

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN

Arbeitsgruppe "Sonderaufgaben"

Arbeitsausschuß 9.15 "Systematik der Straßenerhaltung"

FGSV – Arbeitspapier Nr. 9/E1

"Systematik der Straßenerhaltung"

Teil E

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

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 1

Gliederung

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

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 2

1 Einführung

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.

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- 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.

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
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 $V_{zul} = 100 \text{ km/h}$,
- 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

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

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 Erneuerungszeiträume 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.

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- 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 relativen 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 Verfahren

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).

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- 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: NK_Z bzw.

– Baustelle: NK_B

und dem Vergleichsfall NK_0 , 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.

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 8

Kostenelemente		Straßentyp	
		ST 1 (zweibahnige Außerorts- straßen)	ST 2 (einbahnige Außerorts- straßen)
Zeitkosten TK	Straßenzustand TK _Z	+	+
	Baustelle TK _B	+	+
Betriebskosten BK	Straßenzustand BK _Z	+	+
	Baustelle BK _B	+	+
Unfallkosten UK	Straßenzustand UK _Z	-	-
	Baustelle UK _B	+	-

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.

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- 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

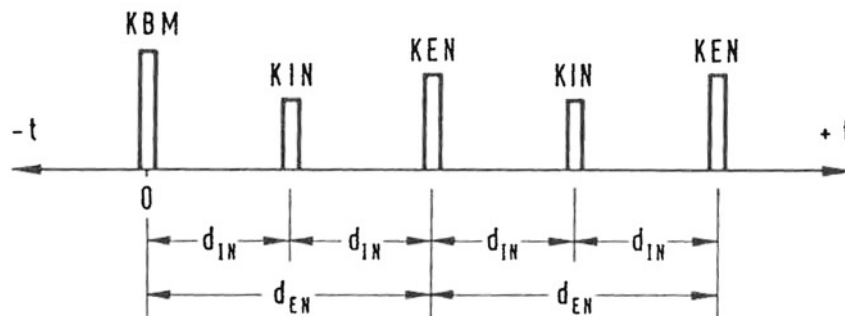


Abb. 1: Beispiel für ein Erhaltungsmodell.

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.

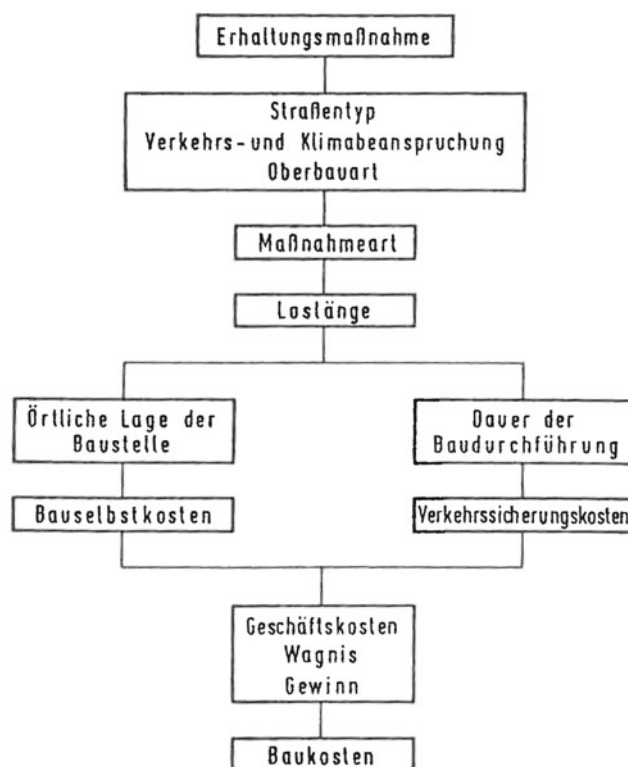


Abb. 2: Ablaufplan zur Ermittlung der Straßenbaulastträgerkosten.

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- 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). Dementsprechend 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

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

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.

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 13

Straßentyp ST	Fahrzeuggruppe		
	L	Z	B
	(%)	(%)	(%)
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 Kraftstoffverbrauchs-kosten BVK.

Bei dem Vergleich alternativer Maßnahmen wird stets dieselbe Untersuchungsstrecke vorausgesetzt. Da außerdem der Einfluß des Straßenzu-standes auf die Grundkosten nicht bekannt ist, werden in diesem Falle die Betriebskosten nur aus den Kraftstoffverbrauchs-kosten 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 Ta-belle 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
1	10	0,70	0,63	0,59	-
	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:	WT _P	=	6,00	(DM/Kfzh)
Fahrzeuggruppe L:	WT _L	=	30,00	(DM/Kfzh)
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 % ($WT_P = 7,00 \text{ DM/Kfzh}$) und einem Anteil des Sonntagsverkehrs von 28 % ($WT_P = 3,50 \text{ DM/Kfzh}$).

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

Betriebskosten:

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

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

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

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

$$WB_{\text{ges}} = 0,76 \text{ (DM/l)}$$

berechnet.

Anmerkung: In der RAS-W 86 sind angegeben

- für den Vergaserkraftstoff: $WB_b = 0,77 \text{ (DM/l)}$,*
- für den Dieselmkraftstoff: $WB_d = 0,75 \text{ (DM/l)}$.*

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
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 = $13,9 \cdot \text{DTV}$ (DM/km · a)

Autobahnen ohne Standstreifen: UKL = $16,2 \cdot \text{DTV}$ (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.

