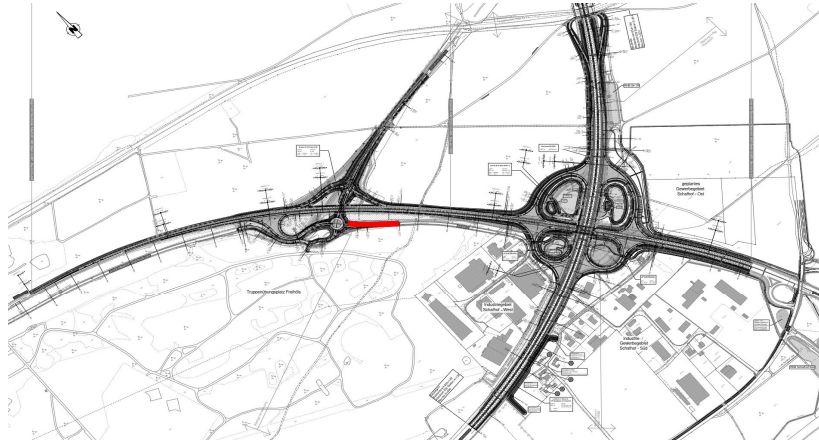
B = 3,7 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

Bk10 gewählt: Bk10

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: Jubatusallee
Streckenabschnitt: Angleichungsstrecke am Knotenpunkt B 85 / St 2151



Straßenklasse: Bundesautobahn oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 6 %

Verkehrsbelastung	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	410 Kfz/24h	431 Kfz/24h	470 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	70 Kfz/24h	74 Kfz/24h	80 Kfz/24h
SV-Anteil	17,1%	17,1%	17,0%

höchste Längsneigung:	4,0%
kleinste Fahrstreifenbreite:	3,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor fA	4,5
Lastkollektivquotient qBm	0,33
Fahrstreifenfaktor f1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f2	1,10
Steigungsfaktor f3	1,05
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,03
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs fz	1,586

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

B = 2,2 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

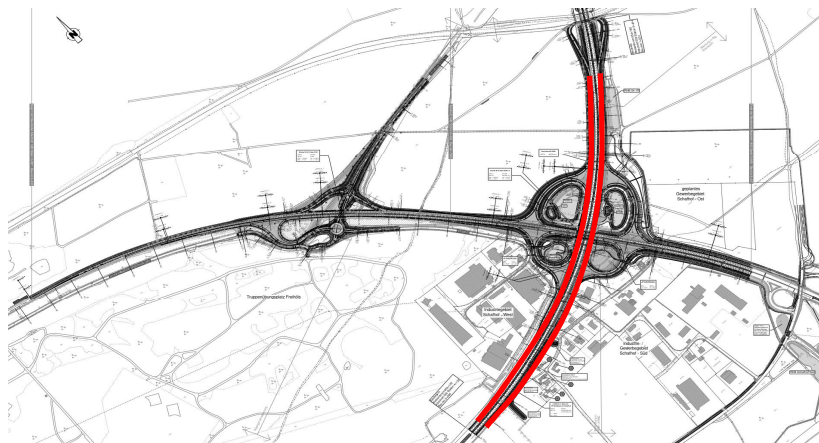
Bk3,2

gewählt:

Bk3,2

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: **BAB A 6**
Streckenabschnitt: **Verteilerfahrbahnen AS Amberg-Ost**



Straßenklasse: **Bundesautobahn oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 6 %**

<u>Verkehrsbelastung</u>	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	2.830 Kfz/24h	2.883 Kfz/24h	2.980 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	970 Kfz/24h	966 Kfz/24h	960 Kfz/24h
SV-Anteil	34,3%	33,5%	32,2%

höchste Längsneigung:	2,0%
kleinste Fahrstreifenbreite:	3,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor fA	4,5
Lastkollektivquotient qBm	0,33
Fahrstreifenfaktor f1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f2	1,10
Steigungsfaktor f3	1,02
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,03
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs fz	1,586

