### FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN Arbeitsgruppe "Sonderaufgaben"

Arbeitsausschuß 9.15 "Systematik der Straßenerhaltung"

FGSV - Arbeitspapier Nr. 9/E1

"Systematik der Straßenerhaltung"

Teil F

Abschnitt E 1

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Erhaltungsmaßnahmen

- Außerortsstraßen -

Die in Form von Arbeitspapieren herausgegebenen Arbeitsergebnisse von Gremien der FGSV stellen Zwischenergebnisse weitergehender Arbeiten oder kurzfristig erarbeitete Beiträge zur weiteren Diskussion aktueller Fragen dar.

Diese Arbeitspapiere sind nicht innerhalb der FGSV abgestimmt und deshalb noch nicht als Stellungnahme der FGSV zu betrachten.

April 1988

für Erhaltungsmaßnahmen - Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 1

### Gliederung

1	<u>Einführung</u>
2	Problembeschreibung
3	Grundsätze
3.1 3.2 3.3 3.4 3.5 3.6 3.7	Anwendungsbereich Planungs- und Bewertungszeitraum Verzinsung Bewertung Entscheidungskriterium Kostensteigerungen in der Zukunft Verkehrszuwachs
4	Verfahren
4.1 4.11 4.12 4.2 4.3 4.31 4.32 4.321 4.322 4.323 4.324 4.4 4.41 4.42	Kostenelemente Straßenbaulastträgerkosten Straßennutzerkosten Erhaltungsmodelle Hinweise für die praktische Durchführung der Kostenermittlung Straßenbaulastträgerkosten Straßennutzerkosten Allgemeines Festlegungen für die Kostenermittlung Kostensätze Ablauf der Kostenermittlung und Eingangsdaten Ermittlung der aktualisierten Kosten Allgemeiner Ansatz Sonderfall
5	Auswertung
6	Verzeichnis der Abkürzungen
7	Schrifttum
8	Anlagen
9	Anhang (Beispiele)

für Erhaltungsmaßnahmen - Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 2

### 1 <u>Einführung</u>

Der Arbeitsausschuß "Systematik der Straßenerhaltung" stellt seine Arbeitsergebnisse in Form von Arbeitspapieren vor. Sie beinhalten keine Regeln der Technik, sondern haben vorläufigen Charakter und sollen als Diskussions- und Erprobungsgrundlage dienen.

Das vorliegende Papier ist Teil einer Reihe, die sich mit der Systematik der Straßenerhaltung befaßt und wie folgt gegliedert ist:

- A Problembeschreibung
- B Grundlagen
- C Zustandserfassung
- D Zustandsbewertung
- E Auswahl der Maßnahmeart
- F Ausführung
- G Datensammlung

### 2 Problembeschreibung

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen des Arbeitspapiers bilden eine objektive Grundlage für Entscheidungen über die Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen.

Voraussetzung dafür ist die Ermittlung und Bewertung der von den Auswahlentscheidungen künftig ausgehenden Wirkungen auf

- den Straßenbaulastträger,
- die Straßennutzer und
- die Allgemeinheit ("Dritte").

Bei dem Straßenbaulastträger werden Art und Umfang der künftigen Erhaltungsmaßnahmen, und damit die Erhaltungskosten, durch die Entscheidung beeinflußt. Zu den Straßenbaulastträgerkosten zählen

- die Kosten der ersten zu bewertenden Erhaltungsmaßnahme sowie die Folgekosten für
- die bauliche Unterhaltung,
- die Instandsetzungsmaßnahmen und
- die Erneuerungsmaßnahmen.

- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 3

Die Wirkungen auf die Straßennutzer ergeben sich aus

- der zeitlichen Veränderung des Oberflächenzustandes der Fahrbahnbefestigungen,
- den Verkehrsbehinderungen infolge von Erhaltungsmaßnahmen und
- sonstigen Eingriffen in den Verkehrsablauf infolge von administrativen Maßnahmen aufgrund des Oberflächenzustandes.

Sie setzen sich zusammen aus der Veränderung

- der Fahrzeiten,
- des Kraftstoffverbrauchs und
- des Unfallgeschehens.

Die Ermittlung der Wirkungen erfolgt, soweit möglich, auf der Grundlage der Modellansätze in den Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen RAS-W, Ausgabe 1986.

In die Wirtschaftlichkeitsrechnung einbezogen werden nur die durch die Maßnahmen verursachten zusätzlichen Wirkungen.

Die Wirkungen auf die Allgemeinheit bestehen u. a. aus

- Immissionen,
- Ressourcenverbrauch und
- Beeinträchtigungen infolge von Verkehrsverlagerungen.

Insbesondere die Forderung nach Schonung der vorhandenen Ressourcen, wie z. B. die Verringerung des Verbrauchs an natürlichen Rohstoffen oder die Vermeidung von Deponien, gewinnt zunehmend an Bedeutung bei Entscheidungen über die Art bzw. die Ausführung von Erhaltungsmaßnahmen. Allgemeingültige Ansätze zur monetären Bewertung des Ressourcenverbrauchs stehen jedoch nicht zur Verfügung.

Immissionen und Beeinträchtigungen infolge von Verkehrsverlagerungen können auf Straßen innerhalb bebauter Gebiete die Entscheidungen über Erhaltungsmaßnahmen maßgeblich beeinflussen. Dies trifft jedoch in der Regel nicht zu auf Straßen außerhalb bebauter Gebiete.

für Erhaltungsmaßnahmen - Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 4

### 3 Grundsätze

### 3.1 Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich des Arbeitspapiers umfaßt Maßnahmen an Befestigungen von Fahrbahnen und Nebenflächen von Außerortsstraßen, die der Erhaltung oder Wiederherstellung

- der Substanz,
- der Verkehrssicherheit,
- des Fahrkomforts und
- der Umweltverträglichkeit

dienen. Darin eingeschlossen ist die baubetriebliche Projektplanung im Zusammenhang mit der Durchführung der Erhaltungsmaßnahmen.

Die Anwendung des Arbeitspapiers ist auch für Auswahlentscheidungen bei Neubaumaßnahmen und bei qualitätsverbessernden Erhaltungsmaßnahmen möglich.

Mit dem vorliegenden Arbeitspapier lassen sich die Nutzerwirkungen infolge des veränderten Straßenzustandes und infolge von Baustellen auf anbaufreien Straßen außerhalb bebauter Gebiete ermitteln.

### Randbedingungen sind

- auf Autobahnen keine Geschwindigkeitsbeschränkung,
- auf sonstigen einbahnigen Außerortsstraßen V<sub>zul</sub> = 100 km/h,
- Baustellen von längerer Dauer gemäß den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), Ausgabe 1980 (das sind in der Regel alle Arbeitsstellen, die nicht nur während der Tagesstunden aufrechterhalten werden).

### 3.2 Untersuchungs- und Bewertungszeitraum

Der Untersuchungszeitraum ist der Zeitraum, der der Ermittlung der Maßnahmewirkungen zugrunde gelegt wird.

Bei bautechnischen Maßnahmeentscheidungen (z. B. Bauweise, Bemessung, Maßnahmeart usw.) ist das mindestens der Zeitraum zwischen der ersten zu bewertenden Erhaltungsmaßnahme und der nächstfolgenden Erneuerung. Da sich die Varianten hinsichtlich des Erneuerungszeitraumes unterscheiden können, ist ein einheitlicher Bewertungszeitraum von in der Regel 20 Jahren zu verwenden. Werden die tatsächlichen Kostenströme

Stand Oktober 1987 Blatt 5

durch den Bewertungszeitraum nicht repräsentativ erfaßt, kann ein größerer Bewertungszeitraum bis maximal n = 40 Jahre gewählt werden.

Der Untersuchungszeitraum umfaßt stets vollständige Erneuerungszeitraume und muß größer sein als der Bewertungszeitraum.

Bei baubetrieblichen Maßnahmeentscheidungen (z. B. Maßnahmeterminierung, Bauloslänge, Verkehrsführung) erstreckt sich der Untersuchungszeitraum nur über die Dauer der Maßnahmedurchführung. Untersuchungs- und Bewertungszeitraum fallen dann zusammen.

### 3.3 Verzinsung

Bei Untersuchungen von bautechnischen Maßnahmen, d. h. solchen mit langfristigen Wirkungen, werden alle zu verschiedenen Zeitpunkten anfallenden Kosten auf einen einheitlichen Bezugszeitpunkt auf- bzw. abgezinst. Nach der RAS-W 86 ist als Zinsfuß p = 3 % anzusetzen.

Die Kosten der Maßnahmen mit kurzfristigen Wirkungen (baubetriebliche Maßnahmen) werden nicht verzinst.

### 3.4 Bewertung

In den Ansätzen zur Bewertung der Wirkungen werden nur die volkswirtschaftlich relevanten Kostenbestandteile berücksichtigt. Grundlage der Angaben sind die Wertansätze der RAS-W 86 mit dem Preisstand 1985.

### 3.5 Entscheidungskriterium

In der Regel werden mehrere Maßnahmevarianten untersucht, von denen eine in jedem Falle realisiert werden soll. Der Nutzen, der sich aus der Realisierung der Maßnahme im Vergleich zur Nichtrealisierung ergibt, läßt sich demnach nicht ermitteln. Der Maßnahmenvergleich erfolgt allein auf der Basis aller mit den Maßnahmen verbundenen Kosten.

Bei bautechnischen Maßnahmen umfaßt die Kostenanalyse entweder nur die aktualisierten Straßenbaulastträgerkosten oder die aktualisierten gesamtwirtschaftlichen Kosten, bestehend aus den aktualisierten Straßenbaulastträgerkosten und den zusätzlichen aktualisierten Straßennutzerkosten.

- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 6

Zur Bewertung baubetrieblicher Maßnahmen sind neben den durch die Maßnahme beeinflußten Baulastträgerkosten (z. B. Kosten der Verkehrssicherung) künftig verstärkt die Straßennutzerkosten zu berücksichtigen.

### 3.6 Kostensteigerungen in der Zukunft

Nur in begründeten Ausnahmefällen kann mit <u>relativen</u> Kostensteigerungen gerechnet werden.

### 3.7 Verkehrszuwachs

Der Verkehrszuwachs kann i. a. vernachlässigt werden, da bei dessen Berücksichtigung die Nutzerkosten bei den zu vergleichenden Maßnahmen stets in derselben Richtung verändert werden. Die Maßnahmenreihung wird dadurch kaum beeinflußt.

### 4 <u>Verfahren</u>

#### 4.1 Kostenelemente

### 4.11 Straßenbaulastträgerkosten

Die Straßenbaulastträgerkosten K setzen sich zusammen aus den Kosten der ersten zu bewertenden und den Kosten der folgenden Erhaltungsmaßnahmen KER.

Die Erhaltungsmaßnahmen gliedern sich in

### Unterhaltungsmaßnahmen:

Maßnahmen kleineren Umfangs und bauliche Sofortmaßnahmen zur Substanzerhaltung von Straßenbefestigungen (nicht über die volle Fahrstreifenbreite).

### - Instandsetzungsmaßnahmen:

Maßnahmen, die deutlich über das Ausmaß einer Unterhaltungsmaßnahme hinausgehen und keine Erneuerung von Straßenbefestigungen darstellen (z. B. Oberflächenbehandlung, Erneuerung lediglich von Deckschichten in voller Fahrstreifenbreite mit und ohne Fräsen und ggf. einer Ausgleichsschicht, Spurrinnenbeseitigung in größeren zusammenhängenden Längen).

tur Ernaitungsmaisnanmei - Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 7

### - Erneuerungsmaßnahmen:

Maßnahmen zur vollständigen Wiederherstellung einer vorhandenen Straßenbefestigung oder Teilen davon, sofern mehr als nur die Deckschicht betroffen ist, durch Verstärkung oder nach Beseitigung entsprechender Teile ohne Grunderwerb. Dazu gehören auch qualitätsverbessernde Maßnahmen, die sich ausschließlich auf den Aufbau der Straßenbefestigung beziehen (z. B. Verstärkung unterbemessener Befestigungen, frostsicherer Ausbau frostgefährdeter Strecken jeweils ohne Fahrbahnverbreiterung).

Administrative Maßnahmen:

Maßnahmen, bei denen wegen des Oberflächenzustandes in den Verkehrsablauf eingegriffen wird (z. B. Gewichtsbeschränkung, Geschwindigkeitsbeschränkung).

#### 4.12 Straßennutzerkosten

Die Straßennutzerkosten NK sind die Kosten, die den Straßennutzern beim Durchfahren eines Straßenabschnittes aufgrund des Zeitaufwandes T, des Kraftfahrzeugbetriebes B und aufgrund von Unfällen U entstehen.

Die zusätzlichen Straßennutzerkosten DNK ergeben sich als Differenz der Straßennutzerkosten NK bei den Untersuchungsfällen

- Straßenzustand: NKz bzw.
- Baustelle: NK<sub>B</sub>

und dem Vergleichsfall NK<sub>0</sub>, bei dem ein sehr guter Straßenzustand und der Verkehrsablauf ohne Baustelle unterstellt wird:

$$DNK_{Z,B} = NK_Z + NK_B - NK_0$$
.

Tabelle 1 gibt einen Überblick, welche Elemente der Nutzerkosten unter Verwendung des vorliegenden Arbeitspapiers ermittelt werden können.

für Erhaltungsmaßnahmen - Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 8

		Straßentyp		
Koste	enelemente	ST 1 (zweibahnige Außerorts- straßen)	ST 2 (einbahnige Außerorts- straßen)	
Zeitkosten TK	Straßenzustand TK <sub>Z</sub>	+	+	
	Baustelle TK <sub>B</sub>	+	+	
Betriebskosten BK	Straßenzustand BKz	+	+	
	Baustelle BK <sub>B</sub>	+	+	
Unfallkosten UK	Straßenzustand UK <sub>Z</sub>	-	-	
	Baustelle UK <sub>B</sub>	+	-	

Tab. 1: Überblick über die Elemente der Nutzerkosten und die Möglichkeiten zu deren Ermittlung (+: möglich, -: nicht möglich).

Die zusätzlichen Nutzerkosten ergeben sich damit bei einbahnigen Außerortsstraßen zu

$$DNK_{Z,B} = (TK_Z + TK_B + BK_Z + BK_B) - (TK_0 + BK_0)$$

und bei zweibahnigen Außerortsstraßen zu

$$DNK_{Z,B} = (TK_Z + TK_B + BK_Z + BK_B + UK_B) - (TK_0 + BK_0 + UK_0)$$
.

Die bisherigen Untersuchungen zu dem Unfallgeschehen an Baustellen von Autobahnen ermöglichen lediglich grobe Aussagen zu dem Rahmen, innerhalb dessen die Unfallkosten liegen können.

- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 9

### 4.2 Erhaltungsintervalle

Für die Berechnung der Erhaltungskosten und der zusätzlichen Nutzerkosten infolge von Baustellen muß die zeitliche Folge und Art der Erhaltungsmaßnahmen festgelegt werden.

Maßgebend für die Höhe der zusätzlichen Nutzerkosten infolge des Straßenzustandes sind

- der Straßenzustand, bei dem die Erhaltungsmaßnahme durchgeführt wird, und
- das Ausmaß, um das der Straßenzustand durch die Erhaltungsmaßnahme verbessert wird.

Allgemeingültige Verfahren zur Prognose des zeitlichen Verlaufs des Straßenzustandes bzw. einzelner maßgebender Zustandsmerkmale stehen derzeit nicht zur Verfügung. Die erforderlichen Festlegungen werden überwiegend auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu treffen sein.

Dabei sind folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- Typ der Straße,
- Beanspruchung durch Klima und Verkehr,
- Bauart des Oberbaues.

Die Maßnahmearten (bzw. die Maßnahmekosten) werden zweckmäßigerweise auf einer Zeitachse dargestellt. Abbildung 1 zeigt den einfachsten Fall eines Erhaltungsmodells, bei dem auf die erste zu bewertende Erhaltungsmaßnahme im Verlauf der Zeit stets die gleichen Instandsetzungsmaßnahmen und Erneuerungsmaßnahmen mit gleichen Zeiträumen zwischen den Maßnahmen folgen. In diesem Falle gibt der Faktor

$$f_h = d_{EN}/d_{IN}$$

die Anzahl der Zeiträume zwischen der ersten zu bewertenden Erhaltungsmaßnahme und der nächstfolgenden Erneuerungsmaßnahme an.

### Arbeitspapier zur SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG

Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 10

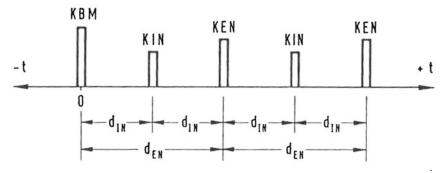


Abb. 1: Beispiel für ein Erhaltungsmodell.

4.3 Hinweise für die praktische Durchführung der Kostenermittlung

### 4.31 Straßenbaulastträgerkosten

Der Ablauf der Kostenermittlung für eine Erhaltungsmaßnahme und die dabei zu beachtenden Gesichtspunkte sind auf der Abbildung 2 dargestellt.

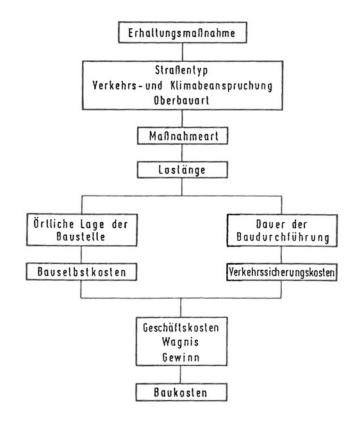


Abb. 2: Ablaufplan zur Ermittlung der Straßenbaulastträgerkosten.

- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 11

Häufig sind nur pauschale Angaben über Einheitspreise verfügbar. In diesem Falle sind die Einflüsse der Loslänge und der örtlichen Lage der Baustelle besonders zu beachten. Der Anteil der Mehrwertsteuer ist ggf. abzuziehen.

Kosten, die bei den zu vergleichenden Maßnahmen in gleicher Höhe anfallen, wie z. B. Kosten für die Entwässerung und die Markierung oder evtl. Kosten für Grunderwerb und Erdbau, werden nicht berücksichtigt. Verwaltungs- und Planungskosten können in der Regel ebenfalls vernachlässigt werden.

Alle Baukosten müssen auf den Stand 1985, für den auch die Wertansätze der RAS-W 86 gelten, umgerechnet werden.

#### 4.32 Straßennutzerkosten

### 4.321 Allgemeines

Die zusätzlichen Nutzerkosten dienen der Bewertung von bautechnischen und baubetrieblichen Maßnahmen. Der Einfluß von bautechnischen Maßnahmen auf die Nutzerkosten wird über einen Zeitraum von mehr als 20 Jahren verfolgt (Langfristprognose). Dementsprechned sind geringere Anforderungen an die Eingangsdaten zu stellen.

Der Untersuchungszeitraum von baubetrieblichen Maßnahmen ist identisch mit der Dauer der Baudurchführung (Kurzfristprognose). Die Anforderungen an die Eingangsdaten, insbesondere an die zur zeitlichen Verkehrsverteilung, sind entsprechend hoch.

### 4.322 Festlegungen für die Kostenermittlung

### Zeitkosten:

Die Zeitkosten werden für folgende Fahrzeuggruppen ermittelt:

### Fahrzeuggruppe P:

- Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen sowie vergleichbare Fahrzeuge, auch mit Anhänger
- Krafträder

### Fahrzeuggruppe B:

Busse

Stand Oktober 1987 Blatt 12

### Fahrzeuggruppe L:

- Lastkraftwagen bis 1,5 t zul. Nutzlast bzw. bis 2,8 t Gesamtgewicht, auch mit Anhänger
- Lastkraftwagen mit mehr als 1,5 t zul. Nutzlast bzw. mit mehr als 2,8 t zul.
   Gesamtgewicht, ohne Anhänger
- Spezial- und landwirtschaftliche Fahrzeuge

### Fahrzeuggruppe Z:

- Lastkraftwagen mit Anhänger (sofern sie nicht zu Gruppe L gehören)
- Sattelkraftfahrzeuge

In den Diagrammen bzw. Tabellen zur Ermittlung des zusätzlichen Zeitaufwandes werden die Fahrzeuggruppen L, Z und B zur Fahrzeuggruppe GV (Güterverkehr) zusammengefaßt.

Anmerkung: Bei den im Abstand von jeweils fünf Jahren durchgeführten Straßenverkehrszählungen wird der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) der Fahrzeuge im Personenverkehr (Fahrzeuggruppen P und B) und im Güterverkehr (Fahrzeuggruppen L und Z) ermittelt. Zur Ermittlung der Eingangsgröße Güterverkehrsanteil (GVA) ist der in den veröffentlichten Zählungsergebnissen (z. B. Verkehrsmengenkarten) angegebene Anteil des Güterverkehrs um den Anteil der Busse zu erhöhen.

Liegen entsprechende Angaben über die Anteile der Fahrzeuggruppen L, Z und B an der Fahrzeuggruppe GV nicht vor, können Anteilswerte gemäß Tabelle 2 verwendet werden.

Stand Oktober 1987 Blatt 13

	Fahrzeuggruppe			
Straßentyp ST	L	Z	В	
	(%)	(%)	(%)	
1	39	57	4	
2	62	30	8	

Tab. 2: Anteile der Fahrzeuggruppen L, Z und B an der Fahrzeuggruppe GV (ST 1 = zweibahnige Außerortsstraße, ST 2 = einbahnige Außerortsstraße)

### Betriebskosten:

Die Betriebskosten setzen sich zusammen aus den in erster Näherung geschwindigkeitsunabhängigen Grundkosten BGK (fahrleistungsabhängige Abschreibung, Reifenverschleiß, Instandhaltung und Wartung sowie Schmierstoffe) und den geschwindigkeitsabhängigen Kraftstoffverbrauchskosten BVK.

Bei dem Vergleich alternativer Maßnahmen wird stets dieselbe Untersuchungsstrecke vorausgesetzt. Da außerdem der Einfluß des Straßenzustandes auf die Grundkosten nicht bekannt ist, werden in diesem Falle die Betriebskosten nur aus den Kraftstoffverbrauchskosten gebildet.

Wegen der gemäß RAS-W 86 annähernd gleichen Kostensätze für den Diesel- und Vergaserkraftstoff wird der zusätzliche Kraftstoffverbrauch für den Gesamtverkehr ermittelt. Dabei werden innerhalb der Fahrzeuggruppe GV die in der Tabelle 2 angegebenen Anteilswerte der Fahrzeuggruppen L, Z und B unterstellt. Die Anlage 4 enthält Ansätze zur überschlägigen Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs im Güterverkehr bei veränderten Anteilswerten.

In Abhängigkeit vom Güterverkehrsanteil GVA (%) kann näherungsweise von einem Anteil des Kraftstoffverbrauchs der Fahrzeuggruppe P gemäß Tabelle 3 ausgegangen werden.

### Arbeitspapier zur SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG

Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 14

Straßentyp ST	GVA (%)	Längsneigung (%)			
		0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8
	10	0,70	0,63	0,59	-
1	20	0,51	0,43	0,38	-
	30	0,38	0,31	0,26	-
2	10	0,73	0,66	0,61	0,58
	20	0,55	0,46	0,41	0,38

Tab. 3: Anteil des Kraftstoffverbrauchs der Fahrzeuggruppe P (ST 1 = zweibahnige Außerortsstraße, ST 2 = einbahnige Außerortsstraße).

### Unfallkosten:

Die Unfallkosten infolge von Baustellen an Autobahnen werden pauschal in Abhängigkeit vom durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) und der Verkehrsführung nach RSA abgeschätzt. Nur für einen Teil der Verkehrsführungen sind Angaben über das Unfallgeschehen möglich.

#### 4.323 Kostensätze

Die Kostensätze werden der RAS-W 86 direkt entnommen oder auf der Grundlage der dort angegebenen Werte ermittelt. Kostenstand ist der 01. 01. 1985.

### Zeitkosten:

Zur Ermittlung der Zeitkosten sind folgende Kostensätze zu verwenden:

Fahrzeuggruppe P: WTp 6.00 (DM/Kfzh) Fahrzeuggruppe L: 30,00 (DM/Kfzh)  $\mathsf{WT}_\mathsf{L}$ = Fahrzeuggruppe Z:  $WT_Z$ = 42,00 (DM/Kfzh) Fahrzeuggruppe B:  $WT_B$ = 90,00 (DM/Kfzh)

### Arbeitspapier zur SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG

Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Erhaltungsmaßnahmen - Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 15

Anmerkung: Der Zeitkostensatz der Fahrzeuggruppe P ist ein gewichteter Wert entsprechend einem Anteil des Werktagsverkehrs von 72 % (WT<sub>P</sub> = 7.00 DM/Kfzh) und einem Anteil des Sonntags-

verkehrs von 28 % ( $WT_P = 3,50 DM/Kfzh$ ).

Sind die Anteile der Fahrzeuggruppen L, Z und B am Güterverkehr nicht bekannt, kann mit folgenden gewichteten Zeitkostensätzen gerechnet werden (vgl. Tab. 2):

Straßentyp ST 1:  $\mathsf{WT}_\mathsf{GV}$ = 39,20 (DM/Kfzh)Straßentyp ST 2:  $WT_{GV} = 38,40 \text{ (DM/Kfzh)}$ 

### Betriebskosten:

Zur Ermittlung der geschwindigkeitsunabhängigen Grundkosten des Kfz-Betriebs gelten folgende Betriebskostengrundwerte:

Fahrzeuggruppe P:  $BGW_P = 15,50 (DM/100 \text{ km} \cdot \text{Kfz})$  $BGW_L = 25,00 (DM/100 \text{ km} \cdot \text{Kfz})$ Fahrzeuggruppe L:  $BGW_Z = 48,00 (DM/100 \text{ km} \cdot \text{Kfz})$ Fahrzeuggruppe Z: Fahrzeuggruppe B:  $BGW_B =$ 80,00 (DM/100 km • Kfz)

Mit den Anteilen der Fahrzeuggruppen L, Z und B am Güterverkehr gemäß Tabelle 2 gelten im Güterverkehr folgende gewichtete Werte:

 $BGW_{GV} = 40,30 (DM/100 \text{ km} \cdot \text{Kfz})$ Straßentyp ST 1: Straßentyp ST 2:  $BGW_{GV} = 36,30 \text{ (DM/100 km} \cdot \text{Kfz)}$ 

Die Kraftstoffverbrauchskosten des Gesamtverkehrs werden mit einem mittleren Kostensatz für den Kraftstoff von

 $WB_{ges} = 0.76 (DM/1)$ 

berechnet.

Anmerkung: In der RAS-W 86 sind angegeben

– für den Vergaserkraftstoff:  $WB_b = 0.77 (DM/1)$ 

– für den Dieselkraftstoff:  $WB_d = 0.75 (DM/1).$ 

für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 16

### Unfallkosten:

Auf Autobahnen (Straßentyp ST 1) kann mit folgenden längenbezogenen Unfallkosten gerechnet werden:

Autobahnen mit Standstreifen: UKL = 13,9 • DTV (DM/km • a) Autobahnen ohne Standstreifen: UKL = 16,2 • DTV (DM/km • a)

### 4.324 Ablauf der Kostenermittlung und Eingangsdaten

### Bautechnische Maßnahmen:

Der Ablauf der Kostenermittlung mit der Angabe der zu verwendenden Anlagen ist in der Abbildung 3 dargestellt.

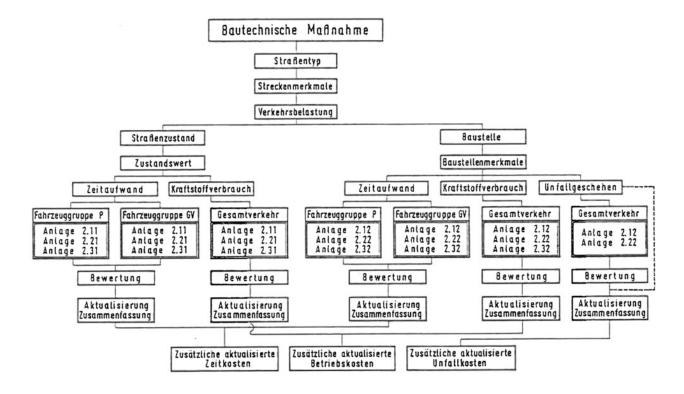


Abb. 3: Ablauf der Nutzerkostenermittlung bei bautechnischen Maßnahmen

Die zusätzlichen Nutzerkosten werden als jährliche Kosten für jedes Jahr des Untersuchungszeitraumes einzeln berechnet.

Für die Nutzerkostenrechnung werden folgende Daten benötigt:

### Arbeitspapier zur SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG

Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Erhaltungsmaßnahmen - Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 17

– ST 1:	Planfreie Richtungsfahrbahn, außerhalb
	bebauter Gebiete

ST 1.2: 2 Fahrstreifen, mit/ohne Standstreifen ST 1.3: 3 Fahrstreifen, mit/ohne Standstreifen

### ST 2: Sonstige Außerortsstraßen

ST 2.11: 1 Fahrstreifen je Richtung, befestigte Fahrbahnbreite über

10 m, plangleich/planfrei

ST 2.12: 1 Fahrstreifen je Richtung, befestigte Fahrbahnbreite

7-10 m, plangleich/planfrei

ST 2.13: 1 Fahrstreifen je Richtung, befestigte Fahrbahnbreite unter

7 m, plangleich/planfrei.

#### (2) Streckenmerkmale

- Längsneigung s (%)
- Kurvigkeit KU (gon/km)
   Nur bei einbahnigen Straßen (ST 2)

### (3) Verkehrsbelastung

- Durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV (Kfz/24 h)
   Der Wert ist stets für den Querschnitt definiert (Summe beider Fahrtrichtungen).
- Güterverkehrsanteil GVA (%)
   Busse werden zum Güterverkehr gezählt.

### (4) Zustandswert

Zur Beschreibung des Straßenzustandes wird der Befahrbarkeitsbeiwert p gemäß AASHO-Road-Test verwendet. Eine Zuordnung des mit Hilfe der visuellen Zustandserfassung gewonnenen Zustandswertes ZE zum Befahrbarkeitsbeiwert kann näherungsweise gemäß Anlage 1 vorgenommen werden. Als Eingangsgröße gilt der Jahresmittelwert.

### (5) Baustellenmerkmale

Regelpläne bzw. Verkehrsführung gemäß den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), Ausgabe 1980.

Die Nutzerwirkungen beziehen sich auf den gesamten Querschnitt.

### Baubetriebliche Maßnahmen:

Der Ablauf der Kostenermittlung mit der Angabe der zu verwendenden Anlagen ist in der Abbildung 4 dargestellt.

### Arbeitspapier zur SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG

Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Erhaltungsmaßnahmen - Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 18

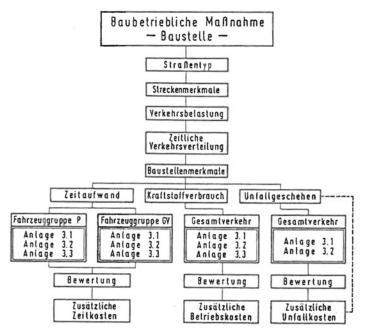


Abb. 4: Ablauf der Nutzerkostenermittlung bei baubetrieblichen Maßnahmen

Für die Nutzerkostenrechnung werden folgende Daten benötigt:

- (1) Straßentyp ST
  - ST 1: Planfreie Richtungsfahrbahn, außerhalb bebauter Gebiete
    - ST 1.2: 2 Fahrstreifen, mit/ohne Standstreifen ST 1.3: 3 Fahrstreifen, mit/ohne Standstreifen
  - ST 2: Sonstige Außerortsstraßen
- (2) Streckenmerkmale
  - Längsneigung s (%)
     Nur bei zweibahnigen Straßen (ST 1) mit Unterscheidung nach Steigung und Gefälle.
- (3) Verkehrsbelastung
  - Durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV (Kfz/24 h) der Wert ist stets für den Querschnitt definiert (Summe beider Fahrtrichtungen)
  - Güterverkehrsanteil GVA (%)
     Busse werden zum Güterverkehr gezählt.

### Arbeitspapier zur SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG

Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Erhaltungsmaßnahmen - Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 19

### (4) Zeitliche Verkehrsverteilung

Überwiegende Verkehrsart

Bei zweibahnigen Straßen (ST 1 bzw. BAB) werden die Strecken gemäß Anlage 3 einer der folgenden Verkehrsarten

- gemischter Verkehr,
- · Wirtschafts-/Berufsverkehr,
- Freizeitverkehr

zugeordnet.

Bei einbahnigen Straßen (ST 2) werden Regionen gemäß Anlage 3 einer der folgenden Verkehrsarten

- gemischter Verkehr und Wirtschafts-/Berufsverkehr,
- Freizeitverkehr

zugeordnet.

- Wochenart
  - Normalwochen,
  - Ferien- und Feiertagswochen.

Ferien- und Feiertagswochen sind Wochen entweder in der Ferienzeit (Mitte Juni bis Mitte September) oder sonstige Wochen mit einem Feiertag.

Ganglinientyp

Es werden folgende Typen entsprechend dem Verkehrsablauf von Dienstag bis Donnerstag unterschieden (Anlage 3):

- tagsüber konstante Verkehrsstärke
- überwiegende Morgenspitze
- überwiegende Nachmittagsspitze
- ausgeprägte Morgenspitze
- ausgeprägte Nachmittagsspitze

Anmerkung: Nur bei zweibahnigen Straßen (ST 1 bzw. BAB)

### (5) Baustellenmerkmale

Bei zweibahnigen Straßen (ST 1 bzw. BAB) nach Fahrtrichtungen getrennt:

Anzahl der verfügbaren Fahrstreifen.

Bei einbahnigen Straßen (ST 2):

Regelpläne III/4 und III/5 gem. RSA 80.

Die Nutzerwirkungen werden nach Fahrtrichtungen getrennt ermittelt und dann addiert.

für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 20

### 4.4 Ermittlung der aktualisierten Kosten

### 4.41 Allgemeiner Ansatz

Die im Verlauf eines Jahres anfallenden Kosten werden zu einem Betrag am Ende des Jahres zusammengefaßt und auf den Bezugszeitpunkt auf- bzw. abgezinst. Bezugszeitpunkt ist der 1. Januar nach Durchführung der Maßnahme.

Kosten, die vor dem Bezugszeitpunkt entstehen, werden mit dem Faktor f<sub>V</sub> auf den Bezugszeitpunkt aufgezinst:

$$f_V = q^r$$

Darin bedeuten:

q = 1 + p/100 (-) = Diskontierungsfaktor p (%) = Zinsfuß r (a) = Aufzinsungszeitraum

Der Aufzinsungszeitraum r ist der Zeitraum zwischen Ausgabentätigung und Bezugszeitpunkt. Für Ausgaben in dem (ersten) Jahr vor dem Bezugszeitpunkt ist r = 0, für Ausgaben im zweiten Jahr vor dem Bezugszeitpunkt ist r = 1 usw.

Die nach dem Bezugszeitpunkt im Untersuchungszeitraum d anfallenden Kosten werden auf den Bezugszeitpunkt abgezinst und in gleich große Jahresbeträge (Annuitäten) umgewandelt. Aus dem auf den Bewertungszeitraum n entfallenden Anteil wird der Barwert gebildet. Der Verzinsungsfaktor  $f_V$ , ergibt sich zu

$$f_V = q^{-t} \cdot (q^d/(q^d-1)) \cdot ((q^n-1)/q^n)$$

Darin bedeuten:

Jahr des Kostenanfalls (a) q = 1 + p/100(-) = Diskontierungsfaktor (%) Zinsfuß p d Untersuchungszeitraum (a) n (a) = Bewertungszeitraum

- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Die Werte des Verzinsungsfaktors  $f_V$  können für die Bewertungszeiträume  $n=20,\ 30$  und 40 Jahre sowie den Zinsfuß  $p=3\ \%$  den Tabellen der Anlage 5 entnommen werden.

Blatt 21

#### 4.42 Sonderfall

Falls folgende Voraussetzungen erfüllt sind (vgl. Abb. 1):

- konstante Kosten der Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen
- gleichgroße Zeiträume zwischen den Erhaltungsmaßnahmen (Erneuerungszeitraum ist ein ganzzahliges Vielfaches des Instandsetzungszeitraumes:  $d_{EN} = f_h \cdot d_{IN}$ ),

können die Verzinsungsfaktoren zur Ermittlung der aktualisierten Instandsetzungs- und Erneuerungskosten sowie der aktualisierten zusätzlichen Nutzerkosten infolge von Baustellen für den Bewertungszeitraum n=20 Jahre und den Zinsfuß p=3% aus den Abbildungen der Anlage 5 abgelesen werden.

Bei gleichartigem zeitlichem Verlauf des Straßenzustandes in allen Erhaltungszeiträumen wird zunächst das Zeitzentrum  $t_Z$ , der zusätzlichen Nutzerkosten DNK<sub>Z</sub>, für einen Erhaltungszeitraum  $d_{ER}$  ermittelt:

$$t_z = \sum_{t=1}^{d_{ER}} DNK_{Z,t} \cdot t / \sum_{t=1}^{d_{ER}} DNK_{Z,t}$$
.

Darin sind  $DNK_{Z,t}$  die im Jahre t anfallenden Nutzerkosten infolge des Straßenzustandes. Im Jahre, in dem die Erhaltungsmaßnahme durchgeführt wird, werden die Nutzerkosten nur anteilig angesetzt.

Die Verzinsungsfaktoren  $f_V$  zur Ermittlung der aktualisierten zusätzlichen Nutzerkosten infolge des Straßenzustandes können dann in Abhängigkeit vom Zeitzentrum  $t_Z$  und dem Erhaltungsintervall  $d_{ER}$  der Abbildung auf Anlage 5 entnommen werden.

Wird ein größerer Bewertungszeitraum als 20 Jahre gewählt, werden zur Ermittlung der aktualisierten Kosten die für n = 20 Jahre abgelesenen Werte mit folgenden Faktoren multipliziert:

- für n = 30 Jahre mit f = 1,317,
- für n = 40 Jahre mit f = 1,554.

- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987 Blatt 22

### 5 Auswertung

Die Auswertung der Berechnungsergebnisse umfaßt

- die graphische und tabellarische Darstellung der Ergebnisse unter Berücksichtigung der Auswirkungen unsicherer Eingangsdaten (Sensitivitätsanalysen),
- die Maßnahmenreihung auf der Basis verschiedener Bewertungskonzepte,
- die Erläuterung der Unterschiede bei der Maßnahmenreihung in Abhängigkeit von dem jeweiligen Bewertungskonzept und
- den Entscheidungsvorschlag.

### 6 <u>Verzeichnis der Abkürzungen</u>

Α	(-)	Index zur Bezeichnung der aktualisierten (diskontierten) Kosten
В	(-)	Index zur Bezeichnung des Untersu- chungsfalles "Baustelle"
В	(-)	Aufwand für den Kfz-Betrieb (fahrleistungs- bezogen), bestehend aus Abschreibung, Reifenverschleiß, Instandhaltung, Wartung, Schmierstoffen, Kraftstoffverbrauch
b BGK	(1/100km • Kfz) (DM)	Spezifischer Kraftstoffverbrauch Grundkosten für den Kfz-Betrieb (ge- schwindigkeitsunabhängig), bestehend aus den Kosten für die fahrleistungsbezogene Abschreibung, Reifenverschleiß, Instand- haltung, Wartung, Schmierstoffe
BGW	(DM/100km • Kfz)	Spezifische Grundkosten für den Kfz-Betrieb (Betriebskostengrundwert)
BK BKW BV	(DM) (DM/100km • Kfz) (1)	Kfz-Betriebskosten Spezifische Kfz-Betriebskosten Kraftstoffverbrauch (geschwindigkeitsabhängig)
BVK BVW d d <sub>EN</sub>	(DM) (DM/100km • Kfz) (a) (a)	Kraftstoffverbrauchskosten Spezifische Kraftstoffverbrauchskosten Untersuchungszeitraum Erneuerungsintervall (Zeitraum zwischen Erneuerungsmaßnahmen) Erhaltungsintervall (Zeitraum zwischen Erhaltungsmaßnahmen)
		naturganasiaiineii)

für Erhaltungsmaßnahmen

- Außerortsstraßen -

Stand Oktobe	or 1097	Blatt 23
Stariu Oktobe	31 130 <i>1</i>	Diatt 23
d <sub>IN</sub>	(a)	Instandsetzungsintervall (Zeitraum zwischen Erneuerungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen und Instandsetzungsmaßnahmen)
DB	(-)	Zusätzlicher Aufwand für den Kfz-Betrieb
DT	(h)	Zusätzlicher Zeitaufwand
DU	(II) (U)	Zusätzliche Anzahl der Unfälle
DBK	(DM)	Zusätzliche Kfz-Betriebskosten
DBV	(1)	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch
DDV	(1)	(geschwindigkeitsabhängig)
DNK	(DM)	Zusätzliche Nutzerkosten
DTK	(DM)	Zusätzliche Zeitkosten
DUK	(DM)	Zusätzliche Zeitkösten Zusätzliche Unfallkosten
DBGK	• •	Zusätzliche Grundkosten für den Kfz-Betrieb
DBOK	(DIVI)	(geschwindigkeitsunabhängig)
DBVK	(DM)	Zusätzliche Kraftstoffverbrauchskosten
	(2)	(geschwindigkeitsabhängig)
GK	(DM)	Gesamtkosten
K	(DM)	Straßenbaulastträgerkosten
KAM	(DM)	Kosten der administrativen Maßnahme
KBM	(DM)	Kosten der Baumaßnahme
KEN	(DM)	Kosten der Erhaltungsmaßnahme
KER	(DM)	Kosten der Erhaltungsmaßnahme
KIM	(DM)	Kosten der Investitionsmaßnahme
KIN	(DM)	Kosten der Instandsetzungsmaßnahme
KUN	(DM)	Kosten der Unterhaltungsmaßnahme
n	(a)	Bewertungszeitraum
NK	(DM)	Nutzerkosten
T	(h)	Zeitaufwand
TK	(DM)	Zeitkosten
U	(U)	Anzahl der Unfälle
UK	(DM)	Unfallkosten
WB	(DM/1)	Kraftstoffkostensatz
WT	(DM/Kfzh)	Zeitkostensatz
WU	(DM/U)	Unfallkostensatz
Z	(-)	Index zur Bezeichnung des Untersuchungsfalles "Straßenzustand"

Stand Oktober 1987 Blatt 24

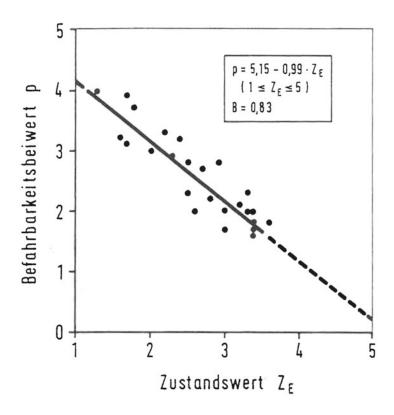
### 7 <u>Schrifttum</u>

- Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA): Ausgabe 1980. In: Verkehrsblatt, Heft 8, 1980, S. 276-375
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS: Teil: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen RAS-W: Ausgabe 1986. Köln: 1986
- Oefner, Gert: Ein Beitrag zur modellgestützten Vorbereitung von Straßenbautechnischen Entscheidungen. München-Neubiberg: Schmuck, A. (Hrsg.), 1983 (Informationen – Verkehrsplanung und Straßenwesen – 12)
- Oefner, Gert: Handbuch für die wirtschaftliche Vergleichsrechnung im Management der Straßenerhaltung Baulastträger- und Nutzerkosten. München-Neubiberg: Schmuck, A. (Hrsg.), 1988 (Informationen Verkehrsplanung und Straßenwesen 27)
- Schmuck, Alfred: Straßenerhaltung mit System Grundlagen des Managements. Bonn: Kirschbaum, 1987
- Schmuck, Alfred; Oefner, Gert; Rezanka, Susanne; Breiter, Bernhard:
  Entwicklung praxisgerechter Verfahren zur Ermittlung der
  Straßennutzerkosten für straßenbautechnische Entscheidungen.
  Bonn: Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), 1988 (Forschung
  Straßenbau und Straßenverkehrstechnik 514)

### 8 <u>Anlagen</u>

### <u>Inhalt</u>

Anlage 1	Zusammenhang zwischen Befahrbarkeitsbeiwert p und Zustandswert "Ebenheit" $Z_{\text{E}}$
Anlage 2	Zusätzliche Nutzerwirkungen infolge von bautechnischen Maßnahmen
Anlage 3	Zusätzliche Nutzerwirkungen infolge von bautechnischen Maßnahmen
Anlage 4	Korrektur des Kraftstoffverbrauchs bei veränderten Anteilen der Fahrzeuggruppen L, B und Z am Güterverkehr
Anlage 5	Verzinsungsfaktoren



Zusammenhang zwischen dem Befahrbarkeitsbeiwert und dem mit Hilfe der visuell-sensitiven Zustandserfassung ermittelten Zustandswert "Ebenheit".

Den Befahrbarkeitsbeiwerten lassen sich folgende Beschreibungen für die auf den Insassen des Fahrzeugs einwirkenden Schwingungen zuordnen:

p ≥ 3,5 : Vereinzeltes Wanken und Nicken des Fahrzeugs (Fahrbahn-

oberfläche in guter bis sehr guter Ausführung)

 $p = 3.0 \div 3.5$ : Häufiges Wanken und Nicken des Fahrzeugs; keine schlag-/

stoßartige Beanspruchung

p = 2,5 ÷ 3,0 : Ständiges Wanken und Nicken des Fahrzeugs; keine schlag-/

stoßartige Beanspruchung

 $p = 2,0 \div 2,5$  : Ständiges Wanken und Nicken des Fahrzeugs; vereinzelt

schlag-/stoßartige Beanspruchung

p = 1,5 ÷ 2,0 : Ständiges Wanken und Nicken des Fahrzeugs mit schlag-/

stoßartiger Beanspruchung über die gesamte Länge.

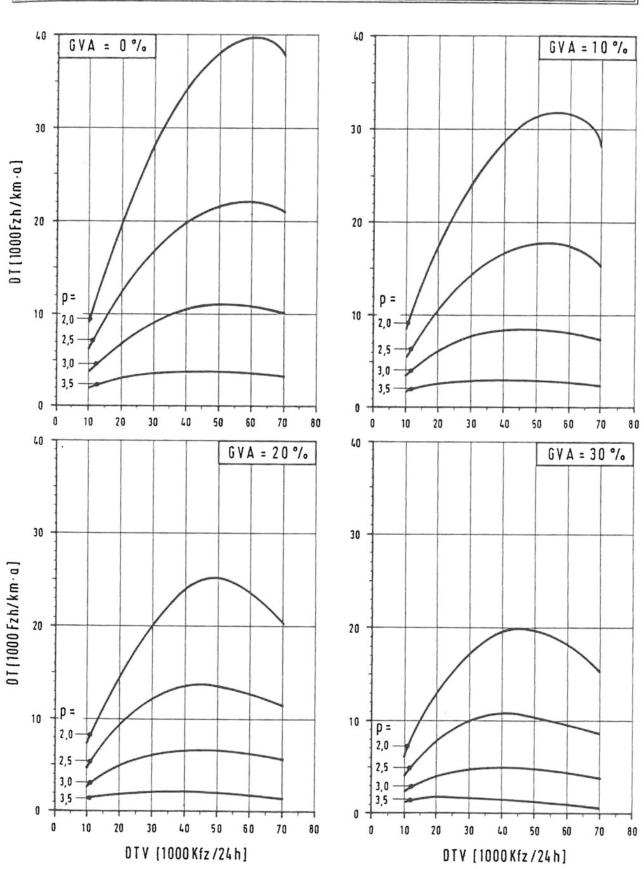
### Anlage 2

### Zusätzliche Nutzerwirkungen infolge von bautechnischen Maßnahmen

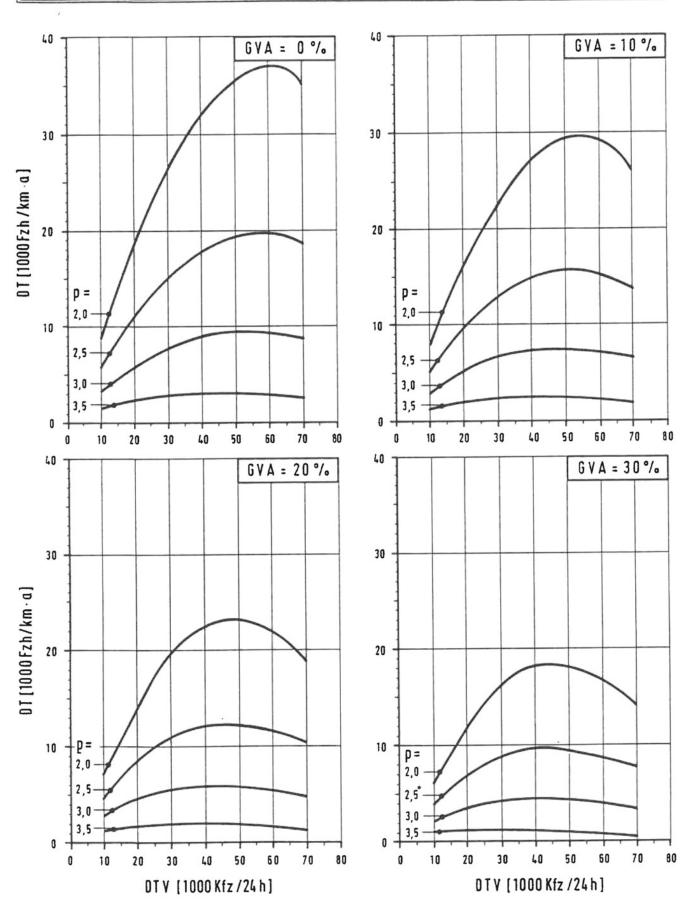
### <u>Inhalt</u>

Anlage 2.11	Straßentyp 1.2 – Untersuchungsfall "Straßenzustand"
Blatt 1 – 3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 4 – 6	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Anlage 2.12	Straßentyp 1.2 – Untersuchungsfall "Baustelle"
Blatt 1 – 3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 4 – 6	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV
Blatt 7 – 9	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Blatt 10	Zusätzliche Unfallkosten
Anlage 2.21	Straßentyp 1.3 – Untersuchungsfall "Straßenzustand"
Blatt 1 – 3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 4 – 6	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Anlage 2.22	Straßentyp 1.3 – Untersuchungsfall "Baustelle"
Blatt 1 – 3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 4 – 6	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV
Blatt 7 – 9	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Blatt 10	Zusätzliche Unfallkosten
Anlage 2.31	Straßentyp 2 – Untersuchungsfall "Straßenzustand"
Blatt 1 – 3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 4	Korrekturfaktoren für die Straßentypen ST 2.11 und ST 2.13
Blatt 5 – 8	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Blatt 9	Korrekturfaktoren für die Straßentypen ST 2.11 und ST 2.13
Anlage 2.32	Straßentyp 2 - Untersuchungsfall "Baustelle"
Blatt 1	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 2	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV
Blatt 3	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs

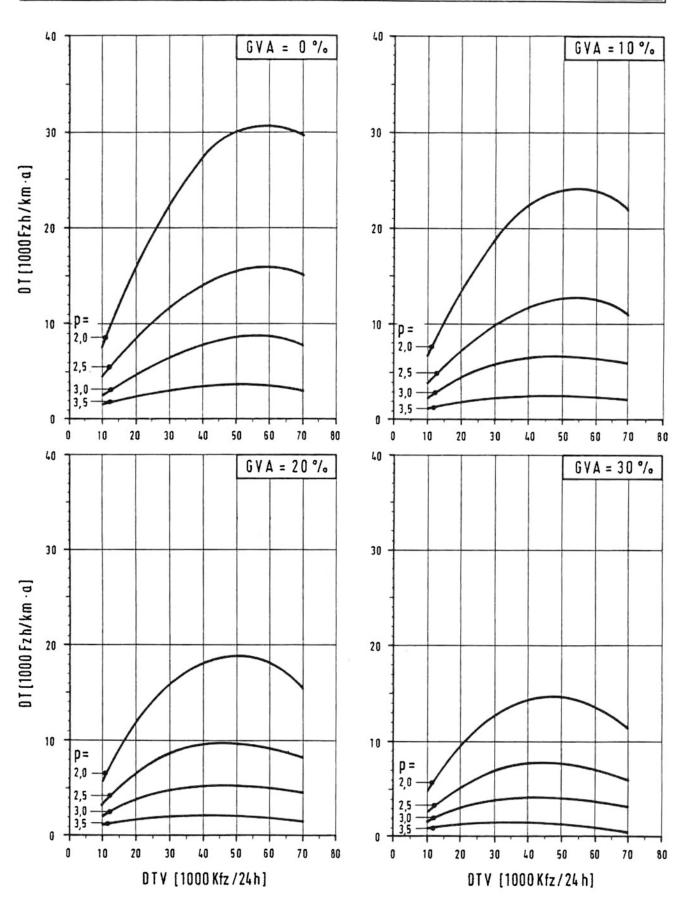
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuch	ungsfall: Straßenzustand
Straßentyp Zusätzlicher Zeitaufwand ST 1.2 der Fahrzeuggruppe P (1000		) Fzh/km•a)	Längsneigung 0 – 2 %



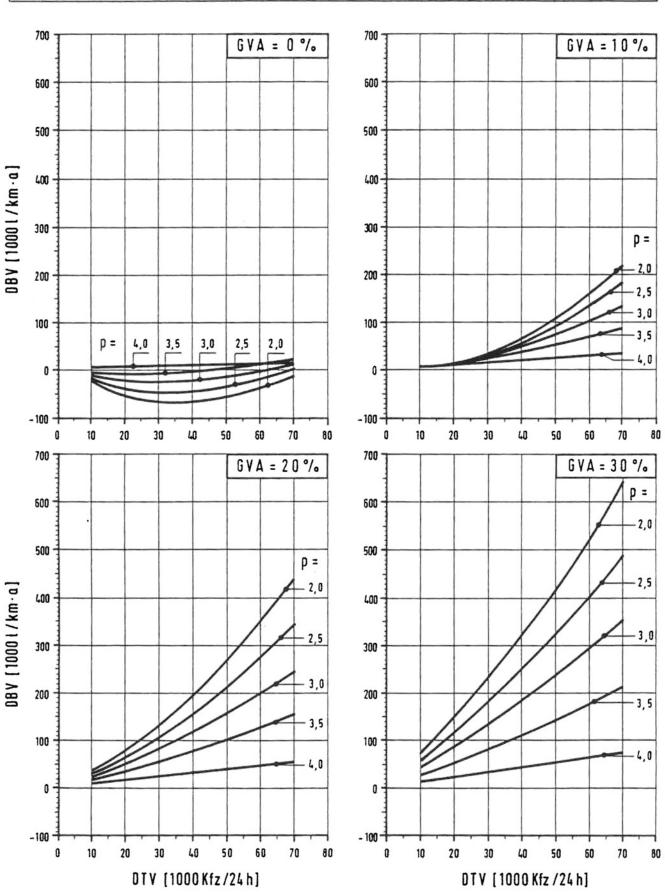
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuch	ungsfall: Straßenzustand
Straßentyp	Zusätzlicher Zeitaufwand	) Fzh/km•a)	Längsneigung
ST 1.2	der Fahrzeuggruppe P (1000		2 – 4 %



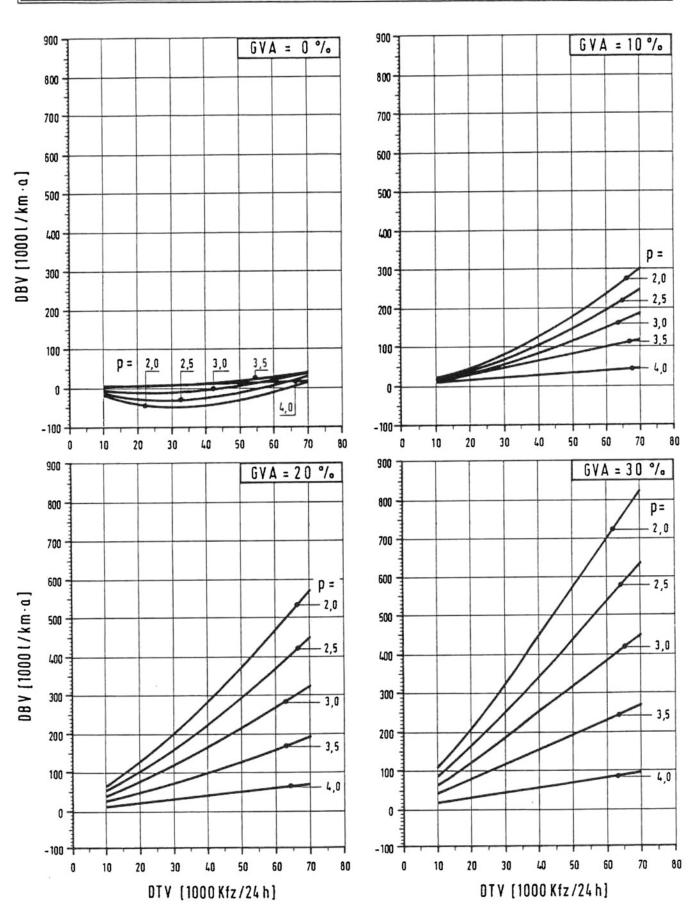
Planungsobje	ekt: Bautechnische Maβnahme	Untersuch	ungsfall: Straßenzustand
Straßentyp	Zusätzlicher Zeitaufwand	) Fzh/km•a)	Längsneigung
ST 1.2	der Fahrzeuggruppe P (1000		4 – 6 %



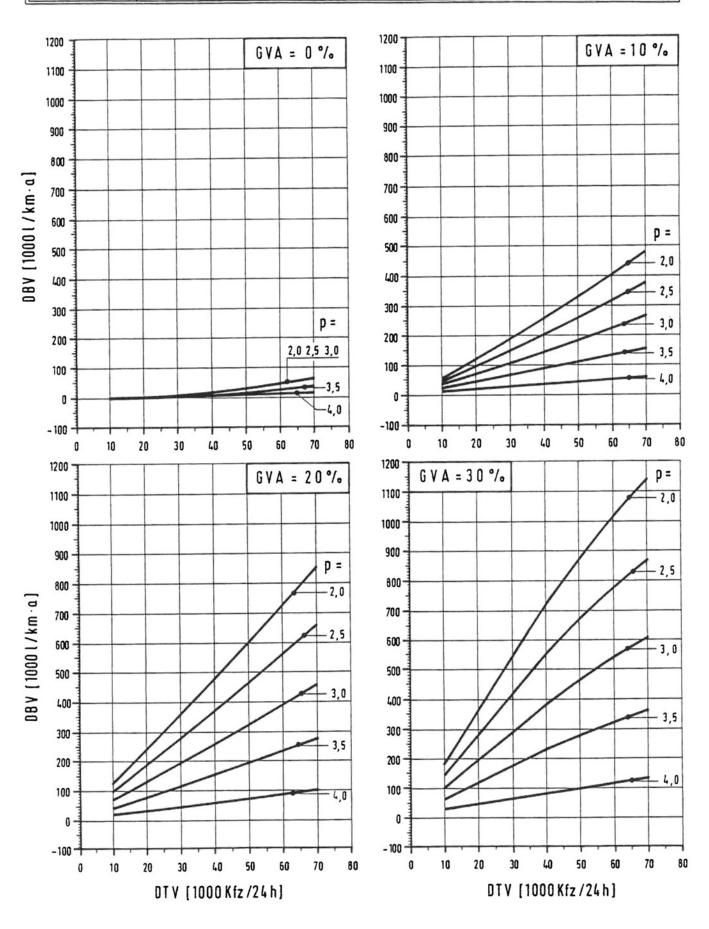
Planungsobje	ekt: Bautechnische Maβnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand						
Straßentyp	Zusätzlicher Kraftstoffver		Längsneigung					
ST 1.2	des Gesamtverkehrs (1000)		0 – 2 %					



Planungsobje	ekt: Bautechnische Maβnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand						
Straßentyp	Zusätzlicher Kraftstoffver		Längsneigung					
ST 1.2	des Gesamtverkehrs (1000)		2 – 4 %					



Planungsobje	ekt: Bautechnische Maβnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand							
Straßentyp	Zusätzlicher Kraftstoffver		Längsneigung						
ST 1.2	des Gesamtverkehrs (1000)		4 – 6 %						



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme | Untersuchungsfall: Baustelle

Straßentyp: ST 1.2 Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche+km Baustrecke)