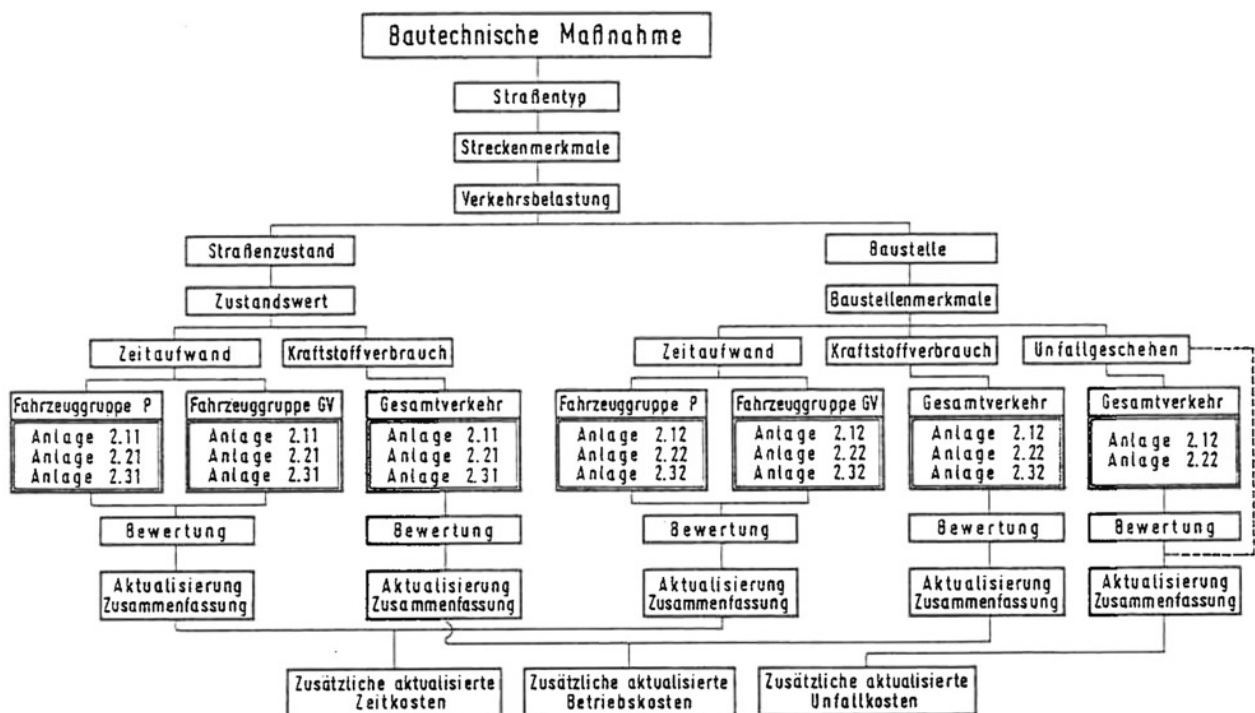


Abb. 3: Ablauf der Nutzerkostenermittlung bei bautechnischen Maßnahmen

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

- (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**
 - 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

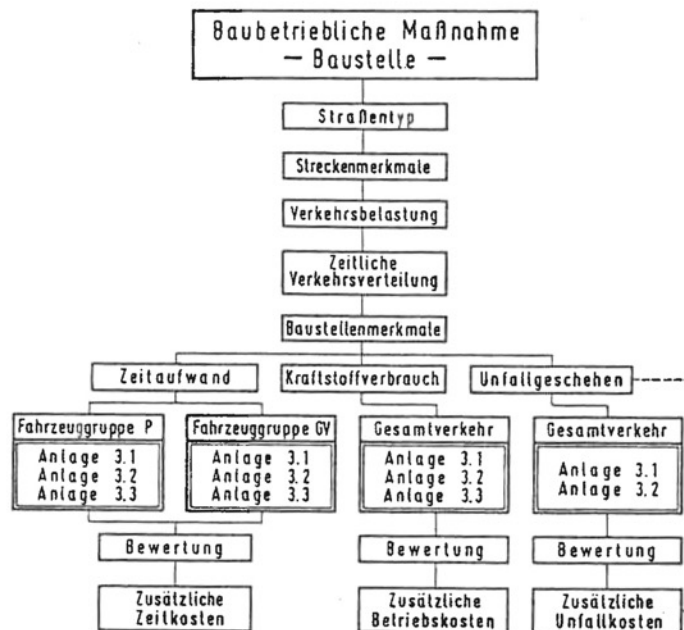


Abb. 4: Ablauf der Nutzerkostenermittlung bei baubetrieblichen Maßnahmen

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,
 - Freizeitverkehrzugeordnet.
Bei einbahnigen Straßen (ST 2) werden Regionen gemäß Anlage 3 einer der folgenden Verkehrsarten
 - gemischter Verkehr und Wirtschafts-/Berufsverkehr,
 - Freizeitverkehrzugeordnet.
 - 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.

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
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_v auf den Bezugszeitpunkt aufgezinzt:

$$f_v = q^r$$

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:

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

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 21

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.