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

B = 28,0 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

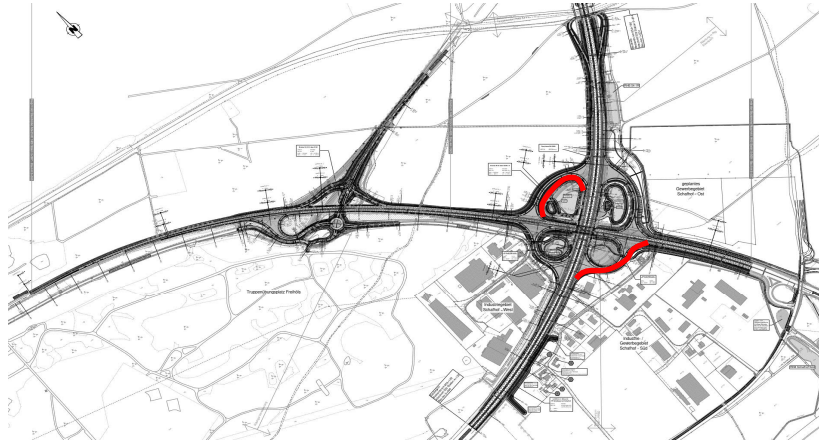
Bk32

gewählt:

Bk32

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: **BAB A 6, AS Amberg-Ost**
 Streckenabschnitt: **Rampen d. Fahrbeziehung Nürnberg-Schwandorf v. v.**
 (maßgebliche Rampenverbindungen m. höchster Verkehrsbelastung)



Straßenklasse: **Bundesautobahn oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 6 %**

<u>Verkehrsbelastung</u>	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	2.200 Kfz/24h	2.391 Kfz/24h	2.740 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	820 Kfz/24h	841 Kfz/24h	880 Kfz/24h
SV-Anteil	37,3%	35,2%	32,1%

höchste Längsneigung:	3,7%
kleinste Fahrstreifenbreite:	4,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor fA	4,5
Lastkollektivquotient qBm	0,33
Fahrstreifenfaktor f1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f2	1,00
Steigungsfaktor f3	1,02
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,03
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs fz	1,586

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

B = 22,1 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

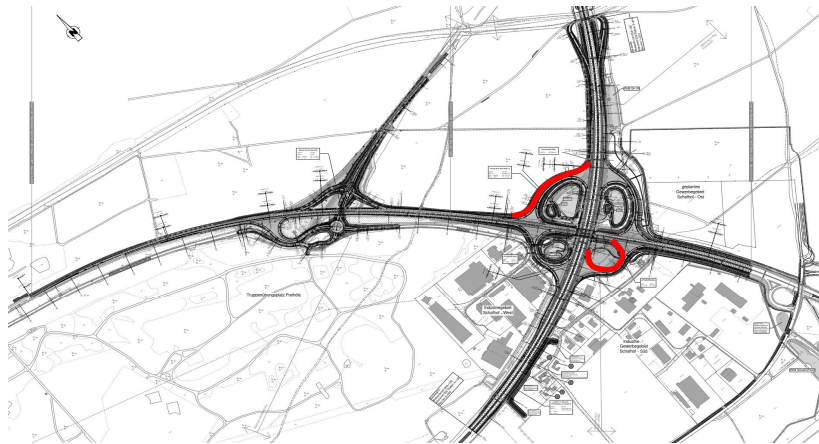
Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

Bk32 gewählt: **Bk32**

(wird z. Vermeidung v. Steifigkeitssprüngen auch f. d. anderen Verbindungsrampen angesetzt)

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: **BAB A 6, AS Amberg-Ost**
Streckenabschnitt: **Rampen d. Fahrbeziehung Waidhaus-Amberg v. v.**



Straßenklasse: **Bundesautobahn oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 6 %**

<u>Verkehrsbelastung</u>	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	960 Kfz/24h	967 Kfz/24h	980 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	50 Kfz/24h	50 Kfz/24h	50 Kfz/24h
SV-Anteil	5,2%	5,2%	5,1%

höchste Längsneigung:	3,7%
kleinste Fahrstreifenbreite:	4,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor f_A	4,5
Lastkollektivquotient q_{Bm}	0,33
Fahrstreifenfaktor f_1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f_2	1,00
Steigungsfaktor f_3	1,02
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,03
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs f_z	1,586