		I						سغد	19 <b>5</b> 0	-igu	TO G				
Regelplan					0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Zul V: 60	J KMI/N	DTV	DTV (Kfz/24h)		64	A(%)			64	A(%)			GV.	A(Z)	
		(112/2411)		0	10	20	300	0	10	20	30	0	10	20	30
111	1111	10 000	•	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
	1	10 000	ь	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,
$  \cdot  $		20 000	•	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,
		2000	ь	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7	0,7	0,6	0,
$\prod_{i=1}^{n}$		30 000	•	1,3	2,2	4,0	7,4	1,4	2,2	4,0	7,5	1,4	2,3	4,1	7,
		30 cm	ь	0,8	0,8	0,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,4	1,4	1,4	1,
H ; I	0	40 000	•	34,0	57,8	107,6	150,8	34,0	57,8	107,6	150,8	34,0	57,7	107,3	150,
11:1	111	~ ~~	ь	1,4	1,4	1,3	1,1	1,7	1,6	1,5	1,3	2,7	2,7	2,5	2,
11:1	1:11	50 000	-												
			b												
1111	1 1 1 1	60 000	•												
		<b></b>	ь												
		70 000	•												
		/	ь												

Verkehrsführ	2.2	1						سغد	9=0	eig.	ng.						
Regelplan: 1	1/1				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 - 62				
Zul Vt 60 kg	-/h	(Kfz/24h)			GW	MA(Z)			GMA(Z)			GMA(%)					
		(KTZ/Z4h)	'	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
1111	1 1 11	10 000	•	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,		
	1111	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,		
		20 000	•	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,		
11;1	$ \cdot $	30 000	ь	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,		
;			•	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	٥,		
11:1		35 000	ь	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,		
11:1		40 000	٠	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,		
	® P	40 aas	ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,		
			•	0,4	0,3	0,3	0,6	0,4	0,4	0,3	0,6	0,4	0,4	0,3	0,		
		50 000	b	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,		
Hil	1 1 1		•	3,0	4,9	7,9	12,9	3,0	4,8	7,8	12,8	3,0	4,7	7,6	12,		
		60 000	ь	1,3	1,3	1,2	1,1	1,4	1,3	1,2	1,1	1,4	1,4	1,3	1,		
				15,0	20,7	35,8	74,4	14,8	20,4	35,3	73,2	14,3	19,6	22,8	69,		
		70 000	ь	1,7	1,6	1,4	1,1	1,7	1,6	1,4	1,2	1,7	1,6	1,5	1,		

								الخا	19#n	eigu	ng						
Regelplan:					0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%			
Zul V: 60	ion/h	DTV (Kfz/24h)			GW	GWA(%)			GWA(X)				GMA(%)				
				0	10	20	30	0	, 10	20	30	0	10	20	30		
$\Box$	1 + 11		•	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0		
		10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1		
Hil			•	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		
Hil	1771	20 000	ь	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,:		
Hil			-	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,		
11:11		20 000	ь	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,		
11:1			•	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,		
	162	40 000	ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,		
			•	0,4	0,4	0,3	0,7	0,4	0,4	0,4	0,7	0,4	0,4	0,4	0,		
		50 000	ь	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9		
1111	$\mathbf{H}$		•	3,0	4,9	8,0	13,0	3,1	4,9	7,9	12,8	3,0	4,8	7,7	12,4		
		60 000	ь	1,3	1,3	1,2	1,1	1,4	1,3	1,2	1,1	1,4	1,4	1,3	1,5		
		70.000		15,1	20,8	35,9	74,4	14,9	20,5	35,4	73,3	14,3	19,6	33,8	70,0		
		70 000	6	1,7	1,6	1,4	1,1	1,7	1,6	1,4	1,2	1,7	1,6	1,5	1,2		

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle

Straßentyp: ST 1.2 Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

	ihrung: 2+2			1					ng <del>s</del> n	<b>e</b> igu	TO G						
egelplans	1/4				0	- 24			2	- 4%			4	- 6X			
Mi V: 60	KMA/TI	DTV (Kfz/24h)		GMA(X)					GM(X)				GMA(X)				
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
111	1111	10 000	•	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,		
111		10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	.0,		
111	1111	20 000	•	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,		
$ \cdot $	711	2000	b	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,		
	M 4 4	30 000	•	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,		
$ \cdot $		- w	b	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,		
1:1		40 000	4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,		
1:1	(1)		ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,		
1:1	1:11	50 000	•	0,5	0,5	0,4	0,8	0,5	0,5	0,5	0,8	0,5	0,5	0,5	0,6		
1:1	1 ! 11	J	ь	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,0		
1 1 1	1 1 1 1	60 000	•	3,2	5,0	8,1	13,1	3,2	5,0	8,0	12,9	3,2	4,9	7,8	12,5		
		a	ь	1,3	1,3	1,2	1,1	1,4	1,3	1,2	1,1	1,4	1,4	1,3	1,2		
		70 000		15,2	20,9	36,0	74,6	15,0	20,6	35,5	73,4	14,5	19,8	34,0	70,1		
		, a aa	ь	1,7	1,6	1,4	1,1	1,7	1,6	1,4	1,2	1,7	1,6	1.5	1,2		

							اخدا	gen	eigu	100						
Verkehrsführung: 240 Regelplan: II/3				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X			
Zu1 V: 60 km/h 80 km/h	DTV (Kfz/24h)							GMA(X)				GMA(Z)				
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
11 1 1 1 1 1		•	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,5	0,4	0,4	0,4		
	10 000	ь	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5		
	20 000	•	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	1,1	1,0	0,9	0,8		
	25 000	ь	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,4	1,3	1,2	1,1		
	30 000	•	3,4	5,0	8,7	15,6	3,6	5,2	8,9	15,7	4,2	5,8	9,5	16,3		
	35 000	ь	1,6	1,5	1,5	1,5	1,8	1,8	1,8	1,7	2,9	2,9	2,9	2,8		
	40 000	•	69,2	116,8	216,4	302,7	69,5	117,0	216,6	302,7	70,5	117,9	216,9	302,5		
	~ · ·	ь	2,8	2,8	2,6	2,3	3,3	3,3	2,0	2,7	5,5	5,5	5,1	4,5		
	50 000	•														
111;11;11	- w	b														
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	40 000	•														
	- w	b														
	70 000	•														
	~ ~~	ь														

							مغض	980	<b>e</b> igu	5						
Verkehnsführung: 3+1 Regelplan: II/1				0	- 2%			2	- 4%			4 - 6%				
Zul V: 60 km/h 60/80km/h	DTV		BMA(%)					GAA(2)				GVA(2)				
	(Kfz/24h	(R/2/241)		10	20	30	0	10	20	30	0.	10	20	30		
	10.000	•	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2		
	10 000	ь	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,3	0,3		
(1)		•	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4		
	20 000	ь	0,7	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,8	0,7	0,6		
		•	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6		
	30 000	ь	1,0	1,0	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,8	1,3	1,2	1,1	1,0		
			0,9	0,9	0,8	0,7	*1,0	0,9	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,9		
	40 000	ь	1,5	1,4	1,3	1,2	1,6	1,5	1,4	1,3	1,8	1,7	1,6	1,5		
11/1/1		•	2,0	2,6	4,7	8,8	2,1	2,7	4,8	8,8	2,2	2,8	4,8	8,8		
	50 000	ь	2,2	2,1	2,0	1,9	2,3	2,2	2,2	2,1	2,6	2,6	2,5	2,4		
		•	19,6	29,1	44,1	85,6	19,6	29,0	43,8	85,0	19,4	28,6	43,1	83,0		
	₩ 000	ь	3,0	3,0	2,8	2,4	3,2	3,1	2,9	2,6	3,7	3,6	3,4	3,0		
	-		69,2	115,3	201,6	291,1	68,6	114,2	199,4	287,4	66,9	111,1	193,3	276,9		
	70 000	ь	3,8	3,5	3,0	2,4	4,0	3,7	3,2	2,5	4,6	4,3	3,7	2,9		

Straßentyp: ST 1.2 Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

Verkehrsführung: 340							سخب	d <del>e</del> u	eigu	no a				
Regelplan: II/4				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Zul V: 60 km/h 90 km/h	στν			64	A(Z)			94	A(Z)			94	A(Z)	
	(Kfz/24h)	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
111111	10 000	•	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,
	10 000	ь	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,
4 11 1	20 000	•	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,
1 (6)	20 000	ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,7	0,6	1,0	1,0	0,9	0,
	30 000	•	1,8	2,6	4,4	7,8	1,9	2,6	4,5	7,9	2,1	2,8	4,7	8,
	3.00	ь	1,2	1,2	1,1	1,1	1,4	1,4	1,3	1,2	2,0	1,9	1,9	1,
	40 000	4	34,6	58,4	108,2	151,4	34,7	58,5	108,3	151,4	35,0	58,6	108,2	151,
111		ь	2,1	2,0	1,8	1,7	2,4	2,3	2,1	1,9	3,5	3,4	3,2	2,
	50 000	•												
1:11:11	2 44	ь												
1 1 1 1 1 1	60 000	•												
		ь												
	70 000													
	,,, ,,,	ь												

							Lär	950	-iqu	ing.				
Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/2				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6X	
Zul V: 60 km/h 80 km/h	στv			GW	A(%)			GM	A(%)			ЭМ	A(%)	
	(Kfz/24h)	,	٥	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
LT LT LT		•	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,
	10 000	ь	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,
1,11,1	20 000	•	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,
1	20 000	ь	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	0,6	0,5	0,4	0,7	0,6	0,6	0,
	30 000	-	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	0,
	35 000	ь	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,7	1,0	0,9	0,9	0,
	40 000		0,9	0,8	0,8	0,7	0,9	0,9	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,
9	40 000	ъ	1,3	1,2	1,1	1,1	1,4	1,3	1,2	1,1	1,5	1,4	1,2	1,
	50 000	a	1,2	1,2	1,1	1,8	1,3	1,2	1,2	1,8	1,3	1,2	1,2	1,
	30 000	ь	1,9	1,8	1,7	1,7	1,9	1,8	1,8	1,7	2,0	1,9	1,9	1,
			6,8	10,4	16,5	26,4	6,8	10,4	16,3	26,1	6,7	10,2	16,0	25,
	60 000	ь	2,6	2,6	2,4	2,2	2,7	2,6	2,5	2,3	2,8	2,8	2,6	2,
	70 dbo		31,0	42,3	72,5	149,4	30,6	41,7	71,4	147,1	29,5	40,0	68,4	140,
	70 000	ь	3,3	3,1	2,8	2,3	3,4	3,2	2,9	2,3	3,5	3,3	2,9	2,

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle

Straßentyp: Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV
a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

								Lar	950	#igu	nd				
egelplans			- 1		0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Zul V: 60	lom/h	ידם	. 1		GM	A(%)			GM	A(%)			өм	A(%)	
		(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
111	1111	10 000	•		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
11		10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	1111	20 000	•		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
		2000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
		30 000	-		0,1	0,5	2,0		0,1	0,5	2,0		0,1	0,5	1,9
		3. W	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3
	0	40 000	•		4,2	22,2	57,7		4,2	22,2	57,4		4,0	21,3	55,3
	1:11		b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,3	0,3		0,2	0,4	0,6
;	1:11	50 000	•												
	1:11		0												
1111	1 1 11	60 000	•												
		~ w	ь												
		70 000	•												
		, a aa	ь												

Jerkehrsführung: 2+2							مغد	950	rigu	10g				
Regelplan: I/1		- 1		0 -	- 24			2 -	4%			4 -	- 6%	
Zul V: 60 km/h	(Kfz/24h	. 1		GM	4(2)			6W	<b>4(%)</b>			GM	4(%)	
	(KTZ/Z4n	'	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
11111	10 000	-		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	20 000	-		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
4	2000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,
	30 000	4		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
		ь		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
	40 000			0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
		ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
	50 000			0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,2
		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
111111	60 000	•		0,2	0,9	3,3		0,2	0,9	3,2		0,2	0,8	2,9
	2000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,:
	70 000	•		1,2	6,4	28,9		1,2	6,3	28,4		1,1	5,7	25,9
	70 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3

							Lär	9=0	eigu	5				
erkehrsführung egelplan: I/2				0 -	- 22			2 -	4%			4 -	- 6X	
ui V: 60 km/h	DTV (Kfz/2)			GW	4(%)			BW.	<b>(%)</b>			6W	4(%)	
	(KT2/2	en)	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
1111	10 00			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
	1 1 20 00	' ь	1	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
	20 00			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
1111		6		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,
1 1 1	30 00			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
	3.00	6		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
	400			0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
1;113		ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
1:11	50 00			0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,
1:11		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,
1 1 1 1	60 00			0,2	0,9	3,3		0,2	0,9	3,2		0,2	0,8	2,
	a w	6		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,
	70 00			1,2	6,4	28,9		1,2	6,3	28,4		1,1	5,7	25,
	70 00	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,

Straßentyp: ST 1.2 Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

								gene	Pigu	5				
Verkehrstührung: 2+2 Regelplan: I/4		ı		0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Zui V: 60 km/h	στν			GW	4(Z)			GMP	(X)			94	<b>4</b> (%)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
111111		•		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0
				0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0
111 201	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0
		•		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0
	30 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0
	40 000	•		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0
1:17.8	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0
1 : 1 1 : 11	50 000	•		0,0	0,0	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0
1 ! 1 ! ! ! !	35 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0
11111	60 000	•		0,2	0,9	3,3		0,2	0,9	3,2		0,2	0,9	2
	2000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0
		•		1,2	6,4	28,9		1,2	6,3	28,4		1,1	5,7	25
	70 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0

							Lär	gsn	<b>-</b> igu	nd.				
Verkehrsführung: 240 Regelplan: II/3				0	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Zul V: 60 km/h 80 km/h	στν			вм	A(2)			- GW	<b>4(%)</b>			94	A(%)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
11 1 1 1 1 1		•		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
	10 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
		•		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2
	20 000	b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
		•		0,2	1,2	4,1		0,3	1,2	4,1		0,3	1,2	4,1
	30 000	ь		0,1	0,3	0,4		0,1	0,3	0,5		0,2	0,4	0,7
	40 000	•		8,5	44,7	115,6		8,5	44,6	115,1		8,2	43,0	111,0
	40 000	ь		0,2	0,5	0,5		0,3	0,5	0,6		0,4	0,8	1,1
	50 000	•												
	<b></b>	ь												
	60 000	•												
	<b></b>	5												
	70 000	•												
	~ w	ь												

	T						سغد	gsn	<b>p</b> iqu	ind				
Verkehrsführung: 3+1 Regelplan: II/1				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6X	
Zul V: 60 low/h 60/80low/h	₽TV			ЭМ	A(%)			GM.	A(%)			GW	A(%)	
	(Kfz/24h)	'	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
$\Pi + \Pi + \Pi$		•		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
	10 000	ь		.0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
(1/1)				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
	20 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
		•		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	20 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
				0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2
الفار الراح	40 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,2	0,3
		•		0,1	0,6	2,2		0,2	0,6	2,2		0,2	0,6	2,0
	50 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
		•		1,5	6,4	28,6		1,5	6,3	28,3		1,4	5,9	26,2
	60 000	ь		0,2	0,4	0,6		0,3	0,4	0,6		0,2	0,4	0,6
		a		8,9	41,8	116,3		8,8	41,2	114,6		8,1	38,0	105,8
	70 000	ь		0,3	0,5	0,7		0,3	0,5	0,8		0,3	0,5	0,7

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle

Straßentyp: Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV

ST 1.2 a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

							-	19 <b>%</b> D	-igu	-C		. '		
Verkehrsführung: 340 Regelplan: II/4		İ		0.	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Zul V: 60 tom/h 80 tom/h	υτο	ı		GM	A(%)			GM	4(%)	i		GM	A(%)	
	(Kfz/24h)	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
111111		-		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
	10 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
661		•		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
1	20 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2
		-		0,1	0,6	2,1		0,1	0,6	2,1		0,1	0,6	2,1
	30 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,3	0,4		0,1	0,3	0,:
		•		4,3	22,4	57,8		4,3	22,3	57,5		4,1	21,4	55,4
111	40 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,4	0,4		0,3	0,5	0,7
	50 000													
1:11:11	30 000	ь												
111111	80 000	-												
	a. a	b												
	70 000													
	70 000	ь												

							Lär	19 <b>5</b> 0	-iqu	ng.				
Verkehrsführung: 440 Regelplan: II/2		ı		0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6X	
Zul V: 60 km/h 80 km/h	o⊤∨			GM	A(%)			GW.	4(%)			GM	A(%)	
	(Kfz/24h	١ '	•	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
1111111				0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
	10 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
1.00				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
9	20 000	ь		0,1	0,1	0,2	_	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
الناق	30 000	•		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	30 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
	40 000	-		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2
The second second	40 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,3
				0,1	0,1	0,5		0,1	0,1	0,5		0,1	0,1	0,5
	50 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
				0,5	2,0	6,6		0,5	2,0	6,5		0,4	1,8	5,9
	60 000	ь		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5
		•		2,5	12,9	59,0		2,5	12,7	57,0		2,3	11,5	51,9
	70 000	ь		0,3	0,5	0,7		0,3	0,5	0,7		0,2	0,4	0,6

Straßentyp: ST 1.2 Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

								الغد	ngsn	eigu	nu a				
egelplans					0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Zul V: 60	kom/h	oπ∨			64	A(%)			GV.	A(%)			64	A(Z)	
		(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
111	1111		•	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,4	-0,6	-0,
		10 000	ь	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,2	-0,6	-0,9	-1,
$  \cdot  $		20 000	-	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,5	-0,8	-1,1	-1,
lil.		20 000	ь	-0,5	-0,7	-0,8	-0,8	-0,6	-0,7	-0,9	-1,1	-0,4	-1,0	-1,7	-2,4
Hil		30 000		2,6	5,2	12,1	27,4	2,5	5,0	11,4	25,4	2,5	4,5	9,8	20,
111		30 000	ь	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,6	-0,8	-1,1	-1,2	0,1	-1,0	-2,3	-3,
111	0	40 000	•	96,9	180,6	389,0	652,1	96,1	175,6	367,1	6∞,0	95,8	166,0	319,5	491,
1:1		~ ~~	ь	-0,3	-0,4	-0,5	-0,2	-0,1	-0,5	-1,0	-0,9	1,7	-0,2	-2,5	-3,2
1:1	1:11	50 000	a												
1:1	1:11	20 000	ь												
1 1 1	1 1 11	60 000	a												
		2000	b												
		70 000	a												
		, a aa	ь												

								Län	gsn	#igu	n a				
Regelplan					0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6Z	
Zul V: 60	ion/h	עום			6M	A(Z)			6W	A(%)			GW	<b>A(%)</b>	
		(Kfz/24h)	١	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
111	1111		•	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0
$  \cdot  $		10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,4	-0,7	-1,0	-1
$  \cdot  $				-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,5	-0,7	-1,0	-1
$\perp$	1 i U	20 000	b	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-0,7	-1,4	-1,9	-2
111	111		a	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,6	-0,8	-0,9	-0,8	-0,7	-1,1	-1,4	-1
111		30 000	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,1	-2,0	-2,8	-3
1:1		40 000		-0,8	-0,9	-0,9	-0,7	-0,9	-1,1	-1,1	-0,9	-0,9	-1,4	-1,7	-1
1:1	1 9	40 000	ь	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,5	-1,3	-2,5	-3,5	-3
1 ! 1	1:11	=	٠	-1,0	-1,1	-1,0	1,1	-1,1	-1,2	-1,1	0,7	-1,0	-1,6	-1,6	-0
1 ! 1	1 ! 11	30 000	b	-1,3	-1,6	-1,3	-1,4	-1,5	-1,8	-1,7	-1,4	-1,4	-2,7	-3,5	-3
	1 1 11	40.000	50 000	8,3	15,9	31,1	63,3	8,2	15,3	29,1	56,8	8,2	14,1	24,6	43
		a 000	b	-1,1	-1,2	-1,1	-0,1	-1,2	-1,4	-1,0	-0,7	-0,9	-2,4	-2,5	-3
		70 000		54,6	83,3	169,8	441,2	54,0	80,2	156,6	385,2	52,8	73,5	129,8	274
		70 000	ь	-0,5	-0,4	0,4	0,7	-0,5	-0,6	-0,1	-0,1	-0,3	-1,8	-1,8	-2

								الظام	gsn	eigu	in a				
Verkehnsführung: 2+2 Regelplan: I/2 Zul V: 60 km/h					0 -	- 2%			2	- 4%			4 -	- 6X	
		DTV			ЭМ	A(%)			6M	A(%)			GM	A(%)	
		(Kfz/24h)	'	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
I + I + I	111		•	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,4	-0,5	-0,
	1	10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,4	-0,7	-1,0	-1,
				-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,5	-0,8	-1,0	-1,
Till	12	20 000	b	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-0,7	-1,4	-1,9	-2,
1 1 1		30 000		-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,8	-1,1	-1,5	-1,
1 ; 1 11		35 000	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,1	-2,0	-2,8	-3,
		40 000	•	-0,8	-1,0	-1,0	-0,8	-0,9	-1,1	-1,2	-1,0	-0,9	-1,4	-1,8	-1,
1 ! 1 1	95	40 000	ь	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,5	-1,3	-2,5	-3,5	-3,
1:11	!	50 000	•	-1,0	-1,2	-1,0	1,1	-1,1	-1,3	-1,1	0,6	-1,1	-1,6	-1,7	-0,
	1 11	3. au	ь	-1,3	-1,6	-1,3	-1,4	-1,5	-1,8	-1,7	-1,4	-1,4	-2,7	-3,5	-3,
1111	111	60 000	•	8,3	15,8	31,0	63,2	8,1	15,3	29,1	56,8	8,1	14,0	24,5	43,
		2 W	ь	-1,1	-1,2	-1,1	-0,1	-1,2	-1,4	-1,0	-0,7	-0,9	-2,4	-2,5	-3,
		70 000		54,5	83,3	169,8	441,3	53,9	80,2	156,6	385,2	52,8	73,5	129,8	274,
		70 000	ь	-0,5	-0,4	0,4	0,7	-0,5	-0,6	-0,1	-0,1	-0,3	-1,8	-1,8	-2,

Straßentyp: ST 1.2 Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

Verkehrsführ	242							اخد	19 <b>s</b> n	eig.	ang.				
Regelplan: I	legelplan: I/4				0	- 2%			2	- 4%		1	4	- 6%	
		DTV (Kfz/24h			64	A(Z)			G.	A(Z)			G.	A(%)	
		(KTZ/240	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
1111	111	10 000	•	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,3	-0,5	-0,6	-0,8
		10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,4	-0,7	-1,0	-1,6
		20 000	•	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,9	-1,2	-1,
	7/1	20 000	ь	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-0,7	-1,4	-1,9	-2,
	<b>1</b>   4	30 000	•	-0,7	-0,8	-0,9	-0,8	-0,8	-0,9	-1,1	-1,0	-0,9	-1,3	-1,8	-1,
		J	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,1	-2,0	-2,8	-3,:
		40 000	•	-0,9	-1,1	-1,1	-0,9	-1,1	-1,3	-1,3	-1,1	-1,1	-1,7	-2,2	-2,0
11:11		-5 000	ь	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,5	-1,3	-2,5	-3,5	-3,
	: 11	50 000	4	-1,1	-1,3	-1,1	1,0	-1,3	-1,5	-1,3	0,5	-1,2	-1,9	-2,1	-1,3
11:11	111	J. W.	ь	-1,3	-1,6	-1,3	-1,4	-1,5	-1,8	-1,7	-1,4	-1,4	-2,7	-3,5	-3,3
1111	1 11	60 000	•	8,2	15,7	31,0	63,2	8,0	15,2	29,0	56,7	8,0	13,7	24,3	43,3
		a w	ь	-1,1	-1,2	-1,1	-0,1	-1,2	-1,4	-1,0	-0,7	-0,9	-2,4	-2,5	-3,0
		70 000	•	54,5	83,3	169,8	441,3	53,9	80,1	156,6	385,2	52,8	73,3	129,6	274,5
		70 000	ь	-0,5	-0,4	0,4	0,7	-0,5	-0,6	-0,1	-0,1	-0,3	-1,8	-1,8	-2,7

	_	-	_										_	
Verkehrsführung: 2+0							Lär	950	eigu	TUG				
Regeiplan: II/3 Zul V: 60 km/h		1		0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
80 km/h	DTV (Kfz/24h)			GV	P(Z)			64	A(Z)		GAA(2)			
	(27241)	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	10 000	•	-0,7	-0,8	-1,0	-1,1	-0,7	-0,9	-1,1	-1,3	-0,8	-1,3	-1,9	-2,4
	10 000	ь	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,6	-0,8	-1,0	-1,2	-0,5	-1,1	-1.7	-2,3
	20 000	•	-1,3	-1,6	-1,8	-2,0	-1,4	-1,8	-2,2	-2,4	-1,3	-2,6	-3,8	-4,9
		ь	-1,1	-1,3	-1,5	-1,7	-1,1	-1,5	-1,9	-2,1	-0,7	-2,1	-3,5	-4,9
	30 000	•	4,6	9,8	23,5	54,2	4,5	9,3	22,0	49,7	5,0	8,2	17,6	38,0
		ь	-1,2	-1,4	-1,6	-1,3	-1,1	-1,7	-2,2	-2,4	0,2	-2,0	-4,6	-7,0
	40 000	a	193,6	360,8	777,5	1304,0	192,2	350,7	733,3	1199,3	193,0	331,7	636,9	980,4
0		ь	-0,6	-0,8	-1,0	-0,4	-0,2	-1,1	-1,9	-1,7	3,3	-0,5	-4,9	-6,5
	50 000	•												
		ь												
1111111	60 000	•												
		ь												
	70 000													
		ь												

Verkehrsführung: 3+1							سغد	1950	eig	and a				
Regelplant II/1 Zul V: 60 km/h				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6Z	
60/80km/h	DTV	DTV (Kfz/24h)		84	A(%)			84	A(Z)		GAA(%)			
	(KTZ/246	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	10 000	•	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,7	-0,9	-1,0	-0,7	-1,1	-1,5	-1,9
	10 000	ь	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,6	-0,8	-1,0	-1,2	-0,7	-1,3	-1,9	-2,5
(11)	20 000	•	-1,0	-1,3	-1,4	-1,6	-1,2	-1,5	-1,7	-1,9	-1,4	-2,2	-3,0	-3,6
	2000	ь	-1,1	-1,4	-1.6	-1.8	-1,3	-1,7	-2,0	-2,3	-1,4	-2,6	-3,8	-4,8
	30 000	•	-1,6	-1,9	-2,1	-1,9	-1,8	-2,2	-2,5	-2,4	2,0	-3,2	-4,3	-4,8
	J 30 000	ь	-1.7	-2.1	-2,3	-2,2	-1,9	-2,5	-2,9	-3,0	-2,0	-3,8	-5,5	-6,5
	40 000		-2,1	-2,5	-2,6	-2,0	-2,4	-2,9	-3,1	-2,7	-2,4	-4,0	-5,2	-4,6
	- w	ь	-2,2	-2,6	-2,8	-2,1	-2,4	-3,1	-3,5	-2,9	-2,3	-4,7	-6,6	-6,0
	50 000	•	-1,2	1,8	11,2	33,3	-0,5	1,3	9,9	29,4	-0,3	0,1	6,3	20,2
1:11:1	- ww	ь	-2,4	-2,8	-2,3	-1,4	-2,6	-3,2	-3,1	-2,4	-2,0	-4,8	-6,5	-6,3
11111	60 000		58,5	97,4	174,7	435,7	58,0	94,3	163,2	387,5	57,9	87,0	137,9	290,5
	2 w	ь	-1,7	-1,9	-0,7	0,1	-1,7	-2,3	-2,5	-2,2	-0,7	-4,1	-4,7	-6,1
	70 000	•	239,6	444,8	927,4	1657,8	237,4	426,7	853,5	1458,3	233,6	387,5	703,0	1060,
	, a wa	ь	-0,5	-0,2	1,1	1,6	-0,2	-0,7	0,0	-0,1	1,1	-2,8	-3,6	-5,9

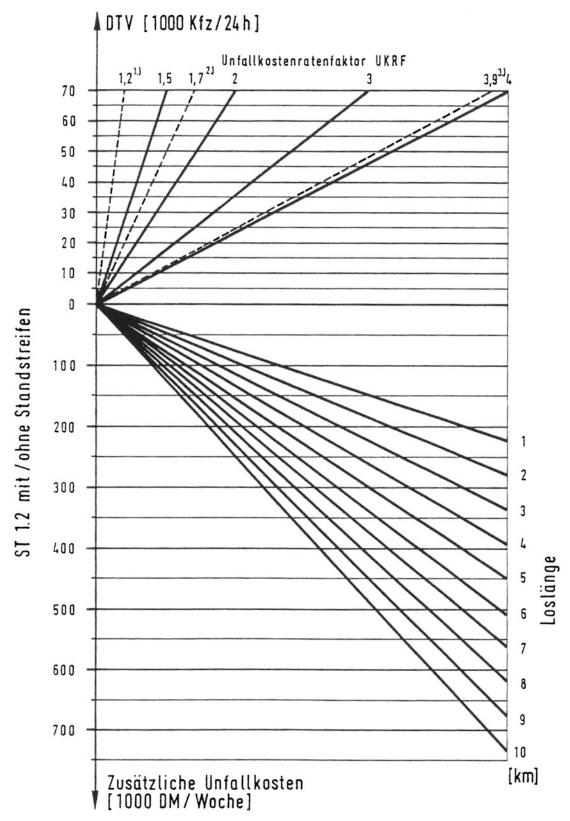
Straßentyp: ST 1.2 Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche+km Baustrecke)

Verkehrsführung: 3+0							الظها	-9 <b>s</b> -	eig.	TOG .				
Regelplan: II/4		DTV		0	- 2%			2	- 4%		I	4	- 6X	
Zul V: 60 km/h 80 km/h				64	A(Z)			GV	A(Z)			94	A(Z)	
	(Kfz/24h	)	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
1 1 1 1 1 1	10 000		-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,7	-0,9	-1,0	-0,7	-1,1	-1,5	-1,9
	10 000	ь	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,6	-0,8	-1,0	-1,2	-0,6	-1,2	-1,9	-2,4
4 111	20 000		-1,0	-1,3	-1,4	-1,6	-1,2	-1,5	-1,7	-1,9	-1,3	-2,1	-2,9	-3,7
1 100	2000	ь	-1,1	-1,4	-1,6	-1,7	-1,2	-1,6	-2,0	-2,2	-1,1	-2,4	-3,7	-4,9
	30 000	a	1,7	4,3	10,9	26,3	1,4	3,7	10,0	23,9	1,4	2,7	7,3	17,5
		b	-1,4	-1,3	-2,0	-1,8	-1,6	-2,1	-2,6	-2,7	-1,0	-3,0	-5,1	-6,9
	40 000	a	95,8	179,2	387,6	651,0	94,9	174,0	365,3	598,5	94,8	163,9	316,4	488,4
111		b	-1,4	-1,8	-2,0	-1,3	-1,4	-2,2	-2,8	-2,4	0,3	-2,7	-5,9	-6.4
	50 000													
1:11:11	J	ь												
	60 000	4												
	- W - W	b												
	70 000	4												
	,, ,,	ь												

Verkehrsführung: 4+0							مفضا	950	eigu	ruð.				
Regelplan: II/2				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Zu1 V: 60 low/h 80 low/h	ντα			64	A(%)			64	A(%)			ev.	A(%)	
	(Kfz/24h	)	0	10	20	30	P	10	20	30	0	10	20	30
			-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,7	-0,9	-1,0	-0,7	-1,1	-1,5	-1,
	10 000	ь	-0,6	-0,7	-0,8	-1,0	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-0,8	-1,4	-2,0	-2,
11/11	20 000	4	-1,0	-1,3	-1,5	-1,6	-1,2	-1,5	-1,7	-1,9	-1,4	-2,2	-3,0	-3,
	2000	b	-1,2	-1,4	-1,7	-1,8	-1,3	-1,7	-2,1	-2,3	-1,5	-2,7	-3,9	-4,
	30 000	a	-1,6	-1,9	-2,1	-2,0	-1,8	-2,2	-2,6	-2,5	-2,0	-3,2	-4,3	-4,
	30 000	ь	-1,7	-2,1	-2,4	-2,3	-2,0	-2,5	-2,5	-3,0	-2,1	-3,9	-5,6	-6,
	40 000		-2,2	-2,6	-2,7	-2,1	-2,5	-3,0	-3,2	-2,7	-2,0	-4,1	-5,3	-4,
( ) (B)	-0 000	ь	-2,3	-2,8	-2,9	-2,2	-2,6	-3,3	-3,7	-3,0	-2,6	-5,0	-6,9	-6,
	50 000		-2,7	-3,1	-2,7	1,8	-2,9	-3,5	-3,1	-2,3	-2,8	-4,6	-5,1	-3,
1:11:1	J 3 440	ь	-2,6	-3,1	-2,7	-1,8	-2,9	-3,6	-3,4	-2,8	-2,7	-5,5	-6,9	-6,
	60 000		16,0	31,1	61,8	126,4	15,7	29,9	57,7	113,2	15,6	26,8	47,8	85,
	2000	ь	-2,2	-2,3	-1,2	-0,2	-2,3	-2,8	-2,0	-1,5	-2,5	-4,9	-5,0	-6,
	70 000	•	108,8	166,4	339,8	982,9	107,6	160,1	313,1	770,3	105,5	146,1	258,7	548,
	70 000	ь	-1,1	-0,8	0,8	1,4	-1,0	-1,3	-0,3	-0,2	-0,5	-3,6	-3,7	-5,

#### Zusätzliche Unfallkosten

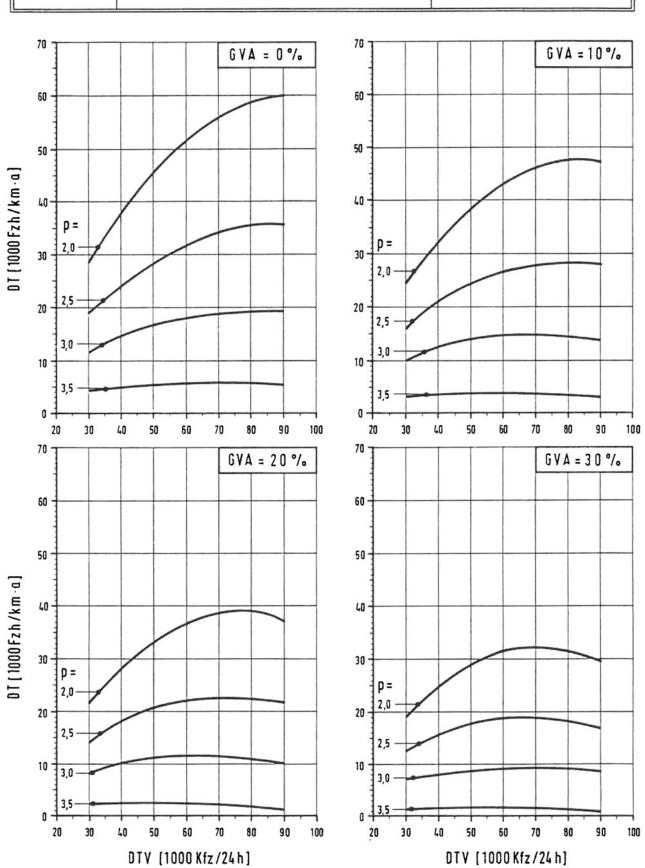
Unfallkostenratenfaktor UKRF = <u>Unfallkostenrate</u> "mit Baustelle" Unfallkostenrate "ohne Baustelle"



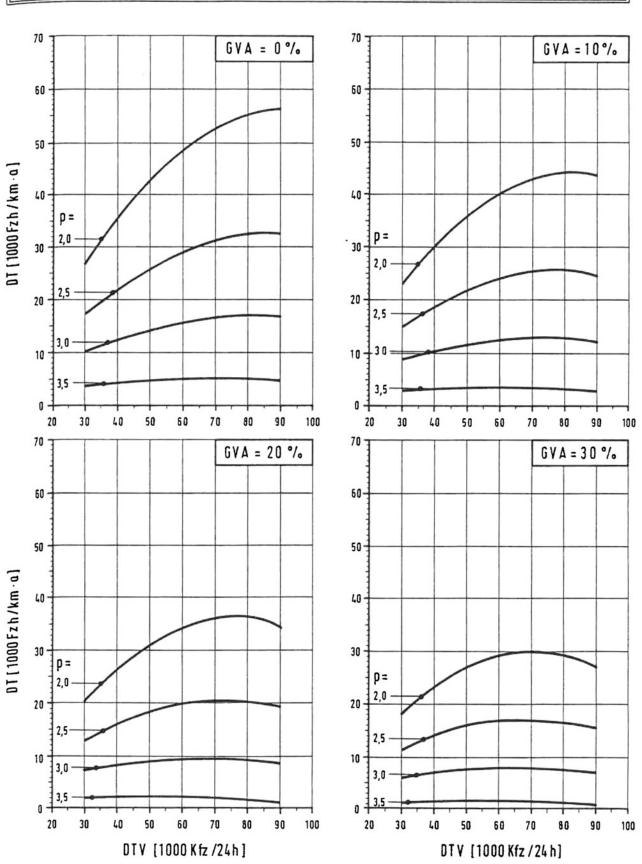
Verkehrsführung 2+2 - RP I/1, I/2 (0,5 · DTV ansetzen!) Anhaltswerte: 1) Verkehrsführung 3+1 - RP II/1

Verkehrsführung 4+0 - RP II/2 Verkehrsführung 2+1 - RP I/3 (0,5 · DTV ansetzen!)

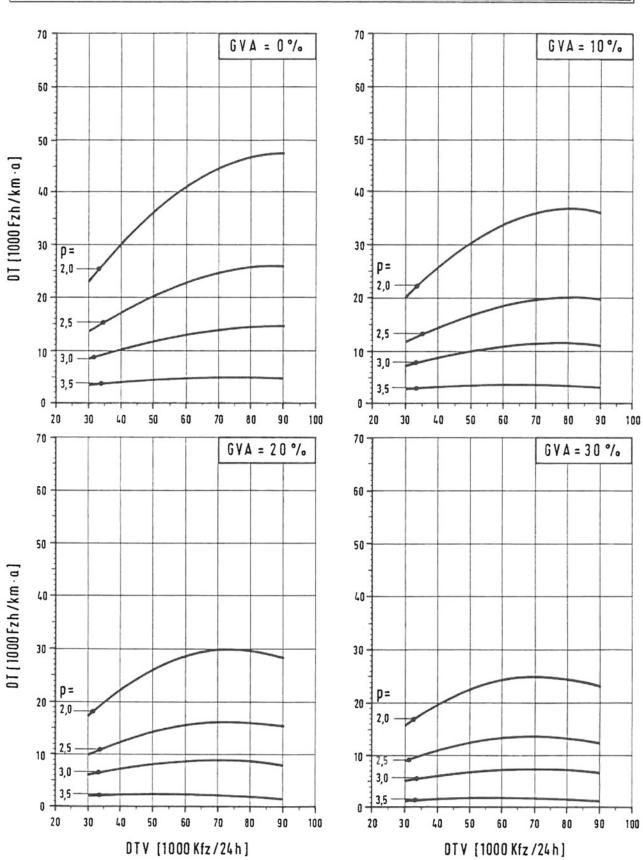
Planungsobje	ekt: Bautechnische Maβnahme	Untersuch	ungsfall: Straßenzustand
Straßentyp	Zusätzlicher Zeitaufwand	) Fzh/km•a)	Längsneigung
ST 1.3	der Fahrzeuggruppe P (1000		0 – 2 %



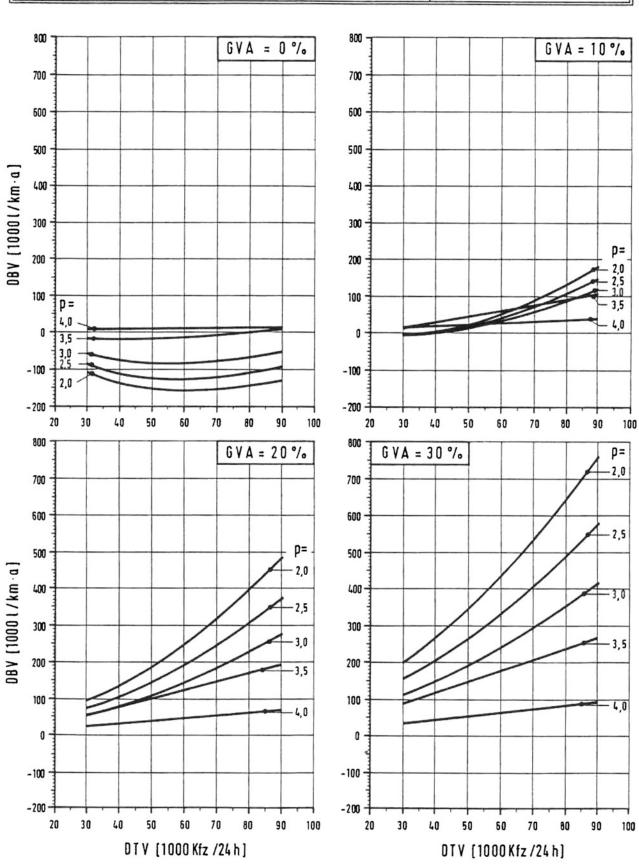
Planungsobje	ekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand					
Straßentyp	Zusätzlicher Zeitaufwand	) Fzh/km•a)	Längsneigung				
ST 1.3	der Fahrzeuggruppe P (1000		2 – 4 %				



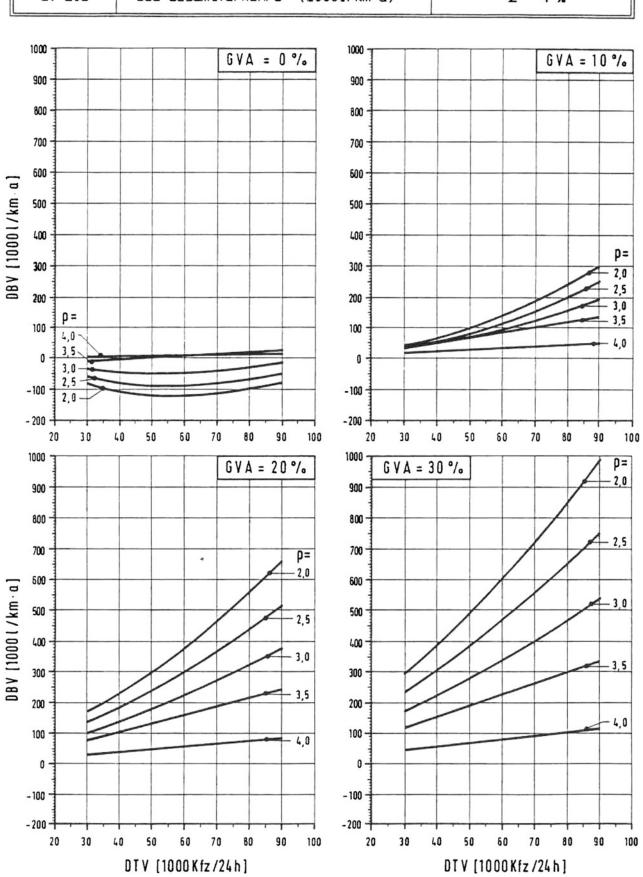
Planungsobj	ekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand					
Straßentyp	Zusätzlicher Zeitaufwand	) Fzh/km•a)	Längsneigung				
ST 1.3	der Fahrzeuggruppe P (1000		4 – 6 %				



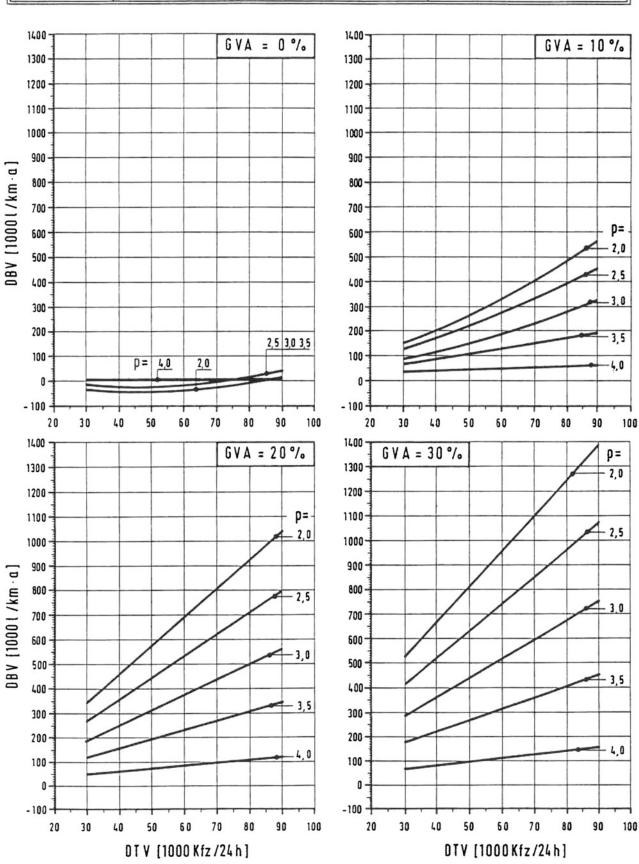
Planungsobje	ekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand					
Straßentyp	Zusätzlicher Kraftstoffver		Längsneigung				
ST 1.3	des Gesamtverkehrs (1000)		O – 2 %				



Planungsobje	ekt: Bautechnische Maβnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand					
Straßentyp	Zusätzlicher Kraftstoffver		Längsneigung				
ST 1.3	des Gesamtverkehrs (1000)		2 – 4 %				



Planungsobje	ekt: Bautechnische Maβnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustan					
Straßentyp	Zusätzlicher Kraftstoffver		Längsneigung				
ST 1.3	des Gesamtverkehrs (1000)		4 – 6 %				



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle

Straßentyp: Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P
a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

Verkehrsführung: 3+2							مغضا	-G#C	eigu	-mg				
Regeiplen: I/6 Zul V: 60km/h				0	- 24			2	- 4%			4	- 6X	
ZUI VI SUKMVH	DTV (Kfz/24h)			64	A(2)			GA	A(Z)			GV.	A(Z)	
	(KTZ/ 24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
'	30 000	•	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	- w w	ь	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4
	40 000	•	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
	~ ~	ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6
	50 000		0,4	0,3	0,3	0,7	0,4	0,4	0,3	0,7	0,4	0,4	0,4	0,8
	3. au	ь	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,1	1,0	1,0	1,0
	60 000	•	3,4	5,6	9,8	17,9	3,5	5,6	9,9	17,9	3,5	5,6	9,9	17,9
Lilliill	~ w	ь	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6
	70 000	•	23,5	34,9	59,2	117,7	23,5	34,9	59,1	117,5	23,4	34,8	58,8	116,9
	~ ~~	ь	2,0	2,0	2,0	1,9	2,1	2,1	2,1	2,0	2,3	2,3	2,3	2,1
	80 000	-	75,2	134,0	235,0	315,5	75,1	122,8	234,6	314,7	74,7	133,1	233,1	312,2
	a. a.	ь	2,7	2,7	2,5	2,2	2,8	2,8	2,6	2,2	3,1	3,1	2,6	2,4
	90 000	•												
	~ 000	ь												

Verkehrsführung: 3+2		- 8					سغد	7950	eigu	7C G				
Regelplan: I/8				۰	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Zul V: 60km/h	DTV (Kfz/24h			64	A(Z)			84	A(%)			94	A(%)	
	(KTZ/Z4h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
[ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [ [	30 000	4	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4
	35 005	ь	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4
	40 000	•	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,7	0,6
		ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,0
	50 000	•	0,9	0,9	0,8	1,2	1,0	0,9	0,9	1,3	1,1	1,0	1,0	1,3
		ь	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,1	1,0	1,0	1,0
	60 000	•	4,2	6,4	10,7	18,7	4,3	6,5	10,7	18,8	4,4	6,6	10,8	18,8
		ь	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1.6
	70 000	•	24,7	36,1	60,4	118,8	24,7	36,2	60,4	118,7	24,8	36,1	60,2	118,1
		b	2,0	2,0	2,0	1,9	2,1	2,1	2,1	2,0	2,3	2,3	2,3	2,1
	80 000	•	76,8	135,6	236,5	316,8	76,8	135,5	236,2	316,0	76,6	134,9	234,7	313,7
		b	2,7	2,7	2,5	2,2	2,8	2,8	2,6	2,2	3,1	3,1	2,6	2,4
	90-000	•												
		ь												

Aerkehrstührung: 3+3								9=0	-igu	ng.				
Regelplant I/5				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
TIT A: SOURCH	DTV (Ktz/24h			94	A(%)			GM	4(%)			ews	4(%)	
	(K12/24/1	<b>'</b>	0	10	20	30	· O	10	20	30	0	10	20	30
111111	30 000	•	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,
	3. cm	ь	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	٥,
1111/2	40 000	•	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,
·	- www	ь	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	٥,
	50 000	•	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,
1 5	200	ь	0,8	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8	0,7	0,6	0,9	0,8	0,8	٥,
	60 000	•	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	٥,
	- ww	ь	1,0	0,9	0,8	0,8	1,0	1,0	0,9	0,8	1,1	1,0	1,0	٥,
	70 000	•	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5	٥,
	~ w	ь	1,2	1,2	1,1	1,1	1,3	1,2	1,1	1,1	1,4	1,3	1,2	1,
	80 000	•	0,6	0,6	0,8	2,5	0,7	0,6	0,8	2,5	0,7	0,7	0,8	2,
	2 w	ь	1,5	1,5	1,5	1,4	1,6	1,6	1,5	1,5	1,7	1,7	1,6	1,
	90 000	4	3,5	5,5	9,5	15,4	3,5	5,5	9,4	15,3	3,5	5,4	9,2	14,
	70 000	ь	1,9	1,9	1,8	1,7	2,0	2,0	1,9	1,7	2,1	2,1	2,0	1,

Straßentyp: ST 1.3 Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

11-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1							سغد	7950	<b>e</b> igu	TUĞ				
Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/7				0	- zx			2	- 4%			4	- 6X	
Zul V: 60km/h B0km/h	DTV			64	A(%)			Θ.	A(Z)		1	94	A(%)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
[11][11]		•	1,0	1,0	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,8	1,3	1,1	1,0	0,9
7:11:11	30 000	ь	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	0,9	0,8
	40 000	•	1,5	1,4	1,3	1,2	1,6	1,4	1,3	1,2	1,8	1,6	1,5	1,4
		ь	1,3	1,2	1,1	1,1	1,4	1,3	1,2	1,1	1,5	1,4	1,3	1,2
	50 000	•	2,1	2,0	1,9	2,7	2,2	2,1	2,0	2,8	2,4	2,3	2,2	2,9
	J 30 000	ь	1,9	1,8	1,8	1.7	2,0	1,9	1,8	1,8	2,2	2,1	2,0	2,0
1	60 000		8,8	13,2	21,7	37,8	9,0	13,3	21,8	37,9	9,3	13,6	22,0	38,0
	a w	ь	2,8	2,8	2,8	2,8	2,9	2,9	2,0	2,9	3,2	3,2	3,2	3,2
	70 000	•	49,8	72,7	121,3	238,1	50,0	72,8	121,3	237,9	50,1	72,8	121,0	236,8
	1000	ь	4,0	4,1	4,1	2,8	4,2	4,3	4,3	3,9	4,5	4,6	4,6	4,3
	80 000	•	154,3	271,8	473,6	634,1	154,3	271,6	472,9	632,6	153,9	270,5	470,2	627,9
	w	b	5,4	5,4	4,9	4,3	5,7	5,6	5,1	4,5	6,2	.6,1	5,6	4,8
	90 000	•												
	~ ~~	ь												

							سغد	19#1	<b>e</b> igu	n d				
Verkehrsführung: 440 Regelplan: II/7				0	- 2%		1	2	- 4%			4	- 6%	
Zul Vt 100km/h	υτν			94	A(%)			94	A(Z)			GV	A(%)	
	(Ktz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	•	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,
711111	35 000	b	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,
	40 000	٠	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,
	~ ~~	ь	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,
	50 000	•	0,9	0,9	0,9	1,7	1,0	1,0	1,0	1,7	1,2	1,1	1,1	1,6
• • •	- ww	ь	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,
1111	60 000	•	7,3	11,6	20,2	36,3	7,4	11,7	20,2	36,4	7,5	11,8	20,3	36,
	- w	ь	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,
	70 000	•	47,7	70,5	119,2	236,2	47,7	70,6	119,0	238,8	47,7	70,3	118,5	234,
	~ ~~	b	1,4	1,5	1,6	1,4	1,5	1,6	1,6	1,5	1,6	1,7	1,7	1,4
	80 000	•	151,4	269,0	471,0	631,8	151,3	268,6	470,2	630,2	150,6	267,2	467,2	625,2
		ь	2,0	2,1	1,9	1,6	2,1	2,1	1,9	1,6	2,3	2,2	2,0	1,4
	90 000	•												
	~ 000	ь												

Verkehrsführung: 4+2							Lär	950	<b>e</b> igu	ng.				
Regelplan: II/5				0	- 2%			2 -	- 4%			4	- 6%	
Zul V: 60km/h 60/80km/h	DTV			64	A(%)			GM	A(%)			GM	A(%)	
	(Kfz/24h)	١ ١	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
1111111	30 000	•	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,6	0,5	0,
111[[1]	35 000	ь	0,9	0,8	0,7	0,6	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,8
	40 000	•	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,7	0,
	40 000	ь	1,2	1,1	1,0	0,9	1,3	1,2	1,0	0,9	1,4	1,3	1,2	1,0
	50 000	4	1,0	0,9	0,8	0,7	1,0	0,9	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0	0,
***	3. uu	ь	1,6	1,4	1,3	1,2	1,6	1,5	1,4	1,2	1,8	1,7	1,5	1,4
	40 000		1,2	1,1	1,1	1,0	1,3	1,2	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,
	- w	b	2,0	1,8	1,7	1,6	2,1	1,9	1,8	1,6	2,3	2,1	1,9	1,8
	70 000	•	1,5	1,5	1,4	1,3	1,6	1,5	1,5	1,4	1,8	1,6	1,5	1,4
	70 000	ь	2,4	2,3	2,2	2,1	2,6	2,4	2,3	2,2	2,8	2,6	2,4	2,3
	80 000	•	1,9	1,9	2,2	5,6	2,0	2,0	2,2	5,6	2,2	2,0	2,3	5,6
	- w	ь	3,1	3,0	3,0	2,8	3,2	3,1	3,1	2,9	3,4	2,3	3,2	3,
	90 000		7,8	11,9	19,7	31,6	7,9	11,9	19,6	31,3	7,9	11,8	19,2	30,4
	~ 000	ь	3,9	3,8	3,7	3,4	4,0	4,0	3,8	3,5	4,3	4,2	4,0	3,

Straßentyp: ST 1.3 Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

							مخيا	950	eigu	500				
Verkehrstührung: 5+1 Regelplan: II/6				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Zul V: 60km/h 60/80km/h	υτο			GM	A(%)			GM	A(Z)			GM	A(%)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
1111111		•	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,6	0,5	0,5
111	30 000	ь	0,9	0,8	0,7	0,6	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,8
( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( )			0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,7	0,7
	40 000	ь	1,2	1,1	1,0	0,9	1,3	1,2	1,0	0,9	1,4	1,3	1,2	1,0
		•	1,0	0,9	0,8	0,7	1,0	0,9	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9
9	50 000	ь	1,6	1,4	1,3	1,2	1,6	1,5	1,4	1,2	1,8	1,7	1,5	1,4
( )		•	1,2	1,1	1,1	1,0	1,3	1,2	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,1
	60 000	ь	2,0	1,8	1,7	1,6	2,1	1,9	1,8	1,6	2,3	2,1	1.9	1,8
			1,5	1,5	1,4	1,3	1,6	1,5	1,5	1,4	1,8	1,6	1,5	1,4
	70 000	ь	2,4	2,3	2,2	2,1	2,6	2,4	2,3	2,2	2,8	2,6	2,4	2,3
		•	1,9	1,9	2,2	5,6	2,0	2,0	2,2	5,6	2,2	2,0	2,3	5,6
	80 000	b	3,1	3,0	3,0	2,8	3,2	3,1	3,1	2,9	3,4	3,3	3,2	3,1
			7,8	11,9	19,7	31,6	7,9	11,9	19,6	31,3	7,9	11,8	19,2	30,4
	90 000	ь	3,9	3,8	3,7	3,4	4,0	4,0	3,8	3,5	4,3	4,2	4,0	3,6

							سغد	19 <b>5</b> 0	<b>e</b> igu	mg				
Verkehrsführung: 5+0 Regelplan: II/8				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Zul V: 60km/h 90km/h	∨זמ			ЭМ	A(%)			GV.	A(%)			94	A(%)	
	(Kfz/24h)	)	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
[11][11]	I		0,8	0,7	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,6	1,0	0,9	0,8	0,7
411111	30 000	ь	0,9	0,8	0,7	0,7	0,9	0,9	0.8	0,7	1,1	1,0	0,9	0,8
17711		•	1,1	1,0	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9	1,3	1,2	1,1	1,0
	40 000	ь	1,3	1,2	1,1	1,0	1,3	1,2	1,1	1,0	1,5	1,4	1,2	1,1
	50 000	a	1,5	1,4	1,3	1,6	1,6	1,5	1,4	1,7	1,7	1,6	1,5	1,8
111 @	50 aas	ь	1,7	1,6	1,5	1,5	1,8	1,7	1,6	1,5	2,0	1,9	1,9	1,7
9	40 000		4,9	7,0	11,2	19,2	5,0	7,1	11,3	19,3	5,2	7,3	11,4	19,4
		ь	2,4	2,3	2,3	2,2	2,5	2,4	2,4	2,3	2,7	2,6	2,6	2,5
1;;;;;;;	70 000	•	25,5	36,9	61,1	119,5	25,6	36,9	61,1	119,4	25,7	37,0	61,0	118,8
	70 000	ь	3,2	3,2	3,1	2,9	3,4	3,3	3,3	3,1	3,7	3,6	3,5	3,3
	80 000		77,8	136,5	237,6	319,6	77,8	136,4	237,3	318,9	77,7	135,9	235,9	316,5
	a. 000	ь	4,3	4,2	3,9	3,6	4,4	4,4	4,1	3,7	4,8	4,7	4,4	3,9
	90 000	•												
	7.00	ь												

Planungsobje	t: Bautechnische Maβnahme	Untersuchungsfall: Baustelle
Straßentyp:	Zusätzlicher Zeitaufwand	der Fahrzeuggruppe GV
ST 1.3	a (1000 Fzh/Woche) - b (1	1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

Verkehnsführung: 3+2							-	ngsn	-iq	-ng				
Regelplan: I/6 Zul V: 60km/h				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
ZUI VI BURDIN	DTV (Kfz/24h			GV.	A(Z)			94	A(Z)			64	A(Z)	
	(12)241	'	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
1111111	30 000	•		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
11 11		ь		0,0	0,1	0,1	1	0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
	40 000	•		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,
	1	ь		0,1	0,1	0,1	1	0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
	50 000	•		0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,2		0,0	0,1	0,2
	- ww	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,3
	60 000	4		0,2	1,2	4,5		0,2	1,2	4,5		0,2	1,1	4,2
liilliil	~ ~	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,2
	70 000	•		1,9	9,4	40,6		1,9	9,4	40,2		1,8	8,9	38,
	70 000	ь		0,2	0,2	0,4		0,2	0,2	0,4		0,1	0,2	0,3
	80 000	•		10,1	46,7	117,6		10,1	46,3	116,5		9,5	43,9	110,5
	ab 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,2	0,4
	90 000	-												
	-0 aa	ь												

Verkehrsführung: 3+2		1					خبا	-0 <b>=</b> 0	-iq	400				
Regeiplan: I/B Zul V: 60km/h				0	- 2%			2	- 42			4	- 6%	
tut vi domen	DTV (Kfz/24h	, Ī		94	A(%)			94	A(%)			64	A(Z)	
	(K12/241)	'	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	•		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
	- w	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
	40 000	-		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
		ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
9	50 000	•		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,4		0,1	0,1	0,:
	- ww	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	60 000	•		0,3	1,3	4,6		0,3	1,3	4,6		0,3	1,2	4,
	~ w	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0;
	70 000	4		2,0	9,6	40,8		2,0	9,5	40,4		1,9	9,0	38,3
	70 000	ь		0,2	0,2	0,4		0,2	0,2	0,4		0,1	0,2	0,3
	80 000	-		10,3	46,9	117,9		10,2	46,5	116,8		9,6	44,0	110,7
	~ ~	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,2	0,4
	90 000	•												
	~ 000	ь												

Verkehrsführung: 3+3							Lär	gsne	eig.	5				
Regelplan: I/5 Zul V: 60km/h				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6X	
ZUI VI BURNIN	DTV (Kfz/24h			GM	A(Z)			GW	9(%)			6M	A(%)	
	(KTZ/24n	'	۰	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	-		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1
	. w	ь		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
	40 000	-		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
	~ ~~	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
	50 000	•		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
11115	- w	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	60 000	•		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
[		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	70 000	•		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	7.5 5.55	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2
	80 000	•		0,0	0,1	0,7		0,1	0,2	0,7		0,1	0,1	0,7
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
	90 000	•		0,2	1,1	3,7		0,2	1,1	3,7		0,2	1,0	3,3
	~ ~	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,4		0,1	0,2	0,3