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: $d_{ER} = f_h \cdot d_{IN}$),

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_Z , für einen Erhaltungszeitraum d_{ER} ermittelt:

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

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 $f = 1,554$.

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- 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 Verzeichnis der Abkürzungen

A	(-)	Index zur Bezeichnung der aktualisierten (diskontierten) Kosten
B	(-)	Index zur Bezeichnung des Untersuchungsfalltes "Baustelle"
B	(-)	Aufwand für den Kfz-Betrieb (fahrleistungsbezogen), bestehend aus Abschreibung, Reifenverschleiß, Instandhaltung, Wartung, Schmierstoffen, Kraftstoffverbrauch
b	(1/100km • Kfz)	Spezifischer Kraftstoffverbrauch
BGK	(DM)	Grundkosten für den Kfz-Betrieb (geschwindigkeitsunabhängig), bestehend aus den Kosten für die fahrleistungsbezogene Abschreibung, Reifenverschleiß, Instandhaltung, Wartung, Schmierstoffe
BGW	(DM/100km • Kfz)	Spezifische Grundkosten für den Kfz-Betrieb (Betriebskostengrundwert)
BK	(DM)	Kfz-Betriebskosten
BKW	(DM/100km • Kfz)	Spezifische Kfz-Betriebskosten
BV	(1)	Kraftstoffverbrauch (geschwindigkeitsabhängig)
BVK	(DM)	Kraftstoffverbrauchskosten
BVW	(DM/100km • Kfz)	Spezifische Kraftstoffverbrauchskosten
d	(a)	Untersuchungszeitraum
d _{EN}	(a)	Erneuerungsintervall (Zeitraum zwischen Erneuerungsmaßnahmen)
d _{ER}	(a)	Erhaltungsintervall (Zeitraum zwischen Erhaltungsmaßnahmen)

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 23

d _{IN}	(a)	Instandsetzungsintervall (Zeitraum zwischen Erneuerungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen und Instandsetzungsmaßnahmen)
DB	(-)	Zusätzlicher Aufwand für den Kfz-Betrieb
DT	(h)	Zusätzlicher Zeitaufwand
DU	(U)	Zusätzliche Anzahl der Unfälle
DBK	(DM)	Zusätzliche Kfz-Betriebskosten
DBV	(1)	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch (geschwindigkeitsabhängig)
DNK	(DM)	Zusätzliche Nutzerkosten
DTK	(DM)	Zusätzliche Zeitkosten
DUK	(DM)	Zusätzliche Unfallkosten
DBGK	(DM)	Zusätzliche Grundkosten für den Kfz-Betrieb (geschwindigkeitsunabhängig)
DBVK	(DM)	Zusätzliche Kraftstoffverbrauchskosten (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"

Arbeitspapier zur
SYSTEMATIK DER STRASSENERHALTUNG
Abschnitt E 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
für Erhaltungsmaßnahmen
- Außerortsstraßen -

Stand Oktober 1987

Blatt 24

7 Schrifttum

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)

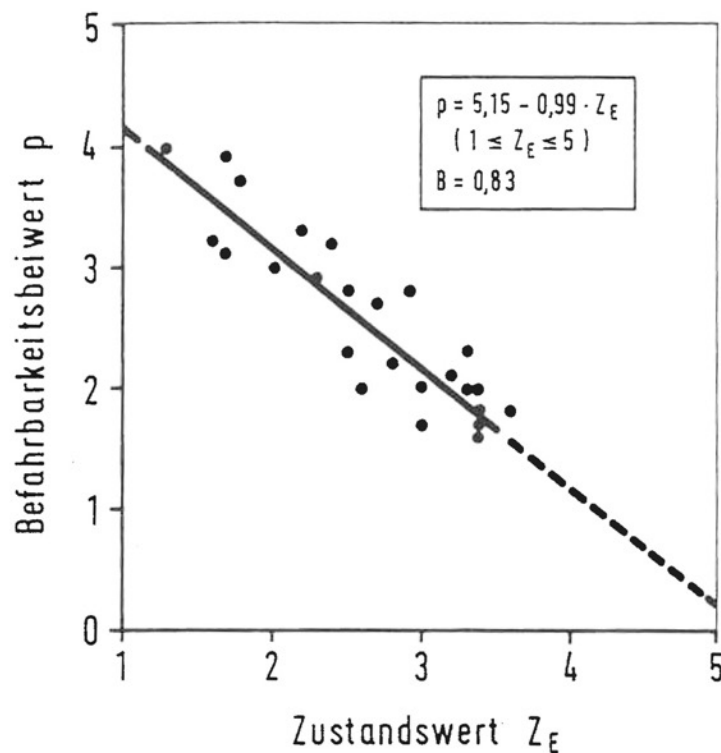
Oefner, Gert: Handbuch für die wirtschaftliche Vergleichsrechnung im Management der Straßenerhaltung – Baulastträger- und Nutzerkosten. München-Neubiberg: Schmuck, A. (Hrsg.), 1988 (Informationen – Verkehrsplanung und Straßenwesen – 27)

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)

Inhalt

Anlage 1	Zusammenhang zwischen Befahrbarkeitsbeiwert p und Zustandswert "Ebenheit" Z_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:

- $p \geq 3,5$: Vereinzeltes Wanken und Nicken des Fahrzeugs (Fahrbahnoberfläche in guter bis sehr guter Ausführung)
- $p = 3,0 \div 3,5$: Häufiges Wanken und Nicken des Fahrzeugs; keine schlag-/stoßartige Beanspruchung
- $p = 2,5 \div 3,0$: 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
- $p = 1,5 \div 2,0$: Ständiges Wanken und Nicken des Fahrzeugs mit schlag-/stoßartiger Beanspruchung über die gesamte Länge.