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

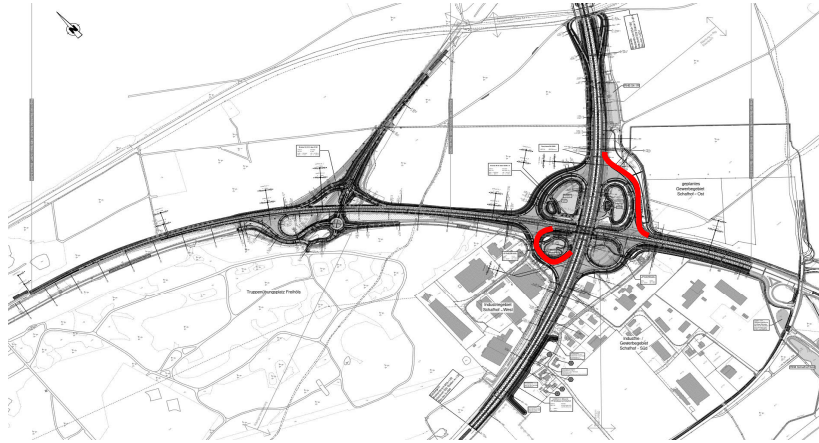
B = 1,3 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

Bk1,8 gewählt: **Bk10**
(wegen starker Radien u. Anschlussbereiche A6 VFB u. B85)

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: BAB A 6, AS Amberg-Ost
Streckenabschnitt: Rampen d. Fahrbeziehung Schwandorf-Waidhaus v. v.



Straßenklasse: Bundesautobahn oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 6 %

Verkehrsbelastung	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	190 Kfz/24h	208 Kfz/24h	240 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	80 Kfz/24h	80 Kfz/24h	80 Kfz/24h
SV-Anteil	42,1%	38,5%	33,3%

höchste Längsneigung:	4,8%
kleinste Fahrstreifenbreite:	4,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor f_A	4,5
Lastkollektivquotient q_{Bm}	0,33
Fahrstreifenfaktor f_1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f_2	1,00
Steigungsfaktor f_3	1,05
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,03
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs f_z	1,586

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

B = 2,2 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

Bk3,2

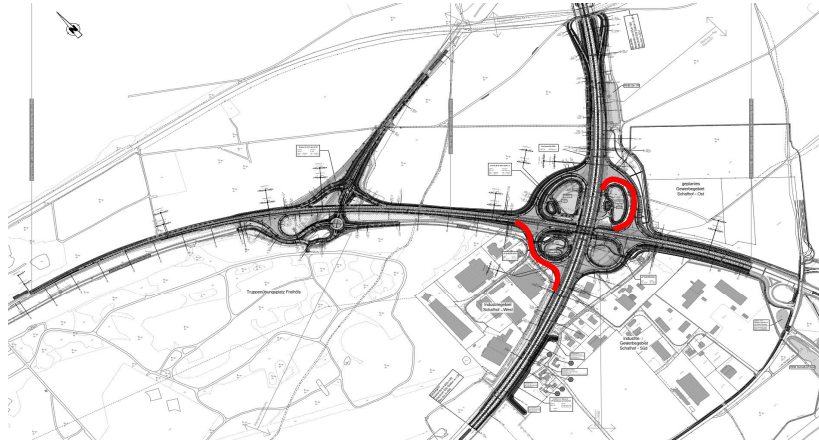
gewählt:

Bk10

(wegen starker Radien u. Anschlussbereiche A6 VFB u. B85)

Oberbaubemessung nach RStO Ausgabe 2012

Straße: BAB A 6, AS Amberg-Ost
Streckenabschnitt: Rampen d. Fahrbeziehung Amberg-Nürnberg v. v.



Straßenklasse: Bundesautobahn oder kommunale Straßen mit SV-Anteil > 6 %

Verkehrsbelastung	Zählung im Jahr	Jahr der Inbetriebnahme	Prognosejahr
im Jahr der Inbetriebnahme:	2018	2024	2035
DTV (Prognose)	630 Kfz/24h	641 Kfz/24h	660 Kfz/24h
DTSV (Prognose)	150 Kfz/24h	146 Kfz/24h	140 Kfz/24h
SV-Anteil	23,8%	22,9%	21,2%

höchste Längsneigung:	4,8%
kleinste Fahrstreifenbreite:	4,50 m
Zahl der Fahrstreifen	1
Erfassung des DTV	für jede Fahrtrichtung getrennt

Achszahlfaktor fA	4,5
Lastkollektivquotient qBm	0,33
Fahrstreifenfaktor f1	1,00
Fahrstreifenbreitenfaktor f2	1,00
Steigungsfaktor f3	1,05
Mittlere jährliche Zunahme d. Schwerverkehrs p	0,03
Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor d. Schwerverkehrs fz	1,586

Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung
für eine Betrachtungszeitraum von 30 Jahren

B = 4,0 Mio. gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge

Belastungsklasse des Straßenaufbaues:

Bk10 gewählt: Bk10