Straßentyp: ST 1.3 Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

							خف	ngsn	eigu	<b>~~</b>				
Regelplan: II/7				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 62	
Zul V: 60km/h 80km/h	DTV	. 1		GM	A(%)			ЭМ	A(Z)			Эм	A(Z)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
1111111		•		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
511111	30 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
11/11				0,2	0,3	0,3		0,2	0,3	0,3		0,2	0,3	0,3
	40 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,3
				0,2	0,3	0,7		0,2	0,3	0,8		0,2	0,3	0,7
9	50 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
				0,6	2,6	9,3		0,7	2,6	9,3		0,6	2,5	8,8
	80 000	ь		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5
				4,0	19,2	81,7		4,0	19,1	80,9		2,8	18,0	76,7
	70 000	ь		0,3	0,5	0,7		0,3	0,5	0,7		0,3	0,4	0,6
		•		20,6	93,9	235,9		20,5	93,1	233,6		19,3	98,2	221,5
	80 000	ь		0,4	0,6	0,8		0,4	0,6	0,9		0,3	0,5	0,7
		-												
	90 000	ь												

	T						مخت	950	-iqu	ing.				
Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/7				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6X	
Zul V: 100km/h	υτο	. 1		94	A(%)			GM	A(%)			GW	A(%)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
[11][11]	l			0,1	0,1	1,0		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2
711111	30 000	ь		0,0	0,1	0,0		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
1				0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2
	40 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
] <b>*</b>				0,1	0,1	0,6		0,1	0,1	0,7		0,1	0,1	0,6
(a)	50 000	ь		0,1	0,0	0,2		0,1	0,0	0,3		0,1	0,1	0,3
111				0,5	2,4	9,2		0,5	2,4	9,1		0,5	2,3	8,7
	80 000	ь		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3
				3,8	19,0	81,5		3,8	18,8	80,7		3,6	17,9	76,6
liilfiil	70 000	ь		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,4
		•		20,3	93,6	235,6		20,2	92,8	253,4		19,1	88,0	221,4
	80 000	ь		0,1	0,3	0,5		0,1	0,3	0,5		0,1	0,3	0,5
		-												
	90 000	ь												

		1					سخد	1320	eigu	<b>_</b>				
Verkehrsführung: 4+2 Regelplan: II/5				0 -	- 2%			2 -	4%			4 -	- 62.	
Zul V: 60km/h 60/90km/h	στν			GM4	4(%)			GWP	(%)			GMF	4(%)	
	(Kfz/24h)	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
1111111		•		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	30 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
		•		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2
	40 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,3
				0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,:
<b>7</b> // <b>8</b>	50 000	ь		0,2	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
	60 000			0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,
	a a	ь		0,2	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
	70 000	•		0,1	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
	70 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5
				0,1	0,4	1,6		0,2	0,4	1,6		0,2	0,4	1,5
	80-000	ь		0,3	0,4	0,5		0,3	0,4	0,6		0,3	0,4	0,
		•		0,5	2,3	7,6		0,5	2,3	7,5		0,5	2,1	6,8
	90 000	ь		0,3	0,5	0,7		0,3	0,5	0,7		0,3	0,4	0,6

Straßentyp: ST 1.3 Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

Verkehrsführung: 5+1							Lär		#igu	r a				
Regelplant II/6 Zul V: 60km/h				٥.	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
60/80los/h	ITV (Kfz/24h			SW.	A(Z)			6W	4(%)			GM	A(%)	
	(K12/24n	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	•		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,
11/1/11	3 au	ь	1	0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,
9	40 000	•		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	٥,
	40 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,
	50 000	•		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,
9	30 000	ь		0,2	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,
	60 000	•		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,
	20 000	ь		0,2	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,
		•		0,1	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,
	70 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,
		•		0,1	0,4	1,6		0,2	0,4	1,6		0,2	0,4	1,
	80 000	b		0,3	0,4	0,5		0,3	0,4	0,6		0,3	0,4	0,
		a		0,5	2,3	7,6		0,5	2,3	7,5		0,5	2,1	6,
	90 000	ь		0,3	0,5	0,7		0,3.	0,5	0,7		0,3	0.4	0,

Verkehrsführung: 5+0							Lär	1950	eig.	₩.				
Regelpian: II/8 Zul V: 60km/h				0	- 2%			2 -	- 4%			4	- 6X	
80km/h	DTV (Kfz/24h)	.		gw.	A(%)			өм	A(%)			GM	A(Z)	
	(KT2/24n)	'	•	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
11111111	30 000	•		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2
411111		ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
	40 000	•		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
8		ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,3
	50 000	a		0,1	0,2	0,5		0,2	0,2	0,5		0,2	0,2	0,5
111 @		ь		0,2	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
9	60 000	4		0,4	1,4	4,8		0,4	1,4	4,8		.0,4	1,3	4,6
		ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,4
1	70 000	•		2,1	9,7	41,0		2,1	9,7	40,7		2,0	9,1	38,6
	70 000	ь		0,3	0,4	0,6		0,3	0,4	0,6		0,3	0,4	0,5
	80 000	•		10,3	47,1	118,7		10,3	46,7	117,6		9,7	44,3	111,5
	- w	ь		0,3	0,5	0,7		0,4	0,5	0,7		0,3	0,4	0,6
	90 000	a												
	~ 000	ь												

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle

Straßentyp: Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs

ST 1.3 a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

			1				Lär	gen	eig	400				
Verkehrsführung: 3+2 Regelplan: I/6				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Zul Vt 60km/h	DTV			64	M(%)			94	A(%)			64	A(%)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	-	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,9	-1,4	-1,8	-1,9
	J 3 44	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-1.1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,3	-2,1	-3,0	-3,5
	40 000	•	-0,8	-1,0	-1,0	-0,8	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,2	-1,8	-2,2	-1,6
	~~~	ь	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,7	-1,9	-1,6	-1,6	~2,8	-3,8	-3,5
	50 000	•	-1,0	-1,2	-1,1	1,0	-1,2	-1,4	-1,3	0,4	-1,5	-2,2	-2,3	-1,3
		ь	-1,3	-1,6	-1,4	-1,0	-1,5	-2,0	-1,9	-1,7	-1,9	-3,3	-4,1	-3,5
	60 000	•	7,9	15,3	32,5	71,9	7,7	14,6	30,6	66,1	7,3	13,1	26,5	54,5
1111111		ь	-1,3	-1,5	-1,0	-0,7	-1,5	-1,9	-1,6	-1,4	-1,9	-3,4	-3,5	-3,9
	70 000	•	68,7	110,5	218,0	534,6	67,9	107,2	205,7	486,0	67,1	100,5	181,0	391,5
	70 000	ь	-1,1	-1,2	-0,5	-0,2	-1,3	-1,7	-1,2	-1,1	-1,4	-3,2	-3,1	-3,8
	80 000	•	227,3	446,5	919,6	1489,1	225,6	431,3	860,9	1350,0	223,3	399,2	744,4	1076,
	a	b	-0,6	-0,6	-0,1	0,2	-0,8	-1,2	-0,9	-0,8	-0,7	-2,8	-2,8	-3,6
	90 000	a												
	~ ~~	ь												

							سغد	980	-iqu	400				
Verkehrsführung: 3+2 Regelplan: I/8				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Zul V: 60km/h	DTV			94	A(Z)			94	A(%)			94	A(Z)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	-1,1	-1,4	-1,5	-1,4	-1,3	-1,6	-1,9	-1,8	-1,6	-2,0	-3,5	-4,0
	w	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1.0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,3	-2,1	-3,0	-3,5
	40 000		-1,5	-1,8	-1.9	-1,5	-1,7	-2,1	-2,3	-2,0	-2,2	-3,5	-4,5	-3,6
		ь	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,7	-1,9	-1,6	-1,6	-2,8	-2.8	-3,5
	50 000	•	-1,8	-2,2	-1,9	0,4	-2,1	-2,6	-2,4	-0,6	-2,6	-4,2	-4,7	-3,4
	1 3 W	b	-1,3	-1,6	-1,4	-1,0	-1,5	-2,0	-1,9	-1,7	-1,9	-3,3	-4,1	-3,5
	60 000	•	7,2	14,4	31,9	71,6	6,7	13,5	29,6	65,2	6,2	11,1	24,5	52,2
	~ ~	ь	-1,3	-1,5	-1,0	-0,7	-1,5	-1,9	-1,6	-1,4	-1,9	-3,4	-3,5	-3,9
	70 000	•	68,1	109,8	217,7	534,4	67,1	106,2	205,0	485,4	66,2	99,6	179,2	389,3
	70 000	ь	-1,1	-1,2	-0,5	-0,2	-1,3	-1,7	-1,2	-1,1	-1,4	-3,2	-3,1	-3,8
	80 000		226,9	446,1	919,6	1489,3	225,1	430,6	860,4	1349,5	222,9	397,6	742,7	1073,8
		6	-0,6	-0,6	-0,1	0,2	-0,8	-1,2	-0,9	-0,8	-0,7	-2,8	-2,8	-3,6
	90 000	4												
	× 000	ь												

Aerkehnstührung: 3+3	1							gsn	-igu	no a				
legelplan: I/5				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4	- 6%	
Cul V: 60km/h	DTV (Kfz/24h			GM	A(%)			GM	A(%)			6M	A(Z)	
	(KT2/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000		-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,9	-1,3	-1,6	-1,
11 11	35 000	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,3	-2,2	-3,0	-3,
1111112	40 000		-0,8	-0,9	-1,0	-0,8	-0,9	-1,1	-1,1	-1,0	-1,2	-1,7	-2,1	-2
·	~ w	ь	-1,2	-1,4	-1,5	-1,2	-1,3	-1,7	-1,9	-1,6	-1,7	-2,8	-3,8	-2
	50 000	•	-1,0	-1,2	-1,0	-0,9	-1,1	-1,4	-1,3	-1,3	-1,4	-2,1	-2,2	-2
1 5	1 2 00	ь	-1,4	-1,7	-1,6	-1,3	-1,6	-2,1	-2,1	-1,9	-2,0	-3,5	-4,3	-4
	60 000	4	-1,2	-1,4	-1,2	-1,0	-1,4	-1,6	-1,5	-1,5	-1,7	-2,4	-2,4	-3
	a w	ь	-1,7	-2,0	-1,7	-1,5	-2,0	-2,5	-2,2	-2,2	-2,3	-4,0	-4,1	-4
	70 000	•	-1,4	-1,6	-1,4	-1,1	-1,6	-1,9	-1,7	-1,7	-1,8	-2,6	-2,9	-3
	70 000	ь	-1,9	-2,3	-1,8	-1,4	-2,2	-2,7	-2,4	-2,2	-2,5	-4,3	-4,4	-4
	80 000		-1,6	-1,8	-0,5	9,1	-1,8	-2,0	-1,0	7,5	-1,9	-2,7	-2,4	3
		b	-2,0	-2,2	-1,5	-1,0	-2,3	-2,7	-2,1	-1,8	-2,4	-4,3	-4,3	-4.
	90 000	•	8,2	16,7	36,1	73,7	8,0	16,0	33,6	66,1	7,8	14,4	28,2	50.
	7.000	ь	-1,8	-1,7	-0,9	-0,1	-2,0	-2,2	-1,5	-1,0	-1,9	-3,8	~3,8	-4,

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme

Untersuchungsfall: Baustelle

Straßentyp: ST 1.3 Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

Verkehrsführung: 440							اخد	19 <b>%</b> 0	<b>-ig</b>	r.a				
Regelplan: II/7				٥	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Zul V: 60km/h 80km/h	DTV			GV	A(Z)			Ð√	A(Z)			84	M(%)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	. 10	20	30	0	10	20	30
			-2,4	-3,0	-3,3	-3,1	-2,8	-3,5	-4,1	-4,0	-3,6	-5,8	-7,7	-8,8
7	30 000	ь	-1,7	-2,1	-2,4	-2,3	-2,0	-2,5	-3,0	-3,0	-2,5	-4,3	-6,0	-7,0
		•	-3,2	-3,9	-4,1	-3,2	-3,8	-4,6	-5,1	-4,3	-4,8	-7,6	-9,9	-9,1
	40 000	ь	-2,3	-2,8	-2,9	-2,2	-2,7	-3,3	-3,7	-3,1	-3,3	-5,6	-7,6	-6,9
		a	-3,9	-4,7	-4,2	0,5	-4,5	-5,6	-5,4	-1,6	-5,7	-9,1	-10,5	-8,3
9	50 000	ь	-2,7	-3,2	-2,9	-2,1	-3,1	-3,9	-3,8	-3,3	-3,8	-6,7	-8,1	-7,9
	60 000		14,0	29,4	63,5	142,9	13,1	26,5	58,9	130,1	11,9	21,4	48,1	103,4
	20 CU	b	-2,7	-3,0	-2,1	-1,3	-3,1	-3,9	-3,2	-2,9	-3,7	-6,9	-7,0	-7,8
	70 000	•	135,9	219,3	435,3	1068,9	134,0	212,0	409,6	970,4	132,1	196,4	357,6	777,7
Lillill	70 000	ь	-2,2	-2,4	-1,1	-0,4	-2,6	-3,4	-2,4	-2,3	-2,9	-6,5	-6,1	-7,5
		•	453,7	892,1	1839,1	2978,6	450,0	861,0	1720,6	2698,9	445,7	794,5	1484,7	2146,8
	80 000	ь	-1,2	-1,2	-0,2	0,5	-1,6	-2,4	-1,7	-1,6	-1,3	-5,6	-5,6	-7,3
	m	4												
	90 000	ь												

							سفد	19 <b>5</b> 0	eigu	100				
Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/7				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Zul V: 100km/h	DTV			ev	A(%)			GV.	A(%)			64	A(Z)	
	(Kfz/24h	)	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
11     11			-1,7	-2,2	-2,5	-2,2	-2,1	-2,6	-2,9	-2,7	-2,9	-4,2	-5,3	-5,5
5:11:11	30 000	ь	-0,9	-1,2	-1,4	-1,2	-1,2	-1,5	-1,7	-1,5	-1,7	-2,4	-3,0	-3,0
			-2,5	-3,1	-3,1	-2,5	-3,0	-3,6	-3,8	-3,4	-4,0	-5,7	-6,8	-6,6
	40 000	ь	-1,4	-1,8	-1.8	-1,5	1,7	-2,1	-2,2	-2,0	-2,4	-3,3	-3,9	-3,9
	50 000	•	-3,3	-4,0	-3,6	0,6	-3,9	-4,7	-4,3	-1,2	-5,2	-7,2	-7,1	-7,0
	35 000	ь	-2,0	-2,4	-2,2	-2,0	-2,4	-2,9	-2,6	-2,0	-3,2	-4,3	-4,2	-6,3
////		•	14,0	28,2	62,9	141,9	13,0	26,6	58,7	129,4	11,7	22,8	49,7	103,5
	60 000	ь	-2,7	-3,2	-2,8	-2,5	-3,2	-3,7	-3,5	-3,8	-3,9	-5,2	-5,1	-7,6
		•	134,8	217,9	433,3	1066,7	132,8	211,1	408,2	968,7	130,7	197,0	357,4	776,3
1111111	70 000	ь	-3,5	-4,0	-3,4	-2,9	-4,0	-4,5	-4,2	-4,4	-4,5	-5,8	-6,3	-9,1
	80 000	•	451,3	887,3	1636,2	2975,8	447,4	858,8	1718,2	2696,5	442,7	794,2	1483,4	2144,
	80 000	ь	-4,2	-4,5	-3,6	-2,8	-4,6	-4,9	-4,5	-4,5	-4,9	-6,0	-7,1	-10,0
	90 000													
	<b>70 000</b>	ь												

Verkehrsführung: 4+2							اخد	950	eigu	TO G				
Regelplan: II/5				0	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Zul V: 60km/h 60/80km/h	DTV			ew.	A(%)			GM	A(Z)			GM	A(%)	
	(Kfz/24h)	'	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
[[11][11]	30 000		-1,5	-1,8	-2,1	-1.9	-1,7	-2,2	-2,5	-2,4	-2,3	-3,5	-4,6	-5,1
	35 000	ь	-1,7	-2,1	-2,4	-2,3	-2,0	-2,5	-3,0	-3,1	-2,5	-4,3	-6,0	-7,0
900		a	-2,0	-2,5	-2,6	-2,0	-2,4	-2,9	-3,1	-2,7	-3,1	-4,6	-5,9	-5,5
	40 000	ь	-2,3	-2,8	-3,0	-2,3	-2,6	-3,4	-3,8	-3,2	-3,3	-5,7	-7,7	-7,0
	50 000	•	-2,6	-3,1	-2,8	-2,3	-3,0	-3,6	-3,4	-3,5	-3,8	-5,7	-6,3	-7,4
**	35 das	ь	-2,9	-3,5	-3,3	-2,6	-3,3	-4,2	-4,2	-3,9	-4,1	-7,0	-8,5	-8,5
//09			-3,1	-3,7	-3,1	-2,7	-3,6	-4,3	-4,0	-4,0	-4,4	-6,6	-6,7	-8,4
	60 000	ь	-3,4	-4,1	-3,4	-2,9	23,9	-4,9	-4,5	-4,4	-4,6	-8,0	-6,3	-9,4
			-3,7	-4,3	-3,5	-2,9	-4,2	-4,9	-4,5	-4,3	-4,7	-7,2	-7,8	-9,1
	70 000	ь	-3,9	-4,5	-3,6	-2,9	-4,4	-5,4	-4,8	-4,4	-4,9	-8,7	-8,8	-9,8
			-4,1	-4,5	-1,7	17,8	-4,6	-5,2	-3,0	14,2	-4,8	-7,3	-6,8	5,0
	80 000	ь	-4,1	-4,4	-3,0	-1,9	-4,5	-5,4	-4,3	-3,6	-4,7	-8,6	-8,6	-9,4
		a	15,6	32,7	71,8	147,4	15,1	31,1	66,6	131,7	14,9	27,1	54,8	98,8
	90 000	ь	-3,6	-3,4	-1,7	-0,3	-4,0	-4,4	-3,0	-2,1	-3,8	-7,6	-7,5	-8,4

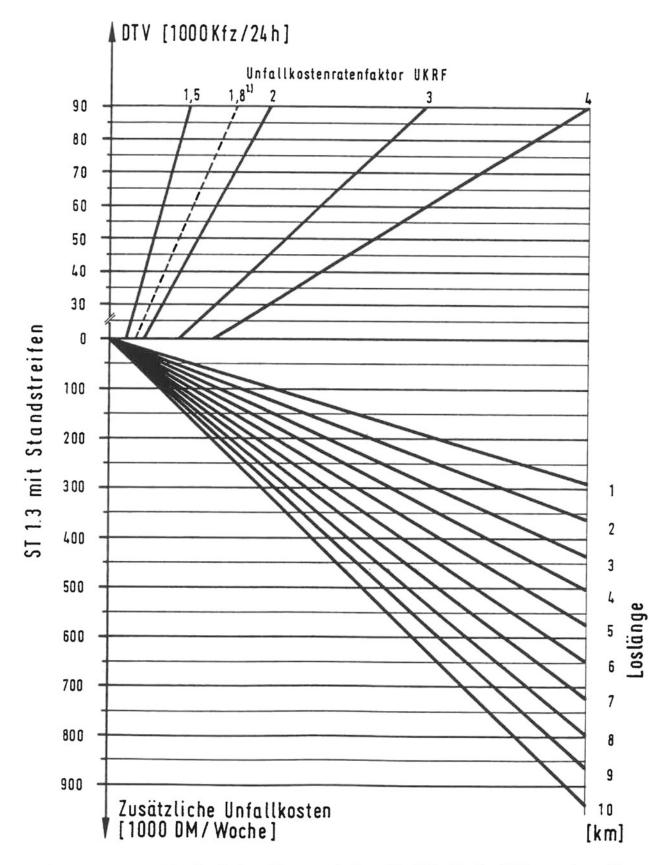
Straßentyp: ST 1.3 Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) – b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

							مضم	9=0	<b>e</b> igu	<b>~~</b>				
Verkehrsführung: 5+1 Regelplan: II/6	1			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Zul V: 60km/h 60/80km/h	mν			GM	A(%)			644	A(%)			ew.	A(%)	
	(Kfz/24h	,	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
[11][11]	1		-1,5	-1,8	-2,1	-1,9	-1,7	-2,2	-2,5	-2,4	-2,3	-3,5	-4,6	-5,
111	30 000	ь	-1,7	-2,1	-2,4	-2,3	-2,0	-2,5	-3,0	-3,1	-2,5	-4,3	-6,0	-7,0
		a	-2,0	-2,5	-2,6	-2,0	-2,4	-2,9	-3,1	-2,7	-3,1	-4,6	-5,9	-5,
9 9	40 000	ь	-2,3	-2,8	-3,0	-2,3	-2,6	-3,4	-3,8	-3,2	-3,3	-5,7	-7,7	-7,0
		•	-2,6	-3,1	-2,8	-2,3	-3,0	-3,6	-3,4	-3,5	-3,8	-5,7	-6,3	-7,
9	50 000	ь	-2,9	-3,5	-3,3	-2,6	-3,3	-4,2	-4,2	-3,9	-4,1	-7,0	-8,5	-8,
		٠	-3,1	-3,7	-3,1	-2,7	-3,6	-4,3	-4,0	-4,0	-4,4	-6,6	-6,7	-8,
	60 000	6	-3,4	-4,1	-3,4	-2,9	-3,9	-4,9	-4,5	-4,4	-4,6	-8,0	-8,3	-9,
		•	-3,7	-4,3	-3,5	-2,9	-4,2	-4,9	-4,5	-4,3	-4,7	-7,2	-7,8	-9,
	70 000	ь	-3,9	-4,5	-3,6	-2,9	-4,4	-5,4	-4,8	-4,4	-4,9	-8,7	-8,8	-9,8
		•	-4,1	-4,5	-1,7	17,8	-4,6	-5,2	-3,0	14,2	-4,8	-7,3	-6,8	5,0
	80 000	ь	-4,1	-4,4	-3,0	-1,9	-4,5	-5,4	-4,3	-3,6	-4,7	-8,6	-8,6	-9,4
		٠	15,6	32,7	71,8	147,4	15,1	31,1	66,6	131,7	14,9	27,1	54,8	99,8
	90 000	ь	-3,6	-3,4	-1,7	-0,3	-4,0	-4,4	-3,0	-2,1	-3,8	-7,6	-7,5	-8,4

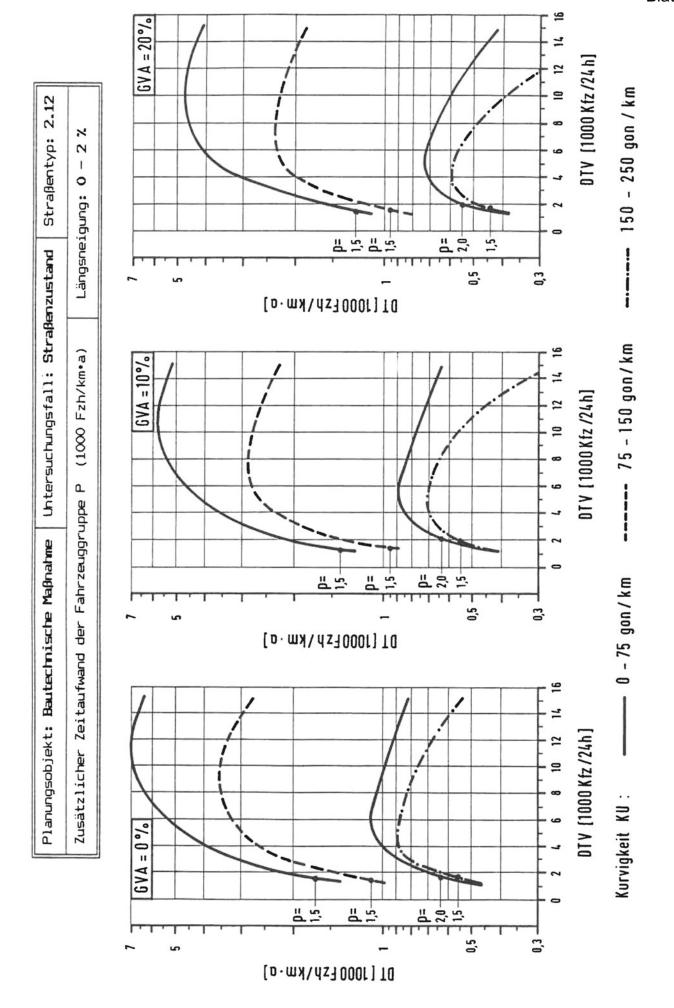
Verkehrsführung: 5+0				Längsnæigung										
Regelplan: II/8	DIV		0 - 2%		2 - 4% 6MA(%)			4 - 62 GVA(2)						
Zul V: 60km/h 80km/h			GVA(2)											
	(Ktz/24h	,	0	10	20	30	. 0	10	20	30	0	10	20	30
11111111	30 000	•	-2,0	-2,4	-2,7	-2,5	-2,3	-2,8	-3,3	-3,2	-3,0	-4,6	-6,2	-7,0
411111	35 000	b	-1,7	-2,1	-2,4	-2,3	-2,0	-2,5	-3,0	-3,1	-2,5	-4,3	-6,0	-7,0
17711	40 000	•	-2,6	-3,2	-3,3	-2,6	-3,0	-3,8	-4,1	-3,5	-3,9	-6,1	-7,9	-7,3
8	1000	ь	-2,3	-2,8	-2,9	-2,3	-2,6	-3,3	-2,8	-3,2	-3,3	-5,7	-7,6	-7,0
	50 000		-3,3	-3,9	-3,5	-1,0	-3,8	-4,7	-4,4	-2,6	-4,8	-7,5	-8,4	-7,9
411 @	35 000	b	-2,8	-3,3	-3,1	-2,4	-3,2	-4,0	-4,0	-3,6	-3,9	-6,8	-8,3	-8,2
	60 000	•	5,3	12,2	30,0	69,9	4,6	10,9	27,3	62,8	3,6	7,3	20,5	47,3
	2000	b	-3,0	-3,5	-2,8	-2,1	-3,5	-4,4	-3,9	-3,6	-4,2	-7,4	-7,6	-8,6
1::11::1	70 000	•	65,9	107,2	215,6	532,6	64,7	103,3	202,2	482,8	63,4	94,3	174,5	384,0
	70 000	ь	-3,1	-3,5	-2,3	-1,6	-3,5	-4,4	-3,6	-3,4	-3,9	-7,6	-7,5	-8,7
		•	224,5	443,4	918,3	1497,9	222,3	427,5	858,5	1356,3	220,0	393,2	738,6	1075,
	80 000	ь	-2,7	-2,8	-1,6	-0,7	-3,1	-3,9	-3,0	-2,6	-3,0	-7,1	-7,1	-e,3
	90 000	ь												

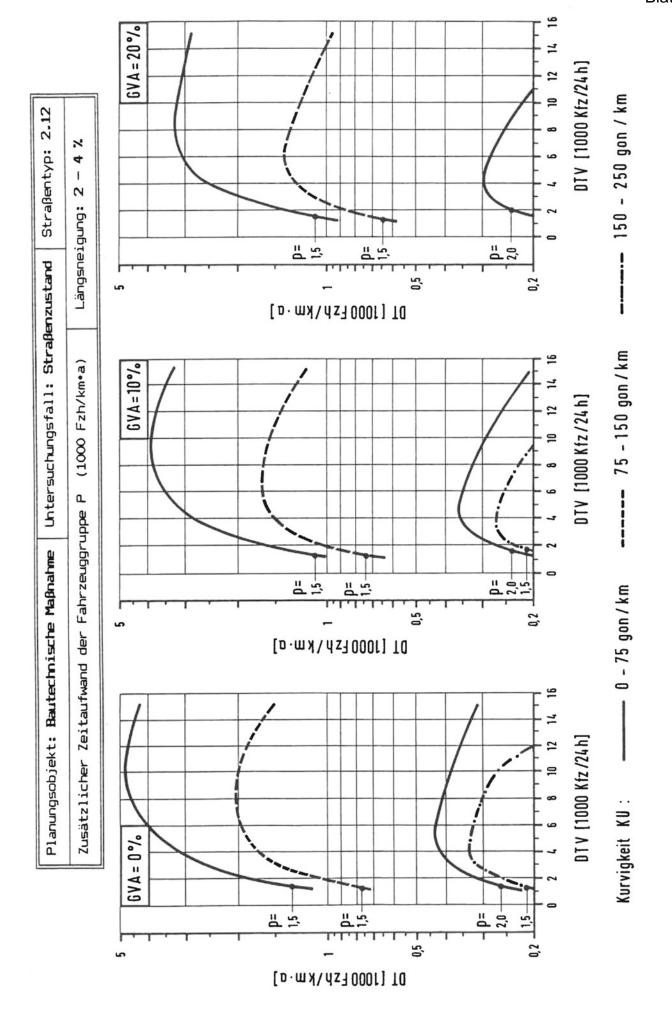
### Zusätzliche Unfallkosten

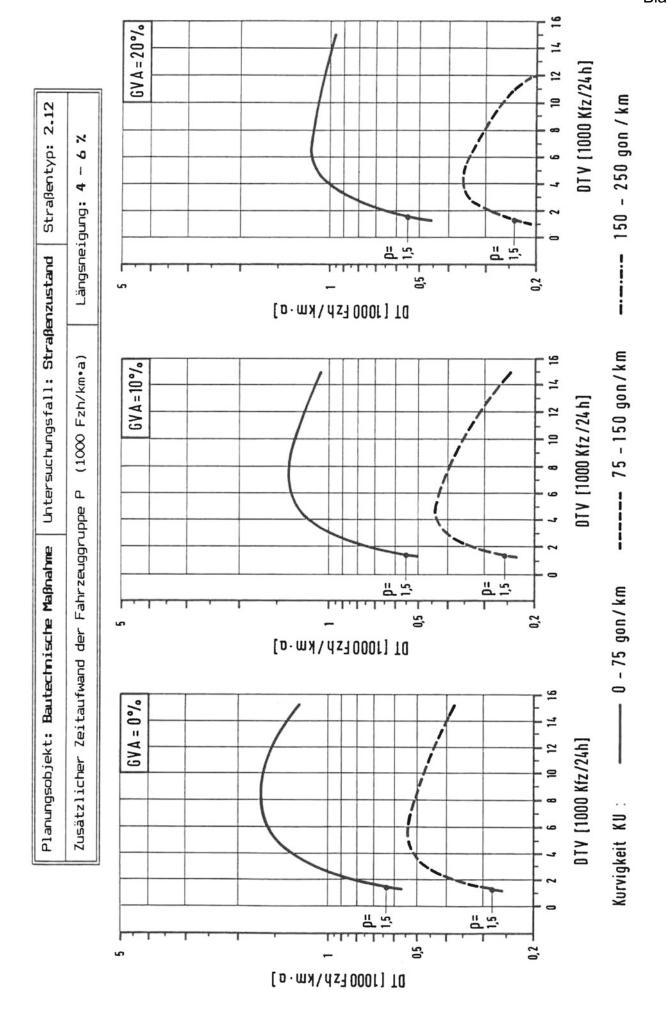
Unfallkostenratenfaktor UKRF= Unfallkostenrate "mit Baustelle"
Unfallkostenrate "ohne Baustelle"



Anhaltswert: 1) Verkehrsführung 3+2 - RP I/6 (0,5 · DTV ansetzen!)







## Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P

Faktoren zur Berücksichtigung der Straßentypen

ST 2.11: Befestigte Fahrbahnbreite über 10 m

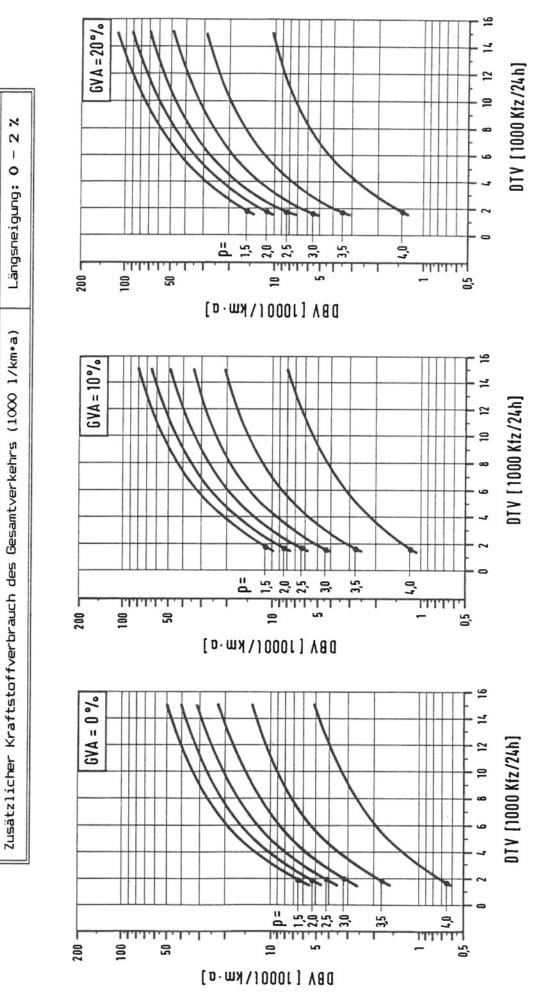
ST 2.13: Befestigte Fahrbahnbreite unter 7 m

### ST 2.11:

DTV (Kfz/24 h)	Zustands- wert p	Güterverkehrsanteil GVA				
	wei c p	0 %	10 %	20 %		
5 000	2,0	1,8	1,9	2,0		
3 000	1,5	1,3	1,3	i,3		
7 500	2,0	2,2	2,4	2,6		
	1,5	1,4	1,4	1,4		
10 000	2,0	2,7	3,0	3,1		
10 000	1,5	1,5	1,5	1,6		
12 500	2,0	3,2	3,3	3,3		
	1,5	1,6	1,7	1,8		
15 000	2,0	3,2	3,2	3,4		
15 000	1,5	1,8	1,9	2,0		

ST 2.13:

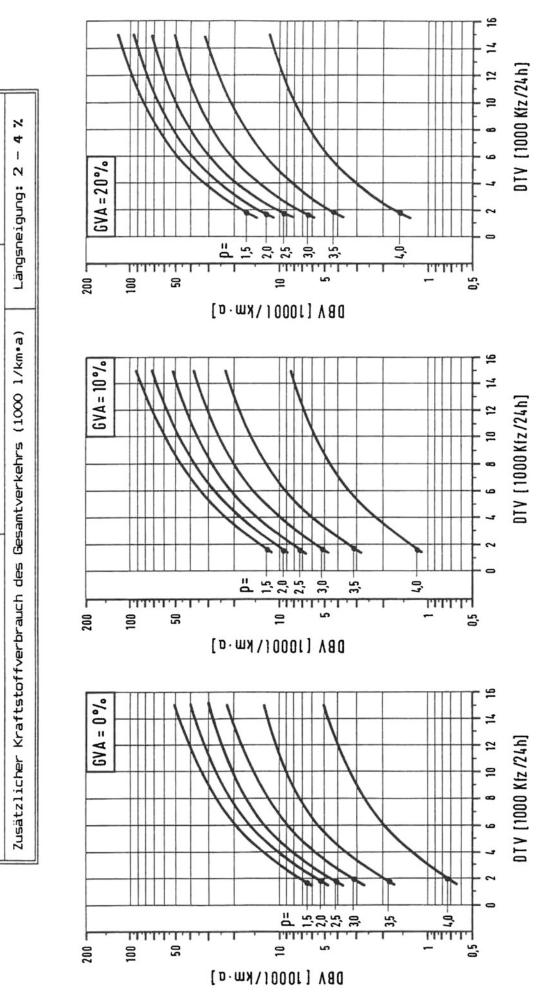
DTV (Kfz/24 h)	Zustands-	Güterverkehrsanteil GVA				
	wertp	0 %	10 %	20 %		
2 500	2,0	0,4	0;4	0,4		
2 300	1,5	0,8	0,8	0,8		
5 000	2,0	0,3	0,3	0,2		
3 000	1,5	0,7	0,7	0,7		
7 500	2,0	0,2	0,2	0,2		
,	1,5	0,7	0,7	0,6		
10 000	2,0	0,2	0,2	0,2		
10 000	1,5	0,6	0,6	0,6		
12 500	2,0	0,2	0,1	0,1		
12 300	1,5	0,6	0,5	0,6		



Straßentyp: 2.12

Untersuchungsfall: Straßenzustand

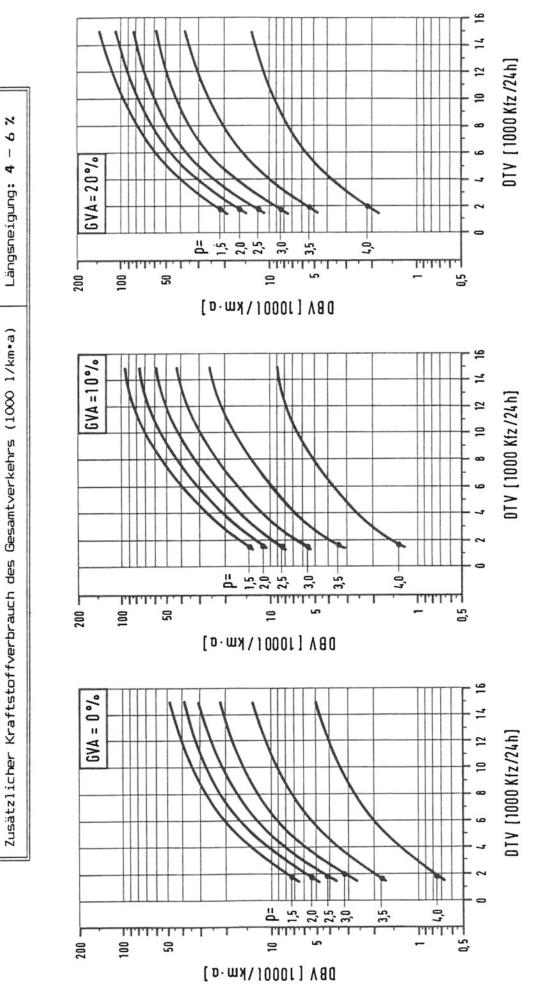
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme



Straßentyp: 2.12

Untersuchungsfall: Straßenzustand

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme

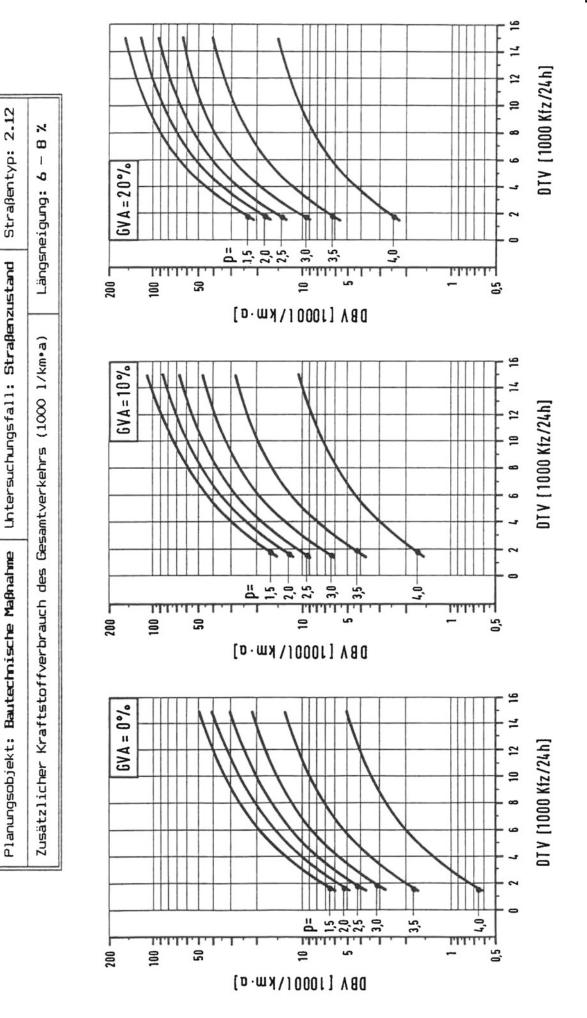


Straßentyp: 2.12

Untersuchungsfall: Straßenzustand

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme

4



# Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs

Faktoren zur Berücksichtigung der Straßentypen

ST 2.11: Befestigte Fahrbahnbreite über 10 m

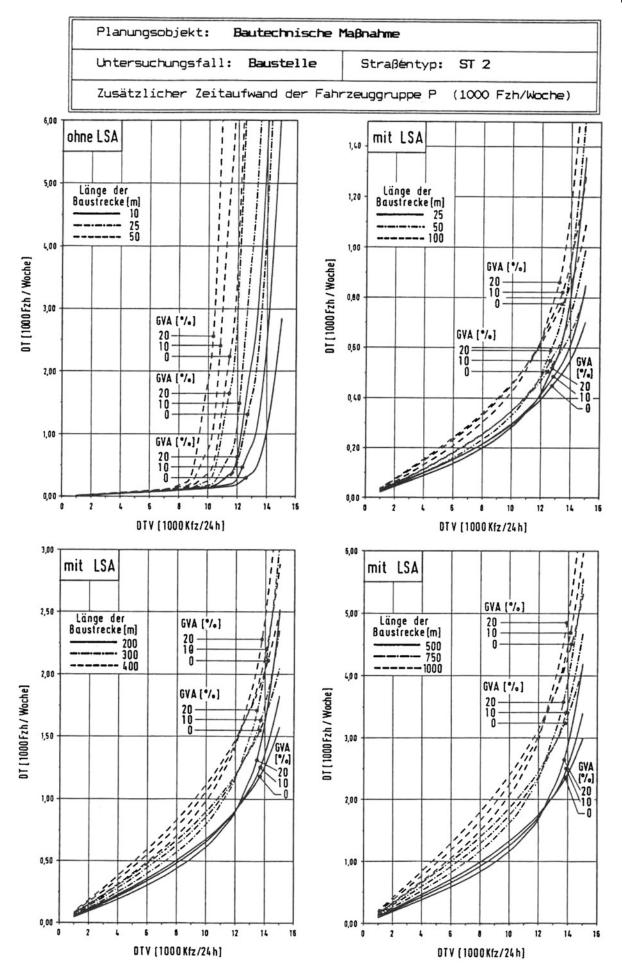
ST 2.13: Befestigte Fahrbahnbreite unter 7 m

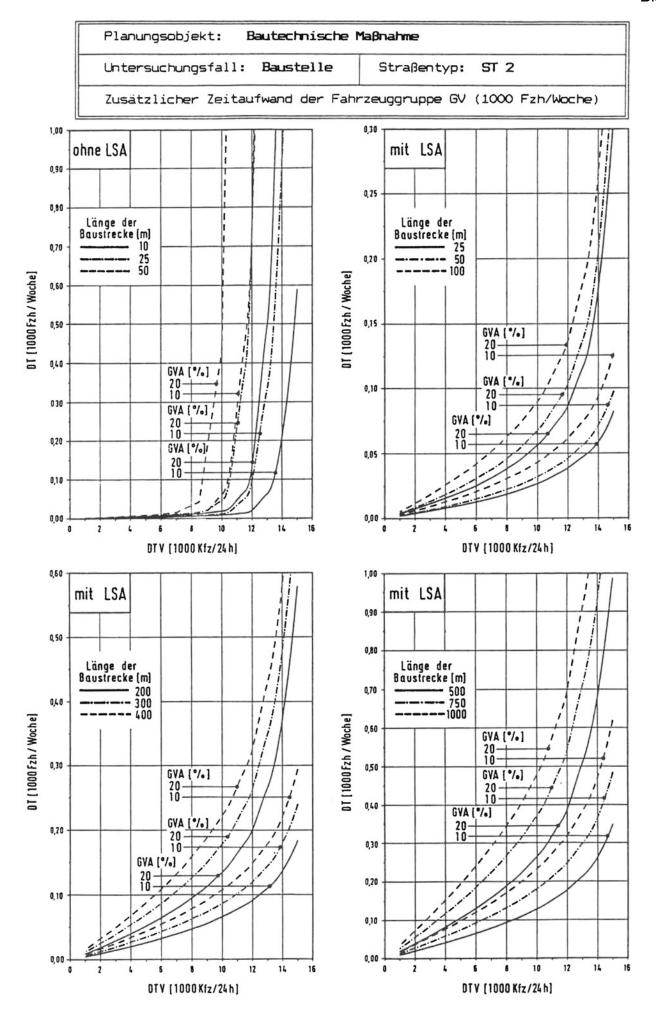
ST 2.11:

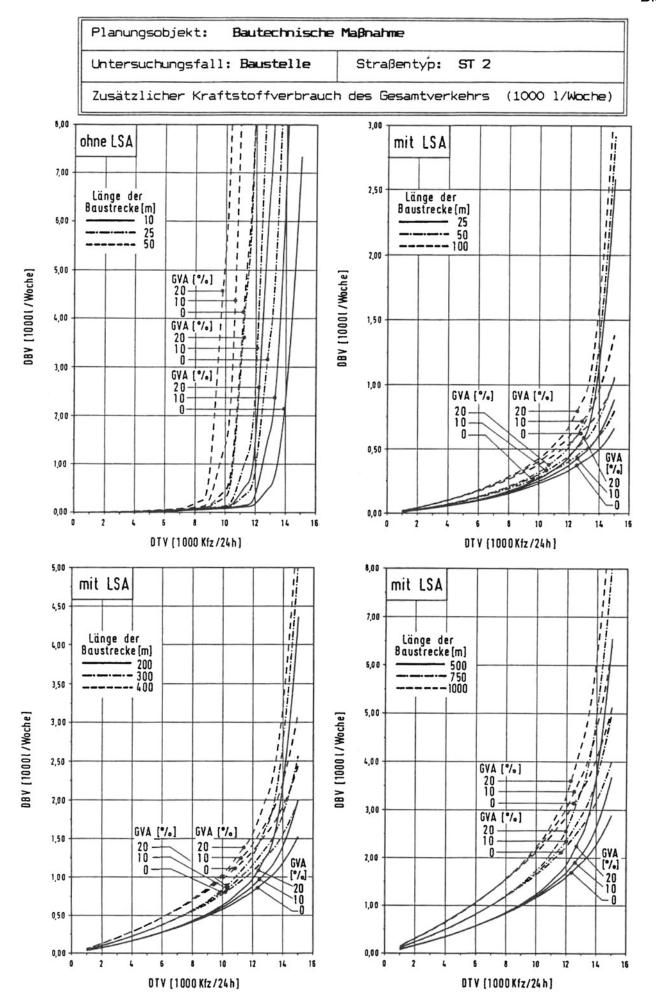
DTV (Kfz/24 h)	Zustands-	Güterverkehrsanteil GVA				
	wert p	0 %	10 %	20 %		
5 000	4,0 3,5 3,0 2,5 2,0 1,5	1,1 1,1 1,1 0,8 0,7 0,7	1,0 1,0 1,0 0,9 0,8 0,9	1,0 1,0 1,0 0,9 0,9		
7 500	4,0 3,5 3,0 2,5 2,0 1,5	1,1 1,1 0,8 0,7 0,7	1,0 1,0 1,0 0,9 0,8 0,9	1,0 1,0 1,0 1,0 0,9 0,9		
10 000	4,0 3,5 3,0 2,5 2,0 1,5	1,1 1,1 1,1 0,9 0,7 0,7	1,0 1,0 1,0 1,0 0,9 0,7	1,0 1,0 1,0 1,0 0,9 0,6		
12 500	3,5 3,0 2,5 2,0 1,5	1,0 1,1 0,9 0,8 0,8	1,0 1,0 1,0 0,9 0,9	1,0 1,0 1,0 0,9 0,9		
15 000	3,0 2,5 2,0 1,5	1,0 0,9 0,8 0,8	1,0 1,0 0,9 0,9	1,0 1,0 1,0 1,0		

ST 2.13:

DTV (Kfz/24 h)	Zustands-	Güterverkehrsanteil GVA				
	wert p	0 %	10 %	20 %		
2 500	2,5	1,0	1,0	1,0		
	2,0	1,2	1,1	1,1		
	1,5	1,2	1,1	1,1		
5 000	2,5	1,0	1,0	1,0		
	2,0	1,2	1,1	1,0		
	1,5	1,1	1,1	1,0		
7 500	2,5	1,0	1,0	1,0		
	2,0	1,1	1,0	1,0		
	1,5	1,1	1,1	1,0		
10 000	2,5	1,0	1,0	1,0		
	2,0	1,1	1,1	1,0		
	1,5	1,1	1,0	1,0		
12 500	2,5	1,0	1,0	1,0		
	2,0	1,1	1,0	1,0		
	1,5	1,1	1,0	1,0		







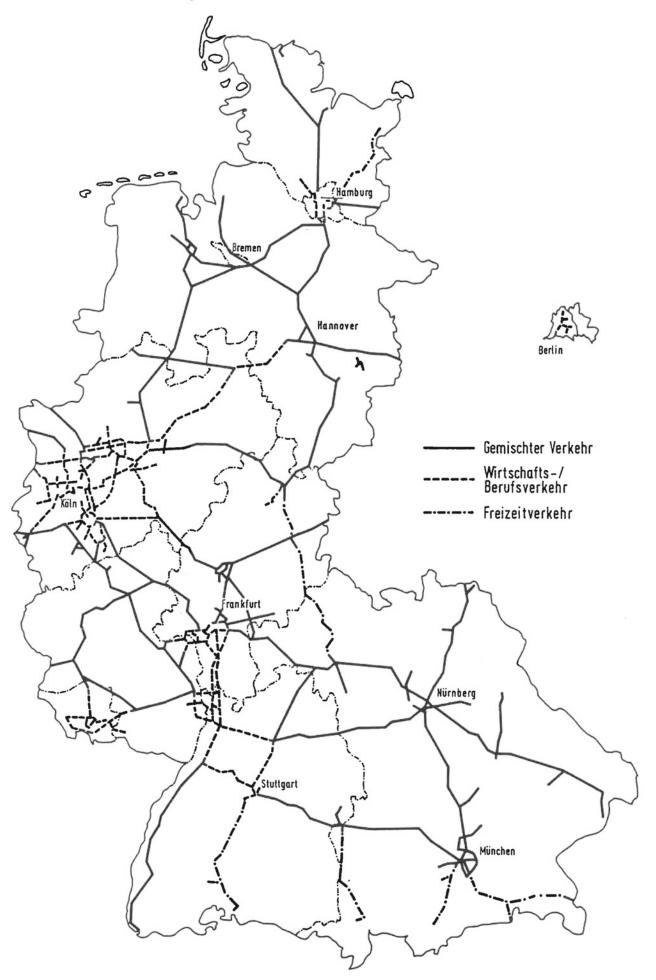
## Zusätzliche Nutzerwirkungen infolge von baubetrieblichen Maßnahmen (Baustellen)

## <u>Inhalt</u>

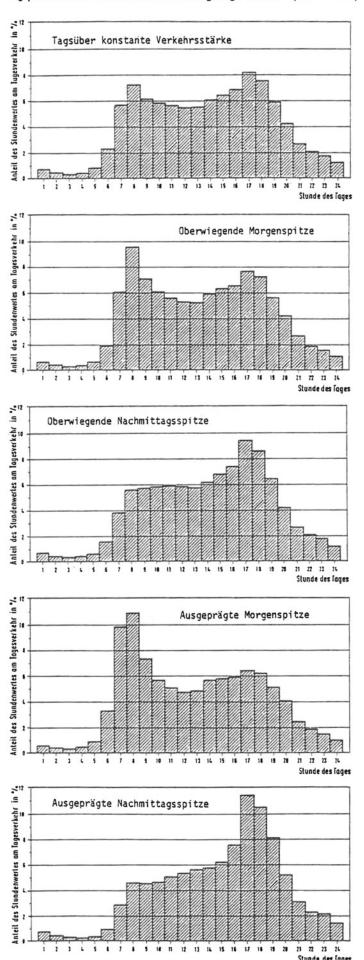
Anlage 3.1	Straßentyp ST 1.2
Blatt 1 Blatt 2	Kennzeichnung der BAB-Strecken nach Verkehrsarten Typisierte Tagesganglinien
Anlage 3.11	1 Fahrstreifen in Fahrtrichtung
Blatt 1 – 3 Blatt 4 – 6 Blatt 7 – 9	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Anlage 3.12	2 Fahrstreifen in Fahrtrichtung
Blatt 1 – 3 Blatt 4 – 6 Blatt 7 – 9	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Anlage 3.13	2 Fahrstreifen in Fahrtrichtung (ohne Überholmöglichkeit)
Blatt 1 – 3 Blatt 4 – 6 Blatt 7 – 9	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Anlage 3.14	Zuschläge für sonstige Tagesganglinien
Blatt 1, 2 Blatt 2, 3 Blatt 4, 5	<ul><li>1 Fahrstreifen in Fahrtrichtung</li><li>2 Fahrstreifen in Fahrtrichtung</li><li>2 Fahrstreifen in Fahrtrichtung (ohne Überholmöglichkeit)</li></ul>
Anlage 3.15	Zusätzliche Unfallkosten

Anlage 3.2	Straßentyp ST 1.3
Blatt 1 Blatt 2	Kennzeichnung der BAB-Strecken nach Verkehrsarten Typisierte Tagesganglinien
Anlage 3.21	2 Fahrstreifen in Fahrtrichtung
Blatt 1 – 3 Blatt 4 – 6 Blatt 7 – 9	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Anlage 3.22	3 Fahrstreifen in Fahrtrichtung
Blatt 1 – 3 Blatt 4 – 6 Blatt 7 – 9	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Anlage 3.23	Zuschläge für sonstige Tagesganglinien
Blatt 1, 2 Blatt 2, 3	2 Fahrstreifen in Fahrtrichtung 3 Fahrstreifen in Fahrtrichtung
Anlage 3.24	Zusätzliche Unfallkosten
Anlage 3.3	Straßentyp ST 2
Blatt 1 Blatt 2, 3 Blatt 4, 5	Kennzeichnung der Regionen nach Verkehrsarten Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs

Kennzeichnung der BAB-Strecken nach Verkehrsarten



Typisierte Verkehrsstärkeganglinien (Mo - Do)



Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				C	Slæi	c hmä	Big	е Та	962	gang	lin	íæ		
								Steri	gun	9				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: I				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	DTV (Kfz/24)	7)		GV.	A(%)			GM	A(%)			gv.	A(Z)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,3	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	0,
Normalwoche		a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	1,0	1,0	0,9	0,
	20 000	ь	0,4	0,3	0,3	0,3	0,6	0,5	0,5	0,5	1,1	1,0	0,9	0,
Regelplan: 1/3 II/3	5504.000000	a	0,8	1,0	2,0	4,3	1,1	1,3	2,3	4,5	2,0	2,2	3,2	5,
11/4	30 000	ь	0,8	0,8	0,8	0,7	1,1	1,1	1,1	1,0	2,2	2,2	2,3	2,
		a	18,1	33,4	77,0	116,3	18,6	33,9	77,4	116,5	20,0	35,1	79,2	116,
	40 000	ь	1,5	1,5	1,3	1,1	2,1	2,1	1,9	1,6	4,3	4,3	4,0	3,
		a												
	50 000	ь												
	60 000	ь												
		a												
	70 000	ь												
			0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4	0,
Feiertags-und Ferierwoche		a	0,5	0,3	0,4	0,3	0,7	0,7	0,6	0,4	1,0	1,2	1,0	0,0
	20 000	ь	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	1,0	1,0	0,9	0,
		a	1,0	1,7	3,4	6,6	1,3	2,0	3,7	6,9	2,0	3,0	4,7	7,
	30 000	ь	0,9	0,9	0,8	0,8	1,2	1,2	1,1	1,1	2,0	2,3	2,2	2,
		a	32,4	62,2	110,0	151,8	32,9	62,7	110,4	152,0	34,5	64,1	111,1	151,
	40 000	ь	1,6	1,6	1,5	1,3	2,2	2,2	2,1	1,8	4,4	4,5	4,2	3,

				G	31eri	= hmä	Bige	e Ta	ges	gang	lin	i. <del>c</del>		
								3 <b>e</b> f ä	110					
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	,,		GW	A(%)			GW.	1(%)			GW	9(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
			0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	1,0	0,1	0,2	0,2	0,1	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,
Normalwoche		a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,
	20 000	ь	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,
Regelplan: I/3 II/3		a	0,6	0,8	1,8	4,1	0,6	0,8	1,8	4,1	0,5	0,7	1,7	4,
11/4	30 000	ь	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,
	-	a	17,9	33,2	66,8	116,1	17,8	33,1	76,7	116,1	17,7	33,1	76,7	116,
	40 000	ь	1,2	1,2	1,1	0,9	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,
			-		_									
	50 000	ь												
		a												
	60 000	ь												
		a												
	70 000	ь												
		a	0.2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,
Feiertags-und Ferienwoch#		a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,
	20 000	ь	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0.3	0,3	0,
		•	0,8	1,5	3,3	6,5	0,8	1,5	3,3	6,5	0,7	1,4	3,2	6,
	30 000	ь	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,
		•	32,2	62,0	109,8	151,6	32,1	59,9	109,7	151,6	32,0	59,9	109,7	151,
	40 000		1,3	1,3	1,2	1,1	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	1,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P – a (1000 Fzh/Woche)

– b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

					31667	⊂ hmá					3170	7.6		
nzahl der Fahrstreifen								Ste	igun	9				
in Fahrtrichtung: 1	VIO			0	- ZL			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	h)		GV	A(Z)			GV	n(%)			GV.	A(%)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4	0,
Normalwoche		a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	1,0	1,0	0,9	0,
	20 000	ь	0,4	0,4	0,3	0,3	0,6	0,5	0,5	0,5	1,1	1,0	0,9	0,
Regelplan: I/3 II/3		a	1,3	2,4	4,1	6,4	1,6	2,7	4,4	6,7	2,5	3,6	5,3	7,
11/4	30 000	b	0,8	0,7	0,7	0,7	1,1	1,1	1,0	1,0	2,2	2,2	2,2	2,
		a	24,8	36,7	64,5	101,1	25,3	37,2	64,8	101,2	26,9	38,6	65,7	101,
	40 000	ь	1,3	1,3	1,3	1,1	2,0	1,9	1,8	1,6	4,2	4,2	4,0	3,
		a												
	50 000	ь												
		a												
	60 000	ь												
		a												
	70 000	ь												
			0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	0,
Feiertags- und Ferienwoche		a	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	1,0	1,0	0,
	20 000	ь	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7	0,6	0,6	0,5	1,2	1,1	1,0	0,
			4,3	7,3	10,8	15,8	4,5	7,7	11,1	16,1	4,8	9,6	12,0	17,
	30 000	ь	0,9	0,9	0,9	0,9	1,3	1,3	1,2	1,2	2,4	2,4	2,4	2,
		a	67,3	99,0	147,0	190,4	67,5	99,5	147,4	191,0	68,0	100,9	148,2	190,
	40 000	ь	2,7	1,6	1,5	1,4	3,3	2,2	2,1	1,9	5,5	4,5	4,2	3,

				c	31 <b>-</b> i	c hmà	(Big	<b>e</b> Ta	19 <b>es</b>	gang	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Gæfi	110					
in Fahrtrichtung: 1	DT∨			0	- ZX			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		64	A(%)			GV	A(Z)			GV	A(%)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Marin 1975 - 1977 1	10 000	•	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Normalwoche		a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,
	20 000	ь	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,
Regelplan: I/3 II/3		a	1,2	2,2	4,0	6,3	1,1	2,2	3,9	6,2	1,0	2,1	3,9	6,
11/4	30 000	ь	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,
		a	24,6	36,5	64,3	100,9	24,5	36,4	64,2	100,8	24,4	36,3	64,2	100,
	40 000	ь	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,
	50 000	a												
	30 000	ь												
	60 000	a												
	au 000	ь												
	70 000	a												
	70 aa	ь												
		4	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Feiertags- und Ferienwoche	20.000	a	0,2	0,4	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,
	20 000	ь	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,
	30 000	a	4,2	7,1	10,6	15,6	4,2	7,1	10,6	15,6	4,2	7,1	10,5	15,
	30 000	ь	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,
	40 000	•	67,2	98,7	146,7	190,2	67,2	99,7	146,7	190,2	67,1	98,6	146,7	190,
	40 000		2,3	1,3	1,2	1,1	2,3	1,3	1,2	1,1	2,2	1,2	1,1	1,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

			-	-	31691	C Dm					glin	ie		
enzahl der Fahrstreifen									igun	9				
in Fahrtrichtung: 1	ρτν			0	- 21			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		G	A(2)			GV.	M(Z)			GA	A(Z)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	10 000	a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4	0,
Normalwoche	10 000	ь	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4	0,
NO MAINOLI W	20 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	1,0	1,0	0,9	0,
0	20 000	ь	0,4	0,4	0,3	0,3	0,6	0,5	0,5	0,5	1,1	1,0	0,9	0,
Regelplan: I/3 II/3		a	1,3	2,4	4,1	6,4	1,6	2,7	4,4	6,7	2,5	3,6	5,3	7,
11/4	30 000	b	0,8	0,7	0,7	0,7	1,1	1,1	1,0	1,0	2,2	2,2	2,2	2,
		a	24,8	36,7	64,5	101,1	25,3	37,2	64,8	101,2	26,9	38,6	65,7	101,
	40 000	ь	1,3	1,3	1,3	1,1	2,0	1,9	1,8	1,6	4,2	4,2	4,0	3,
		a												
	50 000	ь												
		a												
	60 ccc	ь												
		a												
	70 000	ь												
			0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4
Feiertags- und Ferienwoche		a	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	1,0	1,0	0,0
	20 000	ь	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7	0,6	0,6	0,5	1,2	1,1	1,0	0,4
			4,3	7,3	10,8	15,8	4,5	7,7	11,1	16,1	4,8	8,6	12,0	17,0
	30 000	ь	0,9	0,9	0,9	0,9	1,3	1,3	1,2	1,2	2,4	2,4	2,4	2,3
	020022		67,3	99,0	147,0	190,4	67,5	99,5	147,4	191,0	68,0	100,9	148,2	190,8
	40 000	ь	2,7	1,6	1,5	1,4	3,3	2,2	2,1	1,9	5,5	4,5	4,2	3,8

				(	31 <b>-</b> i	C Dmi	#B T C	e T.	2900	gand	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Gert	111					
in Fahrtrichtung: 1	DTV			0	- ZL			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		64	A(%)			GA.	A(Z)			GA	A(2)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	10 000	•	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Normalwoche	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
10 1210012	20 000	a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,
Regelplan: I/3	20 000	ь	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,
11/3	30 000	a	1,2	2,2	4,0	6,3	1,1	2,2	3,9	6,2	1,0	2,1	3,9	6,
11/4	- ww	ь	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,
	40 000	a	24,6	36,5	64,3	100,9	24,5	36,4	64,2	100,8	24,4	36,3	64,2	100,
	~ w	a a	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,1
	50 000													
	30 000													
	60 000	a												
		ь												
	70 000	a												
	70 000	ь												
		4	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Feiertags- und Ferienwoche	20.000	a	0,2	0,4	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,:
	20 000	ь	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
	30 000	4	4,2	7,1	10,6	15,6	4,2	7,1	10,6	15,6	4,2	7,1	10,5	15,6
	30 000	ь	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6
	40 000		67,2	98,7	146,7	190,2	67,2	99,7	146,7	190,2	67,1	98,6	146,7	190,2
	-J. 000	ь	2,3	1,3	1,2	1,1	2,3	1,3	1,2	1,1	2,2	1,2	1,1	1,0

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)

- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				C	lei.	c hmã	Big	<b>⊕</b> T4	966	gang	lin	iæ		
Anzahl der Fahrstreifen		1						Steri	gun	9				
in Fahrtrichtung: 1	DTV	1		0	- Z%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsant:	(Kfz/24)	1)		GM	9(%)			GM	A(%)			GV	A(%)	
Gemischter Verkehr		Ì	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
Normalwoche		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,
20 000 000	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,
Regelplan: I/3 II/3		a		1,0	0,4	1,5		0,1	0,4	1,6		0,2	0,6	1,
11/4	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,
		a		2,7	18,9	52,9		2,7	18,8	52,1		2,8	18,7	50,
	40 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,5		0,4	0,8	1,
		a												
	50 000	ь												
	0.00000	a												
	60 000	ь												
Access to the Property Commence Advanced Association	70 000	ь												
				0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Feiertags-und Ferienwoche				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,:
	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,:
		-		0,1	0,6	1,9		0,1	0,6	2,0		0,2	0,8	2,3
	30 000	ь		0,0	0,1	0,2		0,0	0,2	0,3		0,1	0,4	0,
				4,7	21,7	53,2		4,7	21,6	52,4		4,8	21,5	51,
	40 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,3	0.5		0.4	0.8	1,1

				(	31 <b>-</b> 1		#Bic	<b>, ⊕</b> ⊤.	ages	gang	lir	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Gef.	dlle					
in Fahrtrichtung: 1	עדם			0	- ZX			2	- 4%			4	- 6X	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		GA.	A(%)			GV	M(%)			GV.	A(2)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	10 000	•		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
Normalwoche	10 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1	l	0,0	0,0	0,
	20 000	•		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,0
Regelplan: I/3	2000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,0
11/3	30 000			0,1	0,4	1,5		0,1	0,4	1,5		0,1	0,3	1,2
11/4	3. u.	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,0	0,0
	40 000	•		2,7	18,9	53,1		2,7	19,0	53,5		2,7	18,5	50,8
	~ ~~	ь		0,1	0,2	0,3	1	0,1	0,2	0,8		0,1	0,1	0,
	50 000													
	30 000	ь												
	40.000													
	60 000	ь												
		4												
	70 000	ь												
								The second						-
Wochenart:	10 000	ь												
Feiertags-und Ferienwochs		a		0,0	0,1	0,1	_	0,0	0,1	0.1		-		
	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		,,,	-,-	٠,٠				
				0,1	0,6	1,9		0,0	0,7	2,3		0,0	0,5	1,6
	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0.0		0,0	0,0	0,0
				4,7	21,7	53,4		4,7	21,7	53,4	-	4,3	20,2	51,1
	40 000	ь	1	0,1	0,2	0,3		0,0	0,3	0,8		0,0	0,0	
			_	-,-	-,-	-,-		5,5	-,-	*,0		0,0	0,0	0,1

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche\*km Baustrecke)

				C	Slæi	c hmà	Big	er Ta	des	ganç	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen		ĺ						Stei	gun.	9				
in Fahrtrichtung: 1	ντα			0	- 2%			2	- 4X			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	n)		GM	A(%)			GM	۹(%)			GM	A(Z)	
Wirtschaftsverkelv			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	10 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
Normalwoche	20 000	ь						0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,
NOT MAINOCITE	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,:
Regelplan: I/3		ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,:
11/3 11/4	30 000	a		0,1	0,6	2,2		0,1	0,7	2,2		0,2	0,9	2,
11/4	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,
	40 000	•		4,4	23,7	60,7		4,4	23,6	59,9		4,5	23,6	59,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,4		0,4	0,8	1,
	50 000	a												
		ь												
	60 000	a												
	<b></b>	ь												
	70 000	-												
	70 000	ь												
		-		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
Wochenart:	10 000	ь						0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
Feiertags- und Ferienwoche	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
	30 000	4		0,1	0,5	1,5		0,1	0,5	1,6		0,2	0,7	1,9
	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,7
	40 000			2,8	16,8	44,9		2,8	16,7	44,2		3,0	16,6	43,0
	-0 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,4	0,8	1,1

				G	al <b>e</b> i	c hmà	Bio	<b>⊕</b> ⊤a	ges	gang	lin	iæ		
								Gerfä	11=					
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1				0 -	- 2%			2 -	- 4X			4	- 6%	
Verkehrsant:	DTV (Kfz/24	1)		GM	A(Z)			BM	A(Z)			GM	A(%)	
Wirtschaftsverkehr			•	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1				
Wochenarts	10 000	ь												
Normalwoche				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
Regelplan: I/3 II/3		a		0,1	0,6	2,2		0,1	0,6	2,1		0,1	0,4	1,9
11/4	20 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2				
		a		4,4	23,8	61,1		4,4	23,8	61,3		4,1	22,2	58,6
	40 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2				
		-												
	50 000	ь												
		a												
	60 000	ь												
		a												
	70 000	ь												
		a		0,0	0,0	0,1								
Wochenart:	10 000	ь												
Feiertags- und Ferienwoche		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
1	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
		a		0,1	0,4	1,5		0,1	0,4	1,5		0,0	0,3	1,2
	30 000	ь		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,1				
				2,8	16,8	45,3		2,8	16,9	45,6		2,5	15,3	42,9
	40 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2				

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	31ei	c hmi	gi Si	e Ta	ages	gang	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Steri	igun	9				
in Fahrtrichtung: 1		ì		0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		GM	A(%)			GV	A(%)			gw.	A(%)	
Ferien- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverketv		a						0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
Wochenart:	10 000	ь						0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
Normalwoche		a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,:
	20 000	ь		0.0	0.1	0.1		0,0	0.1	0,1		0,1	0,2	0,3
Regelplan: 1/3		a		0,2	0,7	1,9	-	0,2	0.8	2,0	-	0,3	1,0	2,3
11/4	30 000	6		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0.3		0,2	0.4	0.7
				2,5	12,4	40.0	-	2.5	12,3	39,3				
	40 000	•			2000000							2,6	12,3	38,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,4		0,4	0,8	1,1
	50 000	4												
		ь												
	60 000	a												
		ь												
		a												
	70 000	ь												
				0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
Feiertags- und Ferienwoche		a		0,0	0,1	0,1	_	0,0	0.1	0,1	_	0,1	0,2	0,3
	20 000	ь		0,0	0.1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
		a		0,5	1,5	3,7	-	0,5	1,5	3,7		0,6	1,7	4,0
	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,7
		a		6,0	23,4	55,4		6,0	23,3	54,7		6,1	23,3	53,4
	40 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,4	0.8	1,1
					-									_

				G	lei	= hm#	Big	е Та	9.68	gang	110	íe		
								Gefä	1100					
in Fahrtrichtung: 1		- 1		0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	OTV (Kfz/24)	٦)		GV	9(%)			GW	4(%)			GW	4(%)	
Ferien- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverket			_	0,0	0,0	0,1	_	0,0	0,0	0,1	_			
Wochenart:	10 000			-,,				.,.	7.53					
Normalwoche		ь												_
	20 000	•		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,1				
Regelplan: I/3		ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
11/3	30 000			0,2	0,7	1,9		0,2	0,7	1,9		0,1	0,6	1,6
****		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1				
				2,5	12,5	40,5		2,5	12,5	40,7		2,1	11,0	39,0
	40 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2				
		4												
	50 000	ь												
		a												
	60 000	ь												
		a												
	70 000	ь												
		a												
Wochenart:	10 000	ь												
Feiertags- und Ferienwoche		4		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
		a		0,4	1,4	3,6		0,4	1,4	3,6		0,4	1,3	3,4
	30 000	ь		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
				6,0	23,5	56,1		6,0	23,5	56,1		5,6	22,0	53,4
	40 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0,0

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche)
- b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

				G	lei	= mai	Bige	· Ta		gang	lio.	ie		
		1					5	Stei	gun	3				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6X	
Verkehrsart:	(Kfz/24	1)		GW	A(Z)			GM	A(%)			GW	4(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
			-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,9	-1,0	-1,1	-0,7	-1,5	-2,2	-2,8
Wochenart:	10 000	6	-0,4	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,6	-0,7	-0,9	-0,4	-1,0	-1,7	-2,3
Normalwoche		a	-0,9	-1,1	-1,3	-1,3	-1,2	-1,6	-1,9	-2,1	-1,2	-2,8	-4,4	-5,8
	20 000	ь	-0.5	-0,7	-0,9	-0,9	-0,8	-1,1	-1,4	-1,6	-0,5	-1,9	-3,4	-4,8
Regelplan: I/3		a	-1,2	-0,8	2,9	13,3	-1,6	-1,6	1,2	8,7	-1,2	-3,1	-3,9	-3,5
11/4	30 000	ь	-0,7	-1,0	-1.0	-0,9	-0,9	-1,4	-1,8	-2,2	0,3	-2,1	-4,7	-7,:
			48,3	101,6	290,9	520.2	48.6	94,6	243,6	428,3	52,4	90,3	159,1	238,4
	40 000	b	-0.5	-0,7	-0,8	-0,5	-0,4	-1,2	-2,0	-2,0	2,9	-1,0	-5,4	-6,6
			-		-									
	50 000	ь												
	₩ ∞	ь												
	70 000	ь												
			-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,9	-1,0	-1,1	-0,7	-1,5	-2,2	-2,
Wochenart:	10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,4	-0,6	-0,7	-0,8	-0,3	-1,0	-1,7	-2,
Feiertags-und Ferien-oche		4	-0,9	-1,1	-1,3	-1,4	-1,2	-1,6	-1,9	-2,2	-1,2	-2,8	-4,4	-5,
	20 000	ь	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,8	-1,2	-1,4	-1,7	-0,5	-2,0	-3,4	-4,
		a	-0,9	1,2	7,6	21,5	-1,3	0,4	5,9	16,9	-0,9	-1,1	1,0	4,
	30 000	ь	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,9	-1,3	-1,8	-2,2	0,1	-2,0	-4,7	-7,
			89,5	191,4	385,4	621,4	89,8	184,4	348,1	529,5	93,6	170,1	263,6	339,
	40 000	ь	-0,4	-0,6	-0,7	-0,5	-0,3	-1,1	-1,9	-2,0	2,8	-0,9	-5,3	-6,

				G	31 <b>-</b> i	c hm	Gig	- Ta	19 <b>es</b>	gang	lin	i.		
Anzahl der Fahrstreifen								Gef	110					
in Fahrtrichtung: 1				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	1)		64	A(%)			GV	A(%)			GM	A(%)	
Genischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	⊸,
Wochenart:	10 000	ь	-0,3	-0,2	-0,3	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Normalwoche		a	-0,6	-0,8	-0,9	-0,9	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,2	-0,2	-0,1	-0,
	20 000	ь	-0,4	-0,5	-0,7	-0,7	-0,3	-0,3	-0,5	-0,5	-0,1	-0,1	-0,2	-0,
Regeriplan: I/3 II/3			-0,8	-0,4	3,5	14,4	-0,6	-0,2	3,6	14,2	-0,5	0,0	3,8	13,
11/4	30 000	ь	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,4	-0,4	-0,3	-0,1	-0,1	0,0	0,
		•	47,5	101,2	289,2	544,3	45,9	99,1	282,2	531,2	43,7	93,5	269,5	501,
	40 000	ь	-0,3	-0,4	-0,3	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,
				<u> </u>										
	50 000	ь												
	60 000	a												
	20 000	ь												
	70 000	a												
	/0 000	ь												
		4	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,
Wochenart:	10 000	ь	-0,3	-0,2	-0,3	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	0,0	0,0	-0,
Feiertags-und Ferienwoche		a	-0,7	-0,9	-1,0	-1,0	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,3	-0,5	-0,3	-0,
	20 000	ь	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,1	-0,3	-0,1	0,
			-0,5	1,6	8,2	22,7	-0,3	1,8	8,3	22,5	-0,2	2,0	8,5	21,
	30 000	ь	-0,5	-0,6	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,1	0,0	0,0	0,
			86,7	192,0	393,8	645,5	87,1	188,9	389,8	632,4	84,8	184,3	374,1	602,
	40 000	ь	-0.2	-0.3	-0,3	0,0	0,1	0,0	-0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs – a (1000 l/Woche)

– b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

				0	31 <b>e</b> i	chmi	Gig	e Ta	1985	ganç	lin	íæ		
								Ste	igun	9				
in Fahrtrichtung: 1				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Verkehrsart:	(Kfz/24	1)		GV.	A(%)			GV	A(%)			64	A(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,7	-0,7	-0,8	-1,0	-1,1	-0,7	-1,4	-2,2	-2,9
Wochenart:	10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,4	-0,6	-0,7	-0,9	-0,4	-1,0	-1,7	-2,
Normal woche			-0,9	-1,1	-1,2	-1,3	-1,3	-1,6	-1,9	-2,2	-1,2	-2,8	-4,4	-5,
	20 000	ь	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,8	-1,1	-1,4	-1,6	-0,6	-1,9	-3,4	-4,8
Regelplan: I/3 II/3		4	-0,9	0,8	7,2	22,1	-1,3	0,0	5,4	17,5	-0,6	-1,4	0,3	5,
11/4	30 000	ь	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-0,9	-1,4	-1,9	-2,2	0,3	-2,1	-4,7	-7,
		4	43,9	131.9	335,4	585,5	43,0	124,9	298,0	493,6	47,9	110,6	213,5	303,
	40 000	ь	-0,5	-0,7	-0,8	-0,5	-0,4	-1,1	-2,0	-2,0	3,0	-0,9	-5,4	-6,
		4												
	50 000	ь												
		a												
	60 000	ь												
		a												
	70 000	ь												
			-0,5	-0,5	0,0	-0,7	-0,7	-0,8	-0,4	-1,1	-0,7	-1,4	-1,5	-2,8
Wochenarti	10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,3	-0,5	-0,4	-0,6	-0,1	-0,9	-0,4	-1,0	-0,9	-2,3
Feiertags- und Ferienwoche		a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,3	-1,3	-1,6	-1,9	-2,1	-1,2	-2,8	-4,3	-5,8
	20 000	ь	-0,6	-0,7	-0,9	-1,0	-0,8	-1,1	-1,4	-1,6	-0,5	-1,9	-3,4	-4,8
			-1,0	0,4	5,3	15,6	-1,4	-0,4	3,5	11,1	-0,6	-1,9	-1,6	-1,
	30 000	ь	-0,8	-0,9	-1,0	-1,0	-0,9	-1,4	-1,9	-2,3	0,3	-2,1	-4,7	-7,
			40,5	95,2	262,6	475,5	39,6	88,2	225,2	383,6	44,5	73,9	140,8	193,
	40 000	ь	-0,5	-0,7	-0,9	-0,6	-0,4	-1,1	-2,0	-2,0	2,9	-0,9	-5,4	-7,0

				-	31ei	< hmà	Big	⊕ T <sub>4</sub>	3905	ganç	lin	ie		
Anzahi der Fahrstreifen								Geti	ille					
in Fahrtrichtung: 1	ντα .			٥	- ZX			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		GV.	A(Z)			G.	A(Z)			g.	A(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	10 000	•	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Wochenart:	10 000	ь	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Normalwoche		-	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,4	-0,5	-0,7	-0,7	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
	20 000	ь	-0,4	-0.5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1
Regeiplan: I/3 II/3			-0,6	1,2	7,7	23,2	-0,4	1,4	7,8	23,0	-0,2	1,7	8,0	22,4
11/4	30 000	ь	-0,5	-0,6	-0,7	-0,5	-0,3	-0,4	-0,4	-0,3	-0,1	-0,1	0,0	0.1
			43,0	132,3	343,6	609,5	41,4	129,2	348,4	596,5	39,2	124,5	323,9	566,4
	40 000	ь	-0,3	-0,3	-0,3	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	0,2	0,3	0,4	0,4
	50 000	ь												
		٠												
	60 000	ь									İ			
		a												
	70 000	ь												
			-0.3	-0.4	-0.2	-0.5	-0.2	-0.3	-0.3	-0.4	-0,1	-0,1	-0,5	-0,1
Wochenart:	10 000	ь	-0,2	-0.3	-0.4	-0.4	-0-1	-0,2	-0.5	-0,3	-0,1	-0.1	-0.7	-0.1
Feiertags- und Ferienwoche		4	-0,6	-0,8	-0.9	-1,0	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,2	-0,2	-0,2	-0.1
	20 000	ь	-0.4	-0.5	-0.6	-0.7	-0.3	-0,4	-0.4	-0.5	-0,2	-0.1	-0.1	-0.1
		4	-0,6	0,7	5,8	16,8	-0,4	0,9	5,9	16,5	-0,3	1,2	6,1	16,0
	30 000	ь	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,1	-0,1	0,0	0,0
		a	39,6	95,7	270,9	499,5	38,0	92,5	275,6	486,5	35,8	88,0	251,2	456,4
	40 000	ь	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	0.0	-0,1	-0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0.3
			-	-,-	-,,	-,-			- 7-	-,-	-,-	-,-		-,-

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs – a (1000 l/Woche)

– b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

				G	Slei	c hmà	Big	er Ta	39es	ganq	lin	ie		
								Ste	igun	9				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	1)		GV.	A(Z)			GV.	A(%)			GM	A(%)	
Ferier- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr Wochenart:	10 000	a	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,8	-1,0	-1,1	-0,7	-1,4	-2,2	-2,8
Normalwoche	10 000	b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,4	-0,6	-0,7	-0,9	-0,4	-1,0	-1,7	-2,
io indicate	20 000		-0,9	-1,1 -0,7	-1,2 -0.9	-1,2	-1,2	-1,6	-1,9	-2,0	-1,2 -0.5	-2,8	-4,3 -3,4	-5,
Regelplan: 1/3		ь	-0,6							-1,6	- 1-	-,	-	-4,1
11/3	30 000	a b	-0,7	3,9	10,4	21,0	-0,9	3,1	-1,9	16,5	0,8	-2,1	3,5	-7,
	40 000	a b	67,8 -0,6	109,7	Z21,0 -0,8	425,8	66,9	102,7	183,6	334,9 -2,0	71,8	98,4 -1.0	99,1	145,
	50 000	a b	,,,	-,-	-,-			-,-		-,-		-,-		
	so ooo	a b												
	70 000	a b												
Wochenart:	10 000	a b	-0,3	-0,6	-0,7 -0,5	-0,7	-0,5 -0,5	-0,8 -0,6	-1,0 -0,7	-1,2	-0,5 -0,4	-1,5 -1,1	-2,2 -1,7	-2, -2,
Feiertags- und Ferien-oche		a	-0,6	-1,1	-1,3	-1,4	-0,9	-1,6	-1,9	-2,2	-1,0	-2,8	-4,4	-5,
	20 000	ь	-0,7	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-1,1	-1,4	-1,6	-0,6	-2,0	-4,7	-7,
	30 000	a	10,5	18,7	31,9	54,2	10,2	18,0	30,2	49,7	10,3	16,5	25,1	37,
		ь	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,9	-1,3	-1,8	-2,2	0,3	-2,0	-4,7	-7,
	40 000	a	192,3	302,4	499,8	743,1	191,3	295,4	462,4	651,2	194,6	281,1	377,9	461,

				G	31æí	c hmě	Big	<b>⊕</b> Ta	ages	ganç	;lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Gef	1110					
in Fahrtrichtung: 1				0	- 24			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	DTV (Kfz/24h	1)		GV	A(%)			GV	A(Z)			GV	A(%)	
Ferien- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr			-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Wochenart:	10 000	ь	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Normalwoche		-	-0.6	-0,7	-0,9	-0,9	-0,4	-0,5	-0.6	-0,6	-0,2	-0,2	-0,2	0,0
	20 000	ь	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,1	-0,1	-0,1	-0.1
Regelplan: I/3 II/3		-	0,8	4,2	10,9	22,2	1,0	4,4	11,0	21.9	1,1	4,7	11,2	21,
11/4	30 000		-0.5	-0.6	-0.7	-0.5	-0,3	-0,4	-0.5	-0,3	-0,1	-0.1	0,0	0.
		ь	-	-/-			-						-	-
	40 000	•	66,9	110,2	229,2	450,8	56,3	107,0	234,0	437,8	63,1	102,5	209,5	407,
		ь	-0,3	-0,4	-0,3	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	0,2	0,1	0,2	0,4	0,
	50 000	a												
		b												
	50 000	a												
	20 ttt	ь												
		a												
	70 000	ь												
		-	-0.2	-0.3	-0,4	-0,4	-0.2	-0.3	-0.4	-0.4	-0.1	-0.2	-0.1	-0.
Wochenart:	10 000	ь	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Feiertags- und Ferien-oche		a	-0,3	-0,6	-0,7	-0,8	-0,3	-0,6	-0,7	-0,8	-0,2	-0,3	-0,2	-0,
	20 000	ь	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	⊸,
		a	10,8	19,3	32,5	55,1	10,8	19,3	32,5	55,1	10,9	19,6	32,7	54,
	30 000	ь	-0,2	-0,3	-0,4	-0,3	-0,2	-0,3	-0,4	-0,3	-0,1	0,0	0,1	0,
	10000000	a	189,5	299,7	512,8	754,1	189,5	299,7	512,8	754,1	187,2	295,2	488,3	724,
	40 000	ь	0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,2	0,3	0,4	0,4	0,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe	P - a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	lei	= hm #	Bige	e Ta	968	gang	lin:	i er		
								Stei	gun	9				
nzahl der Fahrstræifen in Fahrtrichtung: 2				0 -	- 2%			2 -	47.			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	1)		GW.	A(Z)			GW	<b>4</b> (%)			GV	A(X)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	. 30	0	10	20	30
			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Wochenart:	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Normalwoche			0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
	20 000	ь	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
Regelplan: I/1 I/2		4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3
1/4	30 000	ь	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,6	0,5	0,5
11/2		a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4
	40 000	ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,7	0,7
		a	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6
	50 000	ь	0,9	0,9	0,8	0,8	1,0	1,0	0,9	0,9	1,2	1,1	1,0	1,0
		a	0,8	1,3	3,3	6,4	0,9	1,2	3,1	6,0	0,8	1,1	2,7	5,0
	60 000	ь	1,2	1,2	1,2	1,1	1,4	1,4	1,3	1,2	1,6	1,5	1,5	1,3
		a	6,1	11,2	22,4	55,3	5,6	10,5	21,0	52,0	4,4	8,6	17,7	44,6
	70,000	ь	1,7	1,6	1,5	1,2	1,8	1,7	1,6	1,3	2,0	1,9	1,7	1,3
		a	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	0,6	0,5	0,:
Wochenart:	40 000	ь	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,7	0,9	0,9	0,8	0,
Feiertags- und Ferienwoche		а	0,7	0,6	0,6	1,0	0,8	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0
	50 000	ь	1,0	0,9	0,9	0,9	1,1	1,1	1,0	1,0	1,3	1,2	1,1	1,1
			1,3	3,0	6,0	10,3	-1,3	2,9	5,8	9,9	1,3	2,8	5,4	9,0
	60 000	ь	1,4	1,4	1,3	1,2	.1,6	1,5	1,4	1,3	1,8	1,7	1,6	1,
			13,2	19,9	38,1	75,0	12,8	19,1	36,7	71,7	11,6	17,3	33,4	64,
	70 000	ь	1,8	1,7	1,6	1,3	2,0	1,9	1,7	1,5	2,2	2,0	1,8	1,4

				G	lei	=	Big	e Ta	ges	gang	lin	iæ		
							(	3efä	110					
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2				0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6X	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	,)		GW	A(%)			GW	A(%)			GW	A(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Wochenart:	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Normal woche			0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
	20 000	ь	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
Regelplan: I/1 I/2		a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
1/4	30 000	ь	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,2
11/2			0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
	40 000	ь	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4
		a	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,
	50 000	b	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0,0
		a	0,8	1,3	3,3	6,6	0,7	1,2	3,3	6,7	0,7	1,2	3,3	6,
	80 000	ь	1,1	1,2	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9
		a	6,3	11,6	23,2	57,1	6,4	11,8	23,6	58,1	6,5	12,0	23,9	58,
	70 000	ь	1,5	1,5	1,4	1,1	1,4	1,4	1,3	1,0	1,4	1,3	1,2	1,0
		a	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,:
Wochenart:	40 000	ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4
Feiertags-und Ferienwoche		a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,
	50 000	ь	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,6
		a	1,2	2,9	6,0	10,5	1,2	2,9	6,1	10,6	1,1	2,9	6,1	10,
	60 000	ь	1,3	1,2	1,3	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0
	70.00		13,4	20,3	38,9	76,7	13,6	20,5	39,3	77,7	13,6	20,6	39,6	78,
	70 000	ь	1,7	1,6	1,5	1,2	1,6	1,5	1,4	1,2	1,5	1,5	1,4	1,1

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche)

- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				C	Slei	c hm	Big	@ T.	3 Q & S	gand	lio	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Ste	igun	9				
in Fahrtrichtung: 2	DT∇			0	- ZX			2	- 4%			4	- 6X	
	(Kfz/24	h)		GV.	A(Z)			g.	A(%)			GV	A(%)	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
The course care new	10 000	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,
Normalwoche	20 000	·a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,
Recelplan: I/1	20 000	ь	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,
1/2 1/4	30 000	4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,
11/1	35 000	ь	0,5	0,5	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,6	0,5	0,
11/4	40 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,
	40 000	ь	0,7	0,6	0,6	0,4	0,8	0,7	0,7	0,5	0,9	0,8	0,7	0,
	50 000	4	0,6	0,6	0,6	0,9	0,7	0,7	0,6	1,0	0,8	0,7	0,7	1,
	2000	ь	0,9	0,9	0,8	0,6	1,1	1,0	0,9	0,7	1,2	1,1	1,1	1,
	60 000	a	1,1	2,5	5,2	9,5	1,1	2,4	5,1	9,1	1,1	2,3	4,7	8,
		ь	1,3	1,2	1,2	1,1	1,4	1,4	1,3	1,1	1,6	1,5	1,4	1,
	70 000	4	6,0	11,3	30,6	66,5	5,6	10,5	29,1	చ3,1	4,4	8,7	25,8	55,
	70 000	b	1,7	1,6	1,4	1,1	1,8	1.7	1,5	1,2	2,0	1,9	1,7	1,
		a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,
Wochenart:	40 000	ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,7	0,
Feiertags- und Ferienwoche	50 000	a	0,6	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8	0,7	0,7	0,0
	30 000	ь	0,9	0,9	0,8	0,8	1,0	1,0	0,9	0,9	1,2	1,1	1,0	1,0
	60 000	a	1,0	2,1	4,6	7,6	1,1	2,1	4,4	7,2	1,0	1,9	4,0	٥,:
	30 tus	b	1,2	1,2	1,2	1,1	1,4	1,4	1,3	1,1	1,6	1,5	1,4	1,3
	70 000	a	5,7	10,0	18,6	50,4	5,2	9,2	17,1	47,1	4,0	7,4	13,9	39,
	,0 tts	ь	1,6	1,6	1,5	1,2	1,8	1,7	1,6	1,3	2,0	1,9	1,7	1,3

				- 6	Slei	C hma	Big	e Ta	9968	ganç	lin	ie	-	
Anzanl der Fahrstreifen								Gerta	110					
in Fahrtrichtung: 2	עדם			0	- Z/.			2	- 4%			4	- 6X	
	(Kfz/24)	n)		GV.	A(%)			GV	A(%)			GV	A(%)	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
WIT CACHET COVER KEEP	10 000	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Wochenart:	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Normalwoche	20 000	a	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Regelplan: I/1	20 000	ь	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
1/2	30 000	a	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
11/1	33 000	ь	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3
11/4	40 000	•	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
	~	ь	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4
	50 000	a	0,5	0,5	0,5	0,9	0,5	0,5	0,5	0,9	0,4	0,4	0,4	0,8
	2000	ь	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
	60 000	a	1,0	2,4	5,3	9,7	1,0	2,4	5,3	9,8	0,9	2,4	5,3	9,8
	w	ь	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9
	70 000	a	6,3	11,7	31,3	68,2	6,4	11,9	31,7	69,2	6,4	12,0	32,0	69,8
	, o	ь	1,5	1,5	1,3	1,0	1,4	1,4	1,3	1,0	1,4	1,3	1,2	0,9
		a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
Wochenart:	40 000	ь	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4
Feiertags- und Ferienwoche	50 000		0,5	0,5	0,5	0,7	0,5	0,5	0,5	0,7	0,4	0,4	0,4	0,7
	30 000	ь	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
	60 000	a	1,0	2,1	4,6	7,8	0,9	2,1	4,6	7,9	0,9	2,0	4,6	7,9
	a w	ь	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9
	70 000	a	5,9	10,4	19,4	52,2	6,0	10,6	19,8	53,2	6,0	10,7	20,0	53,8
	70 000	ь	1,5	1,4	1,4	1,1	1,4	1,4	1,3	1,1	1,3	1,3	1,2	1,0

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	Slei	= hmě	gie	e Ta	ges	ganç	lin	ie		
								Stei	gun	9				
Pozahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2	DTV			0	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
	(Kf2/24	1)		GM	A(%)			GM	A(%)			GM	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Ferien- und Freizeitverkehr		a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	٥,
Wochenart:	10 000	ь	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,
Normalwoche		a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,
	20 000	ь	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,3	0,
Regelplan: I/1 I/2		a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,
1/4 11/1 11/2	30 000	ь	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,
11/4	40 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,
		ь	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,7	0,
	50 000	a	0,6	0,6	0,8	1,7	0,7	0,7	0,9	1,8	0,8	0,7	1,0	1,
	30 000	ь	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	1,0	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0	0,
	60 000	a	1,9	3,6	5,9	8,3	2,0	3,6	5,7	7,9	1,9	3,4	5,3	7,
	a	ь	1,2	1,1	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,1	1,5	1,5	1,3	1,
	70 000	a	10,9	15,0	21,2	39,2	10,4	14,2	19,8	35,9	9,2	12,4	16,5	28,
	70 000	ь	1,5	1,5	1,4	1,2	1,7	1,6	1,5	1,3	1,9	1,8	1,6	1,
		a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	0,
Wochenart:	40 000	ь	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,
Feiertags- und Ferienwoche	F0 000	а	1,0	1,7	2,8	4,2	1,1	1,8	2,8	4,3	1,1	1,9	2,9	4,
	50 000	ь	1,1	1,0	1,0	0,9	1,2	1,2	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,
	60 000	a	7,8	10,4	14,1	20,1	7,8	10,4	13,9	19,8	7,8	10,2	13,5	18,
	au 000	ь	1,4	1,4	1,4	1,3	.1,6	1,6	1,5	1,4	1,8	1,7.	1,6	1,
	70 000	<b>a</b>	28,2	37,8	59,4	91,9	27,7	37,0	57,9	88,6	26,6	35,2	54,7	81,
	70 000	ь	1,8	1,8	1,6	1,3	2,0	1,9	1,7	1,4	2,2	2,1	1,9	1,

				G	31æi	= hm=	Big	e Ta	2962	ganç	lin	iæ		
Anzahl der Fahrstreifen								Gefä	il 1 🕳					
in Fahrtrichtung: 2	υτα			0	- 2%			2	- 4%			4 -	- 6%	
	(Kfz/24	h)		GM	A(%)			вм	A(%)			GM	A(%)	
Verkehrsart: Ferien- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr	10 000	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,
Wochenart:	10 000	b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Normalwoche	20 000	•	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
01-1 141	2000	ь	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,
Regelplan: I/1 I/2	30 000	a	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,
1/4	30 000	ь	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,
11/2	40 000	4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,
	40 000	ь	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,
	50 000	a	0,5	0,5	0,8	1,7	0,5	0,4	0,7	1,6	0,4	0,4	0,7	1,
	30 000	ь	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,
	60 000	a	1,9	3,6	5,9	8,5	1,8	3,6	5,9	8,6	1,8	3,6	5,9	8,
	20 to	ь	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,
	70 000	a	11,1	15,4	22,0	41,0	11,2	15,6	22,4	41,9	11,3	15,7	22,7	42,
	70 tab	b	1,4	1,4	1,3	1,1	1,3	1,3	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,
		a	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,
Wochenart:	40 000	ь	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	٥,
Feiertags- und Ferienwoche		a	0,9	1,7	2,7	4,2	0,8	1,6	2,7	4,1	0,8	1,6	2,6	4,
	50 000	ь	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,
	60 000	a	7,7	10,4	14,1	20,3	7,7	10,4	14,1	20,4	7,6	10,3	14,1	20,
	a. 000	ь	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,1	1,
	70 000	a	28,4	38,1	60,1	93,7	28,5	38,4	60,6	94,7	28,6	38,5	60,8	95,
	70 000	ь	1,7	1,7	1,5	1,3	1,6	1,6	1,4	1,2	1,5	1,5	1,4	1,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				C	31 <b>@</b> i	c hma	Big	e Ta	9968	ganç	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Stei	gun	9				
in Fahrtrichtung: 2	υτα			0	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		GM	A(%)			GM	A(%)			GM	A(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	10 000	a b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Normalwoche		a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,
Regelplan: I/1 I/2		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,
1/4	30 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,
11/2	40 000			0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,
19		ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	٥,
	50 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	٥,
		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,
	60 000	*		0,1	0,6	2,3		0,1	0,6	2,1		0,2	0,6	1,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
	70 000	a b		0,8	0,2	25,8		0,8	0,3	0,4		0,7	2,8	0,
		a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1	_	0,1	0,2	0,
Wochenart:	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,
Feiertags- und Ferienwoche	50 000	-		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,
	60 000	a b		0,2	1,0	3,0		0,2	0,9	2,9		0,3	0,9	2,
		-		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
	70 000	a b		0,1	0,2	25,8		0,2	0,3	25,3		0.2	5,9	0,5

				G	Slei	< hmè	Big	e Ta	ges	gan;	التا	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Gefä	110					
in Fahrtrichtung: 2	DTV			0	- 2%			2	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	h)		GM	A(%)			GM	A(%)			GW	A(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	10 000	4		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Normalwoche	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Normaliwochig	20 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,0
Regelplan: I/1 I/2 I/4	30 000	2		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
11/1	30 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
11/4	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,
	~~~	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	50 000	-		0,1	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,1
		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	60 000	a		0,1	0,6	2,3		0,1	0,6	2,4		0,0	0,5	2,0
	a	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	70 000	-		0,8	4,8	26,5		0,9	4,9	27,0		0,7	4,4	25,0
	70 aa	b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1
		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
Wochenart:	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
Feiertags- und Ferienwoche		a		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,1
	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	60 000			0,2	1,0	3,1		0,2	1,0	3,1		0,1	0,8	2,8
	a0 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	70 mg	-		1,2	6,9	27,6		1,2	7,0	28,0		1,1	6,5	26,0
	70 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	31 eri		Big	e Ta	985	gang	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Stei	gun	9				
in Fahrtrichtung: 2	DTV	1		0 -	- 24			2 -	- 4%			4	- 6%	
	(Kfz/24)	h)		GM	A(%)			GW	4(%)			GM	A(%)	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	34
ATT COLIE COVER REF	10 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0
Normalwoche	20 000	•		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0
Regelplan: I/1	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0
1/2	30 000	4		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0
11/1		ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,3	0
11/4	40 000	2		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0
		ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0
	50 000	4		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0
		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,
	60 000	a		0,2	1,0	3,4		0,2	1,0	3,3		0,3	1,0	3,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
	70 000			1,1	7,7	32,1		1,1	7,4	30,6		1,0	6,8	27
	70 000	ь		0,2	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,
2400400000000000		a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,
Wochenart:	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,
Feiertags- und Ferienwoche	50 000	4		0,0	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,
	60 000	4		0,2	0,8	2,3		0,2	0,7	2,2		0,2	0,7	1,
Ì	au 000	ь		0,1	0.1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
1	70 000	4		0,9	3,9	20,4		0,8	3,6	18,9		0,8	3,0	15,
	,, ,,	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,2	0,3	0,