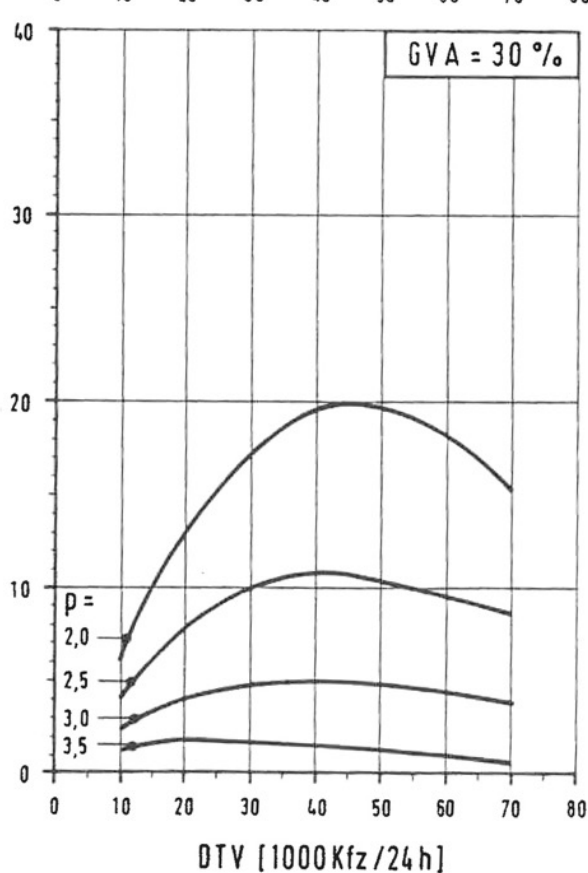
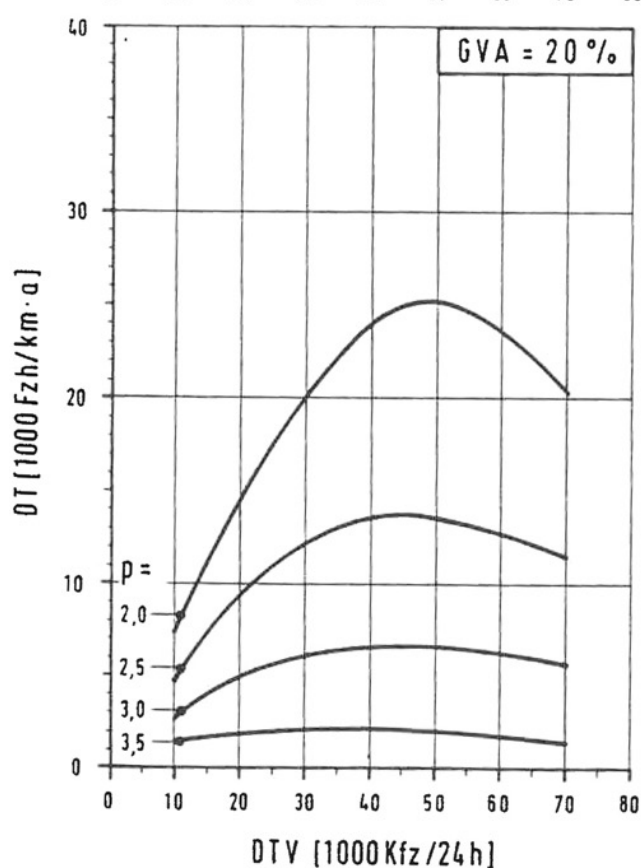
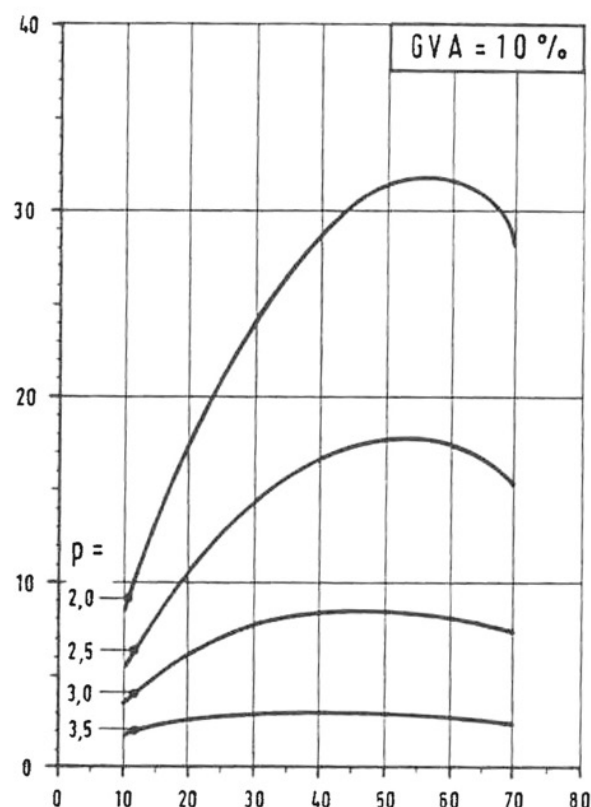
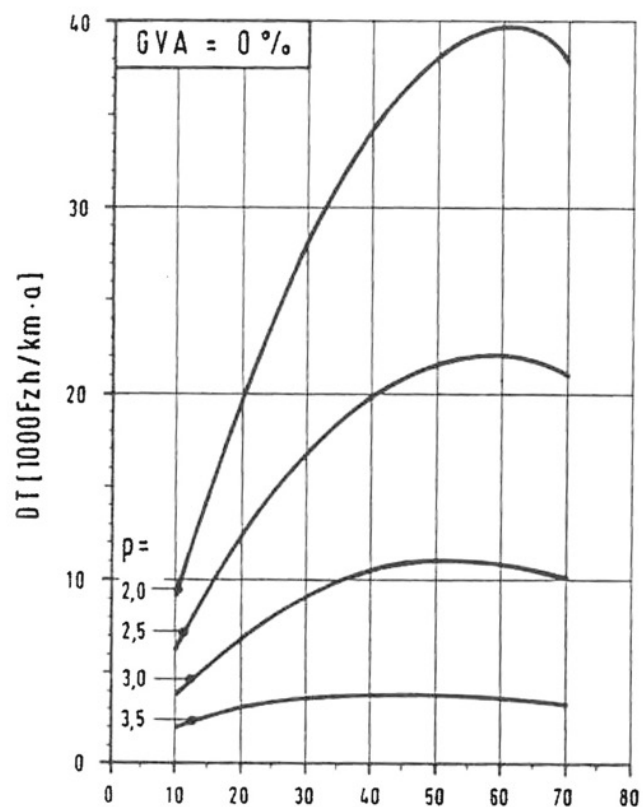
Anlage 2