				G	ile:	<	iB i c	<b>⊕</b> ⊤a	ges	ganç	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen		ı						Gefä	110					
in Fahrtrichtung: 2	DIV	ĺ		0	- ZX			2 -	- 4Z			4 -	- 6X	
	(Kfz/24)	ור		GM	A(%)			GM	4(%)			GV	4(%)	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	10 000	a b												
Normalwoche	20 000	a b		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1				
Regelplan: I/1 I/2		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
1/4 11/1 11/2	30 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
11/4	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
		ь		0,1	0,1	0,1	,	0,1	0,1	0,1				
	50 000	•		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,0	0,0	٥,
		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	60 000	b		0,2	0,1	0,2		0,2	0,1	0,2		0,1	0,0	0,
	70 000	a		1,1	7,8	32,8		1,1	7,9	33,3		1,0	7,4	31,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,
Wochenart:	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
Feiertags- und		ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1				
Ferienwoche	50 000	•		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1				
	60 000	b		0,2	0,8	0,2		0,2	0,1	0,2		0,1	0,6	2,
	70 000			0,9	4,0	21,1		0,9	4,1	21,6		0,7	3,6	19,
	, w w	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	31ei	c hmë	Gig	e Ta	49es	gang	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Steri	igun	9				
in Fahrtrichtung: 1	DTV	İ		0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	h)		GV	A(%)			GM	A(%)			gw.	A(%)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	10 000	4						0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
Normalwoche		ь						0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
	20 000	-		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,:
Regelplan: 1/3		ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
11/3	30 000	a		0,2	0,7	1,9		0,2	0,8	2,0		0,3	1,0	2,3
1174	35 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,
	40 000			2,5	12,4	40,0		2,5	12,3	39,3		2,6	12,3	38,
		ь	7727 - 50	0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,4		0,4	0,8	1,1
	50 000	a												
		ь												
	60 000	•												
		ь												
	70 000	-												
		ь												
		a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
Feiertags- und Ferienwoche	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0.1	0,1		0,1	0,2	0,3
	20 000	ь		0,0	1,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
	30 000	a		0,5	1,5	3,7		0,5	1,5	3,7		0,6	1,7	4,0
	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,7
	40 000	a		6,0	23,4	55,4		6,0	23,3	54,7		6,1	23,3	53,4
	~ ~~	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,4	0,8	1,1

				G	31ei	= hm#	Big	е Та	968	gang	110	íe		
								Gefä	1100					
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		1		0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24h	٦)		GV¥	9(%)			GW	4(%)			GW	4(%)	
Ferien- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverket				0,0	0,0	0,1	-	0,0	0,0	0,1				
Wochenart:	10 000	ь			52.63				0.50					
Normalwoche			_	0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,1				
	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
Regelplan: I/3 II/3	-		_	0,2	0,7	1,9	-	0,2	0,7	1,9		0,1	0,6	1,6
11/4	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1				
				2,5	12,5	40,5		2,5	12,5	40,7		2,1	11,0	39,0
	40 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2				
		-												
	50 000	ь												
	60 000	a												
	- w	ь												
	70 000	a												
	70 000	ь												
		a												
Wochenart:	10 000	ь												
Feiertags- und Ferienwoche	20 000	4		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	30 000	•		0,4	1,4	3,6		0,4	1,4	3,6		0,4	1,3	3,4
		ь		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	40 000	•		6,0	23,5	56,1		6,0	23,5	56,1		5,6	22,0	53,4
		ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0,0

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche)
- b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

				C	Slei	⊂ hmà	Big	e Ta	ges	ganç	lin	ie		
								Ste	igun	9				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		G.	A(%)			GV.	A(%)			GV.	M(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	10 000	a	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,4	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-1,0	-1,5	-1,
Wochenart:	10 000	ь	-0,4	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,7	-1,2	-1,9	-2,
Normal woche		a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-1,1	-1,2	-1,4	-1,2	-2,0	-2,8	-3,
	20 000	ь	-0,7	-0,8	-0,9	-1,0	-1,0	-1,3	-1,5	-1,7	-1,3	-2,5	-3,7	-4,
Regelplan: I/1 I/2		a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,3	~1,6	-1,8	-1,8	-1,6	~2,9	-4,0	-4,
11/1	30 000	ь	-1,0	~1,2	-1,3	-1,3	-1,5	-1,9	-2,2	-2,4	-1,8	-3,6	-5,3	-6,
11/2		a	-1,2	-1,4	-1,4	-1,2	-1,8	-2,1	-2,3	-2,1	-2,0	-3,6	-4,8	-4,
	40 000	ь	-1,3	-1,6	-1,7	-1,4	-2,0	-2,5	-2,8	-2,5	-2,2	-4,6	-6,6	-6,
		a	-1,2	-1,8	-1,5	-1,0	-1,8	-2,5	-2,4	-2,4	-1,8	-4,1	-4,7	-6,
	50 000	ь	-1,6	-1,9	-1,7	-1,2	-2,2	-2,9	-3,1	-2,5	-2,3	-5,2	-6,8	-6,
	/	a	-1,5	0,2	10,1	30,0	-2,1	-1,1	6,0	17,0	-2,0	4,3	-3,2	-7,
	60 000	ь	-1,6	-1,7	-1,2	-0,6	-2,1	-2,6	-2,2	-2,1	-1,9	-5,2	-5,7	-6,
	70 000	a	17,8	40,9	103,0	331,8	17,1	35,3	77,7	221,4	16,0	23,1	29,8	-29,
	70 000	b	-1,1	-0,9	-0,1	0,2	-1,4	-1,8	-1,3	-1,6	-1,2	-4,6	-4,9	-6,
		a	-1,3	-1,5	-1,5	-1,3	-1,9	-2,2	-2,4	-2,2	-2,1	-3,7	-4,9	-4,
Wochenart:	40 000	ь	-1,4	-1,7	-1,8	-1,5	-2,0	-2,5	-2,9	-2,6	-2,3	-4,7	-6,7	-6,
Feiertags- und Ferienwoche		a	-1,7	-1,9	-1,5	0,5	-2,2	-2,6	-2,3	-0,9	-2,3	-4,2	-4,7	-4,
	50 000	ь	-1,7	-1,9	-1,8	-1,3	-2,3	-2,8	-2,9	-2,6	-2,4	-5,2	-6,9	-6,
			-0,1	6,8	22,0	49,4	-0,7	5,4	17,8	36,4	-0,6	2,2	8,7	11,
	60 000	ь	-1,5	-1,6	-1,1	-0,5	-2,0	-2,5	-2,1	-2,0	-1,8	-5,1	-5,5	-6,
	70 000		44,6	76,6	175,0	413,6	43,9	71,0	149,7	303,3	42,7	58,8	101,8	105,
	70 000	ь	-0,8	-0,6	0,1	0,4	-1,1	-1,5	-1,1	-1,4	-0,9	-4,2	-4,7	-6,6

		-		0	Slei	c hmà	ei Ri	e Ta	3985	ganç	lin	ie:	-	
Anzahl der Fahrstreifen								Gef	ille					
in Fahrtrichtung: 2				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		GV.	Pa(%)			GV	<b>A</b> (%)			GA	M(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	10 000	•	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,1	-0,2	-0,3	-0,3	0,0	-0,1	-0,1	-0,1
Normal woche	10 000	ь	-0,3	-0,2	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1
NOTINALINOCINE	20 000	a	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
Regelplan: I/1	20 000	ь	-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
1/2 1/4	30 000	a	-0,6	-0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
II/1 II/2		ь	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,4	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
11/4	40 000	a	-0,8	-1,0	-1,0	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,6	-0,4	-0,3	-0,2	-0,2
		0 000 b	-0,9	-1,1	-1,2	-0,9	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3
	50 000	b a 000	-0,7	-1,3	-1,1	-0,4	-0,3	-0,9	-0,8	-0,2	-0,1	-0,4	-0,3	0,0
	33 030	ь	-1,1	-1,3	-1,2	-0,7	-0,7	-0,9	-0,7	-0,4	-0,4	-0,4	-0,3	-0,1
	60 000	2	-1,1	0,9	11,6	34,6	-0,9	1,0	11,6	34,4	-0,8	1,1	11,0	31,7
		ь	-1,1	-1,2	-0,6	-0,1	-0,7	-0,8	-0,3	0,1	-0,3	-0,2	0,0	0,5
	70 000	a	18,0	42,6	111,3	370,3	17,6	41,9	110,0	368,1	16,6	40,0	103,5	344,0
	70 000	ь	-0,7	-0,5	0,3	0,8	-0,3	-0,2	0,5	0,9	-0,1	0,3	-0,2	0,9
144720000000		a	-0,9	-1,1	-1,1	0,9	-0,6	-0,8	-0,8	-0,7	-0,5	-0,4	-0,3	0,0
Wochenart: Feiertags- und	40 000	ь	-1,0	-1,2	-1,3	-1,0	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,5	-0,4	-0,4	-0,4
Ferienwoche		a	-1,2	-1,4	-1,1	1,1	-0,8	-1,0	-0,8	1,4	-0,6	-0,5	-0,3	1,5
	30 000	000	-1,2	-1,3	-1,3	-0,8	-0,8	-0,9	-0,9	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,2
	60 000	b a	0,3	7,3	23,5	54,0	0,5	7,5	23,5	53,8	0,6	7,6	22,9	51,1
	a. 000	ь	-1,0	-1,0	-0,6	0,0	-0,6	-0,6	-0,3	0,2	-0,3	0,0	0,1	0,4
	70 000	a	44,8	78,2	183,4	452,2	44,3	77,5	182,0	450,0	43,3	75,7	175,5	425,9
	, u	ь	-0,4	-0,4	0,6	0,9	0,0	0,1	0,8	1,1	0,2	0,6	0,9	1,0

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs – a (1000 1/Woche)
– b (1000 1/Woche•km Baustrecke)

				C	Slæi	c hmà	Rig	e Ta	y36.2	ganç	,lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Stei	gun	9				
in Fahrtrichtung: 2	DT∨			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
	(Kfz/24)	h)		GV	A(Z)			GM	A(%)			GM	A(%)	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
WIT GOLD I GVER XELF	10 000	a	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-1,0	-1,4	-1,8
Wochenart:	10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,6	-1,3	-1,9	-2,
Normalwoche	20 mm	4	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-1,1	-1,3	-1,4	-1,2	-2,0	-2,8	-3,
Regelolan: I/1	20 000	ь	~0,7	-0,8	-0,9	-1,0	-1,0	-1,3	-1,5	-1,7	-1,3	-2,5	-3,7	-4,8
1/2 1/4	70.000	b 000 a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,4	-1,6	-1,8	-1,8	-1,7	-2,9	-4,0	-4,
11/1	35 000	ь	-1,0	-1,2	-1,4	-1,3	-1,5	-1,9	-2,2	-2,3	-1,8	-3,6	-5,4	-6,
11/2	40.000	b 000 a	-1,2	-1,5	-1,5	-1,2	-1,8	-2,2-	-2,3	-2,1	-2,1	-3,6	-4,8	-4,
	40 000		-1,3	-1,6	-1,7	-1,3	-2,0	-2,8	-2,8	-2,4	-2,2	-4,6	-6,6	-6,6
	50 000	a	-1,5	-1,8	-1,4	1,0	-2,2	-2,5	-2,1	-0,4	-2,2	-4,1	-4,6	-4,
	30 000	ь	-1,6	-1,9	-1,6	-1,2	-2,3	-2,8	-2,8	-2,5	-2,3	-5,2	-6,7	-6,
	60 000	•	-0,6	5,1	19,7	48,7	-1,2	3,8	15,6	35,7	-1,1	0,6	6,5	10,
	20 W	ь	-1,6	-1,7	-1,1	-0,6	-2,1	-2,6	-2,2	-2,0	-1,9	-5,2	-5,6	-6,
	70 000		19,1	44,1	151,2	411,9	17,4	39,5	125,8	301,6	16,3	26,3	78,0	103,
	70 000	ь	-1,1	-0,9	-0,1	0,1	-1,4	-1,8	-1,4	-1,7	-1,2	-4,5	-4,9	-6,8
		a	-1,2	-1,4	-1,5	-1,3	-1,8	-2,1	-2,3	-2,1	-2,0	-3,6	-4,9	-4,6
Wochenart:	40 000	ь	-1,3	-1,6	-1,7	-1,4	-1,9	-2,5	-2,8	-2,5	-2,2	-4,6	-6,6	-6,
Feiertags- und Ferienwoche		a	-1,5	-1,7	-1,5	0,0	-2,1	-2,5	-2,3	-1,4	-2,2	-4,1	-4,7	-5,4
	50 000	ь	-1,6	-1,8	-1,7	-1,3	-2,2	-2,8	-2,9	-2,6	-2,3	-5,2	-6,8	-6,1
		a	-0,8	3,5	16,0	34,9	-1,3	2,2	11,6	21,9	-1,3	-1,0	2,7	-2,
	50 000	ь	-1,6	-1,7	-1,3	-0,8	-2,1	-2,6	-2,3	-2,2	-2,0	-5,3	-5,8	-6,
			16,8	37,6	85,2	283,4	16,0	32,0	59,8	173,1	14,9	19,9	11,9	-24,
	70 000	ь	-1,2	-1,1	-0,3	0,0	-1,5	-1,9	-1,5	-1,8	-1,2	-4,7	-5,1	-6,

	1			G	51esi		Big	e Ta	des	9409	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen							(	3erf≥	110					
in Fahrtrichtung: 2	עזמ			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
	(Kfz/24)	n)		GM	A(%)			GM	A(%)			GM	A(%)	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
WIT CSCHOL GSVET KELF	10 000	•	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Wochenart:	10 000	ь	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Normalwoche	20 000		-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,
Regelplan: I/1	20 000	ь	-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
1/2 1/4	30 000	a	-0,6	-0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,6	-0,6	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2
11/1	30 000	ь	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	~0,3	-0,2	-0.2
11/4	40 000		-0,8	-1,0	-1,1	-0,8	-0,6	-0,7	-0,8	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3	-0,2
	40 000	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-0,8	-0,6	-0,8	-0,8	-0,6	-0,4	-0,3	-0,3	-0,2
	50 000	a	-1,1	-1,3	-0,9	1,6	-0,7	-0,9	-0,6	1,9	-0,5	-0,4	-0,2	2,0
	35 000	ь	-1,1	-1,3	-1,1	-0,7	-0,7	-0,9	-0,7	-0,4	-0,4	-0,3	-0,2	-0,1
	60 000	a	-0,2	5,7	21,2	53,3	0,0	5,9	21,2	53,1	0,1	6,0	20,6	50,4
	w	ь	-1,1	-1,1	-0,6	-0,1	-0,7	-0,7	-0,3	0,2	-0,4	-0,2	0,1	0,
	70 000	a	19,3	45,7	159,5	450,5	17,9	45,0	150,1	448,2	16,9	43,1	151,7	424,2
	70 aa	ь	-0,7	-0,5	0,3	0,7	-0,3	-0,2	0,5	0,8	-0,1	0,3	0,7	0,9
		a	-0,8	-1,0	-1,1	-0,9	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3
Wochenart:	40 000	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-0,9	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3
Feiertags- und Ferienwoch <del>e</del>	50 000	a	-1,0	-1,3	-1,1	0,6	-0,7	-0,9	-0,8	0,9	-0,5	-0,4	-0,3	1,1
	30 000	ь	-1,1	-1,3	-1,2	-0,8	-0,7	-0,9	-0,8	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3	-0,:
	60 000	a	-0,3	4,1	17,5	39,4	-0,1	4,3	17,5	39,2	0,0	4,4	16,8	36,5
	au 000	ь	-1,1	-1,2	-0,8	-0,3	-0,7	-0,8	-0,5	-0,1	-0,4	-0,2	-0,1	0,1
	70 000	a	16,9	39,3	93,5	322,0	16,5	38,4	92,1	319,7	15,5	36,7	85,7	295,
	70 000	ь	-0,7	-0,6	0,2	0,6	-0,4	-0,3	0,3	0,7	-0,1	0,1	0,5	0,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche)
- b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

				0	31ei	⊂ ⊢mà	Bre	e Ta	ages	gano	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Ste	igun	9				
in Fahrtrichtung: 2	υτα			0	- ZX			2	- 4%			4	- 6%	
	(Kfz/24)	n)		GV	M(%)			GV.	A(%)			G.	A(Z)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Ferien- und Freizeitverkehr		a	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-1,0	-1,4	-1,
Wochenart:	10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,6	-1,3	-1,9	-2,
Normalwoche	20 000	a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-1,1	-1,2	-1,4	-1,1	-2,0	-2,8	-3,
	20 000	b	-0,7	-0,8	-0,9	-1,0	-1,0	-1,3	-1,5	-1,7	-1,2	-2,5	-3,7	-4,
Regelplan: I/1 I/2	70.000	a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,8	-1,6	-2,9	-4,0	-4,
1/4	30 000	b	-1,0	-1,2	-1,3	-1,3	-1,5	-1,9	-2,2	-2,3	-1,8	-3,6	-5,3	-6,
II/2 I1/4	40 000	a	-1,2	-1,4	-1,4	-1,2	-1,8	-2,1	-2,3	-2,0	-2,0	-3,6	-4,8	-4,
	40 000	b	-1,3	-1,6	-1,6	-1,3	-1,9	-2,5	-2,8	-2,4	-2,2	-4,6	-6,6	-5,
	50 000	a	-1,5	-1,6	0,0	5,0	-2,1	-2,4	-0,8	3,5	-2,2	-4,0	-3,2	-0,
	30 000	b	-1,5	-1,8	-1,6	-1,2	-2,2	-2,7	-2,7	-2,5	-2,3	-5,1	-6,7	-6,
	60 000	a	2,8	10,3	23,2	40,6	2,3	9,0	19,0	27,6	2,3	5,8	9,9	2,
	20 000	ь	-1,5	-1,7	-1,2	-0,8	-2,0	-2,6	-2,3	-2,2	-1,9	-5,3	-5,7	-6,
	70.000	a	37,2	58,0	93,2	206,5	36,5	52,4	67,8	96,1	35,3	40,2	20,0	-101,
	70 000	ь	-1,2	-1,2	-0,4	-0,1	-1,5	-2,0	-1,6	-1,7	-1,2	-4,8	-5,2	-6,
	A11	a	-1,3	-1,5	-1,6	-1,3	-1,9	-2,2	-2,4	-2,1	-2,2	-3,7	-5,0	-4,
Wochenart:	40 000	ь	-1,4	-1,7	-1,8	-1,5	-2,0	-2,5	-2,9	-2,5	-2,3	-4,7	-6,7	-6,
Feiertags- und Ferienwoche		a	-0,6	2,4	7,6	16,7	-1,2	1,7	6,9	15,3	-1,3	0,1	4,5	11,
	50 000	ь	-1,6	-1,8	-1,7	-1,3	-2,2	-2,7	-2,8	-2,6	-2,3	-5,1	-6,8	-6,
		a	24,6	38,0	59,0	96,4	24,1	36,7	54,8	83,4	24,1	33,5	45,7	58,
	60 000	b	-1,3	-1,4	-0,9	-0,4	-1,9	-2,3	-2,0	-1,8	-1,7	-5,0	-5,4	-6,
	70 000	a	105,7	153,3	268,4	480,9	150,0	147,7	243,0	370,5	103,8	135,5	195,1	172,
	70 000	ь	-0,6	-0,4	0,3	0,5	-0,9	-1,3	-1,0	-1,3	-0,7	-4,0	-4,5	-6,

			-			< hm			ille	-				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2			-		- 24		1				_			
in rank critinus g: 2	VΤα		<u> </u>				-		- 4%		-		- 6%	
	(Kfz/24)	h)		G.	A(%)			GA	A(2)	,		GV	A(%)	
Verkehrsart; Ferien- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr	10 000	a	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Wochenart:	10 000	ь	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Normalwoche	20 000	a	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,2	~0,2	-0,1	-0,
2	20 000	ь	-0,4	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,
Regelplan: I/1 I/2		a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,
11/1	30 000	Þ	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,4	-0,6	-0,7	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,
11/2		a	-0,8	-1,0	-1,0	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,
	40 000	ь	-0,9	-1,1	-1,1	-0,8	-0,5	-0,7	-0,8	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,
	50 000	a	-1,0	-1,1	0,4	5,6	-0,7	-0,8	0,7	5,8	-0,4	-0,3	1,2	6,
	30 000	ь	-1,0	-1,2	-1,0	-0,7	-0,6	-0,8	-0,7	-0,4	-0,4	-0,3	-0,2	-0,
	60 000	a	3,2	10,9	24,6	45,1	3,5	11,1	24,7	44,9	3,5	11,2	24,0	42,
	2000	ь	-1,0	-1,2	-0,7	-0,3	-0,6	-0,8	-0,4	0,0	-0,3	-0,2	-0,1	0,
	70 000	a	37,3	59,6	101,5	245,0	36,9	58,9	100,1	242,8	35,9	57,0	93,7	218,
	70 dd	b	-0,8	-0,7	0,1	0,7	-0,4	-0,4	0,3	0,8	-0,1	0,1	0,4	0,
		a	-0,9	-1,1	-1,2	-0,9	-0,7	-0,8	-0,9	-0,6	-0,5	-0,4	-0,4	-0,
Wochenart:	40 000	ь	-1,0	-1,2	-1,2	-1,0	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,5	-0,4	-0,3	-0,
Feiertags- und Ferienwoche	50 000	a	-0,1	2,9	8,1	17,3	0,2	3,3	8,4	17,6	0,5	3,8	8,8	17,
	50 000	b	-1,0	-1,2	-1,1	-0,7	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,4	-0,3	-0,2	-0,
	60 000	a	25,1	38,6	60,4	101,0	25,3	38,8	60,5	100,8	25,4	38,9	59,8	98,
	20 000	b	-0,8	-0,9	-0,4	0,1	-0,4	-0,5	-0,1	0,3	-0,1	0,1	0,3	0,
	70 000	a	105,8	154,9	276,7	519,4	105,4	154,2	275,3	517,2	104,4	152,4	258,9	493,
4	70 000	b	-0,2	0,0	0,7	1,1	0,2	0,3	0,9	1,2	0,4	0,8	1,1	1,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P – a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				0	31 <b>e</b> i	chma	Big	e Ta	ages	ganç	gl in	iœ		
								Ste	igun	9				
in Fahrtrichtung: 2				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	DTV (Kfz/24)	h)		GA.	A(%)			GV	A(Z)			GV	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Gemischter Verkehr		a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,
Nonnalwoche	~ ~~	a	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,
	20 000	ь	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7	0,6	0,6	0,
Regelplan: II/1	30 000	a	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,
	30 000	ь	0,6	0,5	0,5	0,4	0,8	0,7	0,6	0,6	1,1	1,0	0,9	0,
	40 000	a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,7	0,
	40 000	ь	0,9	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0	0,9	0,9	1,5	1,4	1,3	1,
	50 000	a	0,7	0,7	1,7	4,2	0,8	0,8	1,7	4,2	1,0	1,0	1,8	4,
	30 000	ь	1,2	1,2	1,1	1,1	1,5	1,5	1,4	1,3	2,1	2,1	2,0	1,
	60 000	a	4,3	9,7	19,8	49,4	4,3	9,5	19,3	47,9	4,1	9,0	18,2	44,
		ь	1,7	1,7	1,6	1,4	2,2	2,1	2,0	1,7	3,1	3,0	2,9	2,
	70 000	a	31,4	61,7	126,4	174,4	30,0	59,4	121,7	165,1	27,4	54,5	111,7	149,
	/V WW	ь	2,2	2,1	1,8	1,4	2,8	2,6	2,2	1,7	4,0	3,8	3,2	2,
		a	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,8	0,8	0,7	0,
Wochenart:	40 000	ь	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	1,6	1,5	1,4	1,
Feiertags- und Ferienwoche	F0 000	a	0,8	1,3	3,2	6,7	0,7	1,3	3,1	6,7	1,1	1,6	3,4	6,
	50 000	ь	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	2,3	2,2	2,2	2,
	60 000	a	11,8	19,6	34,1	70,8	11,8	19,7	34,3	71,2	11,5	18,9	32,4	65,
	au 000	ь	1,9	1,9	1,8	1,5	1,8	1,7	1,7	1,4	3,3	3,2	3,1	2,
	70 000	a	53,1	104,8	172,0	222,4	53,4	105,5	173,4	222,6	49,4	97,7	157,3	197,
	,0 000	ь	2,4	2,2	1,8	1,5	2,3	2,1	1,7	1,4	4,2	3,9	3,3	2,4