Zusätzliche Nutzerwirkungen infolge von bautechnischen Maßnahmen

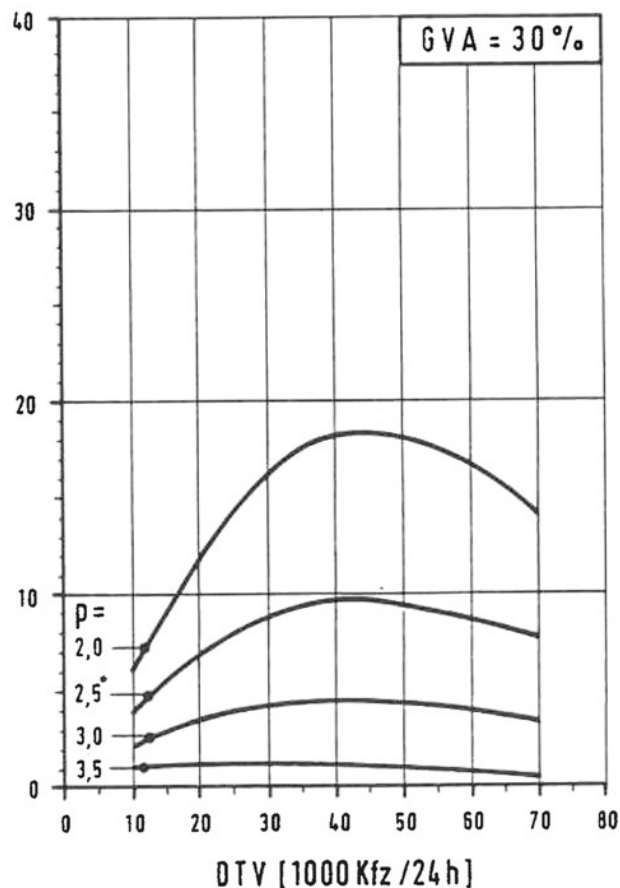
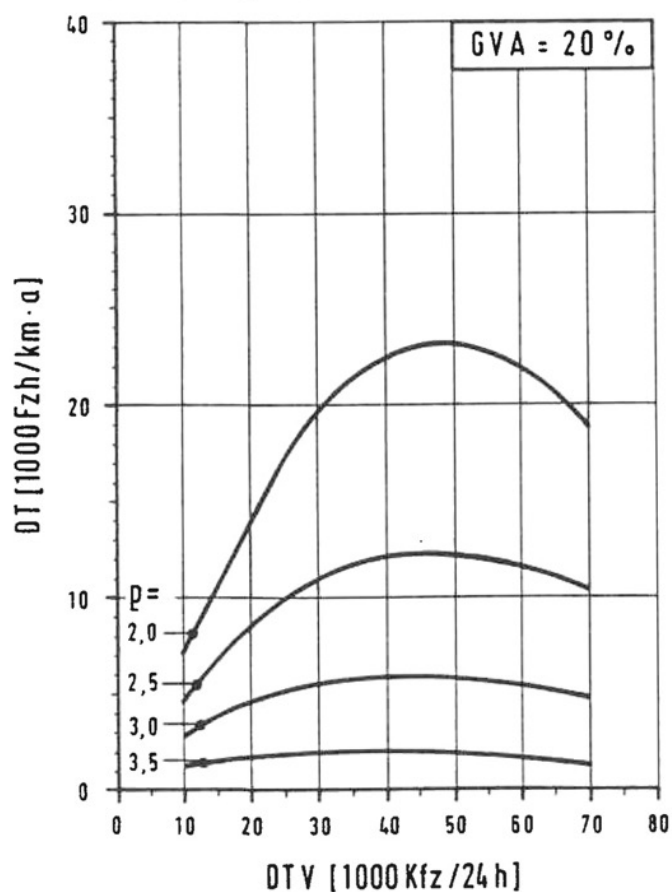
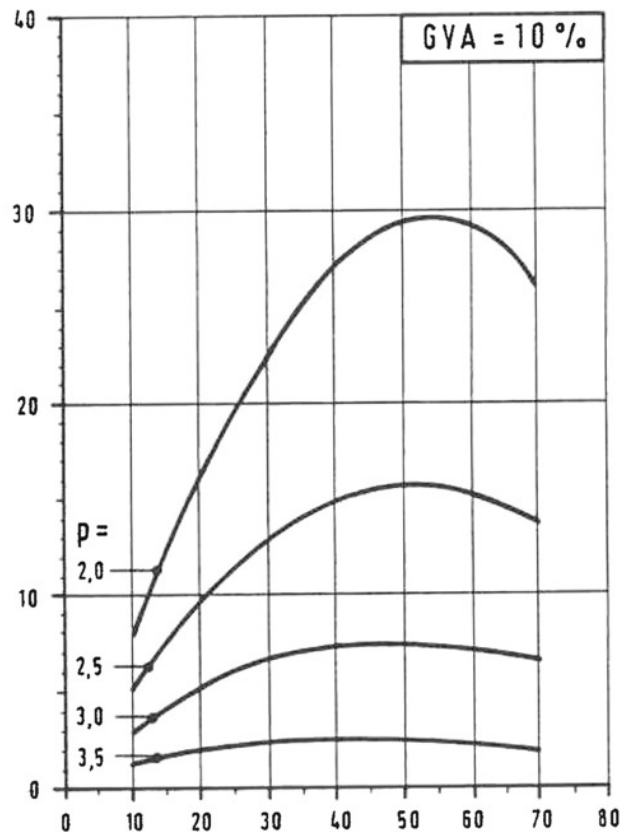
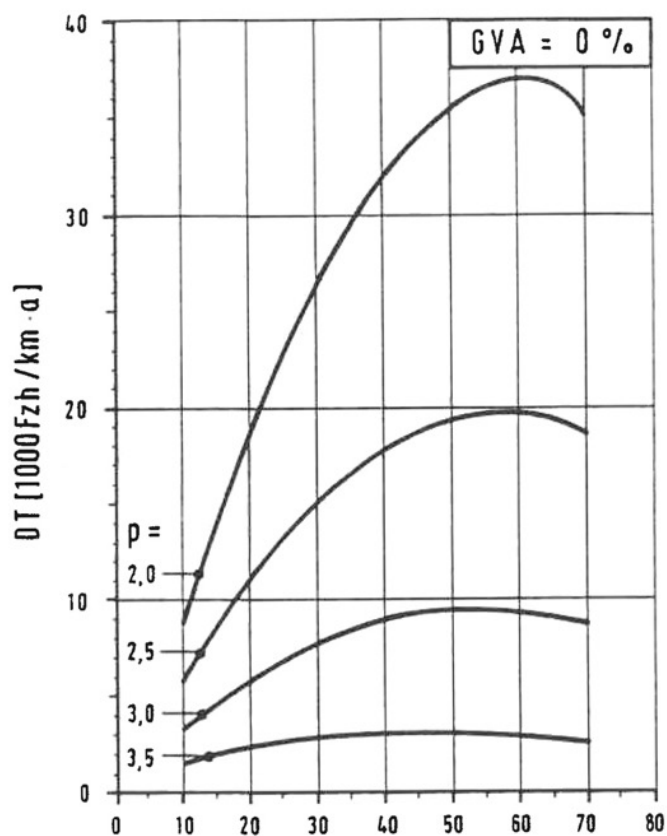
Inhalt

Anlage 2.11	<u>Straßentyp 1.2</u> – Untersuchungsfall "Straßenzustand"
Blatt 1 – 3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 4 – 6	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Anlage 2.12	<u>Straßentyp 1.2</u> – 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	<u>Straßentyp 1.3</u> – Untersuchungsfall "Straßenzustand"
Blatt 1 – 3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 4 – 6	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs
Anlage 2.22	<u>Straßentyp 1.3</u> – 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	<u>Straßentyp 2</u> – 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	<u>Straßentyp 2</u> - Untersuchungsfall "Baustelle"
Blatt 1	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 2	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV
Blatt 3	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs

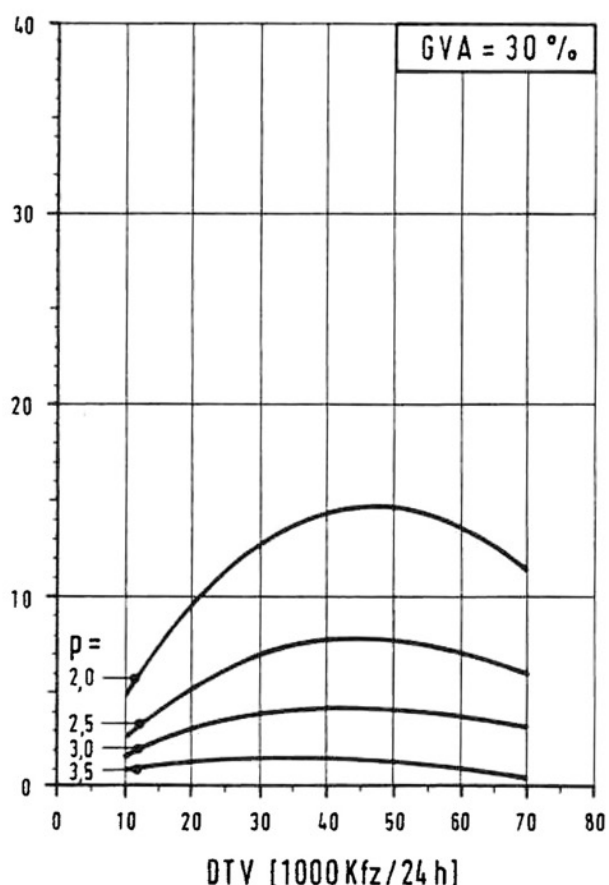
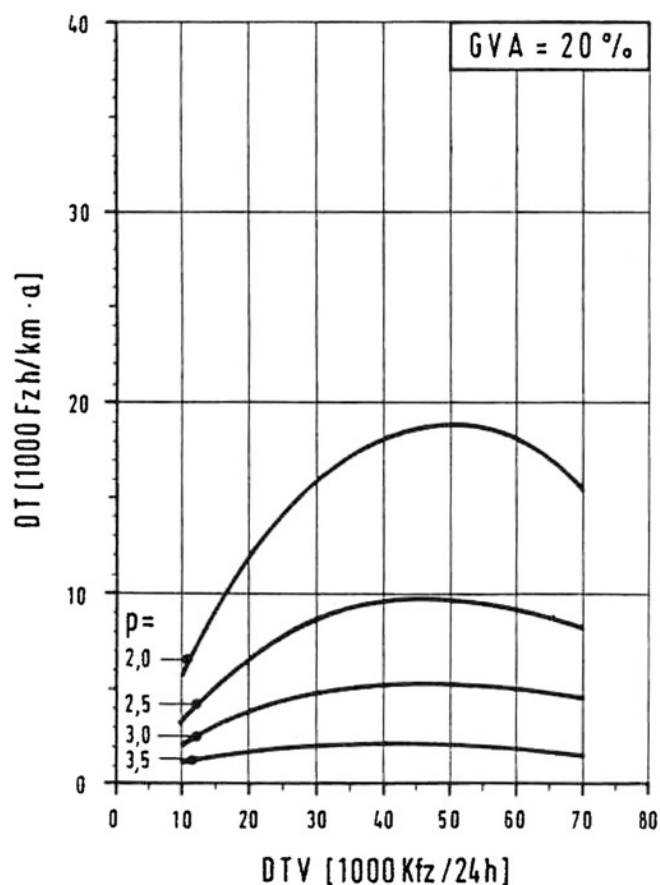
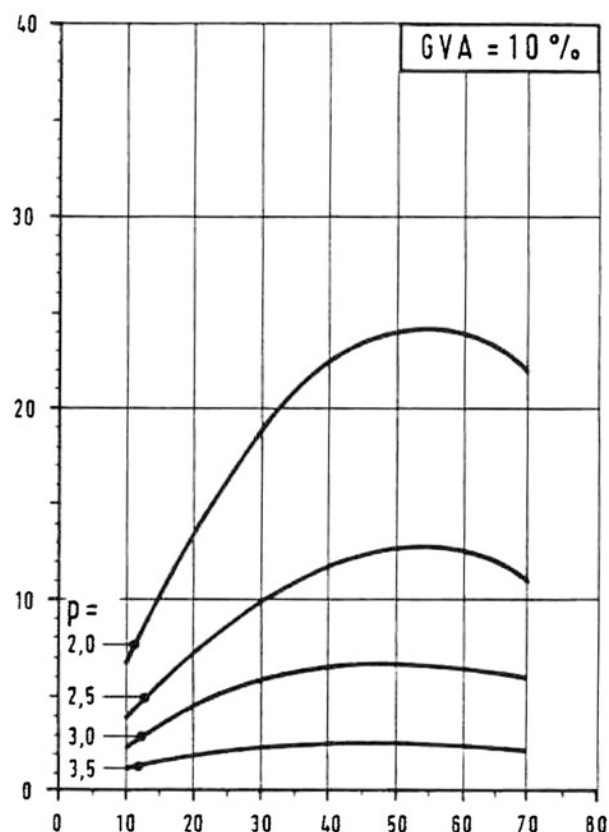
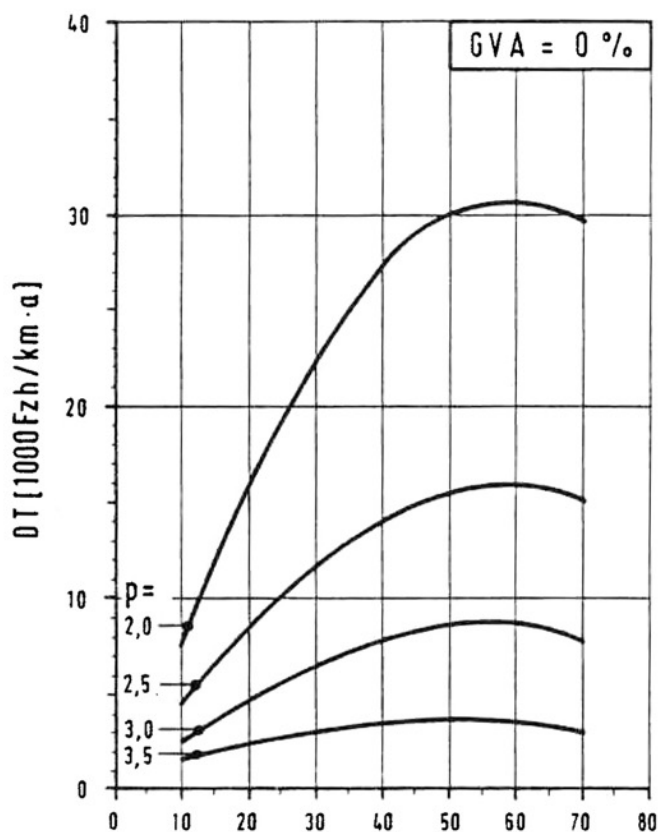
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.2	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/km·a)	Längsneigung 0 – 2 %