				(	31ei	< hm4	ag i g	e T	ages	gang	glin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Gef.	ille					
in Fahrtrichtung: 2 (ohne überhol-	ρτν			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
möglichkeit)	(K1z/24	h)		94	A(Z)			GA.	M(%)			G.	M(%)	
Verkehrsart: Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Companies verkers	10 000	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,
Normalwoche	20 000	a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,
Regelplan:II/i	20 000	b	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,
regerprantit/1	30 000	a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,
	30 000	ь	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,
	40 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,
		ь	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,
	50 000	a	0,6	0,6	1,6	4,2	0,5	0,6	1,6	4,1	0,5	0,6	1,5	4,
	20 000	ь	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8	0,0
	60 000	a	4,3	9,8	20,1	50,2	4,3	9,9	20,2	50,7	4,3	9,9	20,3	50,
		ь	1,5	1,5	1,4	1,2	1,4	1,3	1,3	1,1	1,3	1,3	1,2	1,
	70 000	a	31,7	62,8	128,8	176,2	32,0	63,5	130,2	178,4	32,2	63,8	131,0	179,
	70 000	ь	2,0	1,9	1,6	1,2	1,8	1,7	1,4	1,1	1,7	1,6	1,4	1,
		a	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
Wochenart:	40 000	ь	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6
Feiertags- und Ferienwoche	50 000	a	0,7	1,2	3,1	6,7	0,6	1,2	3,1	6,7	0,6	1,1	3,1	6,7
	30 000	ь	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9
	60 000	a	11,8	19,7	34,4	71,6	11,8	19,8	34,5	72,0	11,8	19,8	34,6	72,3
	w	b	1,7	1,6	1,6	1,4	1,5	1,5	1,5	1,3	1,5	1,4	1,4	1,2
	70 000	a	53,7	106,0	174,5	224,3	54,0	106,6	175,8	226,5	54,1	107,0	176,7	227,8
	, , , , ,	ь	2,1	2,0	1,6	1,3	2,0	1,8	1,5	1,2	1,9	1,7	1,5	1,2

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche)

- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				(	31ei	C DW	BiB	e T.	ages	gand	lin	íe		
enzahl der Fahrstreifen								Ste	igun	9				
in Fahrtrichtung: 2	DTV			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	(Kfz/24	h)		GV	A(Z)			GV.	A(%)			GA.	A(%)	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
ALT CACINET CAVE KELF	10 000	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,
Wochenart:	10 000	b	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,
Normalwoche	20 000	a	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,
Regelplan:II/1	20 000	ь	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7	0,6	0,6	0,
Negerprant 1771	30 000	a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,
	30 000	ь	0,6	0,5	0,5	0,4	0,8	0,7	0,6	0,6	1,1	1,0	0,9	0,
	40 000	a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,7	0,
	40 000	ь	0,9	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0	0,9	0,9	1,5	1,4	1,3	1,
	50 000	a	0,7	1,2	3,0	6,6	0,9	1,3	3,1	6,6	1,1	1,5	3,2	6,
		ь	1,2	1,2	1,1	1,1	1,5	1,5	1,4	1,3	2,2	2,1	2,0	2,
	60 000	a	5,6	12,1	26,6	62,9	5,5	11,9	26,0	61,4	5,3	11,3	24,9	58,
		ь	1,7	1,7	1,6	1,3	2,2	2,1	2,0	1,7	3,1	3,0	2,9	2,
	70 000	a	27,6	72,7	141,0	185,5	26,4	70,5	136,4	176,3	23,9	65,6	126,3	160,
	70 000	ь	2,3	2,1	1,7	1,3	2,8	2,6	2,1	1,6	4,0	3,7	3,1	2,
		a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	.0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,7	0,
Wochenart:	40 000	ь	0,8	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0	0,9	0,9	1,5	1,4	1,3	1,
Feiertags- und Ferienwoche		a	0,7	1,1	2,5	5,2	0,9	1,2	2,6	5,2	1,1	1,4	2,7	5,
	50 000	ь	1,2	1,2	1,1	1,1	1,5	1,5	1,4	1,3	2,1	2,1	2,0	1,
	60 000	a	5,0	10,7	20,0	46,7	5,0	10,5	19,4	45,2	4,8	9,9	18,3	41,
	a) 000	ь	1,7	1,6	1,6	1,4	2,1	2.1	2,0	1,7	3,0	3,0	2,9	2,
	70 000	a	25,7	55,6	116,0	164,9	24,5	53,3	111,3	155,6	22,0	48,4	101,3	139,
	70 000	ь	2,2	2,1	1,8	1,4	2,8	2,6	2,2	1,8	4,0	3,8	3,2	2,

				(	Slei	c bm	i Big	е т.	ages	gan	glin	íe		
nzahl der Fahrstreifen	i							Gef.	alle					
in Fahrtrichtung: 2 (ohne überhol-	DTV			0	- Z%.			2	- 4%			4	- 6%	
moglichkeit)	(Kfz/24	h)		GA.	A(%)			GA.	A(%)			GA	M(%)	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
WIT COLIGI COVER NET	10 000		0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Normalwoche	20 000	a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
Regelplan:II/1	20 000	ь	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
	30.000	a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
		0 000 a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3
	40.000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
	40 000	40 000 b	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5
	50.000	50 000 a	0,6	1,1	3,0	6,6	0,6	1,1	3,0	6,6	0,5	1,0	2,9	6,6
	33 333	ь	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8
	60 000	a	5,6	12,2	26,8	63,7	5,6	12,2	26,9	64,2	5,6	12,2	27,0	64,5
	w	ь	1,5	1,5	1,4	1,2	1,3	1,3	1,3	1,1	1,3	1,2	1,2	1,0
	70 000	a	29,1	73,9	143,5	187,4	28,4	74,5	144,9	189,6	29,6	74,9	145,7	190,9
		ь	2,0	1,8	1,5	1,2	1,8	1,7	1,4	1,1	1,7	1,6	1,3	1,0
		a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Wochenart:	40 000	ь	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5
Feiertags- und Ferienwoche	50 m	a	0,6	1,0	2,4	5,2	0,6	1,0	2,4	5,2	0,5	0,9	2,4	5,2
transcer on an area or and the	30 000	0 000	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8
	40 m	a	5,0	10,8	20,2	47,6	5,0	10,8	20,3	48,0	5,0	10,8	20,4	48,3
	30 000	0 000 a	1,4	1,4	1,4	1,2	1,3	1,3	1,3	1,1	1,2	1,2	1,2	1,1
	70 000	a	26,2	56,7	118,4	166,8	26,5	57,4	117,8	169,9	26,7	57,7	120,7	170,2
	,0 W	ь	1,9	1,8	1,6	1,3	1,8	1,7	1,5	1,2	1,7	1,6	1,4	1,1

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				C	51 <b>e</b> í	C D	BYC	e Ta	1965	gand	lin	ī.		
								Ster	igun	g	W0-0-11/2 W0-			
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2				0	- Z%			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	0TV (Kfz/24)	۱)		GV.	A(%)			GV	A(%)			GV	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Ferien- und Freizeitverkehr		a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,:
Normalwoche	~ ~~	a	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3
	20 000	ь	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,7	0,6	0,5	0,5
Regelplan:II/1		a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4
	30 000	ь	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,7	0,6	0,5	1,1	1,0	0,9	0,6
		a	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5	0,6	0,8	0,7	0,6	0,
	40 000	ь	0,8	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0	0,9	0,8	1,5	1,4	1,3	1,2
	50 000	a	1,1	2,3	4,4	7,1	1,2	2,4	4,5	7,1	1,4	2,5	4,6	7,1
	30 000	ь	1,2	1,1	1,0	1,0	1,5	1,4	1,3	1,3	2,1	2,0	2,0	1,9
	60 000	a	10,2	15,4	23,1	39,1	10,2	15,1	22,6	37,5	10,0	14,6	21,4	34,1
	au 000	ь	1,6	1,5	1,5	1,3	2,0	2,0	1,9	1,7	3,0	2,9	2,8	2,5
	70 000	a	38,7	57,0	100,5	147,4	37,6	54,8	95,9	138,1	35,0	49,9	85,8	122,4
	70 000	ь	2,0	2,0	1,8	1,4	2,6	2,5	2,2	1,7	3,8	3,7	3,2	2,6
		a	0,6	0,6	1,0	1,8	0,7	0,7	1,1	1,9	0,9	0,9	1,2	2,1
Wochenart:	40 000	ь	1,0	0,9	0,9	0,8	1,2	1,2	1,1	1,0	1,6	1,5	1,4	1,4
Feiertags- und Ferienwoche		a	4,9	8,0	10,5	15,2	5,1	9,2	10,6	15,2	5,3	8,3	10,7	15,1
	50 000	ь	1,4	1,4	1,3	1,3	1,8	1,7	1,6	1,5	2,4	2,3	2,2	2,1
	·	a	31,1	40,5	60,1	95,4	31,0	40,3	59,6	93,8	30,8	39,8	58,4	90,4
	60 000	ь	1,9	1,9	1,8	1,6	2,4	2,3	2,2	1,9	3,3	3,2	3,1	2,7
		a	100,1	147,4	213,5	266,9	99,0	145,2	208,8	257,6	96,4	140,3	199,8	241,9
	70 000	ь	2,4	2,2	1,9	1,5	2,9	2,7	2,3	1,8	4,2	3,9	3,3	2,7

				C	31æí	C Dmà	pie	e Ta	ag <b>e</b> 5	gang	glín	íæ		
								Gefä	ille					
inzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2				0	- 7%			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	(Kfz/24)	h)		GV.	PA(%)			GV	A(%)			GV	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Ferien- und Freizeitverkehr		a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Wochenart:	10 000	ь	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Normalwoche			0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
	20 000	ь	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	.0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
Regeiplan: II/1	30 000	a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	30 000	b a	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3	0,:
		a	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	.0,3	0,4
	40 000	0000	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5
	50 m	a	1,0	2,2	4,3	7,1	0,9	2,1	4,3	7,1	0,9	2,1	4,3	7,1
	30 000	b a b b	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7
	60 000	000 a b	10,2	15,4	23,3	39,9	10,2	15,5	23,5	40,4	10,2	15,5	23,5	40,6
	au	ь	1,4	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0
	70 000	a	39,3	50,2	103,0	149,3	39,6	59,8	104,4	151,4	39,8	59,2	105,2	152,
	/U UU	b	1,8	1,7	1,5	1,2	1,6	1,6	1,4	1,2	1,5	1,5	1,4	1,1
		a	0,5	0,5	0,9	1,8	0,4	0,5	0,9	1,7	0,4	0,5	0,8	1,7
Wochenart:	40 000	ь	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6
Feiertags- und Ferienwoche		a	4,8	8,0	10,5	15,1	4,8	7,9	10,4	15,1	4,7	7,9	10,4	15,1
	50 000		1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0
	60 000	a	31,1	40,6	60,4	96,2	31,1	40,7	60,5	96,7	31,1	40,7	60,6	96,9
	au 000	хоо ь	1,7	1,7	1,6	1,4	1,6	1,5	1,5	1,3	1,5	1,5	1,4	1,3
	70 000	a	100,7	148,6	215,9	268,7	101,0	149,2	217,3	270,9	101,2	149,6	218,2	272,2
	,0 w	ь	2,1	2,0	1,7	1,3	2,0	1,8	1,6	1,3	1,9	1,7	1,5	1,2

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)

- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

					51ei	⊂ hmà	Big	e Ta	9068	ganç	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Ste	igun	9				
in Fahrtrichtung: 2	סדס			0	- Z%			2	- 4%			4	- 6%	
moglichkeit)	(Kfz/24)	h)		GV	A(%)			GV	A(%)			GV.	A(%)	
Verkehrsart: Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Compaction for Reference	10 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0
Normalwoche	20 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0
Regelplan: II/1	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0
Regelplan:11/1	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0
	30 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0
	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0
	50 000	a		0,1	0,3	1,3		0,1	0,3	1,3		0,1	0,4	1
		ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0
	60 000	a		0,8	3,9	21,5		0,7	3,7	20,5		0,8	3,5	18
		ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,5	0
	70 000	a		5,5	30,9	81,4		5,4	29,7	78,0		5,0	27,0	70
	70 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,4	0,5		0,4	0,6	0
		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,
Wochenart:	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,3	0,
Feiertags- und Ferienwoche	50 mc			0,1	0,5	1,8		0,1	0,5	1,8		0,2	0,6	1,
	50 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,4	0
	60 000	a		1,2	5,6	23,7		1,2	5,6	24,0		1,2	5,2	20
	a. a.a	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,3	0,5	0
	70 000	a		8,3	34,2	80,3		8,4	34,6	81,4		7,8	30,3	69,
	70 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,3		0,4	0,5	0,

				C	31 <b>e</b> i	⊂ þmè	Biç	je Ta	ges	ganç	lic	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Gerfä	ille					
in Fahrtrichtung: 2 (ome überhol-	DTV			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
moglichkeit)	(Kfz/24)	h)		GV	A(%)			GV	A(%)			GV	A(%)	
Verkehrsart: Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	10 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Wochenart:		ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Normalwoche	20 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
Regelplan: II/1	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	1,0	0,1		0,0	0,0	0,0
	30 000	4		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	30 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	10 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	50 000	a		0,1	0,3	1,3		0,1	0,3	1,3		0,0	0,2	1,
		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	60 000	a		0,8	3,9	22,0		0,8	4,0	22,3		0,6	3,5	20,6
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1
	70 000	a		5,6	31,6	83,2		5,7	32,0	84,3		4,9	13,3	79,4
	70 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
Wochenart:	-10 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
Feiertags- und Ferienwoche	50 000	a		0,1	0,5	1,8		0,1	0,5	1,8		0,0	0,4	1,6
	~ ~~	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	60 000	a		1,2	5,6	24,2		1,2	5,7	24,5		1,0	5,2	22,8
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1
	70 000	a		8,4	34,9	92,1		8,5	35,3	83,2		7,6	16,6	77,6
	, u	ь		0,2	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				C	3lei	⊂ hmė	Big	<b>⊕</b> T <sub>4</sub>	des	ganç	lin	ie		
								Stei	gun	9				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2				0	- Z%			2	- 4%			4	- 6Z	
(ohne überhol- möglichkeit)	DTV (Kfz/24)	n)		GV.	A(%)			GM	A(%)			ev.	A(%)	
Verkehrsart:		- 1	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	300
Ferien- und Freizeitverkehr	10 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,
Normalwoche	20 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,
Regelplan:II/1	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,:
regerpion: 11/1	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
	30 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
		ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,:
	50 000	a		0,2	0,7	2,0		0,2	0,7	1,9		0,2	0,8	1,
	2000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4
	60 000	a		1,1	3,8	13,0		1,1	3,7	12,1		1,1	3,5	10,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,6
	70 000	a		3,9	19,9	61,0		3,7	19,6	57,6		3,3	16,0	50,4
	70 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,4	0,6	0,6
		a		0,0	0,1	0,4		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,5
Wochenart:	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3
Feiertags- und Ferierwoche		a		0,5	1,4	3,6		0,5	1,5	3,5		0,6	1,5	3,5
	50 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,4
	60 000	a		2,2	7.9	24,9		2,2	7,8	24,0		2,2	7,5	22,0
	30 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,5	0,6
	70 000	a		9,4	35,4	81,7		9,3	34,2	78,3		8,9	31,5	71.0
	,0 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,4	0,5	0,8

		İ		-	31 æ i	⊂ l¬mě	Big	e Ta	4.0 <b>6.</b> 48	ganc	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Gefä	ille					
in Fahrtrichtung: 2	DTV			0	- Z/.			2	- 4%			4 -	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	(Kfz/24)	ור		GV	A(%)			GM	A(%)			GM	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Ferien- und Freizeitverkehr		a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Normalwoche	20 000	а		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
Regelplan: II/1	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
negelplan:1171	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	30 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	*** ****	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0.
	50 000	a		0,2	0,7	2,0		0,2	0,7	2,0		0,1	0,6	1,
	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	60 000	a		1,1	3,9	13,5		1,1	3,9	13,8		0,9	3,4	12,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	٥,
	70 000	a		4,0	20,6	62,8		4,0	20,9	63,9		3,2	2,2	50,
	70 000	ь		0,2	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,
		a		0,0	0,1	0,4		0,0	0,1	0,3		0,0	0,1	0,
Wochenart:	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
Feiertags- und Ferienwoche	F0 000	a		0,5	1,4	3,6		0,5	1,4	3,6		0,4	1,3	3,
3100 (8 No. 48 55 (8 8 5 5 5 7 6 4 5 7 )	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	60 000			2,2	8,0	25,4		2,2	8,0	25,7		2,0	7,5	24,
	au 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	٥,
	70 000	a		9,5	36,1	83,5		9,6	36,5	84,5		8,8	17,8	79,
	70 tub	ь		0,2	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

					2167	Cmma	*13 T G	e ⊤a			, 1 1 1			
nzahl der Fahrstreifen								Stei	igun	9				
in Fahrtrichtung: 2	ρτν			0	- Z%			2	- 4%			4	- 6Z	
(ohne überhal- möglichkeit)	(Kfz/24)	7)		GV.	A(%)			GV.	A(%)			GV.	A(%)	
Verkehrsart:		1	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	300
Ferier- und Freizeitverkehr	10 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,
Normalwoche	20 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,
Regelplan:II/1	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,:
negetptatititi	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
	30 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
		ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,
	50 000	a		0,2	0,7	2,0		0,2	0,7	1,9		0,2	0,8	1,
	2000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
	60 000	a		1,1	3,8	13,0		1,1	3,7	12,1		1,1	3,5	10,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,0
	70 000	a		3,9	19,9	61,0		3,7	19,6	57,6		3,3	16,0	50,
	70 W	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,4	0,6	0,6
	40 000	a		0,0	0,1	0,4		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,5
Wochenart:	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3
Feiertags- und Ferienwoche	50 000	a		0,5	1,4	3,6		0,5	1,5	3,5		0,6	1,5	3,5
	30 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,4
	60 000	a		2,2	7.9	24,9		2,2	7,8	24,0		2,2	7,5	22,0
	3. cm	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,5	0,6
	70 000	a		9,4	35,4	81,7		9,3	34,2	78,3		8,9	31,5	71.0
	70 au	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,4	0,5	0,8

		ĺ			31 æ i	⊂ l¬mě	(Big	e Ta	3 <b>4</b> 48	ganc	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Gefä	ille					
in Fahrtrichtung: 2	DTV			0	- Z/.			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	(Kfz/24)	וח		GV	A(%)			GM	A(%)			GM	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Ferien- und Freizeitverkehr		a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Wochenart:	10 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Normalwoche	20 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
Georgia Sec. 1177	20 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
Regelplan: II/1	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	30 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	50 000	a		0,2	0,7	2,0		0,2	0,7	2,0		0,1	0,6	1,
	30 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	60 000	a		1,1	3,9	13,5		1,1	3,9	13,8		0,9	3,4	12,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	٥,
	70 000	a		4,0	20,6	62,8		4,0	20,9	63,9		3,2	2,2	50,
	70 000	ь		0,2	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,
		a		0,0	0,1	0,4		0,0	0,1	0,3		0,0	0,1	0,
Wochenart:	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
Feiertags- und Ferienwoche	F0 000	a		0,5	1,4	3,6		0,5	1,4	3,6		0,4	1,3	3,
	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	60 000	-		2,2	8,0	25,4		2,2	8,0	25,7		2,0	7,5	24,
	au 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	٥,
	70 000	a		9,5	36,1	83,5		9,6	36,5	84,5		8,8	17,8	79,
	70 000	ь		0,2	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs – a (1000 l/Woche)

— b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

				C	Slei	چ سرا ے	Big	e Ta	ges	ganç	lin	ie		
								Stei	gun	9				
in Fahrtrichtung: 2				0	- Z/.			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	(Kfz/24)	1)		GV.	A(%)			GV.	A(%)			GM	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Gemischter Verkehr		a	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-1,0	-1,4	-1,
Wochenart:	10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,6	-1,2	-1,8	-2,
Normalwoche		a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-1,1	-1,2	-1,4	-1,1	-1,9	-2,7	-3,
	20 000	b	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-1,2	-1,5	-1,7	-1,1	-2,4	-3,6	-4,
Regelplan: II/1		a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,8	-1,6	-2,8	-3,9	-4,
	30 000	ь	-1,0	-1,2	-1,3	-1,2	-1,4	-1,8	-2,2	-2,2	-1,5	-3,4	-5,1	-6,
		a	-1,2	-1,4	-1,4	-1,2	-1,9	-2,1	-2,2	-2,0	-1,9	-3,5	-4,7	-4,
	40 000	ь	-1,2	-1,5	-1,6	-1,2	-1,8	-2,3	-2,6	-2,2	-1,7	-4,1	-6,1	-5,
		a	-1,5	-1,4	2,9	15,6	-2,0	-2,2	0,6	9,1	-1,9	-4,0	-4,6	-4,
	50 000	ь	-1,4	-1,6	-1,4	-0,9	-1,8	-2,4	-2,5	-2,2	-1,3	-4,3	-6,3	-6,
	60 000	a	10,2	30,7	79,0	260,0	9,8	26,2	61,2	179,7	10,3	16,1	25,0	31,
	80 000	ь	-1,1	-1,2	-0,6	-0,2	-1,3	-1,9	-1,7	-1,8	0,0	-3,9	-5,4	-7,
		a	102,7	230,2	576,4	983,9	102,0	204,4	463,5	708,4	100,4	149,3	246,9	198,
	70 000	ь	-0,4	-0,3	0,3	0,5	-0,2	-0,9	-0,8	-1,4	1,8	-3,2	-4,9	-7,
		a	-1,3	-1,5	-1,5	-1.3	-1,0	-1,2	-1,3	-1,1	-2,0	-3,5	-4,8	-4,
Wochenart:	40 000	ь	-1,3	~1,5	-1,6	-1,3	-1,0	-1,3	-1,3	-1,0	-1,8	-4,1	-6,2	-5,
Feiertags- und Ferienwoche		a	-1,4	0,4	8,4	26,3	-1,1	0,7	8,9	27,9	-1,8	-2,1	1,0	6,
	50 000	ь	-1,4	-1,5	-1,4	-0,9	-1,1	-1,3	-1,1	-0,6	-1,3	-4,2	-6,3	-6,
		a	34,9	66,3	136,2	346,2	35,0	67,2	140,1	364,8	34,9	51,7	82,3	118,
	60 000	ь	-0,9	-1,0	-0,5	-0,1	-0,7	-0,7	-0,2	0,2	0,1	-3,7	-5,2	-7,
		a	180,7	396,8	758,4	1152,2	190,5	401,9	783,5	1215,7	178,4	316,0	429,0	366,
	70 000	ь	-0,1	0,0	0,5	0,6	0,0	0,2	0,7	0,9	2,1	-2,9	-4,7	-7,

				C	31eí	c hmè	Big	e Ta	ges	ganç	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Ge f	alle					
in Fahrtrichtung: 2				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	(Kfz/24)	1)		GV	A(%)			GV	A(%)			GV	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Gemischter Verkehr		a	-0,2	~0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Wochenart:	10 000	ь	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Normalwoche		a	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1
	20 000	ь	-0,4	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1
Regelplan: II/1		a	-0,6	-0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
	30 000	ь	-0,6	-0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,6	-0,7	-0,6	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
	40 000	a	-0,8	-1,0	-1,0	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,3	-0,2
	40 aa	ь	-0,8	-1,0	-1,1	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1
	50 000	a	-1,0	-1,0	3,6	18,0	-0,7	-0,7	3,8	17,9	-0,5	-0,3	3,8	16,7
	3.00	ь	-0,9	-1,1	-0,8	-0,4	-0,5	-0,7	-0,5	-0,2	-0,3	-0,2	0,0	. 0,1
	60 000	a	10,4	32,1	84,6	287,2	10,0	31,5	83,5	284,4	9,2	30,0	79,0	265,8
	& w	ь	-0,7	-0,8	-0,2	0,3	-0,3	-0,4	0.1	0,4	-0,1	0,1	0,4	0,5
	70 000	a	101,8	236,9	612,0	1076,0	99,4	232,7	603,9	1065,0	95,5	223,4	573,7	1000
	/V WW	ь	-0,1	0,0	0,6	0,9	0,1	0,3	0,7	1,0	0,4	0,7	0,9	0,9
		a	-0,9	-1,1	-1,1	-0,9	-0,6	-0,8	-0,8	-0,6	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3
Wochenart:	40 000	ь	-0,9	-1,1	-1,1	-0,9	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2
Feiertags- und Ferienwoche	50 000	a	-0,9	0,9	9,3	28,6	-0,6	1,2	9,4	29,6	-0,4	1,5	9,4	27,4
	30 000	ь	-0,9	-1,0	-0,9	-0,4	-0,5	-0,7	-0,5	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	0,1
	60 000	a	35,0	67,6	141,9	373,4	34,6	67,0	140,7	370,6	33,8	65,6	136,2	352,0
	30 000	ь	-0,5	-0,5	0,0	0,4	-0,2	-0,2	0,2	0,5	0,1	0,3	0,5	0,6
	70 000	a	179,8	403,5	794,0	1244,4	177,4	399,4	786,0	1233,4	173,5	390,1	755,8	1168,
	,0 000	ь	0,2	0,3	0,8	1,1	0,5	0,6	0,9	1,1	0,7	1,0	1,0	1,0

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche)

- b (1000 l/Woche+km Baustrecke)

				C	31ei	chma	Big	e Ta	gges	ganç	lin	ie		
								Ste	gun	g				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: Z				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- moglichkeit)	DTV (Kfz/24)	1)		GV	A(X)			GV	A(%)			GV	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wirtschaftsverkehr		a	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-1,0	-1,4	-1,8
Wochenart:	10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,6	-1,2	-1,8	-2,4
Normalwoche		a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-1,1	-1,2	-1,4	-1,1	-1,9	-2,7	-3,4
	20 000	ь	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-1,2	-1,5	-1,7	-1,1	-2,4	-3,6	-4,6
Regelplan: II/I		a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,8	-1,6	-2,8	-3,9	-4,4
	30 000	ь	-1,0	-1,2	-1,3	-1,2	-1,4	-1,8	-2,2	-2,2	-1,5	-3,4	-5,1	-6,1
	40 000	a	-1,2	-1,4	-1,4	-1,1	-1,8	-2,1	-2,2	-2,0	-1,9	-3,5	-4,7	-4,3
	40 000	ь	-1,2	-1,5	-1,6	-1,2	-1,8	-2,3	-2,6	-2,2	-1,7	-4,1	-6,1	-5,
	50 000	a	-1,3	0,3	9,5	27,5	-1,9	-0,5	6,4	21,0	-1,8	-2,2	1,2	7,5
	30 000	ь	-1.4	-1,6	-1,3	-0,9	-1,8	-2,4	-2,5	-2,1	-1,3	-4,2	-6,2	-6,3
	60 000	a	14,5	40,8	114,0	344,5	14,1	36,2	96,3	264,1	14,5	26,1	60,1	116,3
	a	ь	-1,1	-1,2	-0,6	-0,2	-1,3	-1,9	-1,6	-1,8	-0,1	-3,9	-5,3	-7,3
	70 000	a	92,0	282,6	667,4	1090,1	91,3	256,9	554,5	904,6	97,7	201,8	337,9	294,8
	70 000	ь	-0,4	-0,3	0,3	0,4	-0,2	-0,9	-0,9	-1,4	1,8	-3,1	-4,9	-7,8
		a	-1,2	-1,4	-1,5	-1,2	-1,8	-2,1	-2,3	-2,1	-1,9	-3,5	-4,7	-4,0
Wochenart:	40 000	ь	-1,2	-1,5	-1,6	-1,3	-1,8	-2,3	-2,6	-2,3	-1,7	-4,1	-6,2	-5,6
Feiertags- und Ferienwoche		a	-1,3	0,0	6,0	19,6	-1,9	-0,9	3,9	13,0	-1,8	-2,6	-1,4	-0,2
	50 000	ь	-1,4	-1,6	-1,4	-1,0	-1,8	-2,4	-2,6	-2,3	-1,3	-4,2	-6,3	-6.4
	60 000	a	13,3	34,9	80,0	231,4	12,9	30,4	62,2	151,1	13,3	20,3	26,1	3,2
	au 000	ь	-1,1	-1,2	-0,7	-0,3	-1,3	-2,0	-1,8	-2,0	-0,1	-4,0	-5,5	-7,4
	70 000	a	85,4	210,7	520,4	991,9	84,7	185,0	407,5	606,5	83,2	129,9	190,9	96,6
	70 000	ь	-0,5	-0,4	0,2	0,4	-0,2	-1,0	-1,0	-1,5	1,7	-3,2	-5,0	-7,9

				-	31eí	< > > m &	Big	e Ta	3962	ganç	,lin	íe		
enzahl der Fahrstreifen								Gerfa	ille					
in Fahrtrichtung: 2				0	- Z/.			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	(Kfz/24)	1)		GV.	A(%)			GV.	A(%)			GV	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wirtschaftsverkehr		a	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Wochenart:	10 000	ь	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Normalwoche		a	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	⊸,
	20 000	ь	-0,4	-0,6	-0,7	-0,a	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,
Regelplan:II/1		a	-0,6	~0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,:
	30 000	ь	-0,6	-0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,6	-0,7	-0,6	-0,2	-0,2	-0,2	-0,
	40 000	a	-0,8	-1,0	-1,0	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,3	-0,:
	40 000	ь	~0,8	-1,0	-1,1	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,4	-0,3	-0,2	-0,2	-0,
	50 000	a	-0,9	0,8	9,4	29,8	-0,6	1,1	9,5	29,8	-0,4	1,5	9,6	28,
		ь	-0,9	-1,1	-0,8	-0,4	-0,5	-0,7	-0,5	-0,1	-0,3	-0,1	0,0	0,
	60 000	a	14,6	42,1	119,7	371,7	14,3	41,5	118,5	368,9	13,4	40,1	114,0	350,
	20 000	b	-0,7	-0,7	-0,1	0,3	-0,4	-0,4	0,1	0,4	-0,1	0,2	0,4	٥,
	70 000	a	91,2	289,3	702,9	1172,2	98,7	285,2	694,9	1161,3	84,8	275,9	664,7	1096
	70 000	ь	-0,1	0,0	0,6	0,8	0,2	0,3	0,7	0,9	0,4	0,7	0,8	0,0
		a	-0,8	-1,0	-1,1	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,6	-0,3	-0,3	-0,3	-0,:
Wochenart:	40 000	ь	-0,8	-1,0	-1,1	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
Feiertags- und Ferienwoche	50 000	a	-0,9	0,4	6,8	21,9	-0,6	0,7	7,0	21,9	-0,4	1,1	7,0	20,
	30 000	ь	-0,9	-1,1	-0,9	-0,5	-0,5	-0,7	-0,6	-0,2	-0,3	-0,2	-0,1	0,0
	60 000	a	13,4	36,3	85,7	258,6	13,1	35,7	84,5	255,8	12,2	34,2	90,0	237,
	30 000	ь	-0,7	-0,8	-0,3	0,1	-0,4	-0,4	-0,1	0,3	-0,1	0,1	0,2	0,4
	70 000	•	84,6	217,5	555,9	974,1	82,1	213,3	547,9	963,1	78,2	204,0	517,7	898,
		ь	-0,2	-0,1	0,5	0,8	0,1	0,2	0,6	0,8	0,3	0,6	0,7	0,8

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.2

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs – a (1000 l/Woche)

– b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

				C	Slei	C DW	Big	e Ta	ges	ganç	lin	iœ		
								Ste	Lgun	9				
in Fahrtrichtung: 2				0	- Z/.			2	- 4%			4	- 6%	
(ohne überhol- möglichkeit)	(Kfz/24)	٦)		GV.	A(%)			GV.	n(%)			GV	n(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Ferien- und Freizeitverkehr		•	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-1,0	-1,4	-1,
Wochenart:	10 000	ь	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,6	-0,7	-0,9	-0,6	-1,2	-1,8	-2,
Normalwoche	20 000	a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-1,0	-1,2	-1,3	-1,1	-1,9	-2,7	-3,
Regelplan: [I/1	20 000	ь	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-1,2	-1,5	-1,7	-1,1	-2,3	-3,5	-4,
regerprant 1171	30 000	a	-0,9	-1,0	-1,2	-1,0	-1,3	-1,6	-1,8	-1,7	-1,6	-2,8	-3,9	-4,
	30 000	ь	-0,9	-1,1	-1,3	-1,2	-1,4	-1,8	-2,1	-2,2	-1,5	-3,4	-5,1	-6,
	40 000	a	-1,2	-1,4	-1,4	-0,6	-1,7	-2,1	-2,2	-1,5	~1,9	-3,5	-4,7	-3,
		ь	-1,2	-1,5	-1,5	-1,2	-1,7	-2,3	-2,6	-2,2	-1,7	-4,1	-6,1	-5,
	50 000	a	-0,1	4,3	14,1	29,4	-0,6	3,5	11,9	22,8	-0,5	1,8	6,7	9,
	22 333	ь	-1,3	-1,6	-1,4	-1,0	-1,8	-2,4	-2,5	-2,2	-1,2	-4,2	-6,2	-6,
	60 000	a	30,9	53,0	93,4	185,8	30,5	48,5	75,7	105,5	30,9	38,4	39,5	-42,
	35 444	ь	-1,1	~1,3	-0,7	-0,3	-1,3	-2,0	-1,8	-1,9	0,0	-4,0	-5,5	-7,
	70 000		133,7	215,0	432,5	776,3	133,0	189,3	319,4	500,8	131,5	134,2	103,0	-9,
		ь	-0,6	-0,5	0,2	0,4	-0,3	-1,1	-1,0	-1,4	1,6	-3,4	-5,0	-7,
		a	-1,3	-1,2	0,3	4,6	-1,8	-1,9	-0,5	3,8	-2,0	-3,3	-2,9	1,
Wochenarts	40 000	ь	-1,3	-1,5	-1,6	-1,3	-1,8	-2,3	-2,6	-2,3	-1,7	-4,1	-6,2	-5,
Feiertags- und Ferienwoche	50 000		12,4	25,1	38,4	65,9	11,9	24,3	36,3	59,4	11,9	22,6	31,0	46,
	3.00	ь	-1,2	-1,4	-1,3	-0,9	-1,7	-2,2	-2,4	-2,1	-1,2	-4,1	-6,2	-6,
	60 000	a	104,4	149,0	245,4	443,8	104,0	144,5	227,6	363,4	104,4	134,4	191,5	215,
	3.00	ь	-0,8	-0,8	-0,3	0,1	-1,0	-1,6	-1,4	-1,5	0,3	-3,6	-5,1	-7,
	70 000	a	357,4	565,1	919,7	1320,5	356,7	539,4	906,8	1045,1	355,1	484,3	590,2	535,
		ь	0,1	0,2	0,6	0,7	0,3	-0,5	-0,5	-1,1	2,3	-2,7	-4,5	-7,

				C	31ei	⊂⊢™	Big	e Ta	ages	gang	lin	íe		
Anzahl der Fahrstreifen								Gef	ille					
in Fahrtrichtung: 2				0	- 2%			2	- 4%		1	4	- 6Z	
(ohne überhol- möglichkeit)	(Kfz/24)	1)		GV	<b>A</b> (Z)			GV	A(Z)			94	A(%)	
Verkehrsart:			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Ferien- und Freizeitverkehr		a	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Wochenart:	10 000	ь	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,
Normalwoche		a	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,2	-0,1	-0,1	-0,
	20 000	ь	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,1	-0,1	-0,
Regelplan: II/1		a -0,6 b -0,6 a -0,6		-0,7	~0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,
	30 000	ь	-0,6	-0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,2	-0,2	-0,2	-0,
	40 000	a	-0,8	-1,0	-1,0	-0,2	-0,5	-0,7	-0,7	0,0	-0,3	-0,3	-0,2	0,:
	40 000	ь	-0,8	-1,0	-1,0	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-0,
	50 000	b -0,8		4,8	14,9	31,7	0,7	5,1	15,1	31,6	0,8	5,3	15,1	30,
	30 000	ь	-0,8	-1,1	-0,8	-0,5	-0,5	-0,7	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	0,0	0,
	60 000	a	31,0	54,4	99,1	213,0	30,6	53,8	98,0	210,2	29,8	52,3	93,5	191,
	& W	ь	-0,7	-0,8	-0,3	0,2	-0,3	-0,5	0,0	0,3	-0,1	0,1	0,2	0,
	70 000	a	132,9	221,7	468,1	868,4	130,4	217,6	460,0	857,5	126,5	208,3	429,9	792,
	70 000	b	-0,3	-0,2	0,5	0,9	0,0	0,0	0,6	0,9	0,2	0,4	0,7	0,1
		a	-0,9	-0,8	0,7	5,0	-0,6	-0,5	1,0	5,3	-0,4	-0,1	1,5	5,
Wochenart:	.40 000	ь	-0,9	-1,0	-1,1	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,:
Feiertags- und Ferienwoche		a	12,8	25,6	39,3	68,2	13,1	25,9	39,4	68,2	13,3	26,2	39,4	67,0
	50 000	ь	-0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,
	50 000	a	104,5	150,4	251,1	471,0	104,1	149,7	249,9	468,2	103,3	148,3	245,4	449,
	30 000	ь	-0,4	-0,4	0,1	0,5	0,0	0,0	0,4	0,7	0,2	0,5	0,7	0,6
	70 000	•	356,6	571,8	955,2	1412,7	354,1	567,7	947,2	1401,7	350,2	558,4	917,0	1337
		ь	0,4	0,5	1,0	1,1	0,7	0,7	1,1	1,2	0,9	1,1	1,2	1,1

			Starke Nachmittagsspitze	2 3	20,9 20,9 20,9 20,9 20,9 20,9 20,9	13,3 2,1 133,9 23,2 -2,9 59,1 18,1 -11,7 11,0			
		Inim	Starke	-	9,7 12,8 15,8 17,9				
	<u></u>	kuschläge zur Barücksichtligung von Tagesganglinien		n	16,8 26,0 38,1 63,2	135,6 8,3 224,1 18,2 231,1 26,6 218,9			
	, d	age 1	Starke Morgenspitze	2	2,3 6,8	8,3 18,2 26,6			
Straßentyp: ST 1.2	~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~	8	Star	-	5,7 8,0 9,6 12,8	6.338 0.00 1.00			
21	4 d d d	ichtig	pitze	n	12,3 12,3 19,9 30,5	26,55 26,55 8,98			
ä	/WD /WD (10	brücks	Nuchmittagsspitze	2	0,3	0,9 0,6 -1,8			
nty	Fzh Fzh in	ar f	Nachmi	-	2,1 3,8 7,0	23,4			
аве.	88 7	chläg		п	0,8 0,9 0,9	4,0 124,0 9,8 150,4 14,9 156,6			
Str	(10 Keh	Zus	Morgenspitze	2	0,0	0,6 B,6			
	ri Ver		ğ	-	0,0 4,0 4,1	13,8 39,9 39,3 4,53			
l le	۳ ک گز		8 S		0288	0 2 8 B	0 2 8 B	6885°	0288
austel	ruppe ruppe des Ge		DTV (Kfz/24h)		80 08	40 000	90 90	000 09	000 02
Untersuchungsfall: Baustelle	Zeitaufwand der Fz-Gruppe P in (1000 Fzh/Woche) Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV in (1000 Fzh/Woche) Kraftstoffverbrauch des GesVerkehrs in (1000 l/Woche		Tagesganglinien   Anzahl der Fahrstreifen   Anzahl der Fahrstreifen   Anzahl der Fahrstreifen   Anzahl der Fahrstreifen   2 3 1 2 3 1 2 3						
ter	eitë eitë raft		spitze	n		146,4 136,3 196,6 26,7			
Ì			Austhläge zur Beritkeichtigung von Tagesgang genspitze Starke Austreittagespitze Prorgenspitze 2 3 1 2 3 1 2 3 3 00,2 15,9 6,6 6,6 0,2 15,5 0,4 1,0 37,3				,		
O1	3.5.	linien	Auchlage zur Berickeichtigung von Tagesganglinien genspitze Auchmittagespitze Starke Nachmittagespitze Starke Nachmit 7,3 3,1 2 3 1 2 3 1 2 3 1 0 0,1 9,0 6,2 0,0 6,2 0,0 6,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,2 0,0 0,0			2,00 2,00 7,00			
ahme	alte alte alte	ere gran	August   A		209,2 228,0 228,0 216,6				
agur	Spa Spa Spa	1 P	Zwarchi Mge zur Berickeichtigeng von Tagesgaeglinien           Granke         Granke         Granke           2         3         1         2         3         1         2         3         1         2           0,1         7,3         3,1         2         3         1         2         3         1         2           0,1         7,0         3,1         3,0         6,2         13,5         8,6         0,2         37,3         13,6         0,6           0,2         9,4         6,6         0,2         13,5         8,6         0,2         27,3         13,6         0,6           0,2         9,4         6,6         0,6         22,0         34,2         10,4         4,7         51,4         18,2         4,3           0,6         12,3         9,2         2,0         34,2         11,6         4,7         51,4         18,2         4,3						
S O		85	Aucrhikge zur Berickeichtigung von Tagesganglinien genepitze Nachmittagespitze hörgenspitze Nachmittages  2 3 1 2 3 1 2 3 1 2 3 2 2 3 1 2 2 3 1 2 0 1 9,0 6,2 27,3 12,6 0,8 0,8 0,2 27,3 12,6 0,8 0,8 0,2 27,3 12,6 0,8 0,8 0,8 0,8 0,8 0,8 0,8 0,8 0,8 0,8			3,50,1			
ich	g -	sichti	Starke   S			86,1 86,0 1,45 76,1			
eb]	tig	Benick	ge zur Berücksichtigung von Tagesgang) Starke Nachmittagsspilze Porgenspilze 1 2 3 1 2 3		110 110				
ţ	ich	202	ge zur Berikkeichtigung von Tagesgangl Starke Nachmittagespitze Morgenspitze	-	1	7,12			
ube	c ks	sch1 %	GAA (%) Porgen	n		3,3 117,5 9,3 153,8 14,6 160,5			
Ba	erü	12	DIV 69A Porgen	2					
řt:	r B	L		-	2,0,0,0	16,7 38,5 41,3 35,6			
bje	nz a		BTV (Kf1/24h) 30 000	°288	0588	e588	0288	0288	
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßna	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien		DTV (Kf2/24h)		88 99	40 000	88 98	88	00 00 00
Pla	Zusc		Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	-	Verkehrsart: Ganischter Verkehr	Nocrenarii Normaluocre Regelplan: 1/3	671		

inim							Zue	chläye	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagosganglinien	micks	chtig	dv gra	Tage	fgangl	inien		
Starke	Starke Nachmittagsspitze	pitze	Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DTV (Kf2/24h)	(%)	ď	Porgenspitze		Nachmittagsspitze	ttagss	oitze	Starke	Starke Morgenspitze		Starke Nachmittagsspitze	ttagss	pitze
-	2	ы	٠			-	2	n	-	2	n	-	2	n	-	8	m
15,4 18,2 21,8 24,0	9,24	8,5,0 8,1,2,6	Verkehrsart: Hirtschiftsverkehr Wochenart:	88	0288	0000	0,0	0,0	2,0 K	0,2	4,6 10,9 17,5 28,0	4,2 6,0 7,2 8,7	20,48	12,4 19,3 26,4 39,6	9,0 11,8 14,6 17,0	0,8 1,9	26,4 37,2 49,7
52,7 52,2 33,1 24,8		2,2 160,2 -1,0 95,1 -8,1 44,3	Feiertags- und Ferierwache Regelplan: 1/3	40 000	0388	24,8 W W 8,8 B 8,2 B	3,2 8,5	3,2 112,5 8,5 142,5 13,7 154,2	27,4 28,7 24,6	2,10	2,0% 2,0% 2,0%	38,7 62,7 57,0	24,1	6,9 206,6 15,9 224,0 24,1 219,8	8882	9,2 6,3	2,9 136,7 0,2 92,0 -6,8 36,5
				90 95	0288												
				99	0288												
				20 00	0588												

				Zvie	chläge	ZUE E	brück	Zuschläge zur Barücksichtigung von Tagesganglinien	3 557	Tage.	Gueba	inim			
izahl der Falvstreifen in Falvtrichtung:	DTV (Kfz/24h)	GZ.)	Approx	Morganspitza		Nachmi	ttags	Nachmittagsspitze	Starke	Starke Morgenspitze	97	Starke	Starke Nachmittagsspitze	pitze	Anzanl in Fa
-			-	2	ь	-	2	n	-	8	м	1	2	n	
Verketrsart:		0	6,5		13,1	1									Na.
Genischter Verkehr	88	2 8	4 4	000	13,5	7,0	0,1	35,4	12,9	0.0	44,5	21,8	2,5	8.5	17.13
		8	5,1	0,7	17,8										3
Mochanart: Feiertags- und		0	24,2	-	70,4	40,7		117,9			162,8	62,7		182,2	Fere
Ferienwoche	40 000	91	47,3	3,7	150,3	35,7		107,8			238,1	52,2		160,2	•
Regelplan: 1/3		88	43,3	14,5	14,5 181,9	31,6		0,3 92,5	47,9		24,7 237,5	24,8		-B,1 44,3	меде
11/4	000 05	00													
		88													
	900 09	0088													
	70 000	0088													
		3													

		Г	25	n			5,1 22,1 32,0	49,0 59,0 74,7 85,1	92,5 107,9 98,2 -36,2		tre	n			13,4 23,3 41,5	67,6 74,3 88,8 97,0	109,0 123,4 78,9
		ĺ	idsspe	2			0,2	3,51	4,0 1,0		dssbe	2			2,0	3,13	0,8 7 9,0
		ş	Starke Nachni ttagsspitze	-			u. 1. 8. 4. 4. 6. 6. 4. 6. 6. 4. 6. 6. 6. 6. 6. 6. 6. 6. 6. 6. 6. 6. 6.	12,7	0.22.0	ien	Starke Nachnittagsspitze	1			3,5 7,0 8,0	17,1	22,0
	g. ]	nitgoe	<u>5</u> 2	n			1,2 4,5 12,1 18,9	35,2 48,7 10,0 10,0	72,11 86,2 218,7 205,5	111 grad					4,5 9,3 23,6	47,4 54,1 114,2	75,7 117,2 258,1 1258,1
	/woche	Bericksichtigung von Tagesganglinien	spitze	2			1,1	0,0 0,0 4,0 8,0 8,0	2,0 B 12,1 21 18,1 20	Tagesganglinien	Starke Morgenspitze	2			1,0	2,0 5	2,9 11 12,7 25 16,7 21
-2		ş	Starke Morgenspitze	-			0,12,0 0,04,0	9,2	17,9 19,1 41,8 127,5	ş	Starke	-			1,1	12,2 12,8 12,6 19,8	18,7 27,1 52,2 1 50,2
ST 1	(ard 0	tigny		м			0,00	44,22,14	26,0 74,5 70,7 315,2	Derücksichtigung		n			2,68	45,4	75,7 189,2 75,4 80,5 8
	Fzh/Woche Fzh/Woche in (1000	cksich	Nachmittagsspitze	$\vdash$			0,0	2,12,42	2,110 2,12 2,12 3,12 3,12 3,12 3,13 3,13 3,13	kksic	Nachmittagsspitze	2			0,00	2,12	1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,1,
Straßentyp	Fzh/ Fzh/ in (		hmitta	2			0,00	0,01	14,0 15,0 10,1		haitt	-			2,00,4	0,01	18,4 16,4 10,7
θеп		772 of		-			0,00	16,9 19,2 17,7 10 27,8		inge zur		-			4044	23,8 20,6 119,2 119,2 11 9,8	
tra	(1000 (1000 kehrs	Zuschläge	pitze	n					28,3 7 123,4 5 180,8	Zuschläge	spitze	n			0,00	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0	27,8 0,7 46,6 7,0 169,9 13,0 210,7
Ċ	L 11		Morgenspitze	2			3 0,0	5 4 4 0,1 6 1,3	8 0,4 9 5,7 3 12,5	.,	Morgenspitze	2					
01	ni V ni V	L		-			0,00	4440	24,9 28,3			-			D 0 0 1	9,14,6	34,25
elle	0 10	-	(%)	_	0088	0588	0588	0 2 8 8	0388		(%)		68850	0288	0388	0288	°288
Baustelle	irupp irupp des		DTV (Kfz/24h)		980	40 000	98 95	8	900 02		DIV (Kfz/24h)		90 98 98	40 000	8 8	88	000 02
Untersuchungsfal	Zeitaufwand der Fz-G Zeitaufwand der Fz-G Kraftstoffverbrauch		Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:			Normaluccie				_	Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	_	Werketvsart: Skeischter Verketv  Merketvi				
hte	eit eit raf		Starke Nacimittagsspitze	n	27,5 37,2 47,5 89,8	131,0 147,9 1115,6 43,3					pitze	n		192,1 159,7 105,2 34,2			
			nittag	2	0,0	2,8					Starke Nachmittagspitze	2	1,1,1	1,0			
ũ	te 1 te 2 te 3	esganglinien	Starl	-	9,4 12,6 14,2 2 16,3	44,9 28,0 22,3				megangl inion	Starke Nachmi	-	24,28 28,59	84.7			
mhe		regan	tze	m	16,7 28,3 50,2	117,4 162,2 211,0 211,0					tze	ы	37,4 49,5 70,5 93,5	196,9 254,8 264,3 253,1			
Maßnahme	Q Q Q	1,5	Starke Morgenspi	7	4,0 4	25,2				er Ta	Starke Morgenspi	2	9,0	25,8			
		iging			1 5,7 2 7,3 8 8,0	40,3 1 49,3 8 52,4 7 38,9				Gurdi		-	22,4	6,7,4 8,77,8 6,8,8			
Baubetriebliche	Berücksichtigung inien	Zuschläge zur Benicksichtigung von Tag	Nachmittagsspitze	m	14,1 24,3 31,0	85,8 84,1 84,8 78,7				zur Berücksichtigung von Tag	Nachmittagsspitze	n	5,55 8 4,4,6,8	134,7 1125,5 1111,0 2 105,8			
[Ga]	tic	Benic	nittag	8	0,2	22.0				Berick	nittags	8	2,12	2,1			
ţŢ.	ich	2 8	N C L	-	2 4,8 7,4 2 8,8	232,0					Nach	-	12,9 14,3 2 16,0 17,7	36,2			
du	in ks	schlä	pitze	n	7,1 5,2 2 4,2 6 13,2	2,2 96,0 8,5 142,9 14,5 158,6				Zuschläge	oi tze	n	15,5	127,6 177,9 1 199,4 3 205,4			
	Jerci In ie	*	Morgenspitze	~	0,00					2	Morgenspitze	8	2,0	4,2 10,1 15,8			
skt:	ır E	L	_		2,4 2,5 1,6 3,7	30,08 30,08 31,08 31,08					ž	-	5,3 5,6 9,2 12,7	56,2 86,2 10,1			
obje	sgar	L	S 68		° 2 8 8	0388	0288	0288	0988		(%)		8850	988	0288	0088	0588
Planungsobjekt	Zuschläge zur Berüc von Tagesganglinien		DTV (Kf2/24h)		8 8	40 000	8 8	900 99	20 000		DTV (Kfz/24h)		98 98	40 000	88	88	70 000
Plar	Zus		Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	-	Verkehrsart: Ferien und Freizeitwerkehr	Abraalecte Regelplan: 1/3	11/2				Anzahl der Falvstreifen in Falvtrichtung:		Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Amphopart:	Feiertags- und Ferienocte Regelplan: 1/3	177		

			tze	n			40,4	27,3 33,2 44,0	53,2 61,1 69,9 45,0
			Starke Nachmi ttagsspi tze	2			0,2	2,00,1	7,10
		5	Starke Nachmitti	-			0,0	7,2 8,0 8,9	12,9
	a.	Juschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien		n			0,004	13,7 9,3 11,5 40,8	
	X	Tageso	Starke Morgenspitze	2	-		0,00	1,00	0,8 51,5 4,3 109,1 11,6 168,4
1.2	1 /k	9	Starke	_			00000	9,7,0	5,2 12,5 22,0 27,2
Straßentyp: ST 1.2	H H 8	htigu		n			40,00	27,3 33,2 39,0	53,2 61,1 69,9
ä	MX	ücksic	Nachmittagsspitze	2			0,1	0,0 B,0	7,0
l ty	Fzh. Fzh. in	nur Ber	act mitt	_			0,1 0,8 1,6	7,2 B,0 B,9	12,9
aße	88 %	nlage :		n			0,00	13,7 9,3 11,5 40,8	
Str	(10 (10 keh	Zusch	Morgenspitze	2			000	1,00,1	0,8 51,5 4,3 109,1 11,6 168,4
	P in (1000 Fzh/Woche GV in (1000 Fzh/Woche sVerkehrs in (1000		Morg	-			0000	9,0,0,0 9,0,4	5,2 12,5 22,0 27,2
Je	٣ کې گڏ		(%)	_	0288	0288	0288	0088	0088
austel	ruppe ruppe des Ge		DTV (Kf2/24h)		80 00	00 00	000 00	900 93	70 000
Untersuchungsfall: Baustelle	Zeitaufwand der Fz-Gruppe P in (1000 Fzh/Woche) Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV in (1000 Fzh/Woche) Kraftstoffverbrauch des GesVerkehrs in (1000 1/Woche		Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	2	Verkelvsart: Ferien- und Freizeitwerkelv	Normalwoche Regelplan: 1/1	1177		
ers	tau tau fts		eza	n			9, 18, 18, 19, 19, 19, 19, 19, 19, 19, 19, 19, 19	43,3 20,2 20,2	92,7 107,8 51,6 93,6
붐	Zei Zei Kra		Starke Nachmittagsspitze	2			0,0 0,0 1,0 1,0 1,0	48.45	92,7 1,6 107,8 -0,0 51,6 -11,6 -93,6
	32:	i si	Starke	-			44.00	13,5	23,0 11,9 -8,8
ahme	Spalte Spalte Spalte	pergang) in ien		n			9,1	28,3 4 48,2 1 16,0	
3nat	Spa]	Таденя	Starke Morgenspitze	2			2,00	9,7	3,2 114,6 13,7 242,3 16,0 169,5
Σ	0, 0, 0,	8	Starke	-			0,18,4	7,2 8,6 8,8	26,5 26,8 20,2
en en	Đu l	Auschläge zur Berücksichtigung von Tag	itze	n			0,0,0,4	13,7 29,94 4,64	52,4 69,7 40,3
bli	igu	wicksi	tagssp	2			0,0	2,1	0,07
rie	cht	72	Nacimittagsspitze	7			0,0 1,3 2,8	45,49	13,2
lbet	.ksi	chläge	tze	n			0,00	2,2 2,3 4,4	0,7 36,5 7,5 150,2 12,1 164,3
Bal	iric ier	Zusz	Morgenspitze	8			0,00	0,00,0	
f;	Be 3) lir		Ď	-			0,0	5,00	24,0
bjeł	zuı		62)		0288	0288	0588	0288	0288
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßn	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien		DTV (Kf2/24h)		8 8	40 000	8 8	98	80 00
Plan	Zusc		Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	8	Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr	Mochenart: Normalucche Regelplan: 1/1	2222		

					Zus	chläge	arr B	erücks	sichtiq	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagenganglinien	n Tag	Guedau	livien		
pitze	Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DTV (Kfz/24h)	(X)	Į,	Morgenspitze		Nachmittagsspitze	ttags	pitze	Starke	Starke Morgenspitze	3	Starke Nachmittagsspitze	ttags	pitz
n	8			-	2	n	-	7	n	-	8	n	-	2	n
	Verkelvsart: Ferier-uxd Freizeitverkelv	98 98	0000												
	Workenart: Feiertags- und Ferierwoche Regelplan: 1/1	40 000	0288				6,0	0,1	2,1	0,0 0,0	0,0	1,1 3,0 3,9	0,6 0,7 1,4 1,8	0,0	2,2,2,0 2,2,2,0
7.4	122	88	0288	2,5	0,0,0	V 8 8 4	4,0	2000	21,4 27,5 34,4	9,4 9,7 1,0	0,2	18,4 19,7 23,2 29,1	7,7 9,6 10,1 11,3	9,0	23,00 84,48
40,6 49,2 60,8 70,7		80 93	0288	3,8 6,1 13,6	1,7	16,0 23,9 60,7	12,2 13,5 13,6	2,0	4,54 6,93 6,93	10,8 16,9 24,2 23,7	1,1 4,2 8,3	43,4 69,0 112,6 138,2	19,2 20,0 18,5	3,1	73,4 82,8 92,8 93,7
91,5		000 02	0288	28,5 28,5 28,5		2,2 128,3 6,1 156,5 10,6 174,7	18,7 21,1 11,6 3,6	0,5	16,3 4,58 3,7	23,28		3,5 152,7 10,1 196,9 15,3 177,4	25,2 23,4 8,5	B,7	103,3 105,5 42,1 -68,2

				Zus	chläge	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	enicks	ichtig	ov grun	o Tage	gueba	inien		
Anzahl der Falvistreifen in Fahrtrichtung:	DTV (Kf2/29h)	GVA (%)	Ž.	Margenspitze		Nachmittagsspitze	ttagse	pitze	Starke	Starke Morgenspitze	82:	Starke Nachmi ttagsspitze	ttagss	pitze
7			-	2	n	-	2	n	-	2	m	7	2	ы
Verkehrsart: Hirtschaftsverkehr	900 95 95	0288												
Machenarti Feiertags- und Ferienacio Regelplan: 1/1	40 000	0288												
24.17.1	98	0088	0000	0,00	0000	0,0	0,0	0,04	2,2	1,0	2,6	044	5,0	24.9
	88	8 0288	4,00	0,00	2,14,6 8,0 8,0		4.00	12,2 21,9 28,1	_	9,0	1			46,64 49,22 70,04
	000 00	0088	3,1 26,9 29,2	5,8 11,8	12,1 27,5 129,2 178,7	12,8 16,1 16,1 6,3	2,0	50,8 69,4 76,0 21,1	14,7 20,5 45,1 33,6	2,11	2,1 87,4 11,3 223,1 17,7 222,1	22,22	1,4 104,4 2,7 106,0 -4,9 -15,5	100.00

			2			NNOO	0000	v.a.o.o.	V 10 00 4
			sspit	n		1,2 5,3 12,9 2 23,9	38.0 2,5 4,5 86,0 4,5	2,1 126,8 3,5 126,9 -6,4 6,9	2112
			Starke Nachmittagsspitze	2		3 0,1			25.26
		linier	Starke	-		4,1,0 4,2,0 6,4	13,9	8887	224,5 51,5 -0,3 112,5 21,8 327,6 -11,1 -12,2 -78,8 23,3 187,0 -16,0 -26,5-180,6
	gu	Saction	tze	n		0,2 1,7 4,9 11,3	23,0 26,2 67,3	3,2 112,5 13,9 236,3 24,6 268,2	224.3 350,3 327,6
2	Š	15 26	Starke Morgenspitze	2		0,0	0,8 2,3 5,7		
1	2 2 1	8	Starke	-		0,1	3,4 8,9 8,0	22,7 27,8 50,3	64,6 88,9 65,7 16,1
St	A A S	ichtig	pitze	6			5,4 15,7 27,0 42,8	5,55 4,53 5,54	124,2 98,0 69,7 19,8
ä	3 × 3 × 1	enicks	ttagss	2			0,3 1,1 2,5	0,0	0,2 -1,8 -7,2
Straßentyp: ST 1.2	Fzh/Wache) Fzh/Wache) in (1000 l/Wache	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	Nachmittagsspitze	-			4,1 6,5 6,5	16,1 18,3 15,8 13,0	33,1 22,9 17,3 12,7
аве	88 %	hläge		m			V 4.0 4,	17,1 25,0 124,4 182,6	83,6 250,5 248,5 223,5
Str	(10 (10 Keh	Zusz	Morgenspitze	2			0,00	0,5 25,0 6,6 124,4 14,4 182,6	83,6 6,9 250,5 13,1 248,5 17,5 223,5
	P in (1000 Fzh/Woche 5V in (1000 Fzh/Woche 5Verkehrs in (1000		Porg	-			0000	5,0 7,0 1,4 33,4	24,6 52,6 34,2
Je	be P in (1000 be GV in (1000 GesVerkehrs		88	-	°288	0288	0288	0288	0288
austel	ruppe ruppe des Ge		DTV (K12/24h)		8 8	40 000	88	88 93	20 000
Untersuchungsfall: Baustelle	Zeitaufwand der Fz-Gruppe P in (1000 Fzh/Woche) Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV in (1000 Fzh/Woche) Kraftstoffverbrauch des GesVerkehrs in (1000)		Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	(uma überholmöglichkeit)	Verkelysartı Mirtschaftsverkely	Normal Hoodine Fungel plan: 11/1			
er St	auf auf tst		. 2			0,2 2,4 7,6	- 404	-0.00	6.750
Inte	reit (rat		Starke Nachmiltagsspitze	n		0,0	37,1 0,9 54,6 2,3 69,8 4,5 89,6	2,1 136,8 4,4 149,7 -2,5 60,9	1,2 148,7 -8,2 -14,3 -23,3-137,2
	1: 2 2: 2 3: k	1.	ke mittag	2					
gi .	9 9 9	Zuschläge zur Derücksichtigung von Tagesganglinien	Starke	-		0 0,1 2 0,6 9 1,9 1 3,6	1 11,0 4 14,8 1 16,9 2 18,7	5 32,8 5 34,0 5 16,0	5 48,2 4 33,2 9 0,1 1 -10,1
m-fa	Spalte Spalte Spalte	uebsab	itze	n		0,0	23,1 37,4 1 53,1 5 63,2	92,4 8 202,9 8 265,5	162,5 1 310,4 5 329,9 3 217,1
ВВ	8 8 8	8 Ta	Starke Porgenspi	7		0,00	4,2,1	26,2 28,1 42,4 143,8 43,9 22,8	25,3
Σ u		Gurb		-		0,00	6,8 10,0 12,4	26,2 28,1 42,4 43,9	44,1 76,8 65,0 22,9
ich	g l	sichti	Nacimittagsspitze	n			9,8 18,7 31,4 48,6	2,0 91,8	1,0 122,5 -0,8 87,2 -6,4 38,4
-p1	tigu	Berück	ittags	2			0,2		0,1
rie	i,	72.	Nachm	-			2,9 5,3 8,1	822,8	33,2 28,3 20,0 15,5
aqi	ks.	chläge	tze	n			8,8 11,4 12,6 14,6	42,3 42,8 97,3 104,9	5,6 210,0 12,5 244,8 18,0 235,6
Ba	ie.	Zus	Morgenspítze	2			0,1	0,4 4,1 13,2	5,6 12,5 18,0
۲:	Be 31 ir		ş	-			3,2,2,2,	12,0 11,5 22,3 34,8	18,3 54,0 32,1 37,1
) jek	zur Janç		8 S		° 2 8 8	0288	0288	0088	0288
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien		DTV (Kf2/24h)		8 8	40 000	8 8	88 93	000 07
Plar	Zusc		Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	(otne überhalmöglichkeit)	Verkeirsart: Genischter Verkeir	Normal Justine 11/1			

18	ngtinien						Γ		Zus	Zuschläge zur Benücksichtigung von Tagmaganglinien	zur B	Sycks	ichtig	3	n Tage	Buefes	inien		
	Starke	ttags	Starke Nachnittagsspitze	A ri	Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DTV (Kf2/24h)	(%)	Ą	Morgenspitze		Nachmittagsspitze	ttagss	pitze	Starke	Starke Morgenspitze	92	Starke Nachmittagsspitze	ttages	pitze
	-	2	m	(ohne	(ohne überholmöglichkeit)			7	2	n	-	7	n	-	2	n	-	2	n
				Wir	Verketrsart: Wirtschoftsverketr	90 95	° 2 8 8												
					Federtage und Federacie Federacie Regelplan: 11/1	90 000	°288												
0.404	7,4 10,6 13,3	0,4 2,8	24.55 20.05 20.05		•	88	°288	0,0	0,0,0	0,0 0,0 2,6 2,5	1,4 5,8 8,8	2,0	13,4 23,6 39,2	1000	0,00	0,0	4,1 6,8 8,8	2,0	7,4 13,4 23,6 39,2
46.44	23,12		2,3 107,8 0,9 92,3		•	88 93	0288	3,8 5,0 18,2	3,6	12,7 17,5 76,9 169,7	15,7	1,1	8, 89 8, 88 8, 88 8, 88	3,6 5,0 18,2 33,1	3,6	12,7 17,5 76,9	15,7 18,3 18,8 15,0	2,4	3,68 8,68 8,68
4004	44,1 25,3 19,8 13,1	0,4 -1,1 -5,3	0,4 114,8 -1,1 89,7 -5,3 40,0			000 00	0088	8,23 4,0,2 4,1,1		5,9 232,8 12,6 262,7 18,1 236,6	28,58 8,08 14,3	040	1,0 119,3 -0,4 89,4 -5,0 39,3	20,4 52,0 58,2 44,1	5,9 12,6 18,1	5,9 232,8 12,6 262,7 18,1 236,6	2 8 8 4 8 8 4	1,0 119,3 -0,4 89,4 -5,0 39,3	1,0 11,0 119,3 0,4 89,4 5,0 39,3

0,5

2,3

6,1

000 09

17,9 19,6 19,0 21,4

0.0

2,00

24,9 37,5 50,5 70,1

0,4 1,3 2,8

17,9 19,6 19,0 21,6

0,0

V. 4. C.

98860

20 000

43,2 48,9 150,6 203,6 254,5 254,5 2253,4

90,5 107,7 107,8 92,3 92,3 1114,8 189,7

43,2 203,6 4,05 131,4 225,3 225,3 235,3

4,111,0

0288 0388

12,4

8 2

12,4

-

8

-

n

7

(one Cherhalmöglichkeit) Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichlung: 2

8850 8850

40 000

Wxchenart: Feiertags- und Ferionwache Regelplan: 11/1

30 000

Verkehrsart: Genischter Verkehr

Morgenspitze

3.5

DTV (Kfz/24h)

Zuschläge zur Denicksichtigung von Tagesganglinien

Starke Morgenspitze

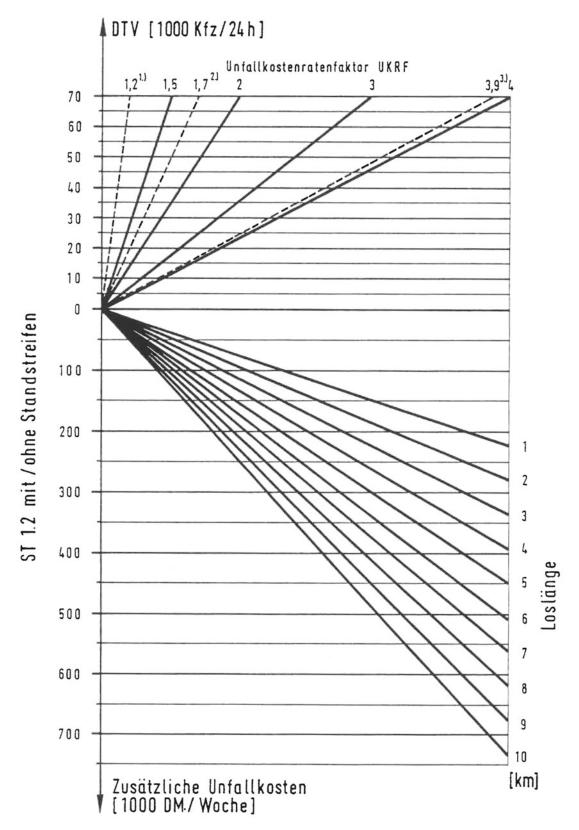
	n.
Straßentyp: ST 1.2	in (1000 Fzh/Woche) in (1000 Fzh/Woche) -Verkehrs in (1000 1/Woche
Untersuchungsfall: Baustelle	Spalte 1: Zeitaufwand der Fz-Gruppe  P in (1000 Fzh/Woche) Spalte 2: Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV in (1000 Fzh/Woche) Spalte 3: Kraftstoffverbrauch des GesVerkehrs in (1000 1/Woche
liche Maßnahme	Spalte 1 Spalte 2 Spalte 3
Planungsobjekt: Baubetriebliche M	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien

				Zus	chläge	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	erücks	ichtig	DA BUT	Tage 1	guebs	inion		
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichlung:	DTV (Kf2/24h)	(%)	ş	Morgenspitze		Nachmittagsspitze	ttagss	pitze	Starke	Starke Morgenspitze		Starke Nachmittagsspitze	ttagss	pitze
2 (otne überholmöglichkeit)			-	7	n	-	2	м	-	2	n	-	2	n
Verkelvsart: Ferien- uxd Freizeitverkelv	98 98	0288												
McChenart: Normalhoche Regelplan: 11/1	40 000	0288							5,0 0,1	0,0	1,0 2,3 4,0	0,7 1,3 2,3	0,1	2,4 4,6 9,1
	\$6	0288	2,5	1,0,0	9,8 7,3 3,7	8,5 8,5 9,0	0,0 B,0	18,2 25,3 32,8 38,7	6,5 6,9 8,0	0,4 1,2 3,9	25.25 4.68 8.99	9,9 13,4 14,7	0,7 1,8 3,4	34,3 50,5 61,1 76,2
	000 09	0288	7,1 11,3 21,7 32,8	0,4 3,2 11,7	25,7 40,7 89,1 170,1	17,7 19,5 21,5 18,2	0,8 2,1 1,3	64,2 75,9 89,6 75,3	18,6 28,3 35,3 41,6	2,5	2,5 109,6 7,9 160,5 20,7 246,3	88.88 2,2,2,2,2	1,6	1,6 116,5 3,6 132,3 2,7 104,8
	70 000	0288	8 4 2 8 4 4 1 8	4,0 13,2 18,7	106,5 4,0 172,3 13,2 259,8 18,7 240,7	31,5 30,3 17,2 15,5	4,1	1,4 122,8 -0,4 73,6 -3,1 36,1	8,52,0 8,0 8,1,6	7,7 20,2 28,5	174,0 249,2 305,3 261,7		41,5 37,2 2,3 199,5 10,1 -2,1 47,7 -5,7 -16,4 -81,8	159,5 159,5 47,7 -81,8

				Zue	chläge	Luschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	erücks	ichtig	on Gund	n Tag	<b>Solution</b>	linien		
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DTV (Kf2/24h)	6% (%)	ş	Morgenspitze		Nachmittagsspitze	ttags	pitze	Starke	Starke Morgenspitze	32	Starke	Starke Nachmittagsspitze	spitze
(ohne überholmöglichkeit)			-	2	n	-	2	n	-	2	n	-	2	n
Verkehrsart: Ferien und Freizeitverkehr	98 98	0288												
wortenart: Feiertags- und Ferierworte: Regelplan: 11/1	40 000	0288	0,000	0,00	0,1	2,5	0,1	1,7 4,9 9,2 13,6	2,3	0,1	5,9 8,7 10,6 11,9	4,44	0,2	11,6 15,7 25,4 32,5
	88 98	0288	6,6 6,3 10,6 17,0	2,0	23,2 21,6 38,2 69,5	15,0 16,1 18,9 21,2	2,1	51,9 5,9,4 6,9,8	14,4 15,6 23,6 27,8	3,3	56,7 36,2 96,3 129,2	2,28 6,1,28 7,2,50	2,4	99,0 108,8 129,4
	000 09	0288	20,4 33,1 41,8 49,2	2,1	72,2 123,6 178,3 253,3	28,2 22,0 26,4 18,3		1,4 127,2 1,9 111,5 -0,1 78,4	38,5 47,2 57,0 47,8	4,1 12,6 22,4	135,7 181,2 258,1 284,4	38,2 39,7 31,9	2,0 164,2 3,0 144,2 -2,3 51,0	147,4 164,2 144,2 51,0
	% ox	0288	55,3 72,5 52,0 30,8	6,6	196,4 294,3 256,4 217,2	33,6 9,6 -2,4		0,4 106,2 -1,9 52,3 -7,8 -22,4	73,5 79,3 58,0 17,71		257,9 9,9 331,5 8,8 305,8 2,7 195,4	42,8 19,1 -18,1	0,3 99,7 -8,8 -76,9 -25,2-242,2	173,7 99,7 -76,9 -242,2

#### Zusätzliche Unfallkosten

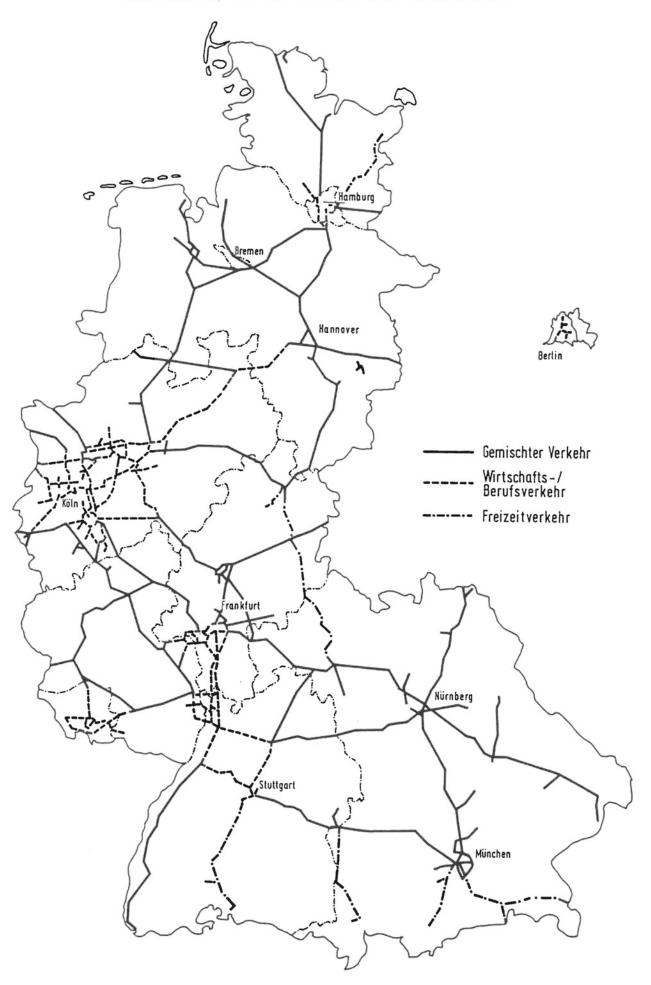
Unfallkostenratenfaktor UKRF = <u>Unfallkostenrate</u> "mit Baustelle" Unfallkostenrate "ohne Baustelle"



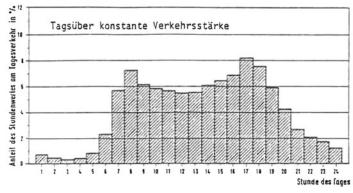
Verkehrsführung 2+2 - RP I/1, I/2 (0,5 · DTV ansetzen!) Anhaltswerte: 1)

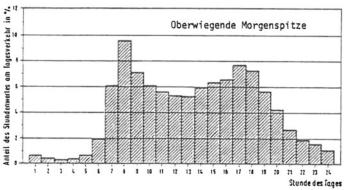
- Verkehrsführung 3+1 RP II/1 Verkehrsführung 4+0 RP II/2 Verkehrsführung 2+1 RP I/3 (0,5 · DTV ansetzen!)

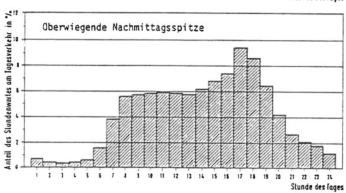
Kennzeichnung der BAB-Strecken nach Verkehrsarten

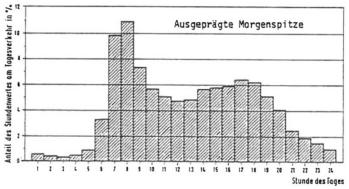


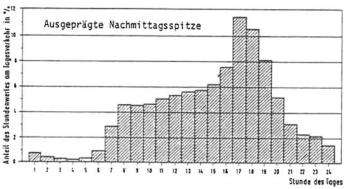
#### Typisierte Verkehrsstärkeganglinien (Mo - Do)











Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Wbche)
- b (1000 Fzh/Wbche+km Baustrecke)

				(	31ei	c hmė	iBig	<b>e</b> T.	ages	ganç	glin	ie		
								Ste	igun	9				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2				0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Verkenrsart:	(Kfz/24	h)		GV.	A(%)			G	A(%)			GV	A(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Woonenart:	30 000	a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0.
	30 000	b	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,
Normalwoche		a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,8	0,7	0,
	40 000	ь	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,
Regelplan: I/6 I/8		a	0,7	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,
11/7	50 000	b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,9	0,9	0,9	0.
		a	1,1	1,7	4,4	9,9	1,3	2,0	4,6	10,1	1,7	2,2	4,8	10
	60 000	ь	1,0	1,0	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	1,6	1
		a	8,2	15,5	34,0	83,9	8,4	16,7	34,1	83,7	8,6	16,7	33,9	82,
	70 000	ь	1,5	1,7	1,9	1,8	1,9	2,1	2,2	2,0	2,3	2,5	2,6	2.
		a	40,5	82,7	171,9	246,1	40,6	82,5	171,1	244,2	40,2	81,4	158,4	239
	80 000	ь	2,4	2,6	2,4	2,1	2,8	3,0	2,8	2,4	3,4	3,6	3,3	2
	90 000	a												
	90 au	b												
		a	1.7	3,8	7,9	15,6	2.0	4,0	8,2	15,8	2,3	4,3	8,4	15.
Wochenart:	60 ccc	ь	1,1	1.2	1,3	1,4	1.3	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	1,9	1.
Feiertags-und Ferienwoche		a	18,8	30,7	59,4	116,0	19,1	30,9	59,5	115,8	19,3	31,0	59,2	114,
Admile	70 000	ь	1,9	2,0	2,1	2,0	2,2	2,3	2,4	2,3	2,6	2,8	2,9	2,
		a	72,7	143,8	240,0	318,5	72,9	143,6	239,2	316,5	72,5	142.5	236,5	311,
	80 000	ь	2,9	2,9	2,7	2.4	3,2	3,3	3,0	2,7	3,8	3,9	3,6	3,
		a												
	90 000	ь												

DTV Kfz/24h	a b a b	0 0,3 0,2 0,4		- 2% PA(%) 20 0,2	30	0	2	á11 € - 4% (%)				- 6% P(%)	
0 000 0 000	a b a b	0,3	10	20		0	64						
0 000 0 000	a b a b	0,3	0,3	20		0	_	A(%)			64	9(%)	
0 000	a b	0,3	0,3			0							
0 000	a b	0,2		0,2	1		10	20	30	0	10	20	30
0 000	a b	0,4	0,2		0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	ь			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,
	_	1	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,:
0 000	a	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
0 000		0,5	0,6	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6
	ь	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5
	a	1,0	1,6	4,2	9,8	0,9	1,5	4,1	9,7	0,8	1,4	4,1	9,7
0 000	ь	0,8	0,9	1,0	1,0	0,8	0,8	0,9	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9
	a	8,0	16.3	33,9	83,9	7,8	16,1	33,7	83,9	7,7	16,1	33,7	83,8
0 000	ь	1,4	1,6	1,7	1,6	1,3	1,4	1,5	1,4	1,2	1,3	1,4	1,4
0 000	4	40,3	82,7	172,2	247,0	40,2	82,5	172,4	247,4	40,1	82,5	172,4	247,6
0 000	ь	2,2	2,3	2,2	1,9	2,0	2,1	2,0	1,8	1,9	2,0	1,9	1,7
0 000	a												
_	ь												
0 000	a	1,6	3,6	7,8	15,4	1,5	3,5	7,7	15,4	1,4	3,5	7,7	15,3
	ь	1,0	1,1	1,2	1,3	0,9	1,0	1,1	1,2	0,9	1,0	1,0	1,1
0000	a	18,6	30,5	59,2	116,0	18,5	30,4	59,1	116,0	18,4	30,3	59,0	116,0
	ь	1,7	1,8	1,9	1,8	1.6	1,7	1,8	1,7	1,5	1,6	1,7	1,6
900	a	72,6	143,8	240,3	319,3	72,5	143,7	240,5	319,7	72,4	143,7	240,5	319,9
	ь	2,5	2,6	2,4	2,2	2,4	2,4	2,3	2,0	2,2	2,3	2,2	2,0
000	a												
0	0000	0 000 b b c c c c c c c c c c c c c c c	0 000 b 1,0 000 b 1,0 000 b 1,7 0 000 b 2,5	0 000 b	0 000 b	0 000 b	0 000 b	0 000 b	0 000 b	0 000 b	0 000 b	0 000 b	0 000 b

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				C	Slei		i Gig	e T.	ages	gang	lin	ie		
enzahl der Fahrstreifen								Ste	igun	9				
in Fahrtrichtung: 2	ρτν			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	n)		G.	A(%)			GA	A(Z)			GV.	A(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,
Wochenart:	30 000	ь	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,
Normalwoche		a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,6	0,5	0,8	0,8	0,7	0,
	40 000	ь	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,6	0,
Regelplan: I/6 I/8		a	0,7	0,7	0,7	1,2	0,9	0,9	0,9	1,4	1,2	1,1	1,1	1
11/8	50 000	ь	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9	.0,0
		a	1,4	3,1	7,2	14,8	1,5	3,4	7,4	15,0	2,0	3,6	7,5	15,
	60 000	ь	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	1,4	1,5	1,6	1,7	1,
		a	9,0	18,9	47,9	104,0	9,3	19,2	48,0	103,8	9,4	19,2	47,7	102,
	70 000	ь	1,6	1,8	1,9	1,7	1,9	2,1	2,2	2,0	2,3	2,5	2,6	2,4
		a	37,3	99,8	195,9	266,9	37,8	99,6	195,1	265,0	37,5	98,6	192,4	250,0
	80 000	ь	2,5	2,6	2,4	2,1	2,9	3,0	2,7	2,4	3,4	3,6	3,2	2.6
		a												
	90 000	ь												
		a	1,4	2,7	6,0	11.5	1,5	2,9	6,2	11.7	1,9	3,2	6.5	11,8
Wochenart:	∞ ∞	ь	1.0	1.0	1,1	1.2	1,2	1.2	1.3	1.4	1.4	1.5	1.6	1.7
Feiertags-und Ferienwoche		a	8.4	16,8	32,5	90,2	9,6	17,0	32,6	80,0	8,8	17,0	32,3	78,9
rer zereci e	70 000	b	1,6	1,7	1,8	1.7	1.8	2,0	2,1	2.0	2.3	2.4	2,6	2.4
		a	35.0	77,5	163,4	237,0	35,1	77,4	162.6	235,1	34.8	76,3	159.9	230,
	90 000	ь	2,4	2,5	2,4	2,1	2,8	2,9	2,7	2,4	3,4	3,5	3,3	2,9
		a												
	90 000	ь												

				(	31 <b>e</b> i	chm2	Sig	e Ta	age=	gan	lin	ie		
enzanl der Fahrstreifen								Ge+	511e					
in Fahrtrichtung: 2	oro			0	- 2%			2	- 4%		4	4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		G	A(%)			GV.	A(Z)			G	A(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,
Normalwoche		b	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,
NOT THE LEGISLE	40 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,
Regelplan: I/6	40 000	ь	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,
I/8	50 000	a	0,6	0,6	0,6	1,1	0,5	0,5	0,6	1,1	0,5	0,5	0,5	1,
11/8	J. W.	ь	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,
	60 000	a	1,3	3,0	7,0	14,7	1,2	2,9	6,9	14,6	1,1	2,8	6,9	14,
	æ ‱	ь	0,9	0,9	1,0	1,1	0,8	0,8	0,9	1,0	0,7	0,8	0,9	0,
	70 000	a	8,8	18,7	47,8	104,0	8,7	18,6	47,6	103,9	8,6	18,5	47,6	103,
	70 000	ь	1,4	1,6	1,7	1,5	1,3	1,4	1,5	1,4	1,2	1,3	1,4	1,
	80 000	2	37,6	99,8	196,2	257,7	37,5	99,8	196,4	268,1	37,4	99,7	196,4	258,
	æ a	ь	2,2	2,3	2,1	1,9	2,0	2,1	2,0	1,7	1.9	2,0	1,9	1,
	90 000	a												
	90 aa	ь												
		2	1,2	2,5	5,9	11,4	1,1	2,4	5,8	11,3	1,0	2,4	5,7	11,3
Wochenart:	₩ ∞	ь	0,8	0,9	1,0	1,0	0,7	0.8	0,9	0,9	0.7	0.8	0,8	0.
Feiertags-und Ferienwoche		a	8,2	16,5	32,3	90,2	8,1	16,4	32,2	80,2	8.0	16.4	32,1	80.
0.000004370.900090	70 000	ь	1,4	1,5	1,5	1,6	1,2	1,4	1,5	1,4	1,2	1.3	1,4	1.4
			34,9	77,6	163,7	237,8	34,8	77,5	163,9	238,2	34,7	77.5	163,9	238.
	80 000	ь	2,1	2,3	2,2	1,9	2,0	2,1	2,0	1,8	1.8	2,0	1,9	1,7
		a										-		-
	90 000	ь												

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P – a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				0	31ei	chm4	iBig	e Ta	1985	ganç	lin	ie		
8 . 2								Ste:	igun	9				
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2				0	- 2%		1	2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	1)		G.	A(%)			GV.	A(%)			94	A(%)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,
	30 000	ь	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,3	0,
Normal woche	40 000	4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,7	0,
Regelolan: I/6	40 000	ь	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,
I/8	50 000	a	0,7	0,7	1,0	2,1	0,9	0,9	1,2	2,2	1,1	1,1	1,4	2,
11/9	30 000	ь	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,9	0,9	0,9	0,
	60 000	4	2,4	5,0	8,8	14,1	2,7	5,2	9,0	14,3	3,0	5,4	9,2	14,
	2 W	b	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,5	1,
	70 000	4	16,4	25,0	38,4	68,5	16,7	25,2	38,5	68,3	16,9	25,3	38,2	67,
	70 000	ь	1,5	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	2,0	1,9	2,2	2,3	2,5	2,
	80 000	a	54,3	81,9	143,9	211,9	54,4	81,7	143,1	210,0	54,0	82,9	140,3	205,
		ь	2,2	2,4	2,3	2,0	2,6	2,8	2,6	2,3	3,2	3,4	3,2	2,
		a	1,2	2,1	3,9	6,4	1,4	2,3	4,1	6,6	1,6	2,5	4,3	6,
Wochenart:	50 000	b	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	ı,
Feiertags- und Ferienwoche		a	11,1	16,6	24,3	35,6	11,3	16,8	24,5	35,7	11,6	17,1	24,7	35,
	60 000	ь	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	2,0	2,
		a	49,3	68,3	103,8	157,5	49,5	68,5	103,9	157,3	49,8	68,5	103,6	156,
	70 000	ь	2,0	2,2	2,2	2,1	2,3	2,5	2,6	2,4	2,7	2,9	3,0	2,
	90 000	a	146,5	208,0	303,3	396,7	146,5	207,8	302,5	394,8	146,3	208,9	299,8	389,
	s. 000	ь	2,9	2,9	2,7	2,5	3,3	3,4	3,1	2,8	3,9	3,9	3,6	3,
	90 000	a b												

					Slei	⊂ hm₁	asig	<b>₩</b> T.	ages	gang	glin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Gert.	alle					
in Fahrtrichtung: 2	oTv.			0	- 24			2	- 4%			4	- 6%	
Verkenrsart:	(Kfz/24)	n)		G.	A(Z)			G	A(%)			94	A(%)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,
Wochenart:	30 000	ь	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,
Normalwoche		a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,
Carrier Control	40 000	ь	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,:
Regelplan: I/6 I/8		a	0,6	0,6	0,9	2,0	0,5	0,5	0,9	1,9	0,5	0,5	0,8	1,
11/8	50 000	ь	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,
		a	2,3	4,8	8,6	13,9	2,2	4,7	8,5	13,9	2,1	4,6	8,5	13,
	60 000	ь	0,8	0,9	0,9	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9	0,7	0,7	0,7	0,1
		a	16,2	24,8	38,2	68,5	16,1	24,7	38,1	68,4	16,0	24,6	39,0	68,
	70 000	ь	1,3	1,4	1,5	1,5	1,2	1,3	1,4	1,4	1,1	1,2	1,3	1,
		a	54,2	81,9	144,2	212,7	54,0	81,9	144,3	213,1	54,0	91,8	144,4	213,
	80 000	ь	1,9	2,1	2,1	1,8	1,8	1,9	1,9	1,7	1,7	1,8	1,8	1,
		2	1,1	2,0	3,8	6,4	1,0	2,0	3,8	6,3	1,0	1,9	3,7	6,2
Wochenart:	50 000	ь	0,7	0,7	0,7	0,8	0,5	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,
Feiertags- und Ferienwoche		a	11.0	16.5	24,2	35,4	10,9	16,4	24,1	35,3	10,9	16,3	24,0	35,3
	80 000	ь	1,2	1,2	1,3	1,4	1,1	1,2	1,2	1,3	1,0	1,1	1,2	1,2
		a	49,1	68,1	103,5	157,5	49,0	67,9	103,5	157,5	48,9	67,9	103,5	157,4
	70 000	ь	1,8	2,0	2,0	1,9	1,7	1,8	1,9	1,8	1,5	1,8	1,8	1,7
	90 000	a	146,4	208,0	303,6	397,6	146,3	207,9	303,8	398,0	146,2	207,8	303,9	398,
	90 000	a b	2,0	2,/	2,3	2,3	2,3	2,5	2,4	2,2	2,4	2,4	2,2	2,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				C	Slei	c mme	3 i G	e Ta	2985	gang	lin	íe		
		ı						Ste	igun	9				
Anzani der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2	DTV	ì		0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkenrsart:	(Kfz/24)	h)		GV	A(%)			GV	A(%)			GM	A(%)	
Genischter Verkehr		ľ	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Woonenart:	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
Normalwoche		b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	٥,
Recelpian: I/6		b		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	٥,
1/8	50 000	2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	٥,
11/8	~ ~~	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,2		0,1	0,1	0,
	60 000			0,1	0,8	3,3		0,2	0,8	3,2		0,2	0,8	3,
		ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0.1	0,2	0,
	70 000	a		1,2	5,5	35,2		1,2	6,4	34,1		1,2	6,0	31,
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,4		0,2	0,3	٥,
	80 000	4		7,3	39,9	108,0		7,2	38,7	104,8		7,0	36,4	98,
	o	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,3	0,4	0,
	90 000	a												
	75 555	ь												
		a		0,3	1,2	4,2		0,3	1,2	4,1		0,3	1,2	4,0
Wochenart:	60 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,:
Feiertags-und Ferienwoche	70 000	a		1,9	9,8	37,6		1,9	9,5	36,4		1,9	9,2	34,
	, o aao	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
	90 000	4		11,1	44,9	107,8		11.0	43,8	104,6		10,8	41,4	97,
		ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,
	90 000	a						1						
	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	b												

					Slei	chma	13.TC	e Ta	3985	gang	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Gefä	11e					
in Fahrtrichtung: 2	DTV			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6X	
Verkehrsart:	(Kfz/24	וו		GV.	A(%)			GM	A(Z)			GV	A(Z)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000			0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
3000 TO 1000 TO 1000	30 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
Normalwoche		a		0,0	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	40 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
Regelplan: I/6 I/8				0,1	0,0	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
11/7	50 000	ь		0,0	0,0	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		a		0,1	0,8	3,3		0,2	0,8	3,3		0,0	0,6	3,0
	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		a		1,2	6,7	35,8		1,2	6,8	36,2		0,9	6,1	34,
	70 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1
		a		7,3	40,5	109,7		7,4	40,8	110,7		6,3	38,3	105,4
	80 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,0	0,1	0,1
		a												
	90 000	ь												
	60 000	-		0,3	1,2	4.3		0,2	1,2	4,3		0,2	1,0	3,9
Wochenart:	æ œ	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
Feiertags-und Ferienwoche	70 000	a		1,9	9,9	38,1		1,9	10,0	38,5		1,6	9,4	36,6
	70 aas	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1
	80 000	a		11,1	45,5	109,5		11,2	45,8	110,5		10,1	43,3	105,2
	J 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,2	0,4		0.2	0,1	0,1
	90 000	4												
	<del>-0</del> 000	ь												

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)

- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	îlei	c hm	Bic	e Ta	ges.	gang	lin	im		
		ı						Stei	gun	9				
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2	DTV	Ī		0 -	- 27.			2	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	7)		GW	A(Z)			GM	A(%)			GW	A(Z)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	2		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2
	30 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
Normalwoche		4		0,0	0,1	0,1		0,2	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2
	40 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
Regelplan: I/6 I/8		a		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,4		0,1	0,2	0,5
11/8	50 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,3
		a		0,3	1,3	4,8		0,3	1,3	4,7		0,3	1,3	4,6
	60 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
	70 000	a		1,7	10,8	44,7		1,7	10,6	43,6		1,7	10,2	41,2
	70 aas	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,4		0,2	0,3	0,5
	80 000	a		10,5	48,6	121,8		10,4	47,5	118,6		10,2	45,1	111,8
	as aas	6		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,6
				1,0	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,
Wochenart:	50 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,2		0,1	ò,1	0,
Feiertags-und Ferierwoche		a		0,2	0,9	3,2		0,2	0,9	3.1		0,3	1,0	3,0
	<i>5</i> 0 000	ь		0,1	0.1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
	70.00	a		1,4	6,0	29,9		1,4	5,8	27,8		1,4	5,4	25,
	70 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0.2	0.3	0,4
				7,1	35.2	91,7		7,0	34,1	89,5		6,8	31,7	81,
	80 000	ь		0,2	0,3	0.4		0,2	0,3	0,4		0,3	0,3	0,5
	90 000	a												
		ь												

		}				c hmä	.,,,,,	Geta			, 4 3.11			
enzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		1			- 2%				- 4%		-		- 6%	
	ντα	1												
Verkehrsart:	(Kfz/24)	٦) (		64	A(%)			GV.	A(Z)			64	A(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	•		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Normalwoche	30 000	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	40 000	4		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
Regelplan: I/6	40 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
1/8 1/7	50 000	a		0,1	0,1	0,3		0,0	0,1	0,3		0,0	0,0	0,:
11/9	30 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
	60 000	a		0,2	1,3	4,8		0,2	1,4	. 4,9		0,2	1,1	4,
	au 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	70 000	2		1,7	10,9	45,3		1,8	11,4	45,6		1,4	10,3	43,
	70 aas	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,
	90 000	a		10,6	49,2	123,5		11,1	49,8	124,5		9,6	47,0	119,
	æ a	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,0	0,1	0,
		a		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2.		0,0	0,0	0,
Wochenart:	50 000	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
Feiertags-und Ferienwoche		4		0,2	0,9	3,2		0,2	0,9	3,3		0,1	0,8	2,
	60 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	70 000	a		1,4	6,1	29,5		1,4	6,2	29,9		1,1	5,6	29.0
	/0 tub	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,
	80 000	a		7,2	35,8	93,4		7,2	36,1	94,4		6,2	33,6	89,
	a	ь		0,2	0,2	0,4		0,2	0,2	0,3		0,0	0,1	0,:
	90 000	a												

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	lei.	chmai	Big	e Ta	ges	gang	lin.	iæ		
		ľ						Stei	gun	9				
in Fahrtrichtung: 2		I		0 -	- Z/4			2	- 4X	i		4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	7)		GM	9(%)			GM	A(%)			GW	A(%)	
Ferien- und		1	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr Wochenart:	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,:
	30 au	ь		0,0	0,0	0,0		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	٥,
Normalwoche	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,
2	40 au	ь		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	٥,
Regelplan: I/6 I/8 II/7	50 000	4		0,1	0,1	0,5		0,1	0,1	0,5		0,1	0,2	0,
11/8	3.00	ь		0,0	0,0	0,0		0,1	0,1	1,0		0,1	0,1	0,:
	60 000	4		0,4	1,4	3,9		0,4	1,4	3,8		0,4	1,5	3,
	a	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
	70 000	4		1,7	6,0	22,4		1,7	5,8	21,2		1,7	5,4	18,
	70 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
	80 000	a		5,5	27,1	82,8		5,5	25,9	79,5		5,3	23,6	72,
	a	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,
		a		0,1	0,5	1,4		0,1	0,5	1,4		0,2	0,6	1,
Wochenart:	50 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,2		0,1	0,1	0,
Feiertags- und Ferienwoche		a		0,9	3,0	7,7		1.0	3,0	7,6		1,0	3,1	7,
	60 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
		a		3,7	13,5	40,8		3,7	13,3	39,7		3,7	12.9	37,
	70 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,2	0,3	0.
		a		12,8	47,2	111,5		12,5	46,0	108,3		12,5	43.7	101,
	80 000	ь		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,
	90 000	a											ĺ	
	** W	ь												

		1		G1	Gī	COME	1376	365 12	ages	ganç	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen		1						Gef	ille					
in Fahrtrichtung: 2	DTV.	- 1		0 - 2	Z/L			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Ktz/24)	n)		GVA(X	()			GV	A(%)			GM	A(Z)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0 1	0	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	4	0	,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,0		0,0	0,0	0,
Normalwoche	30 000	b	0	,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
Normatwoche	40 000	4	0	,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
Regelolan: I/6	40 000	ь	0	,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
1/8	50 000	4	0	,1	0,1	0,5		0,1	0,1	0,5		0,0	0,0	0,
11/8	30 000	ь	0	,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,
	60 000	4	0	,4	1,4	3,9		0,4	1,4	4,0		0,3	1,2	3,
		b	0	,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	70 000	-	1	,7	6,1	22,9		1,7	6,2	23,3		1,4	5,5	21,
	74 444	ь	0	,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0.
	90 000	4	5	.7 2	7,7	84,5		5,7	29,0	85,5		4,7	25,5	80,
		ь	0	,2	0,3	0,4		0,2	0,2	0,4		0,0	0,1	0,
Wochenart:	50 000	a	0	,1	0,5	1,3		0,1	0,5	1,3		0,1	0,4	1,
Feiertags- und	3. W	ь	0	,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,
Ferienwoche	60 000		0	9	3,0	7,7		0,9	3,0	7,7		0,8	2,9	7,
		ь	0	.1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	70 000	4	3	7 1	3,6	41,1		3,7	13,7	41,7		3,4	13,0	39,
		ь	0	.1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,
	80 000	-	12	8 4	7,8	113,2		12,8	48,1	114,2		11,8	45,6	108,
		ь	0	,2	0,3	0,4		0,2	0,2	0,4		0,0	0,1	0,
	90 000	a b												

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs – a (1000 l/Woche)
– b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

				C	Slei	<	Gig	e Ta	1985	ganç	110	ie		
								Ste	igun	9	300-00-00			
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2	DTV			0	- 2%			2	- 47.			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		g.v	A(%)			G.	A(%)			GV.	A(Z)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	-1,3	-1,5	-1,6	-1,4	-1,9	-2,2	-2,4	-2,2	-2,9	-4,2	-5,4	-5,
Wochenart:	30 000	ь	-0,9	-1,1	-1,1	-1,0	-1,4	-1,5	-1,6	-1,5	-2,0	-2,8	-3.5	-3,
Normalwoche		a	-1,8	-2,0	-2,0	-1,7	-2,6	-3,0	-3,1	-2,9	-3,9	-5,7	-6,8	-6,
	40 000	ь	-1,3	-1,4	-1,4	-1,2	-1.9	-2,1	-2,1	-2,0	-2,8	-3,8	-4,5	-4,
Regeiplan: I/6 I/8		a	-2,3	-2,5	-2,3	-1,6	-3,4	-3,8	-3,5	-3,8	-4,9	-7,0	-7,1	-9,
11/7	50 000	ь	-1,6	-1,8	-1,6	-1,3	-2,4	-2,7	-2,4	-2.7	-3,4	-4,7	-4,7	-6,
		a	-2,5	-0,8	9,9	36,6	-3,9	-2,9	5,4	24,6	-5,3	-7,2	-3,6	1,
	₩ 000	ь	-1,8	-2,0	-1,5	-1,1	-2,7	-3,1	-2,8	-2,8	-3,7	-5,3	-5,6	-6,
		a	17,6	45,9	121,1	389,6	16,0	39,6	98,0	298,1	15,1	26,8	54,0	132,
	70 000	ь	-1,8	-1,8	-1,0	-0,7	-2,7	-3,2	-2.7	-2,9	-3,4	-5,8	-5,9	-7,
		a	115,1	258,3	675,1	1187,0	114,2	242,8	569,3	928,7	114,3	187,5	369,3	452.
	80 000	ь	-1,4	-1.2	-0,7	-0,4	-2,2	-2,9	-2.6	-2,8	-2,4	-6,2	-6,2	-8,
		a				İ								
	90 000	ь	ļ											
		4	-1.2	3,5	21.9	57,6	-2,5	3,5	17,5	45,5	-4.0	-0,9	8,5	72,
Woonenart:	60 000	, b	-1.8	-1.9	-1.5	-1.1	-2.7	-3.0	-2.8	-2.8	-3,7	-5.3	-5.6	-6.
Feiertags-und	_	a	49.5	91,3	211.6	497.3	47,9	85.0	198,5	405,8	47.0	72,2	144,6	239,
Ferienwoche	70 000	,	-1.6	-1.7	-1.0	-0.7	-2.6	-3.1	-2.7	-2.9	-3.3	-5.7	-5.8	-7.
		a	213,1	469,9	905,7	1410,2		444,3	800,0	1151,9		389,0	-	675.
	80 000	ь	-1,0	-1,1	-0,6	-0,3	-2,0	-2,8	-2,5	-2,7	-2,2	-6,1	-6,2	-8,
		a			-									
	90 000	_												
					1									

		-		0	Slei	< hm²	aßig	<b>⊕</b> ⊤.	ages	gano	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Gef.	älle					
in Fahrtrichtung: 2	DTV			٥	- 21.			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		GA.	A(%)			GA.	A(%)			G	A(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	•	-0,9	-1,1	-1,2	-1,0	-0,6	-0,8	-0,9	-0,7	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3
Normal worke	30 000	ь	-0,6	-0,8	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0.6	-0,5	-0.3	-0,3	-0,2	-0,2
NOTIFICATION	40 000	a	-1,2	-1.5	-1,5	-1,1	-0,8	-1,1	-1,1	-0,8	-0,6	-0,5	-0,4	-0,4
Regelplan: I/6	40 000	b	-0,9	-1,0	-1.0	-0,8	-0,6	-0,7	-0,7	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3
1/8 II/7	50 000	a	-1,5	-1,9	-1,6	-0,8	-1,0	-1,3	-1,1	-0,4	-0,7	~0,6	-0,5	-0,1
11/8	30 000	ь	-1,1	-1,3	-1,1	-0,8	-0,8	-0,9	-0,7	-0,5	-0,5	-0,5	-0,3	-0,2
	60 000	4	-1,7	0,1	11,4	40,6	-1,3	0,5	11,5	40,0	-1,1	0,9	11,0	37,2
	a	ь	-1,2	-1,3	-0,8	-0,4	-0,8	-0,9	-0,4	0,0	-0.5	-0,3	-0,1	0,2
	70 000	a	18,2	47,8	128,1	418,8	17,8	47,0	125,8	412,1	16,8	45,2	118,5	385,9
	70 000	ь	-1,0	-1,0	-0,2	0,2	-0,5	-0,5	0,2	0,6	-0,2	0,2	0,5	0,7
	90 000	a	114,4	274,2	705,7	1267,8	111,6	258,5	693,0	1246,6	107,1	258,0	657,7	1171,1
		ь	-0,6	-0,4	0,2	0,6	-0,1	0,2	0,7	1,0	0,3	0,8	0,9	1,0
	90 000	a												
	70 W	ь												
		a	-0,4	6,4	23,5	61,5	0,1	6,8	23,6	61,0	0,3	7,2	23,0	58,1
Wochenart:	60 000	ь	-1,2	-1,3	-0,9	-0,4	-0,8	-0,8	-0,5	0,0	-0,5	-0,2	-0,1	0,2
Ferientags-und Ferientoche		a	50,1	93.2	218,7	526,5	49,7	92,5	216,4	519,7	48,7	90,6	209,1	493,6
	70 000	ь	-0,9	-0,9	-0,2	0,2	-0,4	-0,3	0,3	0,6	-0,1	0,3	0,6	0,7
	90 000	a	212,3	475,7	936,3	1491,1	209,5	470,1	923,6	1469,8	205,0	459,5	988,4	1394,3
	SU 000	ь	-0,4	-0,2	0,3	0,6	0,2	0,3	0,7	1,0	0,6	0,9	1,0	1,1
	90 000	a												
	~ 000	ь												

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs – a (1000 l/Woche)

– b (1000 l/Woche•km Baustrecke)

				G	31ei	chma	Big	e Ta	ges	gang	lin	ie		
							,	Ste	igun	9				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2				0	- 2%			2	- 4%	i		4	- 6%	
Verkenrsart:	(Kfz/24)	١)		Э	A(%)			GV	A(%)			GV	A(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a	-1,3	-1,5	-1,5	-1,4	-1.9	-2,2	-2,4	-2,2	-2,9	-4,2	-5,4	-5,6
Wochenart:	30 000	ь	-0,9	-1,1	-1,1	-1,0	-1,4	-1,5	-1,6	-1,5	-2,0	-2,8	-3,5	-3,
Normalwoche		a	-1,8	-2,1	-2,0	-1,7	-2,6	-3,0	-3,1	-2,9	-4,0	-5,7	-6,8	-6,
	40 000	ь	-1,3	-1,4	-1,4	-1,2	-1,9	-2,1	-2,1	-2,0	-2,8	e,t-	-4,5	-4,
Regelplan: I/6 I/8		a	-2,3	-2,6	-2,1	0,3	-3,4	-3,8	-3,4	-1,9	-4,9	-7,0	-7,0	-7.
11/8	50 000	ь	-1,6	-1,8	-1,6	-1,3	-2,4	-2,7	-2,4	-2.6	-3,4	-4,7	-4,7	-6,
		a	-1,6	3,9	20,5	58,5	-2,9	1,9	16,0	46,5	-4,4	-2,4	7,0	23,
	80 000	ь	-1,8	-2,0	-1,5	-1,1	-2,7	-3,0	-2,8	-2,8	-3,7	-5,3	-5,5	-6,
		a	20,0	55,2	182,1	494.2	18,4	48,9	159,0	402,7	17,5	36,1	115,0	236.
	70 000	ь	-1,8	-1,9	-1,0	-0,8	-2,7	-3,2	-2,7	-2,9	-3,4	~5,8	-5,9	-7,
		a	107,0	334,5	790,4	1319,3	106,1	309,0	684,7	1060,9	106,2	253,6	484,7	584,
	90 000	ъ	-1,3	-1,2	-0,7	-0,4	-2,2	-2,9	-2,6	-2,8	-2,4	-5.2	-6,2	-8,
		a	-2,3	-2,6	-2.3	-0,7	-3.4	-3,8	-3,5	-2.9	-4,9	-6,9	-7,1	-8.
Wochenart:	50 000	b	-1.6	-1.8	-1.7	-1,4	-2,4	-2.6	-2,5	-2.7	-3,4	-4,7	-4.8	-6.
Feiertags- und		a	-1.7	2.4	15.6	41.1	-3,1	0.4	11,2	29.1	-4.5	-4,0	2,2	6.
Ferienwoche	∞ ∞		-1.8	-2.0	-1,6	-1,2	-2.7	-3.1	-2.9	-2.9	-3.7	-5.3	-5.7	-6.
	-	a	18.2	47,3	113.5	350.0	16.5	41.0	90,3	258,5	15,8	28,2	45,4	92.
	70 000	6	-1.8	-1.9	-1.2	-0,9	-2.8	-3.3	-2.8	-3.0	-3.4	-5.9	-6.0	-7.
		a	98.8	252,5	629.0	1087.3		227.1	523,3	829,0	99.0	171,8	323.3	352.
	80 000	b	-1,4	-1,3	-0,8	-0,5	-2,2	-3,0	-2,7	-2,9	-2,4	-6,3	-6,3	-8,
		a	1					1	1					1
	90 000	6												

				C	Slei		Gia	e Ta	ages	gang	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Gefä	ille					
in Fahrtrichtung: 2	mv			0	- Z/.			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kf2/24)	1)		GV.	A(%)			94	A(%)			GV	A(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,0	-0,6	-0,8	-0,9	-0,7	-0.4	-0,4	-0,3	-0,3
Normalwoche		ь	-0,6	-0,8	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0.5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2
	40 000	a b	-1,2	-1,5	-1.5	-1,1	-0,8	-1,1	-1,1	-0.8 -0.5	-0.4	-0.5	-0.4	-0.4
Regelplan: I/6 I/8		a	-1.5	-1.8	1-1.4	1,2	-1.0	-1.3	-0,9	1,6	-0,7	-0.6	i -0.3	1.8
11/7	50 000	ь	-1.1	-1.3	-1.1	-0,7	-0,8	-0.9	-0,7	-0,4	-0.5	-0.4	-0.3	-0.2
			-0.8	4,9	22,0	62,5	-0,3	5,2	22,1	62,0	-0,1	5,6	21,5	59.1
	50 000	ь	-1,2	-1.3	-0,8	-0,3	-0,8	-0.8	-0,4	0,0	-0,5	-0.3	0,0	0,2
	70 000	à	20,6	57,2	199,2	523,4	20,3	56,4	186,9	516,7	19,2	54,6	179,5	490.5
	70 aa	b	-1,0	-1.0	-0,2	0,2	-0,5	-0,4	0,2	0,6	-0,2	0,2	0.6	0,7
	90 000	a	106,3	340,3	821,0	1400,1	103,5	334,8	2,808	1378,9	99,0	324,2	773,1	1303,4
	90 000	ь	-0,6	-0,3	0,2	0,6	0,0	0.2	0,7	0,9	0,4	0,8	0,9	1.0
Wochenart:	50 000	a	-1,5	-1,8	-1,6	0,2	-1,0	-1,3	-1,1	0,6	-0,7	-0,6	-0,5	0,9
Feiertags- und		ь	-1,1	-1,3	-1,2	-0,8	-0,8	-0,9	-0,8	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3
Ferien-core	60 000	-	~0,9	3,3	17,2	45,1	-0,5	3,7	17,3	44,5	-0,3	4,1	16,7	41.7
		ь	-1,2	-1,3	-0,9	-0,5	~0,8	-0,8	-0,5	-0,1	-0,5	-0,3	-0,2	0,1
	70 000	4	18,8	49,3	120,5	379,2	18,5	48,5	118,2	372,5	17,4	46,7	110,9	346,3
		ь	-1,1	-1,1	~0,3	0,1	-0,6	-0,5	0,1	0,5	-0,2	0,1	0,4	0,6
	80 000	•	98,1	258,5	659,6	1166,2		252,9	647,0	1146,9		242,3	611,7	1071,4
		þ	-0,6	-0.4	0,1	0,5	-0.1	0,1	0,6	0,8	0,3	0,7	0.8	0,9
	90 000	a b												

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall:	Baustelle	Straßentyp: ST 1.3
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesami			Baustrecke)

				C	31 <b>e</b> i	c hm²	Big	e Ta	2G @ 5	ganç	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Ste	igun	9				
in Fahrtrichtung: 2	DTV			0	- z4			2	- 4%			4	- 6%	
Verkenrsart:	(Kfz/24	۱)		GV-	<b>A</b> (%)			GV	A(%)			94	A(%)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	4	-1,3	-1,5	-1,6	-1,4	-1,9	-2,2	-2,4	-2,2	-2,9	-4,2	-5,3	-5,6
Normalwoche		b	-0,9	-1,0	-1,1	-0,9	-1,3	-1,5	-1,6	-1,5	-2,0	-2,8	-3,5	-3,6
	40 000	•	-1,7	-2,0	-2,0	-1,6	-2,5	-3,0	-3,0	-2,8	-3,9	-5,6	-6,∂	-6,5
Regelplan: I/6		b	-1,2	-1,4	-1,4	-1,1	-1,8	-2,1	-2,1	-1,9	-2,7	-3,8	-4,4	-4,3
1/8	50 000	a	-2,2	-2,4	-0,8	4,2	-3,3	-3,7	-2,0	2,0	-4,8	-6,8	-5,6	-3,9
11/8	- w w	ь	-1,6	-1,8	-1,5	-1,3	-2,3	-2,6	-2,4	-2,6	-3,4	-4,6	-4,7	-6,2
		a	1,8	10,2	26,1	52,2	0,4	8,2	21,7	40,2	-1,0	3,8	12,7	17,4
	60 000	ь	-1,8	-2,0	-1,5	-1,2	-2,7	-3,0	-2,9	-2,9	-3,6	-5,3	-5,6	-6,8
	70 000	a	43,0	74,1	131,9	286,4	41,4	67,8	108,8	194,9	40,6	55,0	64,8	29,0
	/ <b>J</b>	ь	-1,8	-1,9	-1,2	-0,7	-2,7	-3,3	-2,8	-2,9	-3,4	-5,9	-6,0	-7,6
	80 000	a	158,4	262,1	537,6	973,7	157,5	236,6	431,9	715,4	157,6	181,2	231,9	239,3
	a. a	ь	-1,5	-1,4	-0,7	-0,4	-2,3	-3,0	-2,6	-2,8	-2,5	-6,3	-6,2	-8,2
		a	-1,4	. 1,5	8,5	20,0	-2,5	0,2	7,2	17,8	-4,0	-2,9	3,6	11,9
Wochenart:	50 000	ь	-1,7	-1,8	-1.7	-1,4	-2,4.	-2,6	-2,5	2,7	-3,4	4,7	-4,8	-6,3
Feiertags- und Ferienwoche		4	27,2	47,0	79,4	133,7	25,9	45,0	75,0	121,7	24,5	40,6	66,0	98,9
	80 000	ь	-1,7	-1,9	-1,5	-1,1	-2,6	-2,9	-2,8	-2,8	-3,6	-5,2	-5,5	-6,7
	70 000	a	142,7	214,5	366,9	644,2	141,2	208,2	343,8	552,7	140,3	195,4	299,9	386,8
	70 000	ь	-1,5	-1,5	-0,9	-0,6	-2,5	-2,9	-2.5	-2,7	-3,1	-5,6	-5,7	-7,
	80 000	a	445,8	685,0	1126,2	1683,2	444,8	659,5	1020,4	1424,9	445,0	604,2	820,4	948,6
	3.00	ь	-0,9	-0,9	-0,4	-0,3	-1,8	-2,6	-2,4	-2,7	-2,0	-5,9	-6,0	-9,
	90 000	a												
	10 000	ь												

		-		G	31ei	= hmë	Big	e Ta	Q#50	gang	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								G <b>e</b> fä	1110					
in Fahrtrichtung: 2	DTV			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		GM	A(%)			gw.	A(%)			GM	A(%)	
Ferier- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr			-0,8	-1,1	-1,2	-1,0	-0,6	-0,7	-0,9	-0,7	-0,4	-0,3	-0,3	-0,2
Wochenart:	30 000	ь	-0.6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
Normalwoche		a	-1,2	-1,4	-1,4	-1,1	-0,8	-1,0	-1,0	-0,7	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3
	40 000	ь	-0,8	-1,0	-1,0	-0,7	-0,6	-0,7	-0,7	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3	-0,2
Regelplan: I/6 I/8		a	-1,5	-1,7	-0,1	5,1	-1,0	-1,2	0,4	5,5	-0,6	-0,5	1,0	5,7
11/7	50 000	ь	-1,1	-1,2	-1,0	-0,7	-0,7	-0,9	-0,7	-0,4	-0,5	-0,4	-0,3	-0,2
		a	2,6	11,1	27,7	56,2	3,0	11,5	27,8	35,7	3,2	11,9	27,2	52,8
	<i>5</i> 0 000	ь	-1,2	-1,3	-0,9	-0,5	-0,7	-0,8	-0,5	-0,1	-0,4	-0,3	-0,1	0,1
		4	43,6	76,1	139,0	315,6	43,3	75,3	136,6	308,8	42,2	73,5	129,3	282,7
	70 000	ь	-1,1	-1,1	-0,3	0,2	-0,6	-0,6	0,1	0,6	-0,2	0,1	0,4	0,7
		4	157,7	267,9	568,3	1054,6	154,9	262,4	555,6	1033,3	150,4	251,8	520,3	957,8
	80 000	ь	-0,7	-0,5	0,2	0,6	-0,2	0,1	0,7	0,9	0,2	0,7	0,9	1,0
		a	-0,7	2,2	9,2	20,9	-0,2	2,7	9,7	21,3	0,2	3,4	10,3	21,5
Wochenart:	50 000	ь	-1.1	-1,3	-1,2	-0,8	-0,8	-0,9	-0,8	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3
Feiertags- und Ferienwoche	_	4	29.1	47.9	81,0	137,7	28,5	48,3	81,1	137,2	28,7	48,7	80,5	134,3
	₩ ∞	ь	-1,1	-1,2	-0,8	-0,3	-0,7	-0,7	-0,4	0,0	-0,4	-0,2	0,0	0,2
		a	143,3	216,5	374,0	673,4	143,0	215,7	371,7	566,6	141,9	213,8	364,4	640,5
	70 000	ь	-0,8	-0,7	0,0	0,3	-0,3	-0,2	0,4	0,7	0,0	0,4	0,7	0,9
		a	445,0	690,9	1156,8	1764,1	442,2	685,3	1144,1	1742,8	437,7	674,7	1108,8	1667,
	80 000	ь	-0,2	-0,1	0,4	0,7	0,4	0,5	0,9	1,1	0,8	1,1	1,2	1,1
	90 000	4												
		ь												

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	ilei	=	1319	e Ta	ges	ganç	lin	ie		
Anzahl der Fahrstreifen								Steri	gun	g	2010			
in Fanctrichtung: 3	DTV			0 -	- 2%			2 -	- 4%			4	- 6%	
Verkenrsart:	(Kfz/24	h)		GW	A(%)			GM	A(Z)			GM	A(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	0,
	30 000	ь	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,7	0,6	0,5	0,
Normal woche		a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,
	40 000	ь	0,6	0,6	0,5	0,4	0,7	0,7	0,6	0,5	0,9	0,8	0,7	0,
Regelplan: I/5 II/5		a	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,4	0,8	0,7	0,6	0,
11/6	50 000	ь	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,2	1,0	0,9	0,
		a	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,9	0,
	60 000	ь	1,0	0,9	0,8	0,8	1,7	1,1	1,0	0,9	1,4	1,3	1.2	1.
		a	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	0,9	0,
	70 000	ь	1,2	1,1	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,1	1,7	1,6	1,4	1,
		a	0,9	0,9	0,9	1,6	1,1	1,0	1,0	1,7	1,3	1,2	1,1	1,
	90 000	ь	1,5	1,4	1,4	1,3	1,7	1,7	1,6	1,5	2,0	1,9	1,8	1.
		a	1,1	1,5	3,9	7,5	1,3	1,6	3,7	7,1	1,3	1,5	3,4	6,
	90 000	ь	1,8	1,8	1,8	1.6	2,1	2,1	2,0	1,8	2,5	2,4	2,2	2,
		4	0,7	0,6	0,6	0,5	0.8	0,7	0,7	0,6	1.0	0,9	0,8	0.
Wochenart:	eo ooo	ь	1.1	1.0	0,9	0.9	1.2	1.2	1.1	1.0	1,5	1,4	1.3	1.
Feiertags-und Ferienwoche		a !	0,8	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0	0,
	70 000	ь	1,3	1,3	1,2	1,1	1,5	1,4	1,4	1,3	1,8	1,7	1.6	1.
		a	1,0	1,0	1,3	3,1	1,2	1,2	1,5	3,2	1,4	1,3	1,6	3,
	80 000	ь	1,6	1,6	1,6	1,5	1,9	1,8	1,8	1,7	2,2	2,1	2,0	1,
		a	1,5	3,2	7,1	12.3	1,6	3,3	6,9	11.9	1,7	3,2	6,6	10,
	90 000	ь	2,1	2.1	2.0	1.9	2,4	2.3	2,2	2.0	2.7	2.6	2.5	2.

					sier	C DMa					lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Gefä	1110					
in Fahrtrichtung: 3	DTV			0	- 2%			2	- 47.			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	1)		gv.	A(%)			GM	A(%)			GM	A(%)	
Genischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,
Normalisoche	3.00	ь	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,
NO MAINCIPE	40 000	-	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0.2	0,2	0.
Regelplan: I/5	40 000	ь	0,5	0.5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0.4	0.
11/5 11/6	50 000	-	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,
11/8	30 000	b	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0.5	0.5	0,6	0,5	0,5	0,
	60 000	4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,
	a. a	ь	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0.
	70 000	4	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0.
	70 000	b	1,1	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,
	80 000	a	0,8	0,8	0,8	1,6	0,7	0,7	0,7	1,5	0,7	0,7	0.7	1,
	a. 000	ь	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,
	90 000	-	1,0	1,5	3,9	7,7	1,0	1,4	3,9	7,8	0,9	1,4	3,9	7,
	40 tab	ь	1,7	1,6	1,6	1,5	1.5	1.5	1,5	1,4	1.4	1,4	1,4	1,3
		a	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,
Wochenart:	60 000	ь	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,
Feiertags-und Ferienwoche	70 000	a	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5
	70 tab	ь	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1.0	0,9	0,9
	80 000	a	0,9	0,9	1,3	3,1	0,8	0,8	1,2	3,0	0,8	0,8	1,1	3,0
	J. W.	ь	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	1.3	1,2
	90 000	4	1,4	3,2	7,1	12,4	1,3	3,1	7,1	12.5	1,3	3,1	7,1	12.0
	,0 w	ь	1,9	1,9	1,8	1,7	1,8	1,8	1,7	1,6	1,7	1,7	1.6	1,5

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle | Straßentyp: ST 1.3 Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	lei	= >m=	3.7.de	е Та	Ges	3900	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen							\$	Stari	gun	3				
in Fahrtrichtung: 3	pT∨	i		0 -	2%			2 -	4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	ור		GW	A(Z)			644	<b>(%)</b>			GM	۹(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	0,
Wochenart:	30 000	ь	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,7	0,6	0,5	0,
Normalwoche		a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,
ACC 10 (C) (C)	40 000	ь	0,6	0,6	0,5	0,4	0,7	0,7	0,6	0,5	0,9	0,8	0,7	0,
Regelplan: I/5 II/5		a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,6	٥,
11/8	50 000	ь	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,2	1,0	0,9	0,
		a	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,8	0,
	60 000	ь	1,0	0,9	0,8	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9	1,4	1,3	1,2	1,
		a	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	0,9	0,
	70 000	ь	1,2	1,1	1,1	1,0	1,4	1,3	1,3	1,2	1,7	1,6	1,4	1,
		a	0,9	0,9	1,3	3,0	1,1	1,1	1,4	3,1	1,3	1,2	1,5	3,
	80 000	ь	1,5	1,4	1,4	1,3	1,7	1,7	1,6	1,5	2,0	1,9	1,8	1,
		a	1,3	2,8	6,3	11,3	1,5	2,8	6,2	10,9	1,5	2,7	5,8	10,
	90 000	b	1,9	1,8	1,7	1,6	2,1	2,1	2,0	1,8	2,5	2,4	2,2	2,
		a	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,8	0,
Wochenart:	₩ ∞∞	ь	1,0	0,9	0,8	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9	1,4	1,3	1,2	1,
Feiertags- und Ferien-oche		a	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	0,9	0,
	70 000	ь	1,2	1,1	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,2	1,7	1,6	1,4	1,
			0,9	0,9	1,1	2,4	1,1	1,1	1,3	2,4	1,3	1,2	1,4	2,
	80 000	ь	1,5	1,4	1,4	1,3	1,7	1,7	1,6	1,5	2,0	1,9	1,8	1,
		4	1 ;	2,4	5,4	9,3	1,4	2,5	5,3	8,9	1,5	2,4	4,9	7,
	90 000	ь	1,8	1,8	1,7	1,6	2,1	2,1	1,9	1,8	2,4	2,4	2,2	2,

,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,				Œ	lei	= hmë	Big	∍ Ta	ges	gang	lin.	ie		
nzahl der Fahrstreifen		Ī					(	3e fä	110					
in Fahrtrichtung: 3	DTV			0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	1)		GW	4(%)			94	4(%)			GM	4(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Nachara and a	30 000	a	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,
Wochenart:	30 000	ь	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,
Normalwoche		a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,
	40 000	ь	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,
Regelplan: I/5 II/5			0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,:
11/8	50 000	ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,
		a	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
	60 000	ь	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0,0
	70 000	a	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	70 000	ь	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8
	80 000	a	0,8	0,8	1,2	3,0	0,7	0,7	1,1	2,9	0,7	0,7	1,1	2,
	a. a	ь	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0
	90 000	a	1,2	2,7	6,3	11,5	1,2	2,7	6,3	11,6	1,1	2,6	6,3	11,7
	90 000	ь	1,7	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3
			0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
Wochenart:	60 000	ь	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6
Ferienwoche	70.000	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	70 000	ь	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8
	80 000	a	0,8	0,8	1,1	2,3	0,7	0,7	1,0	2,3	0,7	0,7	0,9	2,3
	3. W	ь	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0
	90 000	2	1,2	2,4	5,5	9,5	1,1	1,4	5,5	9,6	1,1	2,3	5,4	9,6
	70 000	ь	1,6	1,6	1,6	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	Sleid	= hmä	Bige	е Та	9=50	ang	110	ie		
0 10 10 V250 00 9297		ì						Stei	gun	-				
in Fahrtrichtung: 3		ì		0 -	- 24			2 -	- 4%	1		4 -	- 6Z	
Verkehrsart:	(Kfz/24	,		GW	A(%)			6 <b>W</b>	(Z)			GM	4(%)	
Ferien- und		ì	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr			0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	0,3
Wochenart:	30 000	ь	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,7	0,6	0,5	0,5
Normalwoche			0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4
	40 000	ь	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,6	0,6	0,5	0,9	0,8	0,7	0,6
Regelplan: I/5 II/5		4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4	0,8	0,7	0,6	0,:
6/11 8/11	50 000	ь	0,8	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0	0,9	0,6
		a	0,6	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,7	0,
	60 000	ь	1,0	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	1,0	0,9	1,4	1,3	1,1	1,0
		a	0,7	0,7	0,6	0,8	0,9	0,8	0,8	0,9	1,1	1,0	0,9	1,0
	70 000	ь	1,2	1,1	1,0	1,0	1,4	1,3	1,2	1,1	1,7	1,5	1,4	1,3
		a	0,9	1,1	2,3	4,3	1,1	1,3	2,5	4,3	1,3	1,4	2,6	4,3
	80 000	ь	1,5	1,4	1,3	1,2	1,7	1,6	1,5	1,4	2,0	1,9	1,7	1,0
		4	2,4	4,6	7,5	10,4	2,5	4,7	7,4	10,0	2,6	4,6	7,1	9,
	90 000	ь	1,8	1,7	1,6	1,5	2,1	2,0	1,8	1,7	2,4	2,3	2,1	1,
		a	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,7	1,0	0,9	0,9	0,8
Wochenart:	60 000	ь	1,1	1,1	1,0	0,9	1,3	1,2	1,1	1,1	1,5	1,4	1,3	1,
Feiertags- und Ferienwoche		4	0,9	0,9	1,6	2,7	1,0	1,1	1,7	2,8	1,2	1,2	1,8	2,
	70 000	ь	1,4	1,4	1,3	1,2	1,6	1,6	1,5	1,4	1,9	1,8	1,7	1,
		a	2,6	4,2	6,5	8,6	2,7	4,3	6,7	8,7	2,9	4,5	6,8	9,
	90 000	ь	1,8	1,7	1,6	1,6	2,0	1,9	1,8	1,8	2,3	2,2	2,1	2.0
			8,9	12,4	16,8	24,4	9,1	12,4	16,7	24,0	9,1	12,3	16,3	23,0
	90 000	ь	2,2	2,1	2,1	2,0	2,5	2,4	2,3	2,1	2,8	2,7	2,5	2,

				G	lei	= 1700 ==	Bige	e Ta	9050	gang	lin.	ie		
							c	3efä	110					
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3				0 -	- 2%			2 -	4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24h	٠,		GW	A(%)			GW	A(%)			gw.	4(%)	
Ferien- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr		a	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
Wochenart:	30 000	ь	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
Normalwoche		a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	40 000	ь	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3
Regelplan: I/5 II/5		a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
11/6	50 000	ь	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4
		a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	60 000	ь	0,8	0,8	0.7	0,6	0,9	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,5
			0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6
	70 000	o 000 a	1.0	1.0	0.9	0.8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,7
			0,8	1.0	2,3	4,2	0,7	0,9	2,2	4,2	0,6	0,9	2,1	4,3
	80 000	b a	1.3	1,2	1.2	1.1	1,2	1.1	1.1	1,0	1.1	1.1	1,0	0,0
		a	2.3	4.6	7,6	10,6	2,2	3.6	7.6	10,7	2,2	4,5	7,6	10,
	90 000	ь	1,6	1,5	1,4	1,4	1.5	1,4	1,3	1,3	1,4	1,3	1,2	1,2
***********		a	0.6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4
Wochenart:	60 000	ь	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,:
Feiertags- und Ferienwoche		a	0,8	0,8	1,5	2,6	0,7	0,8	1,4	2,6	0,7	0,7	1,4	2,5
	70 000	ь	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0
		a	2,4	4,1	6,5	8,6	2,4	4,0	6,4	8,5	2,3	4,0	6,3	8,5
	80 000	ь	1,6	1,6	1,5	1,4	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3
		a	8,8	12,3	16,9	24,5	8,8	11,4	16,9	24,6	8,7	12,3	16,8	24,
	90 000	ь	2.0	1.9	1,9	1.8	1.9	1,8	1.8	1.7	1.8	1.7	1.7	1,6

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	leic	= DMä	Big	e Ta	9830	ang	110	iæ		
_		Ī						Stei	gunç	3				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Ì		0 -	2%	1		2 -	4%			4 -	6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24h	,		GVA	(%)			GWA	(%)			GWA	(%)	
Gemischter Verkehr		Ì	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0.1	0,:
Wochenart:	30 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
Normalwoche		al		0,0	0,1	0,1		1,0	0,1	0,1		0,1	0,2	٥,
	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	٥,
Regelpian: I/5 II/5		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
11/6	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0.3	0
		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
	60 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0
		ai		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0
	70 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0
		a	_	0,1	0,2	0,5		0,1	0,2	0,5		0,2	0,3	0
	80 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,4		0,3	0,4	0
		a		0,1	0,7	2,5		0,1	0,7	2,4		0,2	0,7	2
	90 000	ь		0,1	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0
		ai		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0
Wochenart:	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		1,0	0,2	0,3		0,2	0.3	0
Feiertags-und Ferienwoche		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,2	0,3	0
I ET AU TOUR E	70 000	ь		0,1	0,2	0,2		0.1	0,2	0,3		0,2	0,3	0
		a		0,1	0,2	0,8		0,1	0,2	0,8		0,2	0,4	0
	80 aco	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,3	0,4	0
		a		0,2	1,1	3,5		0,2	1,1	3,3		0,3	1,1	3
	90 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0

				G	leic	- hmä	Big	e Ta	gesç	ang	110	i.e		
		l						Gefä	110		0,			
in Fahrtrichtung: 3		ľ		0 -	- Z/.			2 -	4%			4 -	6X	
Verkehrsart:	(Kfz/24h	,		GWA	A(Z)			GWA	(%)			GWA	(%)	
Gemischter Verkehr		1	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
Woonenart:	30 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
Normalwoche		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	٥,
Ragelplan: I/5 II/5		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	٥,
11/6	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0.0	٥,
		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	٥,
	80 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	70 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	٥,
		a		0,1	0,2	0,5		0,1	0,1	0,5		0,0	0,0	0,
	80 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0
		a		0,1	0,7	2,6		0,1	0,7	2,7		0,0	0,5	2
	90 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0
		a		0,1	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0
Wochenart:	60 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
Feiertags-und Ferienwoche		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	٥,
	70 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
		a		0,1	0,2	0,8		0,1	0,2	0,8		0,0	0,0	٥,
	90 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0,
		a		0,2	1,1	3,6		0,2	1,1	3,6		0,1	0,9	3,
	90 000	b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	lei	= hm=	Big	e Ta	ges	gang	110	ie		
								Stei	gun	9				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3	ντα	- 1		0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6X	
Verkehrsart:	(Kfz/24	h)		GW	4(%)			GW	4(%)			GW	4(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	a b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,
Normalwoche		-		0,0	0,1	0,1	_	0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,
0	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,
Regelplan: I/5 II/5 II/6	50 000	4		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
11/8	33 333	ь		0,1	0,1	0,2		1,0	0,2	0,2		0,2	0,3	٥,
	60 000	a b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
	-				-			0,1	,-			0,2	0,3	0,
	70 000	b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
	80 000	4		0,1	0,2	0,9		0,1	0,3	0,9		0,2	0,4	1.0
		ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,
	90 000	a		0,2	1,1	3,9		0,2	1,1	3,7		0,3	1,1	3,
		ь		0,1	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,
Wochenart:	60 000	4		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,
Feiertags- und Ferienwoche		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,
	70 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
	80 000	a		0,1	0,2	0,6		0,1	0,2	0,6		0,2	0,3	0,
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,3	0,4	٥,
	90 000	a		0,2	0,9	2,7		0,2	0,9	2,6		0,3	0,9	2,
		6		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,

				G	lei	בחרם:	ßig	е Та	9889	ang	110	ie		
							(	Sefä	110					
nzanl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3				0 -	- 24			2 -	4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	1)		GV	<b>(%)</b>			GVA	(%)			GWA	(%)	
Wirtschaftsverkehr		- 1	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		4		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
Wochenart:	30 000	ь		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
Normal woche		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	٥,
	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	٥,
Regelplan: I/5 II/5		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
11/6	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	so 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0
	so ooo	4		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	70 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
		a		0,1	0,2	0,9		0,1	0,2	0,9		0,0	0,1	0
	80 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0
		a		0,2	1,1	3,9		0,2	1,2	4,0		0,1	0,9	3,
	90 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0.
		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0
Wochenart:	₩ 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0
Feiertags- und Ferienwoche		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0
	70 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0
		a		0,1	0,2	0,6		0,1	0,2	0,6		0,0	0,0	0,
	90 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0
		a		0,2	0,9	2,8		0,2	0,9	2,8		0,1	0,7	2
	90 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: 5T 1.3

Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV - a (1000 Fzh/Woche)
- b (1000 Fzh/Woche•km Baustrecke)

				G	31eri	= hm=	Big	e Ta	ges	ang	lin	ie		
		1						Stei	gune	9				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		ì		0 -	- 2%			2 -	- 4Z	i		4 -	- 6%	
Verkenrsart:	(Kfz/24	7)		GM	4(%)			GM	A(%)			GWA	(%)	
Ferien- und		- 1	0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr	112255555	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2
Wochenart:	30 000	6		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
Normalwoche				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2
	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,:
Regelplan: I/5 II/5	-	a		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
8/11	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,4
		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,4
	60 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,
		a		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,5
	70 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,:
		a		0,1	0,4	1,2		0,1	0,4	1,2		0,2	0,5	1,3
	80 cca	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,3	0,4	0,:
		a		0,3	1,3	3,1		0,4	1,3	3,0		0,4	1,3	2,8
	90 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,6
		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
Wochenart:	60 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4
Feiertags- und Ferien-oche		a		0,1	0,2	0,6		0,1	0,2	0,6		0,2	0,3	0,8
	70 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,:
		a		0,3	0,9	2,0		0,3	1,0	2,0		0,4	1,1	2,1
	80 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,3	0,4	0,5
				0,7	2,2	5,5		0,8	2,2	5,3		0,8	2,2	5,
	90 000	ь		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0.6

				G	31eri	= hm=	Big	e Ta	905	ganc	lin	ie		
nzahl der Fahrstreifen								Gefä	110					
in Fahrtrichtung: 3	DTV			0	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6X	
Verkehrsart:	(Kfz/24	n)		94	A(%)			GW	4(%)			GW	۹(%)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	30 W	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
Normalwoche		a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	40 000	ь		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
Regelplan: I/5 II/5		a		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
11/6	50 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0
		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,
	80 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	70 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	70 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
	80 000	a		0,1	0,4	1,2		0,1	0,4	1,2		0,0	0,2	0,
	85 ttt	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0
	90 000	a		0,3	1,3	3,2		0,3	1,3	3,3		0,3	1,1	2
		ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0
		a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0
Wochenart:	60 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,
Feiertags- und Ferienwoche				0,1	0,2	0,6		0,1	0,2	0,5		0,0	0,1	٥,
	70 000	ь		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	٥,
	80 000	a		0,3	0,9	2,0		0,3	0,9	2,0		0,2	0,8	1,
	30 000	ь		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	٥,
	90 000	-		0,7	2,2	5,5		0,7	2,2	5,6		0,6	2,0	5,
	~ w	ь		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0.

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche)
- b (1000 l/Woche+km Baustrecke)

				C	Slei	c hmà	BīG	e Ta	965	ganç	lin	ie		-
Anzahl der Fahrstreifen								Ste	gun	9				
in Fahrtrichtung: 3	DTV			0	- Z.			2	- 4%		6	4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24)	h)		gw.	A(%)			GV	A(Z)			GM	A(%)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Wochenart:	30 000	a	-0,9	-1,0	-1,2	-1.0	-1.3	-1,6	-1,8	-1.7	-2,0	-3,2	-4,3	-4,8
	30 000	ь	-1,0	-1.2	-1,4	-1,3	-1.5	-1,9	-2,3	-2,3	-2,2	-4,0	-5,7	-6.8
Normalwoche		a	-1,2	-1.4	-1,4	-1,1	-1,7	-2,1	-2,3	-2,1	-2.6	-4,2	-5,4	-5,
2 5 6 50	40 000	ь	-1.3	-1,6	-1,7	-1,4	-2,0	-2,5	-2,9	-2,5	-2,9	-5,3	-7,3	-6,
Regeiplan: I/5 II/5		a	-1,5	-1,7	-1,6	-1,4	-2,2	-2,6	-2,5	-2,8	-3,2	-5,2	-5,8	-6,
B/11	50 000	ь	-1,7	-2,0	-1,9	-1.6	-2,5	-3,1	-3,2	-3,2	-3,5	-6,5	-9,1	-9,
		a	-1,8	-2,1	-1,8	-1,6	-2,7	-3,2	-3,0	-3,2	-3,7	-5,9	-6,1	-7,8
	60 000	ь	-2,0	-2,4	-2,0	-1,8	-2,9	-3,7	-3,5	-3,6	-4,0	-7,4	-7,8	-9,0
		a	-2,1	-2,4	-2,0	-1,8	-3,1	-3,6	-3,5	-3,5	-3,9	-6,4	-7,2	-8,
	70 000	b	-2,3	-2,7	-2,2	-1,9	-3,4	-4,2	-3,9	-3,8	-4,2	-9,1	-8,4	-9,6
		a	-2,4	-2,6	-2,0	2,5	-3,4	-3,8	-3,7	-1,5	-4,0	-6,6	-7,8	-10,2
	80 000	ь	-2,5	-2,8	-2,1	-1,6	-3,6	-4,3	-3,9	-3,7	-4,2	-8,4	-9,7	-9,
		a	-2,5	-0,9	10,7	33,7	-3,5	-2,8	5,4	19,2	-3,9	-7,0	-5,5	-11,4
	90 000	ь	-2,6	-2,6	-1,7	-1,0	-3,6	-4,1	-3,4	-3,1	-2,8	-8,1	-8,3	-9,
		a	-1,9	-2,2	-1,9	-1,9	-2,8	-3,2	-3,2	-3,4	-3,8	-6.0	-6,2	-7.9
Wochenart:	90 000	ь	-2.1	-2.4	-2,2	-1,9	-3,0	-3,8	-3,7	-3,8	-4,1	-7,5	-9.0	-9,3
Feiertags-und Ferienwoche		a	-2,2	-2,5	-2,2	-1,9	-3,2	-3,7	-3,7	-3,7	-4,1	-5,5	-7,3	-a.;
	70 000	ь	-2,4	-2,8	-2,3	-2,0	-3,5	-4,3	-4,0	-4,0	-4,3	-8,2	-a,5	-9,7
		a	-2,5	-2,6	-0,5	9,0	-3,5	-3,9	-2,2	5,1	-4,1	-6,7	-6,3	-3,7
	<b>80 000</b>	ь	-2,6	-2.8	-2,2	-1,6	-3,7	-4,4	-4,0	-3,7	-4.3	-8,4	-8,7	-9.6
		a	-1,7	5,5	24,5	56,8	-2,7	3,5	19,3	41,2	-3,1	-0,6	8,4	11.6
	90 000	ь	-2,4	-2.4	-1.6	-0,8	-3,4	-3,9	-3,3	-3,0	-3,7	-7,9	-9,2	٠,٠

		_		C	Slei	c mmå	Big	e Ta	ges	ganç	lin	ie		_
Anzahl der Fahrstreifen								Gefä	110					
in Fahrtrichtung: 3	DT∨			0	- 2%			2	- 4%			4	- 6%	
Verkehrsart:	(Kfz/24	n)		GV	A(%)			GV.	A(%)			GM	A(Z)	
Gemischter Verkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
Wochenart:	30 000	ь	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2
Normalwoche		4	-0,8	-1,0	-1,0	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,3	-0,2
2002	40 000	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-0,9	-0,6	-0,8	-0,8	-0,6	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3
Regelplan: I/5 II/5		a	-1,0	-1,2	-1,1	-0,8	-0,7	-0,9	-0,8	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3
11/6	50 000	ь	-1,1	-1,4	-1,3	-1,0	-0,7	-1,0	-0,9	-0,6	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3
		a	-1,2	-1,5	-1,2	-0,9	-0,9	-1,0	-0,8	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3
	40 000	ь	-1,3	-1,6	-1,3	-1,0	-0,9	-1,1	-0,9	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3
		a	-1,4	-1,7	-1,3	-1,0	-0,9	-1,2	-0,9	-0,6	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4
	70 000	b	-1,5	-1.8	-1,4	-1,0	-1,0	-1,2	-0,9	-0,6	-0,6	-0,5	-0,4	-0,3
		a	-1,6	-1,9	-1,2	4,0	-1,1	-1,3	-0,9	4,3	-0,7	-0,7	-0,4	4,0
	80 000	ь	-1,7	-1.9	-1,3	-0,8	-1,1	-1,3	-0,8	-0,3	-0,7	-0,5	-0.4	-0,1
		a	-1,8	0,0	12,7	39,2	-1,4	0,3	12,8	39,1	-1,2	0,5	12,0	35,9
	90 000	b	-1,7	-1,7	-0,9	-0,2	-1,1	-1,1	-0,4	0,2	-0,6	-0,4	-0,1	0,3
		a	-1,3	-1,5	-1,3	-1,1	-0,9	-1,1	-1.0	-0,8	-0,6	-0.6	-0.6	-0,5
Wochenart:	50 000	ь	-1,4	-1,7	-1,5	-1,2	-1,0	-1,2	-1,0	-0,8	-0.6	-0,6	-0,6	-0,5
Feiertags-und Ferienwoche		a	-1,5	-1,8	-1,5	-1,2	-1,1	-1,3	-1,0	-0,8	-0,7	-0,7	-0,6	-0,6
	70 000	6	-1,6	-1.9	-1,5	-1,2	-1,1	-1,3	-1,0	-0,7	-0,7	-0,5	-0,5	-0,4
		a	-1,8	-1,9	0,3	10,5	-1,2	-1,3	0,7	10,8	-0,9	-0,7	1,0	10,5
	80 000	ь	-1,8	-1,9	-1,3	-0,8	-1,2	-1,3	-0,8	-0,4	-0,7	-0.6	-0,4	-0,2
		a	-1,0	6,4	25,5	62,2	-0,5	6,7	25,7	62,1	-0,3	6,9	25,8	58,9
	90 000	ь	-1,6	-1,5	-0,8	0,0	-1,0	-0,9	-0,3	0,3	-0,5	-0,2	0,1	0,4

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche)
- b (1000 l/Woche+km Baustrecke)

				G	il eri	= hm=	Bid	e Ta	ges	gang	lin	íæ		
								Stei	gun	9				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3				0 -	- 24			2	- 4%			4 -	- 6Z	
Verkenmsart:	(Kfz/24	1)		GM	A(Z)			GM	A(Z)			94	9(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	•	-0,9	-1,0	-1,2	-1,0	-1,3	-1,6	-1,8	~1,7	-2,0	-3,2	-4,3	-4,
Wochenart:	30 000	ь	-1,0	-1,2	-1,4	-1,3	-1,5	-1,9	-2,3	-2,3	-2,2	-4,0	-5,7	-6,
Normalwoche		4	-1.2	-1,4	-1,4	-1,2	-1,7	-2,1	-2,3	-2,1	-2,6	-4,2	-5,4	-5,
	40 000	ь	-1,3	-1,6	-1,7	-1,4	-2,0	-2,5	-2,9	-2,5	-2,9	-5,3	-7,3	-6,
Regelplan: I/5 II/5	50 000	۵	-1,5	-1,7	-1,6	-1,4	-2,2	-2,6	-2,5	-2,8	-3,2	-5,2	-5,8	-6,
11/6	30 000	ь	-1,7	-2,0	-1,9	-1,6	-2,5	-3,1	-3,2	-3,2	-3,5	-6,5	-9,1	-9,
		a	-1,8	-2,1	-1,8	-1,6	-2,7	-3,2	-3,0	-3,2	-3,7	-5,9	-6,1	-7,
	60 000	b	-2,0	-2,4	-2,0	-1,8	-2,9	-3,7	-3,5	-3,6	-4,0	-7,4	-7,8	۔م,
			-2,1	-2,4	-2,0	-1,7	-3,1	-3,6	-3,5	-3,5	-4,0	-6,4	-7,1	-3,
	70 000	ь	-2,3	-2,7	-2,2	-1,8	-3,4	-4,2	-3,9	-3,8	-4,2	-8,1	-8,4	-9,
		4	-2,4	-2,5	-0,1	9,8	-3,4	-3,7	-1,8	5,9	-4,0	-6,5	-5,9	-2,
	90 000	ь	-2,5	-2,7	-2,0	~1,5	-3,6	-4,3	-3,8	-3,6	-4,2	-e,3	-8,6	۰,
		a	-1,7	4,2	22,5	56,0	-2,7	2,4	17,2	40,5	-3,1	-1,8	6,3	10,
	90 000	ь	-2,5	-2,5	-1,6	-o,a	-3,5	-4,0	-3,4	-3,0	-3,8	-8,0	-8,2	٠,٠
			-1,8	-2,1	-1,8	-1,7	-2,6	-3,1	-3,1	-3,3	-3,7	-5,9	-6.1	-7,
Wochenart:	60 000	ь	-2,0	-2,3	-2,1	-1,8	-2,9	-3,7	-3,6	-3,7	-4,0	-7,4	-7,9	-9,
Feiertags- und Ferienwoche		2	-2,1	-2,4	-2,1	-1,8	-3,1	-3,6	-3,5	-3,6	-3,9	-6,4	-7,2	-e,
	70 000	ь	-2,3	-2,7	-2,2	-1,9	-3,4	-4,2	-3,9	-3,9	-4,2	-8,1	-0,5	-9,
		4	-2,4	-2,6	-0,8	5,9	-3,4	-3,8	-2,5	1,9	-4,0	-6,6	-6,6	-6,
	90 000	ь	-2,5	-2,8	-2,2	-1,7	-3,6	-4,3	-4,0	-3,8	-4,2	-9,4	-9,7	-9,
		a	-1,8	2,8	17,8	41,3	-2,8	0,9	12,5	25,7	-3,2	-3,3	1,6	-3,
	90 000	ь	-2,5	-2,6	-1,8	-1,1	-3,5	-4,1	-3,5	-3,3	-3,8	-8,1	-8,4	-9,

				G	lei	= hm#	Big	- Ta	985	gang	lin.	ie		
nzahl der Fahrstreifen							(	3efä	110					
in Fahrtrichtung: 3	עזמ			0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Ktz/24)	1)		GW	4(%)			GM	A(%)			GW	4(%)	
Wirtschaftsverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
Wochenart:	30 000	ь	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,3	-0,2	-0,:
Normalwoche		a	-0,8	-1,0	-1,0	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3	-0,2
10.1 % 0 9/02	40 000	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-0,9	-0,6	-0,8	-0,8	-0,6	-0,4	-0,3	-0,3	-0,:
Regelplan: I/5 II/5		a	-1,0	-1,2	-1,1	-0,8	-0,7	-0,9	-0,8	-0,6	-0,4	-0,4	-0,3	-0,:
11/6	50 000	ь	-1,1	-1,4	-1,3	-1,0	-0,7	-1,0	-0,9	-0,6	-0,5	-0,4	-0,3	-0,:
		a	-1,2	-1,5	-1,2	-0,9	-0,8	-1,0	-0,8	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,:
	60 000	ь	-1,3	-1,6	-1,3	-1,0	-0,9	-1,1	-0,9	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,:
		a	-1,4	-1,7	-1,3	-1,0	-0,9	-1,2	-0,9	-0,6	-0,6	-0,5	-0,5	-0,:
	70 000	ь	-1,5	-1,8	-1,4	-1,0	-1,0	-1,2	-0,8	-0,5	-0,6	-0,5	-0,4	-0,2
		a	-1,6	-1,8	0,7	11,3	-1,1	-1,2	1,1	11,6	-0,7	-0,5	1,5	11,
	80 000	ь	-1,7	-1,9	-1,2	-0,7	-1,1	-1,2	-0,7	-0,2	-0,6	-0,5	-0,3	0,0
		4	-1,0	5,1	24,5	61,5	-0,6	5,5	24,7	61,4	-0,4	5,7	23,8	58,
	90 000	ь	-1,7	-1,6	-0,9	0,0	-1,1	-1,0	~o,3	0,3	-0,6	-0,3	0,0	0,
		4	-1,2	-1,4	-1,2	-1,0	-0,8	-1,0	-0,9	-0,7	-0,5	-0,5	-0,5	-0,4
Wochenart:	60 000	ь	-1,3	-1,6	-1,4	-1,1	-0,\$	-1,1	-0,9	-0,7	-0,5	-0,5	-0,5	-0,
Feiertags- und Ferienwoche		a	-1,4	-1,7	-1,3	-1,1	-0,9	-1,2	-0,9	-0,7	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4
. E. IS MOLIE	70 000	ь	-1,5	-1,8	-1,4	-1,1	-1,0	-1,2	-0,9	-0,7	-0,6	-0,5	-0,4	-0,:
			-1,6	-1,8	0,0	7,4	-1,1	-1,3	0,4	7,7	-0,7	-0,6	0,8	7,4
	80 000	ь	-1,7	-1,9	-1,3	-0,8	-1,1	-1,3	-0,8	-0,4	-0,6	-0,5	-0,4	-0,:
			-1,1	3,7	19,8	46,7	-0,7	4,0	19,9	46,6	-0,5	4,2	19,0	43,
	90 000	ь	-1,7	-1,7	-1,0	-0,3	-1,1	-1,1	-0,5	0,0	-0.6	-0,4	-0,2	0,1

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme Untersuchungsfall: Baustelle Straßentyp: ST 1.3

Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 1/Woche)
- b (1000 1/Woche•km Baustrecke)

				G	lei	= >ma	Big	e Ta	ges	gang	lin.	1.00		
								Stei	gun	3				
nzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3	עזמ			0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsant:	(Kfz/24)	1)		GW	A(%)			GM	A(Z)			GW	<b>4</b> (%)	
Ferien- und			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Freizeitverkehr		a	-0,8	-1,0	-1,1	-1,0	-1.3	-1,6	-1,8	-1,7	-1,9	-3,2	-4,3	-4,
Wochenart:	30 000	ь	-1.0	-1,2	-1,3	-1,3	-1,5	-1,9	-2,2	-2,3	-2,1	-4,0	-5,7	-ó,
Normalwoche		a	-1,1	-1,4	-1,4	-1,1	-1,7	-2,1	-2,2	-2,0	-2,6	-4,2	-5,4	-5,
	40 000	ь	-1,3	-1,6	-1,7	-1,3	-1,9	-2,5	-2,8	-2,5	-2,8	-5,3	-7,3	-5,
Regelplan: I/5 II/5		a	-1,4	-1,7	-1,5	-1,3	-2,2	-2,6	-2,5	-2,7	-3,2	-5,1	-5,7	-6,
11/8	50 000	ь	-1,6	-2,0	-1,8	-1,5	-2,4	-3,1	-3,2	-3,1	-3,5	-6,4	-8,0	-e,
		a	-1,7	-2,0	-1,7	-1,5	-2,5	-3,1	-2,9	-3,2	-3,6	-5,9	-6,0	-7,
	60 000	ь	-1,9	-2,3	-2,0	-1,7	-2,9	-3,7	-3,5	-3,6	-3,9	-7,4	-7,7	-8,
		a	-2,0	-2,3	-1,9	-0,8	-3,0	-3,5	-3,4	-2,6	-3,9	-6,4	-7,1	-7,
	70 000	ь	-2,2	-2,6	-2,1	-1,7	-3,3	-4,1	-3,8	-3,7	-4,2	-8,0	-8,3	۰,
		a	-2,3	-1,3	4,9	16,3	-3,3	-2,5	3,2	12,4	-3,9	-5,4	-0,9	3,
	80 000	ь	-2,4	-2,6	-2,1	-1,6	-3,5	-4,2	-3,8	-3,7	-4,1	-8,2	-8,6	-9,
		a	2,4	12,2	29,0	49,3	1,5	10,3	23,7	33,7	1,0	6,1	12,8	4,
	90 000	ь	-2,4	-2,5	-1,8	-1,1	-3,4	-4,0	-3,5	-3,3	-3,6	-8,0	-8,4	-9,
		a	-1,9	-2,2	-2,0	-1,8	-2,8	-3,3	-3,2	-3,4	-3,8	-6,1	-6,3	-s,
Wochenart:	60 000	ь	-2,1	-2,5	-2,2	-1,9	-3,1	-3,8	-3,7	-3,8	-4,1	-7,6	-8,0	-9,
Feiertags- und Ferienwoche			-2,2	-2,1	1,2	7,4	-3,2	-3,3	-0,3	5,6	-4,1	-6,1	-4,0	٥,
	70 000	ь	-2,4	-2,7	-2,2	-1,9	-3,4	-4,2	-3,9	-3,9	-4,3	-9,1	-0,4	-9,
		a	2,9	10,0	23,1	37,5	1,9	9,8	21,5	33,5	1,3	6,0	17,4	24,
	80 000	ь	-2,4	-2,6	-2,0	-1,5	-3,5	-4,2	-3,8	-3,6	-4,1	-8,2	-a,5	-9,
		a	26,8	44,1	69,2	114,9	25,8	42,2	63,9	99,3	25,4	38,0	53,0	69,
	90 000	ь	-2,1	-2,2	-1,4	-0,6	-3,1	-3,7	-3,1	-2,8	-3,4	-7,7	-7,9	-9,

				G	ilei	= hma	Bige	e Ta	ges	gang	lin.	i.e		
enzahl der Fahrstreifen								3 <b>e</b> f ä	110					
in Fahrtrichtung: 3	DTV			0 -	- 2%			2 -	- 4%			4 -	- 6%	
Verkehrsart:	(Ktz/24)	1)		GM	<del>4</del> (%)			gw	A(%)			GM	4(%)	
Ferien- und Freizeitverkehr			0	10	20	30	0	10	20	30	٥	10	20	30
		a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,
Wochenart:	30 000	ь	-0,7	-0,8	-1,0	-0,9	-0,4	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,2	-0,2	-0,:
Norma1woche		a	-0,7	-1,0	-1,0	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,
	40 000	ь	-0,9	-1,1	-1,2	-0,8	-0,6	-0,8	-0,8	-0,6	-0,4	-0,3	-0,3	-0,:
Regelplan: I/5 II/5		a	-0,9	-1,2	-1,0	-0,8	-0,6	-0,8	-0,7	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3	-0,:
11/6	50 000	ь	-1,1	-1,4	-1,2	-0,9	-0,7	-0,9	-0,8	-0,6	-0,4	-0,4	-0,3	-0,
			-1,1	-1,4	-1,1	-0,9	-0,8	-1,0	-0,7	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,
	60 000	ь	-1,3	-1,6	-1,3	-1,0	-0,8	-1,1	-0,8	-0,6	-0,5	-0,4	-0,3	-0,
		a	-1,4	-1,6	-1,2	-0,1	-0,9	-1,1	-0,8	0,3	-0,6	-0,5	-0,4	0,
	70 000	ь	-1,5	-1,7	-1,3	-0,9	-0,9	-1,2	-0,8	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3	-0,
		a	-1,5	-0,6	5,7	17.,8	-1,0	0,0	6,1	18,2	-0,6	0,6	6,5	17,
	80 000	ь	-1,6	-1,8	-1,2	-0,8	-1,0	-1,1	-0,7	-0,4	-0,5	-0,4	-0,3	-0,
		a	3,2	13,1	31,0	54,8	3,6	13,4	31,1	54,7	3,8	13,6	30,2	51,
	90 000	ь	-1,5	-1,6	-1,0	-0,3	-0,9	-1,0	-0,5	0,0	-0,5	-0,3	-0,1	٥,
			-1,3	-1,6	-1,4	-1,1	-1,0	-1,2	-1,0	-0,8	-0,7	-0,6	-0,6	-0,
Wochenart:	60 000	ь	-1,5	-1,7	-1,5	-1,2	-1,0	-1,2	-1,1	-0,8	-0,7	-0,6	-0,6	-0,
Feiertags- und Ferienwoche		a	-1,6	-1,4	1,9	8,1	-1,1	-0,9	2,3	8,5	-0,8	-0,2	2,7	8,6
	70 000	ь	-1,6	-1,8	-1,4	-1,1	-1,1	-1,2	-0,9	-0,6	-0,7	-0,5	-0,4	-0,:
		a	3,7	10,7	23,9	39,0	4,2	11,3	24,4	39,3	4,6	11,9	24,7	39,
	80 000	ь	-1,5	-1,7	-1,2	-0,7	-0,9	-1,1	-0,7	-0,3	-0,5	-0,3	-0,2	0,0
			27,5	45,0	71,2	120,3	27,9	45,3	71,3	120,2	28,1	45,5	70,4	117,0
	90 000	ь	-1,3	-1,3	-0,5	0,2	-0,7	-0,7	-0,1	0,6	-0,2	0,0	0,3	0,0

		9	a		0000	200	6000	4-40	
			spitz	n	0,0	23,9	74,9 105,5 98,5	174,4 154,1 131,4 61,6	
			ttags	8	3,1	1,9 5,1 8,6	5,8 9,7-	174,4 1,9 154,1 1-10,0 131,4 1-30,9 61,6	
		inien	Starke Nachmittagsspitze	-	3,1 6,5 10,0	21,2 27,1 33,3 36,2	56,1 62,3 51,3 17,8	91,9	
	O U	[Guebs		n	0,00	8,2 4,3 2,4 3,	23,0 39,9 167,2 220,1	105,3 277,8 321,9 326,1	
10.01	h h	Taye	Starke Morgenspitze	2	0,2	1,6	23,0 21,8 167,2 36,8 220,1	15,8 277,8 32,0 321,9 46,5 326,1	
1.3	× ×	ng va	Starke	7	2,2 8,2 7,3	12,9 17,3 30,3	40,0 52,8 77,8 61,8	101,0 124,1 97,5 61,5	
ST	448	chtigu	itze	n	0,0	14,3 29,5 47,6		1,6 154,1 124,1 0,3 131,4 97,5 -7,7 61,6 61,5	
::	100 KD	ücksi	dssber	2	0,0	4,00	2,1 105,5 2,7 98,5 1,8 99,6	1,6 1	
Straßentyp:	P in (1000 Fzh/Woche 3V in (1000 Fzh/Woche 5Verkehrs in (1000	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tayesganglinien	Nachmittagsspitze	_	0,00	4,6 8,8 12,8 16,5	24,5 28,2 28,3	24.64 24.64	
аВег	00%	lage 2		n	0,0040	9,24,3			
tra	100 100 1100	Zusch	Morgenspitze	8	0,0	0,0	23,0 0,9 39,9 9,8 167,2 19,7 220,1	105,3 8,3 277,8 18,7 321,9 28,6 326,1	
(I)			Morger	-	0000	6,00	7,5	24,2	
a	F > .	-	\$ 7	_			-	-	0000
ell	9 9 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	-	(S)	_	0 2 8 8	0388	0588	0588	0388
aust	oruppe oruppe des (		DTV (Kf2/24h)		80	93	000 02	88	% 000
Untersuchungsfall: Baustelle	Zeitaufwand der Fz-Gruppe P in (1000 Fzh/Woche) Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV in (1000 Fzh/Woche) Kraftstoffverbrauch des GesVerkehrs in (1000 1/Woche		Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	8	<sup>&gt;</sup> え	Normal vocate Regelplan: 1			
ter	ita ita aft		pitze	n	4,9 26,6 43,2	1,7 %,3 4,5 122,1 8,2 152,8	4,1 219,7 8,1 237,5 -1,4 124,8	3,8 267,1 -5,1 109,8 -22,8 -69,8	
5			Starke Nacimittagsspitze	2	0,3 1,1 2,5	1,7 4,5 8,2		3,8 -5,1 -22,8	
	32.1	inien	Starke	-	1,5 7,2 10,4	21,1 27,3 33,5 37,6	57,0 65,5 39,0	36,6 33,6 5,4	
hme	Spalte Spalte Spalte	esganglinien	tze	n	1,0 4,2 12,3 24,4	43,4 86,53 123,94	133,5 168,1 317,6 369,5	265,3 443,6 437,7 411,6	
βna	Spa Spa Spa	Tage	e enspit	2	0,1	3,9	4,3 18,9 35,2	14,6 29,9 46,1	
Σ		P G	Starke	-	0,0 2,0 4,0	14,1 18,9 22,4 26,4	43,4 48,8 75,0 67,5	22,5 22,6 4,5 7,4	
ar I	g	chtig	itze	n	0,0	23,4 38,2 54,7 78,2	90,6 1,9 118,6 4,1 138,4 3,0-356,3	91,3 87,8 84,8 80,7	
bli	igu	nicksi	tagssp	7	0,0	0,5 1,7 4,0	4,1	2,2 187,8 122,6 2,4 184,8 96,4 -6,6 80,7 64,7	
rie	cht	Zuschläge zur Benücksichtigung von Tag	Nachmittagsspitze	-	0,0	7,5	8,8,8,8 8,4,8,0	4,13 8,53 8,4,00 9,9	
bet	ksi	hläge		n	0,000	22,4	23,7	12,1 62,6 27,9 35,2	
Bau	ien	Zusc	Morgenspitze	2	0,00	0,4	0,6 59,2 7,7 157,2 18,1 228,4	6,9 262,6 17,6 327,9 27,8 335,2	
::	Bel		Porg	-	0,00	8,5 6,7 7,9	17,6 18,4 40,4 48,3	35,7 76,1 81,2 69,2	
jek	zur ang]	-	£ 53	_	0288	0288	0988	0988	0 2 8 8
gop	) at								
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien		DIV (Kfz/29h)		80 00	80 93	000 07	80 08	8
Pla	Sus von		Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	2	Verkehrsart: Gemischter Verkehr	Mormalwoche Normalwoche Regelplan: 1/6	1/8		

harke harspitze in Farrtichtung:  1 2 3 4,5 14,1 14,1 14,4 22,5 114,1 1,4 42,5 115,3 3,0 60,1 11,7 44,2 5,2 110,1 1,4 42,5 5,2 161,7 49,3 8,8 192,1 17,8 8,3 8,4 122,1 17,8 8,3 8,4 122,1 1,8 8,3 11,7 11,8 8,3 11,7 11,8 8,3 11,7 11,8 8,3 11,7 11,8 11,8 8,3 11,3 11,8 8,3 11,3 11,8 8,3 11,3 11		Stark									-			-	-	The sales	toricingle tur berucksteintiging var ingergrangsteinter		
2 3 3 2 4 14,1 Verkehrsart; 1,4 42,5 66,1 Mirtschaftsverkehr 1,4 42,5 16,1 101,1 Ferierhache 5,2 161,7 4,269,9 17,24 11,9 11,7 11,6 11,7 11,7			ittags	spitze	Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DTV (Kfz/24h)	88	ğ	Morgenspitze		Nachmi ttagsspitze	ttagsı	pitze		Starke Morgenspitze	tze	Starke	Starke Nachmittagsspitze	spitze
4,5 8,0 16,1 15,3 16,1 16,1 16,2 17,3 18,0 18	_	1	2	n	7			-	2	n	-	2	n	-	2	m	-	2	n
15,3 3,0 60,1 Wirtechaftsverkerr 15,3 3,0 60,1 Wechenarti 35,0 2,0 127,4 Ferierweche 49,3 8,8 192,1 Ferierweche 49,3 8,8 192,1 Ferierweche 49,3 8,8 192,1 Ferierweche 49,3 8,8 192,1 Ferierweche 49,3 8,8 192,1 Ferierweche 49,3 8,8 192,1 Ferierweche 49,3 8,8 192,1 Ferierweche 49,3 8,9 192,1 Ferierweche 49,3 8,9 192,1 Ferierweche 49,3 8,9 192,1 Ferierweche 49,3 8,9 192,1 Ferierweche 49,3 8,9 192,1 Ferierweche 49,3 8,9 192,1 Ferierweche 49,3 8,9 192,1 Ferierweche 49,3 8,9 192,1 Ferierweche 49,3 8,9 192,1 Ferierweche	n	1			Verkehrsart:		0	0,0							1				
11,7 1,4 4,2,3 33,0 60,1 33,0 60,1 33,0 60,1 33,0 60,1 33,0 60,1 49,3 5,2 181,7 49,3 6,2 181,7 49,3 6,2 181,7 80,3 4,4 289,9 80,3 4,4 289,9 80,3 4,4 289,9 80,3 6,7 289,0 80,3 2,289,0 80,3 2,289,0 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8 11,8	0				Wirtschaftsverkehr	80 00	01	0,0	0,0			0,0							
33,0 101,1 Federtage and 39,0 2,0 127,4 Federtage and 45,5 5,2 161,7 Ferientage and 45,5 5,2 161,7 Ferientage and 45,5 5,2 161,7 Ferientage and 45,2 24,3 8,4 224,3 Federtage and 11/8 11/8 11/8 6,9 6,4 14,9 11/8 2,1 261,7 2,2 13,5 7,5 7,5 7,5 7,5 7,5 7,5 7,5 7,5 7,5 7	n						8 8	0 0	0,0	0,1	2,0	0,0	3,8	5,0	0,0	21.2	11.7	2,4	46.9
39,0 2,0 127,4 Fertements 45,5 5,2 161,7 4 49,3 8,8 192,1 176 177,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 172,4 173,	4			101	Wochenarts		4	4											
45,5 5,2 141,7 Requiption 1/6 49,3 9,8 117,1 Requiption 1/6 75,4 224,3 8,8 11,7 11,8 11,7 11,8 11,7 11,9 11,0 8 25,0 -2,5 114,9 11,0 8 71,3 2,1 251,7 11,7 11,8 11,9 11,0 8 71,3 -5,9 65,4 65,4 11,9 11,9 11,9 11,9 11,9 11,9 11,9 11	1 -			127.4	Ferienaria	000 07	9 0	ה ה ה		0.0									3 2
49, 3 9, 9 172, 1 Regelptan: 1/6 75, 4 4, 234, 3 11/8 86, 3 4, 4, 234, 3 11/8 86, 3 289, 9 11/8 10, 9 24, 0 24, 114, 9 11/8 71, 3 2, 21, 21, 21, 21, 21, 21, 21, 21, 21,	9			161.7		3	2 8	9 0		1									112,0
75,4 (234,3) 11/8 86,3 4,4 (289,9) 11/8 86,0 2,6 114,9 71,3 2,1 (241,0) 24,0 (241,0) 24,5 (241,0) 24,0 (241,0) 24,0 (241,0) 24,5 (24	6.			192,1			8	6,0	0,7	6,6	16,0	3,7	65,7	19,8	8,3	8	2		7,6 142,5
86,3 4,4 289,9 11/8 86,8 6,7 280,0 36,0 -2,6 114,9 110,8 36,0 8,4 24,5 -6,9 86,4	4			234,3			0	5,7		17.6	23.7		72.6	12.23		102.4	52.9		167.0
66, B 6, 7, 248, 0 36, 0 - 2, 6, 114, 9 110, B 500, B 71, 3 2, 1 261, 7 74, 5 - 6, 9, 66, 4	4			269,9		20 000	01	8,2	0,4	27,1		1,9	1,9 102,5	41,6		4,0 145,3			3,8 205,3
36,0 - 2,6 114,9 110,8 340,8 71,3 2,1 281,7 34,5 - 6,9 66,4	8,8			249,0			8	33,2	7,0	7,0 133,1		4,4	127,7	69,5		291,6			236,0
110,8 71,3 2,1 261,7 24,5 -6,9 86,4	œ,			114,9			R	41,2	15,9	196,6		2,9	9,0	65,5		345,3			120,1
24,5 -6,9 86,4	4.	110,8		360,8			0			86,2	57,1		176,1	62,5		257,6	93,6		298,4
180,3 24,5 -6,9 86,4	4.	71,3	2,1	261,7		BO 000	01		6,8	6,8 251,9	\$2,B	2,4	175,5	2,4 175,5 122,3		13,7 435,0	75,7		3,7 269,4
	2,0	24,5	5.9-	4,98			8		16,3	309,5	44,3	1,9	153,0	1,9 153,0 103,8		430,4	29.9		105,1
138,5 7,8 -24,3 -32,0	e.	7,8	-24,3	-32,0			8	6,69	29,2	325,7	24,4	-4,7	68,5	70,1	45,0	402,6	6,4	-21,1 -35,8	-35,8
							0												
000 04						000 06	98												
							8 8												

				246	chläge	Zuschläge zur Benicksichtigung von Tagesganglinien	enicks	ichtíg	on Gurd	n Tage	buebsa	inien		_	
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DTV (Kf2/24h)	62. 23.	ğ	Morgenspitze		Nachmittagsspitze	ttagss	pitze	Starke	Starke Morgenspitze		Starke Nachmittagsspitze	ttages	pitze	Anzahl der Fahrs in Fahrtrichtu
2			-	7	м	-	7	n	-	8	n	-	2	n	8
Verkehrsart:		0	4,0			0,4									Verkehrsart:
Genischter Verkehr	8	2 8	9'0	0 0	2,0	0,0	0,0	2,7	2,8	0,0	9.9	B,0	4,4	42.5	Wirtschaftsverk
		8	1,2			20,0	6.0			1,7					
Mochenant:		0	9.7		29.8			45.9	21.0		24.5	33,0		101,1	Feiertage un
Ferioache	000 09	0	9.5		29.4	18,8	0.7	9,09	24,7		1,4 81,1			2,0 127,4	Fertenache
		8	9.5	0,3					27,4		101,6	45,5		161,7	
Regelplan: 176		8	12,9				4,6		36,2		164,9			192,1	Regelplan: 1/
6/1		0	20.7		3			130.1			156,4			234,3	
11/8	70 000	10	25,8		1,0 83,8	8,05	2,4	2,4 165,9			5,2 216,4	80,3		4,4 269,9	ì
		8	57,5		216,9		4,4	175,3	92,3		373,8			248,0	
		R	62,3		271,8		3,9	168,5	81,4	33,5	404 B			114,9	
		0	56,5		184,7	81,1		254,6	119,6		377,6	10,8		340,8	
	BO 000	9	7,46		7,7 330,7	8,68	2,2	226,7	2,2 226,7 136,7	14,5	14,5 488,4	21,3	2,1	2,1 261,7	
		88	96,3		375,3	57,2	2,0	203,6	0,111	500	480,3	24,0	20.4	8 6	
		3	2		200	145,1	3,5	10,01	,10,	17.	3	,	21.2	2	
	-	0 9													
	8	8 2													
		8													

		7								
				pitze	2		0,00	2,11 20,02 28,62	37,6 51,5 63,9 78,6	08,6 2,6 116,2 4,4 128,9
				tagss	2			0,2	0,6 2,6	1,1 2,8 4,4
			nien	Starke Nachmittagsspitze	-		0,0	2,7	10,0 12,5 14,2 16,0	22,22
	OI.		Genega		n			4,0 6,2 6,5	18,9 29,5 41,6	1,0 71,6 2,4 78,2 7,4 119,9
	)ch		Tayes	Starke Morgenspitze	2			0.00	0,3	2,4
1.3	1 /K		De Ver	Starke	-			2,4	4,9 7,3 9,4	15,7
Straßentyp: ST 1.3	(1000 Fzh/Wache) (1000 Fzh/Wache) «ehrs in (1000 1/Wache		Auschläge zur Benücksichtigung von Tagesganglinien	itze	m			0,00	9,4 18,5 32,9 43,2	48,0 46,0 70,7
;;	/WDC /WDC (100		ricks	tagssp	8				0,2	3,1
ıtyı	Fzh. Fzh. in		zur Be	Nachmittagsspitze	-				2,6 8,7 9,3	12,6 14,7 15,2 18,4
эВег			nläge		n				8,8 11,2 13,7	31,3 28,6 39,5 39,1
3tr	(1000 (1000 kehrs		Zusc	Morgenspitze	2					1,00
, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	P in 3V in 5Veri			Morg	-				4,2,2	8,1 2,2 6,6
le	Fz-Gruppe P in Fz-Gruppe GV in auch des GesVer			(%)		0288	0088	0088	0088	0988
tel	9 9 9	Ì				۰			۰	۰
aus	rup des	1		DIV (Kf2/24n)		8	8	000 02	8	% %
Untersuchungsfall: Baustelle	Zeitaufwand der Fz-Gruppe P in (1000 Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV in (1000 Kraftstoffverbrauch des GesVerkehrs			Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	2	Verkehrsart: Genischter Workehr	Ferientage and Ferienmente Regetplan: 175	9/11		
ig 7	au	F	_	i o	_	-040	10-1	10000	NNNA	000-
nte	eit eit raf			spitz	п	0,0	8,1 25,0 38,7	64,0 108,0 131,2	3,1 168,3 6,9 208,2 5,3 176,4	4,6 280,0 1,2 177,5 -19,0 -3,1
				Starke Nachmittagsspitze	2	0,0	2,1	3,6		4,19,1
l a	3.2.		linier	Starke	-	0,0	9,49,9	25,52 27,92 27,92	49,3 55,7 55,8 46,3	84,9 79,1 49,0
THE STATE OF	Spalte Spalte Spalte		биебыя	tze	n	0,0	4,1 6,9 10,9 14,6	38,9 48,2 71,6 120,2	108,2 164,6 236,7 331,1	247,9 350,4 420,7 427,1
ag.	8 9 9		on Tag	Starke Morgenspit	7	0,0,0	1,00,1	9,2	4,1 12,9 31,4	10,8 28,5 46,7
Σ			200		-	0,0	2,1	12,6 14,5 18,6 25,4	847,8 8,73 8,14	28.00 0,4% 5,6%
l H	5 Li		ichtig	pitze	n		0,3 2,9 7,3 12,3	33,6 43,7 55,8 70,6	95,0 1,5 115,3 3,9 139,9 3,5 130,0	2,6 193,1 1,3 145,5 -1,4 137,4
l di	igu		erücks	ttagss	2		0,0	3,0	3,5	2,6
rie	Ch		zur B	Nachmittagsspitze	-		3,0	11,0 13,6 16,1 18,7	35,4 39,4 3,5 3,5	59,2 57,4 42,7 42,1
bet	ksi		Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagnsganglinien		n		0,00	16,6 12,5 12,6 38,1	0,8 67,3 4,9 123,3 16,8 216,7	4,8 213,6 16,1 305,3 28,0 338,6
Ba	ruc		Zue	Morgenspitze	7		0,00	0,1	0,8 4,9 16,8	4,8 16,1 28,0
i:	Be llin			Į,	-		0,000	4444	13,0 20,9 33,2 46,9	44,7 63,3 76,9 70,9
) jek	zur jang			(%)		0288	0288	0288	0288	0288
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien			DIV (Kfz/24h)		40 000	8 8	80 93	000 02	000 08
Plar	Zusc			Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	7	Verkehrsart: Ferier- und Freizeitverkelr	Wochenart: Normalwoche Regelplan: 1/6	8/1 1/17 1/17		

					Zus	chläge	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	enicks	ichtig	on burn	n Tage	(buebs	inien		
spitze	Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DTV (Kfz/24h)	§ 3	ff	Morgenspitze		Nachmittagsspitze	ttagss	pitze	Starke	Starke Morganspitze	26	Starke Nachmittagsspitze	ttagss	pitze
n	1			-	2	n	-	~	n	-	~	n	-	2	n
2,3 3,8 6,9	Verkeirsart: Genischtar Verkeir	900 00	0088												
37,9 51,6 65,7 81,7	Normal June 173 Regel plant 175	000 07	0288												
138,7 153,5 165,5 195,8	9 8/11	70 000	0288							0,00	0,0	0,00,00	2,9	0,1	0,4 13,0 7,42
268,6 263,5 261,3 150,4		000 08	0588	0,5	0,0	0,1 8,4 6,4	2,00,00	0,0	0,7 2,6 13,7 25,8	4.4.0	2,2	6,3 17,0 27,1 45,6	4,3 7,1 10,2 10,5	2,1,2	25.41 2.42 2.0,44
350,1 265,9 129,6 -19,2		900 %	0288	2,4,2,4 4,2,4	0,2	24.6 22,0 31,3	7,1 10,6 12,5 15,6	3,4	26,5 42,0 55,4 80,4	2,45	2,0	43,9 62,6 71,9 95,4	2,44 2,44 0,44	4.7	61,8 77,2 95,5 113,9

				Zuz	schläg	łuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	<b>Jerücks</b>	sichtic	on Burd	n Tag	<b>Surbsa</b>	linien			
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DTV (Kf2/24h)	GV9 (%)	Ş	Morgenspitze	tze	Nachmi	Nachmittagsspilze	spitze	Starke	Starke Morgenspitze	tze	Starke	Starke Nachmittagsspitze	pitze	Anzahl in F
٧.			-	N	n	-	8	n	-	2	n	7	7	n	
Verkehrsart:		0				0'0								2,3	Š
Freizeitverkehr	40 000	2 8				0,0	0,0	0,0	9,0	0,0	3,3	2,0	0,1		Genisa
		В				0,3								_	
Feiertags- und		0	3,1		9,4	5,3		16,8			21,9	12,3		37,9	3 2
Feriamoche	000 00	or	2,7		8,1		0,2	23,7	8,1				0,7		
		8	1,6	0,2			0,7			6.0					-
Regelplan: 1/6		8	1,0				1,4				39,9			61,7	Rege
11.7		0	0,11		33,5			6,18	1		82,2	44,7		138,7	
11/8	000 93	9	12,0					95,3			115,1			2,0 153,5	
		8	21,0	1,7	71,6	32,9		2,5 111,8	42,3		6,2 159,5	52,3		5,0 185,5	
		8	28,2					133,4			207,7			195,8	
		0	40,4		126,0			182,4			219,2			268,8	_
	20 000	9	53,5	2,9	2,9 176,1	62,5		2,4 207,7	83,5		6,8 287,7			3,8 283,5	_
		8	69,3	10,1	255,4			192,4			375,8			6,1 261,3	_
		8	75,3	8	318,1			179,8	1,99	34,5	34,5 420,3			-1,6 150,4	_
		0	65,9		269.9	74.1		247,4	247,4 123,8		393,0	102,5		350,1	_
	000 08	01	111,3		9,0 380,9			226,2	1,9 226,2 145,6	15,5	518,9			265,9	
		8	18,8		19,6 426,6	51,9		192,3	123,6	31,2	31,2 526,3	3		-5,4 129,6	_
		8	79,6		376,6			135,3	76,0	44.0	44,0 437,5	10,3	-23,9 -19,2	-19,2	

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 1.3
Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	Spalte 1: Spalte 2: Spalte 3:	Spalte 1: Zeitaufwand der Fz-Gruppe P in (1000 Fzh/Woche) Spalte 2: Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV in (1000 Fzh/Woche) Spalte 3: Kraftstoffverbrauch des GesVerkehrs in (1000 1/Woche	n (1000 Fzh/Woche) n (1000 Fzh/Woche) Perkehrs in (1000 1/Woche

Zuschläge zur Benicksichtigung von Tagesganglinien

-		Just	age In	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	icksic	htige	o ven	Lagerage	inilipa	8					
(%) Morgenspitze Nachmittagsspitze			achmit		idsspi		Starke	Starke Morgenspitze		Starke Nachmitta	Starke Nachmittagsspitze	- 4	Anzahl der Fabristreifen in Fabritrichtung:	DIV (Kf2/24n)	(%)
1 2 3 1	n		-		2	n	-	2	n	1 2	n		,		
0288													Verkehrsant: Ferium- und Freizoitvorkehr	000 05	° 2 8 8
0 2 2 8			1						0000	0,00	0,0	0041	Namalwacte Regelplan: 1/5	000	°288
0288				00.00		0004	0,1 1,8 3,2	0,0	4,0 8,0 10,0 10,0	0,6 2,1 5,8	2,1 0,0 0,0 19,7 0,0 29,5	1000	11/8	000 02	0288
20 0,0 20 0,4 20 0,4 20 0,4 20 0,4		0,0		1,4 B 6,4	1,3	0,4 5,9 17,6 26,3	7,0	1884	6,18 7,78 4,7,7 11	0,9,01	23,0 0,4 38,0 1,3 50,5 2,9 59,9	0000		8	98850
0 0.6 20 0.5 20 0.0 2.5 20 0.0 -2.0 3.8 2.2 24.8	0,00			8,5 8,0 8,0	2,2	14,8 27,2 45,5 10,0	8,9 10,9 11,11	3,0 66	34,9 48,5 10,00 124,0	13,9	1,1 64,6 2,8 84,9 4,2 94,2	0.000		00 %	°288

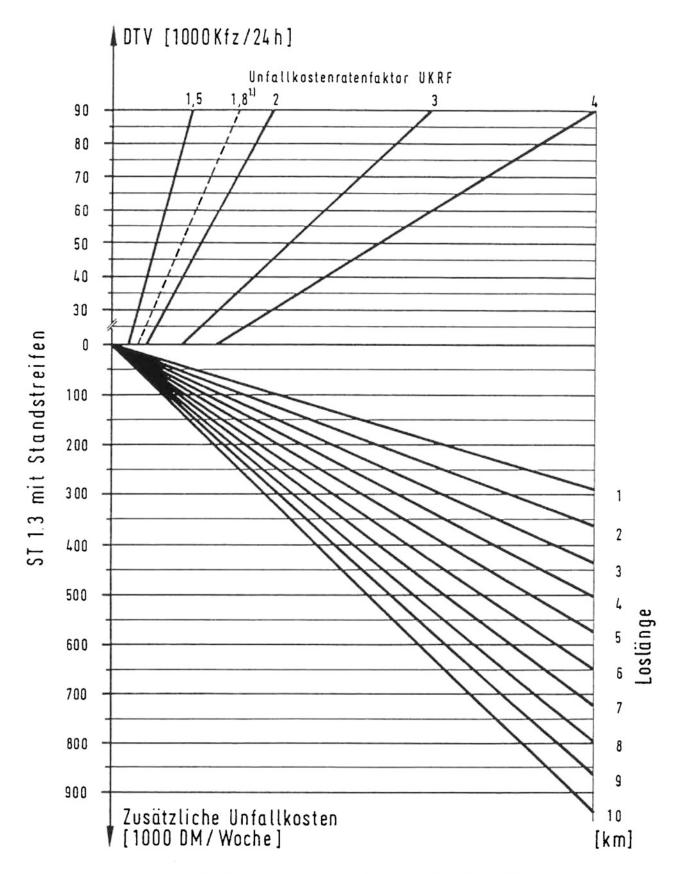
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DIV (Kfz/24n)	(%)	Ā	Morgenspitze		Nachmittagsspitze	ttagss	spitze	Starke	Starke Morgenspitze		Starke Nachmittagsspitze	ttagss	pitze
2			-	2	n	-	2	n	-	2	n	-	8	n
Verkehrsart: Ferian- und Freizoitverkehr	98 98	৽৽য়য়												
Mochenart: Normalwoche Regelplan: 1/5	90 99	0288							0,0		0000-	0,0	0,0	0,0
11/5	900 02	0288			0000	0,00	0,0	0,0	2,0	0,2	4 x x 8	9,12,4	00.0	3,4 6,5 11,2 21,0
	000 08	0288	4,000	0,00	20,00	4,6,6	0,00	5,3 17,5 24,3	2,2 8,5 9,6	0,2	8,8 16,1 16,9 23,1	4,8 7,9 9,3	42.4	18,7 28,1 42,5 46,8
	80 %	0288	7,8,6,0 1,0,0	0,0,1	17,8 11,4 11,3	9,1 10,1 11,5	0.9	2. 4. 32. 52 5. 6. 6. 4.	9,1 8,1,7 8,6	2,0	35,0 41,1 54,3 116,0	15,1 16,3 17,4 19,0	9,18	8,82 % 2,44 8,

					Zee	chläge	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	erücks	ichtig	9 60	n Tags	founds	inien		
2	Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	DIV (K1z/24h)	88 83	ş	Morgenspitze		Nachmittagsspitze	ttagss	pitze	Starke	Starke Morgenspitze	92	Starke Nachmittagsspitze	ttags	pitze
_	,			-	2	n	7	2	n	-	2	ь	-	~	m
	Verketysant: Fistion- und Freizeitverkety	88 98	0288												
	Feiertage rad Feriemoche Regelplan: 1/3	000 09	0288				0,00	0,0	0,00	0,0 0,0 0,1	0,0	0,1,0	0,7	0,0	2,6 3,3 6,8
V 0 0 4	9/11	000 07	°288	0,000	0,00	1,0 0,5 0,5	0,0 2,2 7,4	0,1	3,1 8,6 8,5 8,5 8,5	2,5 2,8 2,8	1,00	10,5	0,00,0	0,0	15,8 22,9 33,5 42,8
0000		00 08	0988	3,2 3,1 8,1	9,0,0	19,7 13,1 10,1 21,6	9,7 10,3 11,9 11,9	0,0 B,0	0,1% 8,0% 8,0%	9,2	0,0 7,0	35,4 37,2 42,5 80,3	15,7 16,6 18,2 19,0	0,7	3388
4000		% %	98850	5,3 7,8 17,0 25,3	0,1 1,8 6,0	21,9 30,2 74,7 132,0	16,7 18,3 19,3	0,7	7,43 76,3 81,7	20,7 20,18 31,9	10,4	57,7 84,6 147,3 179,9	24,5 26,0 27,2 25,8	1,1	98,2 2,7 123,9 4,2 128,1

Regelplan: 1/5	9 9				Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung:	7	Verketvsart: Wirtschaftsverketv	Mocretact: Ferienache Ferienache Regelplan: 1/5	9/11		
	20 000	8	80 %		DTV (Kfz/24h)		900 05	000 09	000 02	000 08	000 %
8	0088	0288	0288		(3)		0288	0388	0 2 8 8	°288	0588
		0000	9,00 k		ğ	-				0000	00-0
			0,00	12	Morgenspitze	7				0,0,0	0,00
		0,0	22,0	Auschläge	tze	n				0,0 0,1 0,1 -2,8	2,40
	0,00	0,1 8,8 8,9	8,5 8,0 8,0	à	Nachm	-			0000	1,04,4	4,5 7,2 7,0
		0,0	2,2	Brick	ittags	2			0,0	0,1	2,0
	0004	0,4 5,9 17,6 26,3	14,8 29,2 45,5	sichti	Nachmittagsspitze	n			0,0	20,44	26,6 34,1
	0,1 0,7 1,8 3,2	3,0 7,0 7,1	8,9 10,9 11,1	or o		-			0,1 1,0	9,50	6,4 8,8
	0,0	0,0	3,0	<u>1</u> 2	Starke Morgenspitze	2			0,0	0,2	0.7
	0,4 0,8 0,9	2.88 2.72 2.72	34,9 48,5 60,0	Benicksichtigung von Tagesganglinien	tze	m			4,7	30,7	27.1. 45.5. 745.5
0,7	0,6 4,4 6,8	6,11 0,9 0,01 11,0	13,9	linien	Starke	-			24.2	8,8 8,9 9,9	13,0
0,1	0,00	2,1	1,1		Starke Nacimittagsspitze	2			0,0	2.4.4	000
2,3	2,1 B,7 19,7 29,5	25 82 82 0,02 82	8 2 2 2 2		spitz	n			1,7 6,5 16,0 26,4	21.8 34.9 55.6	51.4 62.9 77.2 92.9
-		0000	0000		9		-		V004	0000	4000

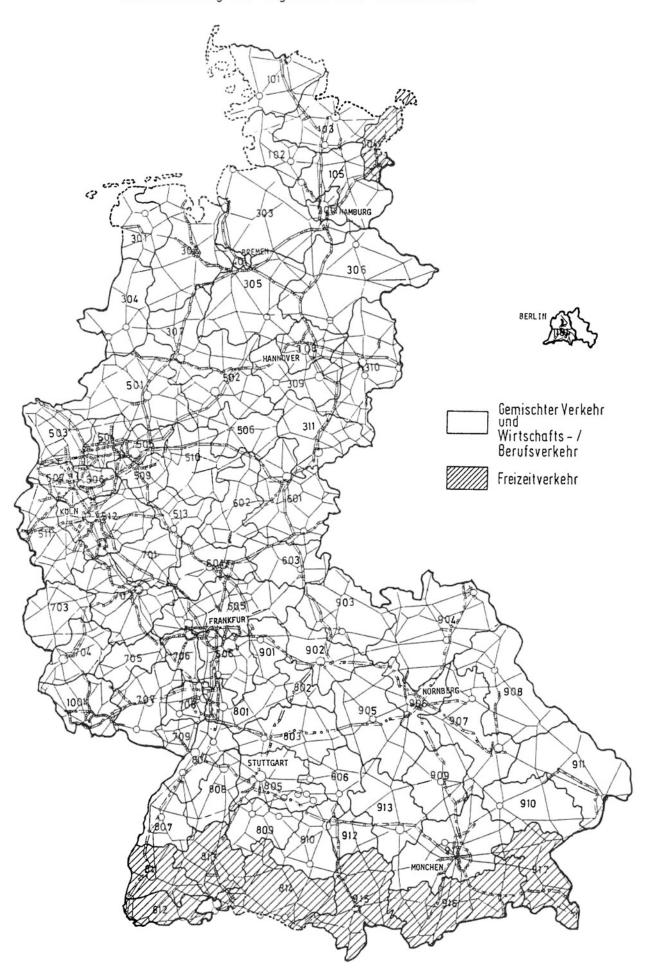
#### Zusätzliche Unfallkosten

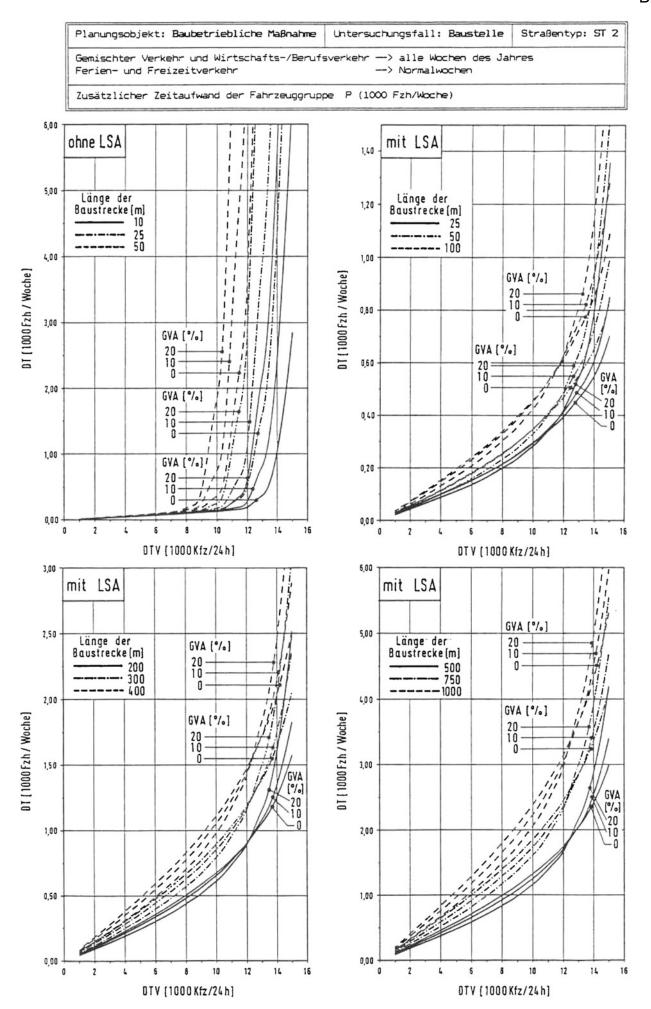
Unfallkostenratenfaktor UKRF= Unfallkostenrate "mit Baustelle"
Unfallkostenrate "ohne Baustelle"

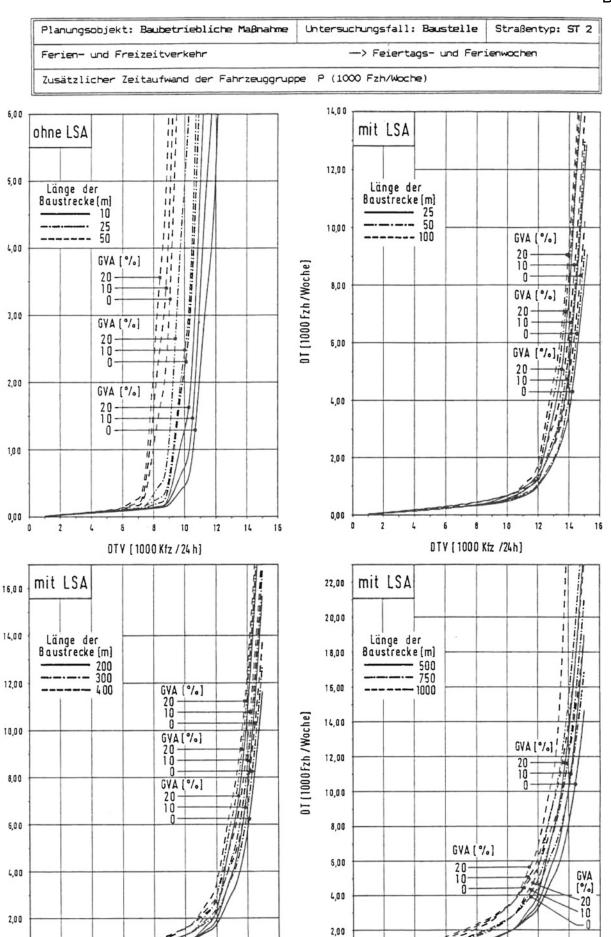


Anhaltswert: 1) Verkehrsführung 3+2 - RP I/6 (0,5 · DTV ansetzen!)

Kennzeichnung der Regionen nach Verkehrsarten







0,00

DTV [1000 Kfz / 24 h]

14

16

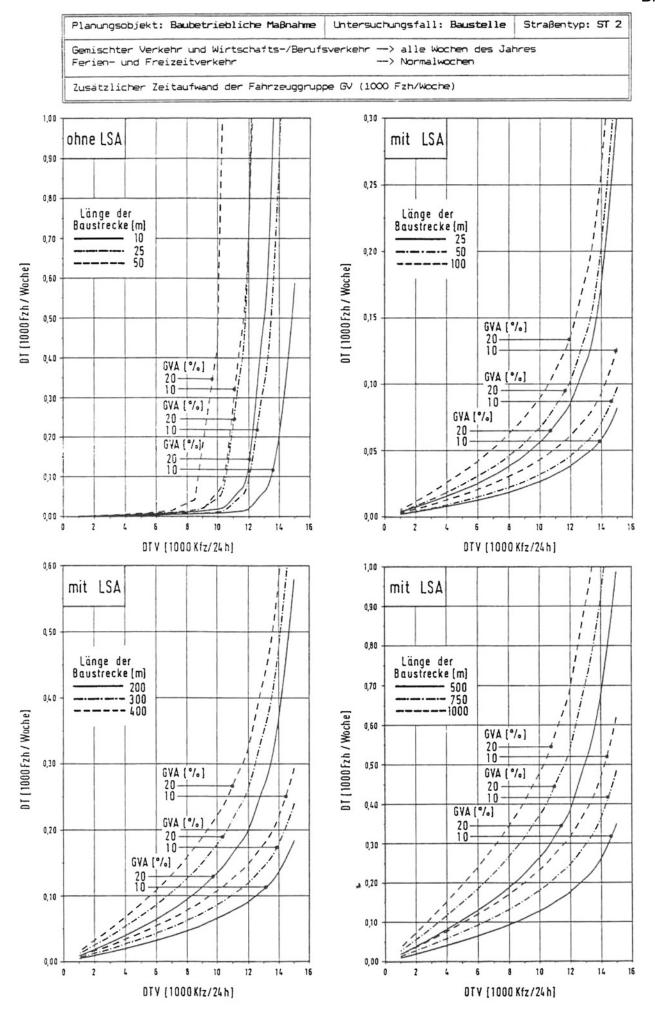
DT [1000Fzh/Woche]

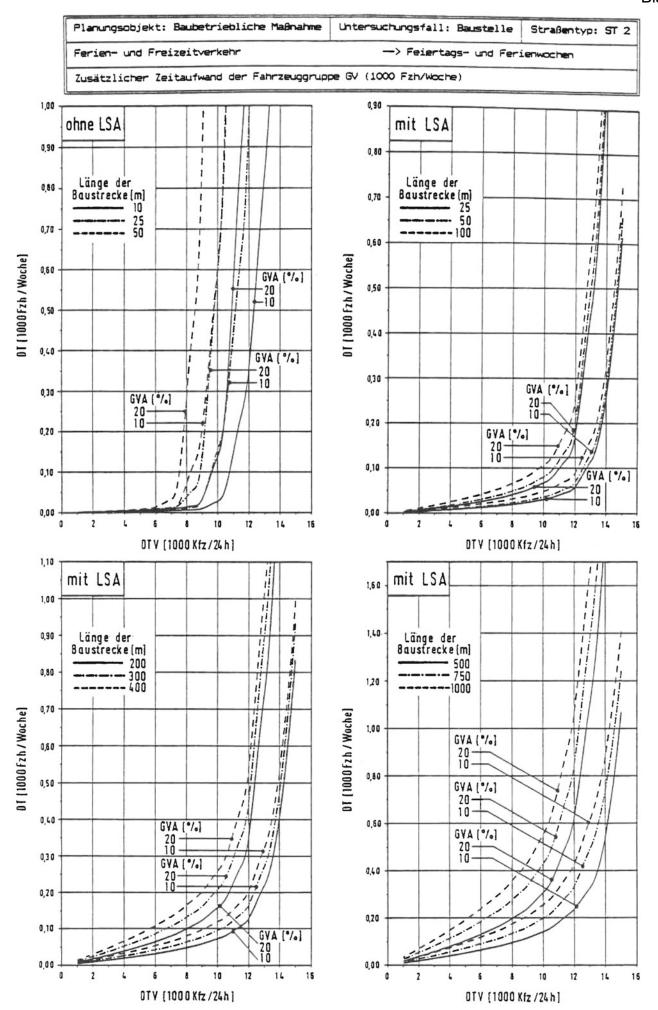
DT [1000fzh/Woche]

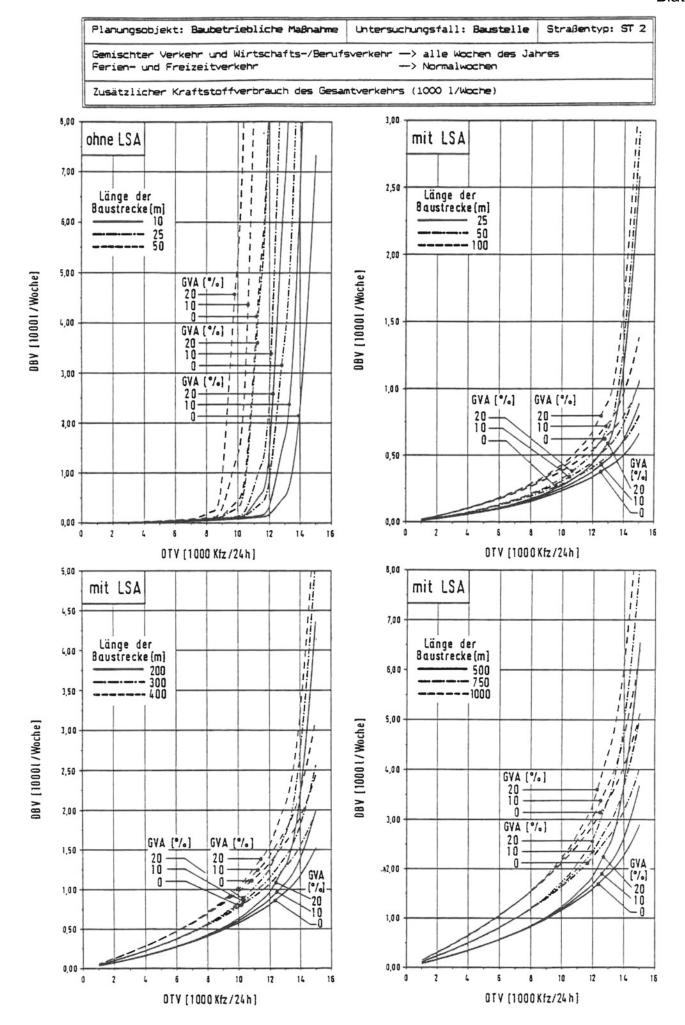
0,00

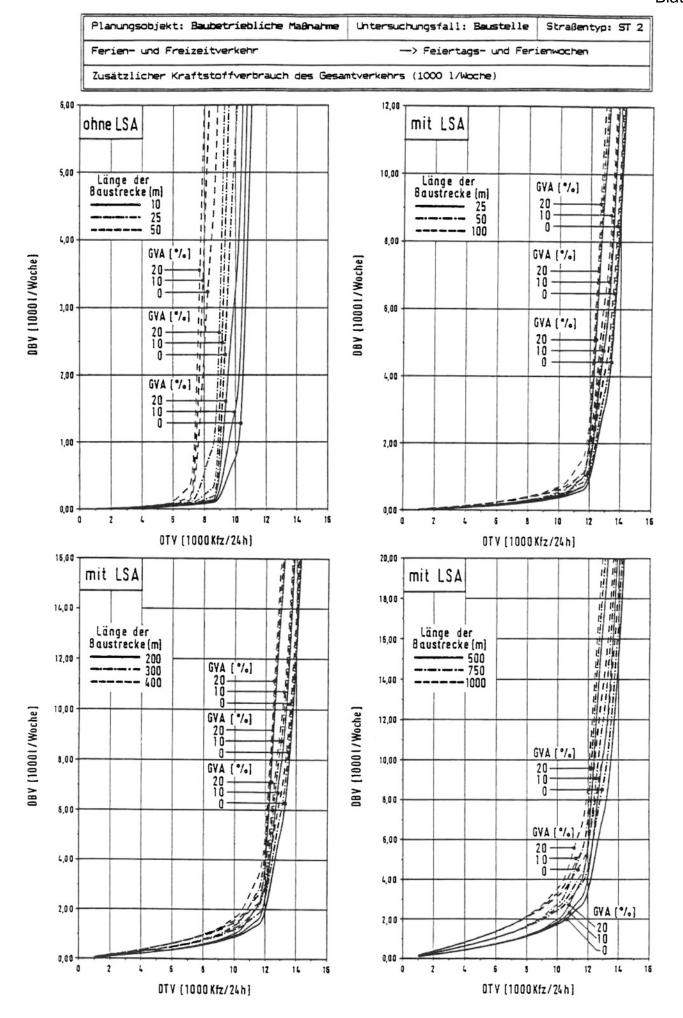
2

DTV [1000 Kfz /24h]









# Verfahren zur Korrektur des Kraftstoffverbrauchs bei veränderten Anteilen der Fahrzeuggruppen L, Z und B am Güterverkehr (vgl. Abschnitt 4.322)

#### Abkürzungen:

- GA (%) Anteil des Güterverkehrs am Gesamtverkehr
- LA (%) Anteil der Fahrzeuggruppe L am Güterverkehr
- BZA (%) Anteil der Fahrzeuggruppen B + Z am Güterverkehr
- f (-) Korrekturfaktor, mit dem der gemäß Anlagen 2 und 3 ermittelte Kraftstoffverbrauch multipliziert wird.
- (1) Bautechnische Maßnahmen
- (1.1) Zweibahnige Außerortsstraßen (ST 1.2 und 1.3) <u>Untersuchungsfall "Straßenzustand":</u>

Längsneigung	Korrekturfaktor
0 – 2 %	f = 1 - GVA + GVA (0,30 • LA + 1,45 • BZA)
2 – 4 %	f = 1 - GVA + GVA (0,22 • LA + 1,50 • BZA)
4 – 6 %	f = 1 - GVA + GVA (0,16 • LA + 1,54 • BZA)

#### Untersuchungsfall "Baustelle":

Längsneigung	Korrekturfaktor					
0 – 2 %	f = 1 - GVA + GVA (0,22 • LA + 1,50 • BZA)					
2 – 4 %	f = 1 - GVA + GVA (0,21 • LA + 1,51 • BZA)					
4 – 6 %	f = 1 - GVA + GVA (0,19 • LA + 1,52 • BZA)					

## (1.2) Einbahnige Außerortsstraßen (ST 2) Untersuchungsfall "Straßenzustand":

Längsneigung	Korrekturfaktor					
0 – 2 %	f = 1 - GVA + GVA (0,32 • LA + 2,11 • BZA)					
2 – 4 %	f = 1 - GVA + GVA (0,23 • LA + 2,26 • BZA)					
4 – 6 %	f = 1 - GVA + GVA (0,25 • LA + 2,22 • BZA)					
6 – 8 %	f = 1 - GVA + GVA (0,39 • LA + 2,00 • BZA)					

- (2) Baubetriebliche Maßnahmen
- (2.1) Zweibahnige Außerortsstraßen (ST 1.2 und 1.3) Untersuchungsfall "Baustelle":

Steigung	Korrekturfaktor
0 – 2 %	f = 1 - GVA + GVA (0,21 • LA + 1,51 • BZA)
2 – 4 %	f = 1 - GVA + GVA (0,19 • LA + 1,52 • BZA)
4 – 6 %	f = 1 - GVA + GVA (0,25 • LA + 1,48 • BZA)

Gefälle	Korrekturfaktor			
0 – 2 %	f = 1 - GVA + GVA (0,24 • LA + 1,49 • BZA)			
2 – 4 %	f = 1 - GVA + GVA (0,26 • LA + 1,47 • BZA)			
4 – 6 %	f = 1 - GVA + GVA (0,28 • LA + 1,46 • BZA)			

## Verzinsungsfaktoren

### <u>Inhalt</u>

Anlage 5.1	Verzinsungsfaktoren f√ für den allgemeinen Ansatz (Abschnitt 4.41) in Abhängigkeit von  - Maßnahmezeitpunkt oder Kostenanfall t  - Untersuchungszeitraum d  - Bewertungszeitraum n  - Zinsfuß p = 3 %
Blatt 1	Bewertungszeitraum n = 20 Jahre
Blatt 2	Bewertungszeitraum n = 30 Jahre
Blatt 3	Bewertungszeitraum n = 40 Jahre
Anlage 5.2	Verzinsungsfaktoren $f_{\lor}$ für den Sonderfall (Abschnitt 4.42) und den Bewertungszeitraum n = 20 Jahre
Blatt 1	Baukosten und zusätzliche Nutzerkosten infolge von Erneuerungsmaßnahmen
Blatt 2	Baukosten und zusätzliche Nutzerkosten infolge von Instandsetzungsmaßnahmen
Blatt 3	Zusätzliche Nutzerkosten infolge des Straßenzustandes

t	Untersuchungszeitraum d (a)								
(a)	20	24	28	32	36	40	44	48	52
2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52	0,943 0,888 0,837 0,789 0,744 0,701 0,661 0,623 0,587 0,554	0,828 0,780 0,735 0,693 0,654 0,581 0,547 0,516 0,487 0,459 0,432	0,743 0,704 0,664 0,626 0,590 0,556 0,524 0,465 0,439 0,414 0,390 0,368 0,346	0,688 0,648 0,611 0,576 0,543 0,512 0,482 0,455 0,428 0,404 0,381 0,359 0,339 0,319 0,301 0,283	0,643 0,605 0,570 0,538 0,507 0,478 0,450 0,425 0,400 0,378 0,356 0,335 0,298 0,281 0,264 0,249 0,235	0,607 0,572 0,539 0,508 0,479 0,451 0,425 0,401 0,378 0,357 0,336 0,317 0,299 0,265 0,265 0,250 0,236 0,222 0,209 0,198	0,578 0,545 0,513 0,484 0,456 0,430 0,405 0,382 0,360 0,340 0,320 0,285 0,268 0,253 0,238 0,225 0,199 0,188 0,177 0,167	0,555 0,523 0,493 0,465 0,438 0,413 0,389 0,367 0,364 0,326 0,307 0,290 0,273 0,257 0,243 0,228 0,216 0,203 0,191 0,181 0,170 0,160 0,151 0,142	0,536 0,505 0,476 0,449 0,423 0,399 0,376 0,354 0,315 0,297 0,280 0,248 0,234 0,234 0,221 0,208 0,196 0,196 0,175 0,164 0,155 0,164 0,138 0,130 0,130 0,122

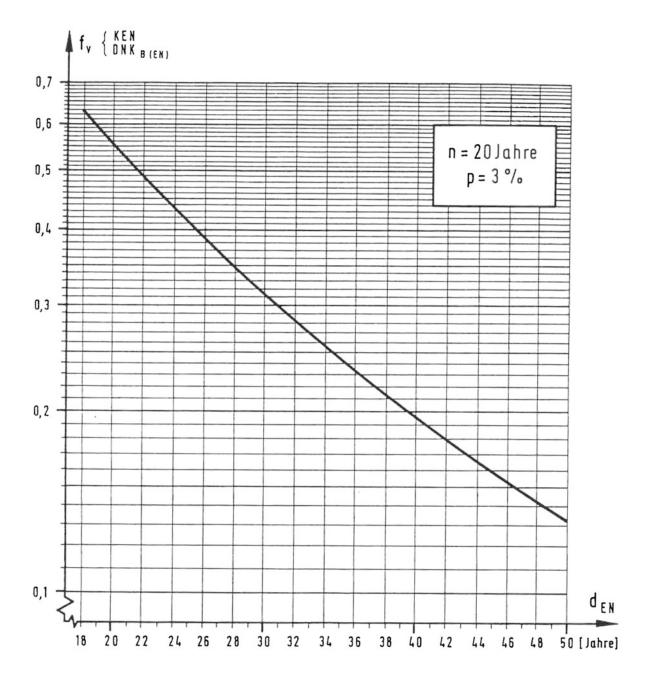
# Verzinsungsfaktoren für den Bewertungszeitraum n = 30 Jahre Zinsfuß p = 3 %

t	Untersuchungszeitraum d (a)								
(a)	30	32	36	40	44	48	52	56	60
2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36 40 42 44 46 48 50 52 54 56 58 60	0,943 0,888 0,837 0,789 0,744 0,701 0,661 0,623 0,587 0,554 0,522 0,492 0,464 0,437 0,412	0,906 0,854 0,805 0,759 0,715 0,675 0,635 0,599 0,564 0,532 0,473 0,447 0,420 0,397 0,373	0,847 0,797 0,751 0,709 0,668 0,630 0,593 0,560 0,527 0,498 0,469 0,416 0,393 0,370 0,348 0,328 0,310	0,800 0,754 0,710 0,669 0,631 0,594 0,560 0,528 0,470 0,443 0,418 0,374 0,370 0,349 0,329 0,329 0,311 0,292 0,275 0,261	0,761 0,718 0,676 0,638 0,601 0,567 0,534 0,503 0,474 0,448 0,422 0,398 0,375 0,353 0,314 0,296 0,279 0,262 0,248 0,233 0,220	0,731 0,689 0,650 0,613 0,577 0,544 0,512 0,484 0,456 0,429 0,404 0,382 0,360 0,339 0,320 0,300 0,285 0,267 0,252 0,238 0,224 0,211 0,199 0,187	0,706 0,665 0,627 0,592 0,557 0,526 0,495 0,466 0,440 0,415 0,391 0,369 0,348 0,327 0,308 0,291 0,274 0,258 0,244 0,231 0,216 0,204 0,192 0,182 0,171 0,161	0,685 0,645 0,608 0,574 0,510 0,480 0,453 0,427 0,403 0,378 0,337 0,318 0,299 0,282 0,266 0,231 0,236 0,233 0,210 0,198 0,176 0,156 0,156 0,147 0,139	0,668 0,629 0,593 0,559 0,557 0,496 0,468 0,441 0,416 0,392 0,370 0,348 0,329 0,309 0,292 0,275 0,259 0,244 0,230 0,217 0,205 0,193 0,182 0,171 0,161 0,152 0,144 0,135 0,127 0,120

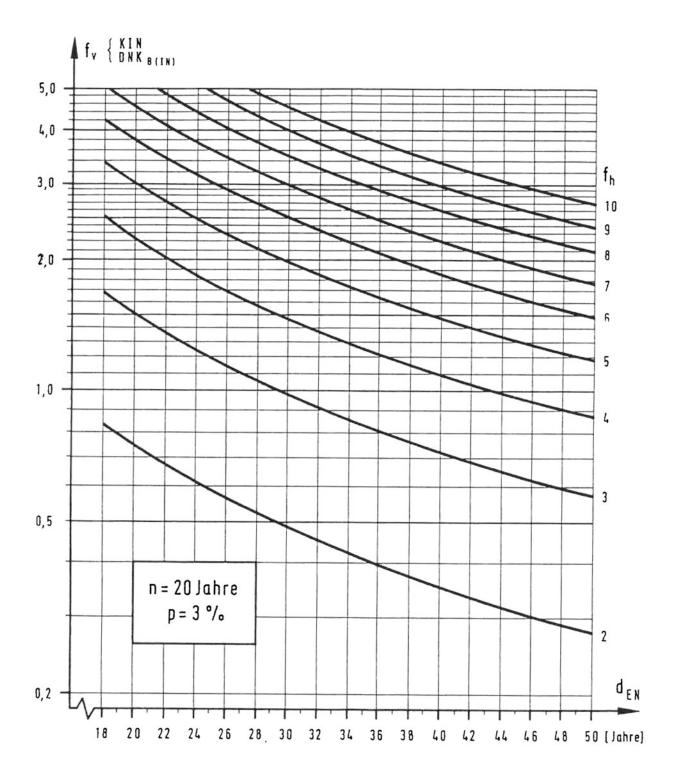
# Verzinsungsfaktoren für den Bewertungszeitraum n = 40 Jahre Zinsfuß p = 3 %

t	Untersuchungszeitraum d (a)								
(a)	40	44	48	52	56	60	64	68	72
2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36 48 50 52 54 56 8 60 62 64 66 8 70 72	0,943 0,888 0,837 0,789 0,744 0,701 0,661 0,623 0,587 0,554 0,522 0,492 0,464 0,437 0,412 0,388 0,366 0,325 0,325 0,307	0,899 0,846 0,798 0,752 0,709 0,668 0,630 0,594 0,559 0,528 0,497 0,469 0,442 0,416 0,393 0,370 0,329 0,310 0,293 0,275 0,259	0,863 0,812 0,766 0,722 0,681 0,605 0,570 0,537 0,507 0,478 0,450 0,424 0,400 0,377 0,355 0,316 0,297 0,281 0,264 0,249 0,235 0,221	0,833 0,784 0,739 0,697 0,657 0,619 0,550 0,519 0,489 0,461 0,435 0,410 0,386 0,364 0,364 0,364 0,323 0,305 0,287 0,271 0,255 0,240 0,214 0,201 0,190	0,808 0,761 0,717 0,676 0,638 0,601 0,567 0,534 0,503 0,475 0,422 0,398 0,375 0,353 0,353 0,279 0,263 0,279 0,263 0,279 0,263 0,207 0,195 0,184 0,174 0,164	0,788 0,742 0,699 0,659 0,651 0,585 0,552 0,520 0,490 0,463 0,411 0,388 0,365 0,344 0,324 0,306 0,288 0,271 0,256 0,241 0,227 0,215 0,202 0,190 0,180 0,170 0,150 0,150 0,142	0,770 0,725 0,683 0,644 0,608 0,572 0,540 0,509 0,479 0,452 0,426 0,402 0,379 0,357 0,336 0,317 0,299 0,282 0,265 0,251 0,236 0,251 0,236 0,176 0,166 0,176 0,166 0,176 0,156 0,1739 0,131 0,123	0,755 0,711 0,670 0,632 0,596 0,561 0,529 0,499 0,470 0,444 0,394 0,372 0,350 0,330 0,311 0,293 0,276 0,260 0,246 0,231 0,218 0,206 0,194 0,183 0,172 0,163 0,153 0,153 0,153 0,128 0,128 0,128 0,128 0,129 0,114 0,107	0,742 0,699 0,659 0,659 0,621 0,586 0,552 0,520 0,490 0,462 0,436 0,411 0,387 0,365 0,344 0,324 0,305 0,288 0,272 0,256 0,242 0,227 0,256 0,242 0,227 0,214 0,202 0,190 0,179 0,169 0,160 0,150 0,142 0,134 0,126 0,119 0,112 0,105 0,099 0,094

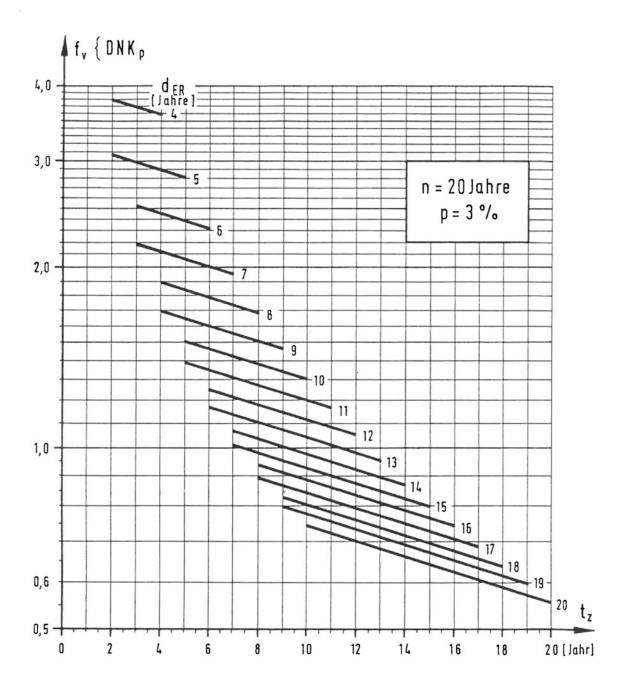
Verzinsungsfaktoren für die Baukosten und die zusätzlichen Nutzerkosten infolge von Erneuerungsmaßnahmen



Verzinsungsfaktoren für die Baukosten und die zusätzlichen Nutzerkosten infolge von Instandsetzungsmaßnahmen bei gleichen Instandsetzungsintervallen und gleichen Kosten.



Verzinsungsfaktoren für die zusätzlichen Nutzerkosten infolge des Straßenzustandes bei gleichen Erhaltungszeiträumen und gleichem Kostenverlauf



# 9 Anhang (Beispiele)

1. Beispiel: Bautechnische Maßnahme

#### (1) Problem

Eine einbahnige Außerortsstraße (Fahrbahnbreite 7 m) weist umfangreiche Verformungen auf, die auf der ganzen Strecke den Fahrkomfort erheblich und örtlich auch den Wasserabfluß beeinträchtigen. Es soll deshalb eine Instandsetzungsmaßnahme vorgenommen werden. Der Befahrbarkeitsbeiwert wird auf p = 2,0 geschätzt (Anlage 1). Mit Hilfe einer Wirtschaftlichkeitsrechnung soll überprüft werden, welche der beiden Maßnahmevarianten:

Variante 1: Aufbringen eines Dünnschichtbelages (d = 1,5 cm), Variante 2: Hocheinbau einer Asphaltbetondeckschicht (d = 4 cm)

vorzuziehen ist.

# (2) Eingangsdaten

## (2.1) Baulastträgerkosten

Randbedingung: Wegen zahlreicher Höhenbindungen ist nur ein Hocheinbau von maximal 8 cm Dicke möglich.

# Erhaltungsmodelle:

Maßnahmearten und -zeitpunkte

		Variante 1	Variante 2			
Nr.	Jahr Zeit- punkt	Maßnahmeart	Nr.	Jahr Zeit- punkt	Maßnahmeart	
1	0	Dünnschichtbelag 1,5 cm	1	0	Hocheinbau 4 cm Deckschicht	
2	6	Dünnschichtbelag 1.5 cm	2	12	Hocheinbau 4 cm Deckschicht	
3	12	Dünnschichtbelag 1.5 cm	3	24	Tiefeinbau (nach Fräsen) 4 cm Deckschicht	
4	18	Dünnschichtbelag 1,5 cm	4	36	Tiefeinbau (nach Fräsen) 4 cm Binder – 4 cm Deckschicht	
5	24	Tiefeinbau (nach Fräsen) 4 cm Binder – 4 cm Deckschicht				

#### Baukosten:

Variante 1: Dünnschichtbelag 1,5 cm: 42.000,-- DM/km

Fräsen und Einbau 4 cm Binder- und 4 cm Deckschicht:

175.000,-- DM/km

Variante 2: Hocheinbau 4 cm AB-Deckschicht: 84.000,-- DM/km

Fräsen und Einbau 4 cm AB-Deckschicht: 112.000,-- DM/km

Fräsen und Einbau 4 cm Binder- und 4 cm Deckschicht:

175.000,-- DM/km

## (2.2) Straßennutzerkosten

Straßentyp: ST 2.12

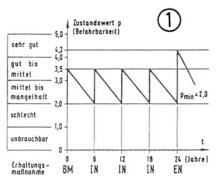
#### Streckenmerkmale:

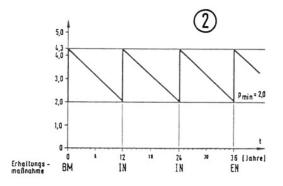
- Längsneigung s = 3 %
- Kurvigkeit KU = 50 gon/km

## Verkehrsbelastung:

- DTV = 7000 Kfz/24 h
- Güterverkehrsanteil GVA = 10 %

Zustandswerte: Bei Variante 1 wird der Befahrbarkeitsbeiwert durch die Instandsetzungsmaßnahme nur auf p = 3,5 angehoben. Linearer Verlauf des Befahrbarkeitsbeiwertes:





#### Baustellenmerkmale:

- Bauloslänge 200 m
- Verkehrsführung: halbseitige Sperrung mit Lichtsignalanlage
- Bauzeiten: Instandsetzungsmaßnahmen jeweils 1,5 Wochen/km
   Erneuerungsmaßnahmen jeweils 3,5 Wochen/km

Wertansätze: Gem. Abschnitt 4.323

Zeitkostensatz der Fz-Gruppe P: WT<sub>P</sub> = 6,00 DM/Fzh
 Zeitkostensatz der Fz-Gruppe GV: WT<sub>GV</sub> = 38,40 DM/Fzh
 Kraftstoffkosten des Gesamtverkehrs: WB <sub>ges</sub> = 0,76 DM/I

#### (3) Straßennutzerkosten

## (3.1) Variante 1

#### Untersuchungsfall "Straßenzustand"

- 1. Berechnung von p für die Jahre 1 6 (siehe Tabelle)
- 2. Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P (Anlage 2.31, Blatt 2):  $DT_p$  für p = 2,0. Für p = 2,5 wird  $DT_P = 0$  gesetzt, dazwischen linear interpoliert (siehe Tabelle).
- 3. Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs  $DBV_{ges}$  für p = 3,5 3,0 2,5 2,0 (Anlage 2.31, Blatt 6). Berechnung von  $DBV_{ges}$  für die Zwischenwerte von p durch Interpolation (siehe Tabelle).
- 4. Multiplikation der ermittelten Werte mit den Wertansätzen (siehe Tabelle).

р	DT p {h/km-a}	DT <sub>GV</sub> {h/km·a}	OBV ges [l/km·a]
3,3		_	13 200
3,0			18000
2.8			20100
2,5	0		25000
2,3	136	_	27 800
2,0	340	_	32000
	476		137400
	3.3 3.0 2.8 2.5 2.3	Th/km-a    313   310   218   215   0   213   136   210   340	The second of the second of

Jahr	р	DTK p	DTK <sub>GV</sub>	OBVK ges
1	3,3		_	10490
2	3,0			13620
3	2,8			15810
4	2,5			19000
2	2,3	316		21130
6	2,0	2040	_	24320
Σ		2856		104430

# Untersuchungsfall "Baustelle"

Anmerkung: Die Vergleichsstrecke ist 1 km. Bei einer Loslänge von 200 m ergeben sich demnach die 10-fachen Kosten des 200m-Loses. Die Bauzeit beträgt jeweils

- 0,15 Wochen bei Instandsetzungsmaßnahmen IN,
- 0,35 Wochen bei Erneuerungsmaßnahmen EN.
- 1. Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P: Anlage 2.32, Blatt 1

IN-Maßnahmen:  $DT_P = 400 \cdot 10 \cdot 0,15 = 600 \text{ Fzh}$ EN-Maßnahmen:  $DT_P = 400 \cdot 10 \cdot 0,35 = 2100 \text{ Fzh}$ 

2. Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV: Anlage 2.32, Blatt 2

IN-Maßnahmen:  $DT_{GV} = 39 \cdot 10 \cdot 0,15 = 58$  Fzh EN-Maßnahmen:  $DT_{GV} = 39 \cdot 10 \cdot 0,35 = 203$  Fzh

3. Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs: Anlage 2.32, Blatt 3

IN-Maßnahmen:  $DBV_{ges} = 350 \cdot 10 \cdot 0,15 = 525 \text{ I}$ EN-Maßnahmen:  $DBV_{ges} = 350 \cdot 10 \cdot 0,35 = 1838 \text{ I}$ 

4. Zusätzliche Nutzerkosten:

IN-Maßnahmen: DNK =  $600 \cdot 6 + 58 \cdot 38,40 + 525 \cdot 0,76$ 

DNK = 6230,-- DM

EN-Maßnahmen: DNK =  $2100 \cdot 6 + 203 \cdot 38,40 + 1838 \cdot 0,76$ 

DNK = 21.790,-- DM

#### (3.2) Variante 2

#### Untersuchungsfall "Straßenzustand"

Berechnungsgang wie bei Variante 1.

Ergebnisse: siehe Tabelle.

Jahr	р	DT p [h/km-a]	DT <sub>GY</sub> {h/km·a}	OBV <sub>ges</sub> [[/km·a]
1	411		_	2700
2	3,9		_	5400
3	3,7		_	\$200
4	3,5			11 000
5	3,3		_	13 800
6	3,1			16600
7	3,0		_	18000
8	2,2			20 800
9	2,6		_	23600
10	2,4	70	_	26400
11	2,2	204		29200
12	2,0	348	_	32000
Σ		614		207700

Jahr	р	DTK p	OTK <sub>GV</sub>	OBVK ges
1	41			2050
2	3, 9			4100
3	3,7			6230
4	3,5			1360
5	3,3			10490
6	3,1			12620
7	3,0			13680
\$	2, 8			15810
9	2,6			17 940
10	2,4	420		20060
11	2,2	1224		22190
12	2,0	2040		24320
Σ		3614		157850

## Untersuchungsfall "Baustelle"

Berechnungsgang und Ergebnisse wie bei Variante 1.

- (4) Aktualisierung
  Bewertungszeitraum n = 20 Jahre; Zinsfuß p = 3 %.
- (4.1) Variante 1

Voraussetzungen für Sonderfall gemäß Abschnitt  $4.42 \, \text{sind}$  erfüllt: Anlage  $5.2, \, \text{Blatt 1} - 3$ 

(a) Baulastträgerkosten

Aktual. Erneuerungskosten KENA: Anlage 5.2, Blatt  $1 \rightarrow f_V = 0,435$ 

KENA = 0,435 • 175.000,-- = 76.125,-- DM

Aktual. Instandsetzungskosten KINA:

Anlage 5.2, Blatt 2

$$f_h = \frac{d_{EN}}{d_{IN}} = \frac{24}{6} = 4 \rightarrow f_V = 1,85$$

$$KA = 42.000 + 76.125 + 77.700$$

(b) Straßennutzerkosten

Untersuchungsfall "Straßenzustand"

In allen Erhaltungsintervallen gleiche zusätzliche Nutzerkosten!

Zeitzentrum der zusätzl. Nutzerkosten (DTK + DBVK):

$$t_z = (816 \cdot 5 + 2040 \cdot 6 + 10.490 \cdot 1 + 13.680 \cdot 2 + 15.810 \cdot 3 + 19.000 \cdot 4 + 21.130 \cdot 5 + 24.320 \cdot 6) : (2856 + 104.430)$$
  
= 4.0

Anlage 5.2, Blatt 3:

$$t_Z = 4.0 \rightarrow f_V = 2.46$$

$$DNKA_P = 2,46 (2856 + 104.430)$$
  
= 263.920,-- DM

# Untersuchungsfall "Baustelle"

Erstmaßnahme: DNK<sub>B</sub> = 6230,-- DM

Erneuerungsmaßnahme: Anlage 5.2, Blatt 1

 $DNKA_B = 0.435 \cdot 21.790 = 9480, -- DM$ 

Instandsetzungsmaßnahme: Anlage 5.2, Blatt 2

Zusammenfassung:

$$DNKA_B = 6230 + 9480 + 11.530$$
  
= 27.240,-- DM

## Beide Untersuchungsfälle:

DNKA = 263.920 + 27.240

DNKA = 291.160,-- DM

# (c) Gesamtkosten

GKA = KA + DNKA

GKA = 195.825 + 291.160

GKA = 486.985,-- DM

#### (4.2) Variante 2

Voraussetzungen für Sonderfall gemäß Abschnitt 4.42 sind für zusätzl. Nutzerkosten, nicht jedoch für Baulastträgerkosten erfüllt.

(a) Baulastträgerkosten

$$KMB = 84.000, -- DM$$

Aktual. Erneuerungskosten KENA: Anlage 5.1, Blatt 1 oder Anlage 5.2, Blatt 1

$$f_V = 0.235$$

Aktual. Instandsetzungskosten KINA:

Anlage 5.1, Blatt 1

$$t = 12 \text{ Jahre} \rightarrow f_V = 0.478$$

$$t = 24$$
 Jahre  $\rightarrow f_V = 0.335$ 

$$KINA = 0.478 \cdot 84.000 + 0.335 \cdot 112.000$$

$$KINA = 77.670, -- DM$$

$$KA = 84,000 + 41.130 + 77.670$$

$$KA = 202.800, -- DM$$

# (b) Straßennutzerkosten Untersuchungsfall "Straßenzustand"

In allen Erhaltungsintervallen gleiche zusätzl. Nutzerkosten! Zeitzentrum der zusätzl. Nutzerkosten (DTK + DBVK):

$$t_Z = 8,36$$
 Jahre

Anlage 5.2, Blatt 3

 $t_Z 8,36 \rightarrow f_V = 1,16$ 

 $DNKA_P = 1,16 (3684 + 157.850)$ 

 $DNKA_P = 187.380, -- DM$ 

## Untersuchungsfall "Baustelle"

Erstmaßnahme: DNK<sub>B</sub> = 6230,-- DM

Erneuerungsmaßnahme: Anlage 5.1, Blatt 1 oder

Anlage 5.2, Blatt 1

$$DNKA_B = 0.235 \cdot 21.790 = 5120, -- DM$$

Instandsetzungsmaßnahme: Anlage 5.2, Blatt 2

$$f_h = \frac{36}{12} = 3 \rightarrow f_v = 0.81$$

$$DNKA_B = 0.81 \cdot 6230 = 5050, -- DM$$

# Zusammenfassung:

$$DNKA_B = 6230 + 5120 + 5050$$
  
= 16.400,-- DM

# Beide Untersuchungsfälle:

DNKA = 187.380 + 16.400

DNKA = 203.780, -- DM

#### (c) Gesamtkosten

GKA = 202.800 + 203.780

GKA = 406.580,-- DM

#### (5) Diskussion der Ergebnisse

Die Neubaukosten der Variante 2 liegen um 42.000,-- DM bzw. 100 % über denen der Variante 1. Diese Mehrkosten reduzieren sich jedoch auf rd. 7000,-- DM bzw. 4 % bei Berücksichtigung der künftigen Erhaltungskosten.

Bezüglich der Gesamtkosten liegt die Variante 1 um rd. 80.000,-- DM bzw. rd. 20 % über der Variante 2. Diese Mehrkosten ergeben sich nahezu vollständig aus dem erhöhten Kraftstoffverbrauch infolge des fast durchwegs schlechteren Straßenzustandes bei Variante 1.

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist Variante 2 unbedingt vorzuziehen.

# 2. Beispiel: Baubetriebliche Maßnahme

(1) Problem

Auf der BAB A3 soll im Oktober auf der Fahrbahn Frankfurt/M.

- Köln der rechte Fahrstreifen instandgesetzt werden. Als Instandsetzungsmaßnahme ist Repaven vorgesehen. Mit Hilfe einer Wirtschaftlichkeitsrechnung soll überprüft werden, welche der beiden Verkehrsführungen:
- Variante 1: Verkehrsführung 2+1, Regelplan I/3 nach RSA,
- Variante 2: Verkehrsführung 4+0, Regelplan II/2 nach RSA vorzuziehen ist.
- (2) Eingangsdaten
- (2.1) Baulastträgerkosten

Die reinen Maßnahmekosten sind unabhängig von der Verkehrsführung

Die Kosten der Verkehrssicherung betragen bei

Variante 1: 100 000,- DM

- Variante 2: 280 000,- DM

#### (2.2) Straßennutzerkosten

Straßentyp: ST 1.2 Streckenmerkmale:

Bauseite: Steigung 3 %

- Gegenseite: Gefälle 3%

Verkehrsbelastung:

- DTV: 32.000 Kfz/24h

Güterverkehranteil GVA: 20 %

Zeitliche Verkehrsverteilung:

- Überwiegende Verkehrsart: Gem Anlage 3.1, Blatt 1
   Gemischter Verkehr
- Wochenart: Normalwoche (Oktober ist außerhalb der Urlaubszeit, in die Bauzeit fällt kein Feiertag)
- Ganglinientyp: Gem. Anlage 3.2, Blatt 2

Bauseite: Überwiegende Morgenspitze

Gegenseite: Überwiegende Nachmittagsspitze

## Baustellenmerkmale:

Anzahl der verfügbaren Fahrstreifen:

Variante I: auf der Bauseite 1 verfügbarer Fahrstreifen,

auf der Gegenseite keine Behinderung

Variante 2: in beiden Fahrtrichtungen 2 verfügbare

Fahrstreifen

- Baustrecke: 5 km

Bauzeit: 2 Wochen

Wertansätze: Gem. Abschnitt 4.323

Zeitkostensatz der Fz-Gruppe P: 6,00 DM/Fzh
Zeitkostensatz der Fz-Gruppe GV: 39,20 DM/Fzh
Kraftstoffkosten des Gesamtverkehrs: 0,76 DM/I

- (3) Berechnung der zusätzlichen Nutzerkosten
- (3.1) Variante 1
  - 1. Zusätzl. Zeitaufwand der Fz-Gruppe P:

Gleichmäßige Tagesganglinie Anlage 3.11, Blatt 1 oben

 $DT_P = (a \cdot Bauzeit + b \cdot Länge Baustrecke \cdot Bauzeit) \cdot 1000 [Fzh]$  $DT_{P,1} = (17,32 \cdot 2 + 1,26 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 47 240 Fzh$ 

Zuschlag für Morgenspitze Anlage 3.14, Blatt 1 oben links DT<sub>P.2</sub> = 10,66 • 2 • 1000 = 21 320 Fzh

Ges. zusätzl. Zeitaufwand DT<sub>P</sub> = 47 240 + 21 320 = <u>68 560 Fzh</u>

2. Zusätzl. Zeitaufwand der FZ-Gruppe GV:

Gleichmäßige Tagesganglinie Anlage 3.11, Blatt 4 oben  $DT_{GV,1} = (4,08 \cdot 2 + 0,2 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 10 160 \text{ Fzh}$ 

Zuschlag für Morgenspitze Anlage 3.14, Blatt 1 oben links DT<sub>GV,2</sub> = 2,02 • 2 • 1000 = 4 040 Fzh

Ges. zusätzl. Zeitaufwand  $DT_{GV} = 10\ 160 + 4\ 040 = \underline{14\ 200\ Fzh}$ 

3. Zusätzl. Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs

Gleichmäßige Tagesganglinie Anlage 3.11, Blatt 7 oben

 $DBV_{ges,1} = (49,68 \cdot 2 - 1,84 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 80\ 960\ I$ 

Zuschlag für Morgenspitze Anlage 3.14, Blatt 1 oben links DBV<sub>ges.2</sub> = 38,28 • 2 • 1000 = 76 560 l

Ges. zusätzl. Kraftstoffverbrauch DBV<sub>ges</sub> = 80~960 + 76~560 = 157~520~I

4. Zusätzl. Unfallkosten

Gem. Anlage 3.15, Blatt 1, kann zur Abschätzung der zusätzl. Unfallkosten ein Unfallkostenratenfaktor UKRF = 3,9 angesetzt werden. Danach ergeben sich mit der Verkehrsbelastung in der bauseitigen Fahrtrichtung von 16 000 Kfz/24h die zusätzlichen Unfallkosten von DUK = 2 • 100 000 = 200 000,- DM

5. Zusätzl. Nutzerkosten

DNK =  $DT_P \cdot WT_P + DT_{GV} \cdot WT_{GV} + DBV_{ges} \cdot WB_{ges} + DUK$ DNK =  $68\ 560 \cdot 6,00 + 14\ 200 \cdot 39,20 + 157\ 520 \cdot 0,76 + 200\ 000$ DNK =  $1\ 287\ 715\ DM$ 

#### (3.2) Variante 2

1. Zusätzl. Zeitaufwand der Fz-Gruppe P

Gleichmäßige Tagesganglinie

Anlage 3.12, Blatt 1

Steigung 3 %:  $DT_{P,1} = (0,32 \cdot 2 + 0,54 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 6040 \text{ Fzh}$ Gefälle 3 %:  $DT_{P,1} = (0,32 \cdot 2 + 0,4 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 4640 \text{ Fzh}$ ges  $DT_{P,1} = 10680 \text{ Fzh}$ 

Zuschlag für Morgenspitze und Nachmittagsspitze

Anlage 3.14, Blatt 2 oben rechts

Kein Zuschlag! – Auch nicht für den Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV und den Kraftstoffverbrauch!

Ges. zusätzl. Zeitaufwand DT<sub>P</sub> = 10 680 Fzh

2. Zusätzl. Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV

Gleichmäßige Tagesganglinie

Anlage 3.12, Blatt 4

Steigung 3 %:  $DT_{GV,1} = (0,1 \cdot 2 + 0,12 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 1400 \text{ Fzh}$ Gefälle 3 %:  $DT_{GV,1} = (0,1 \cdot 2 + 0,1 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 1200 \text{ Fzh}$  $DT_{GV} = 2600 \text{ Fzh}$ 

3. Zusätzl. Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs

Gleichmäßige Tagesganglinie

Anlage 3.12, Blatt 7

Steigung 3 %: DBV<sub>ges,1</sub> =  $(-1,9 \cdot 2 - 2,32 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000$  = -27 000 I Gefälle 3 %: DBV<sub>ges,1</sub> =  $(-0,62 \cdot 2 - 0,72 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000$  = -8 440 I DBV<sub>ges</sub> = -35 440 I

4. Zusätzliche Unfallkosten

Gem. Anlage 3.15, Blatt 1, kann zur Abschätzung der zusätzl. Unfallkosten ein Unfallkostenratenfaktor UKRF = 1,7 angesetzt werden. Danach ergeben sich mit der Verkehrsbelastung in beiden Fahrtrichtungen von 32 000 Kfz/24h die zusätzlichen Unfallkosten von DUK = 2 • 50 000 = 100 000,- DM

5. Zusätzl. Nutzerkosten

DNK = 10 680 • 6,0 + 2 600 • 39,20 - 35 440 • 0,76 + 100 000 DNK = 239 066 DM

(4) Diskussion der Ergebnisse

Die Verkehrssicherungskosten der Variante 1 liegen zwar um 180 000,- DM über denen der Variante 1, bei den zusätzlichen Nutzerkosten ist jedoch mit einem Mehraufwand von rd. 1,05 Mio. DM zu rechnen.

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist Variante 2 (Verkehrsführung 4+0) unbedingt vorzuziehen.



50999 Köln · Wesselinger Straße 17 Fon: 02236 / 38 46 30 · Fax: 38 46 40