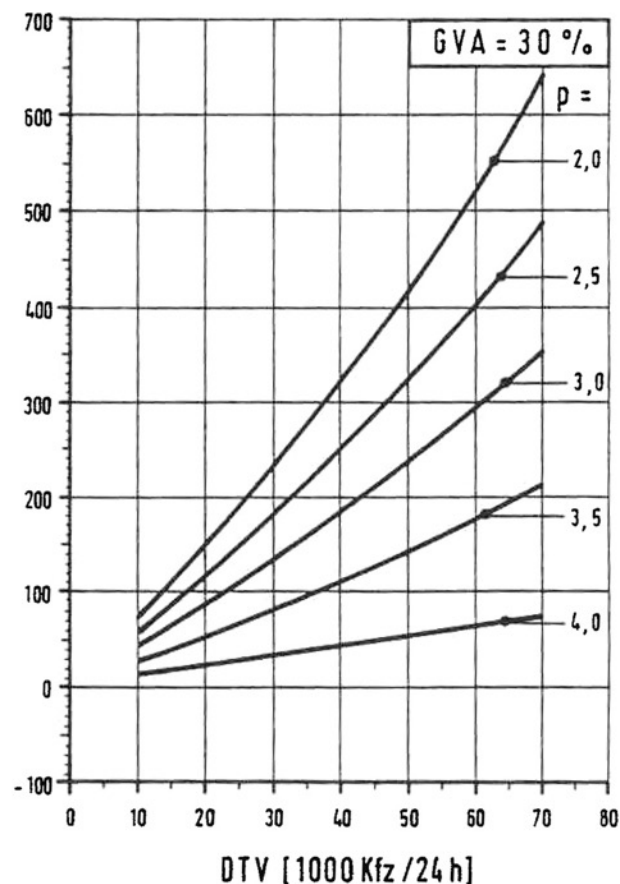
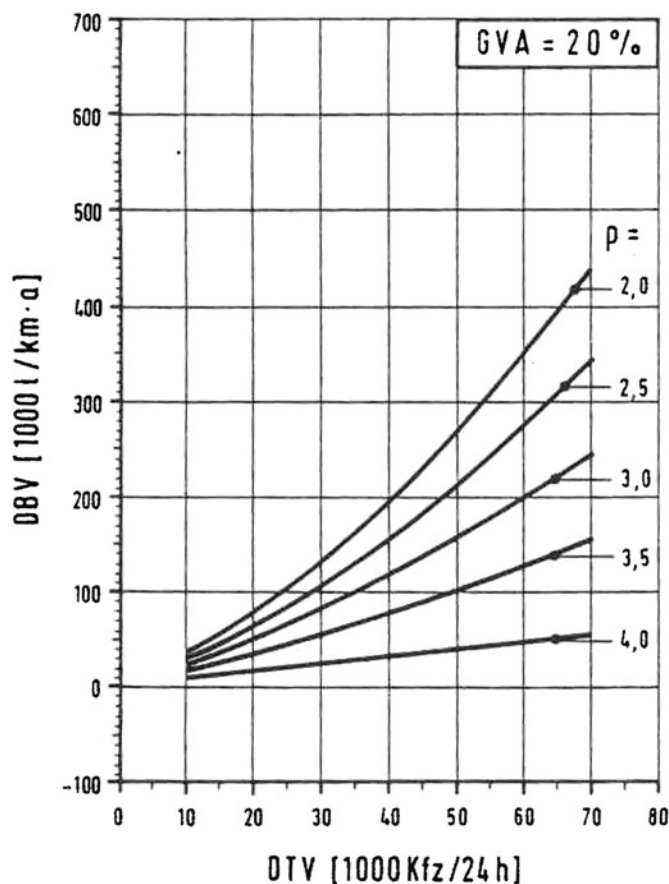
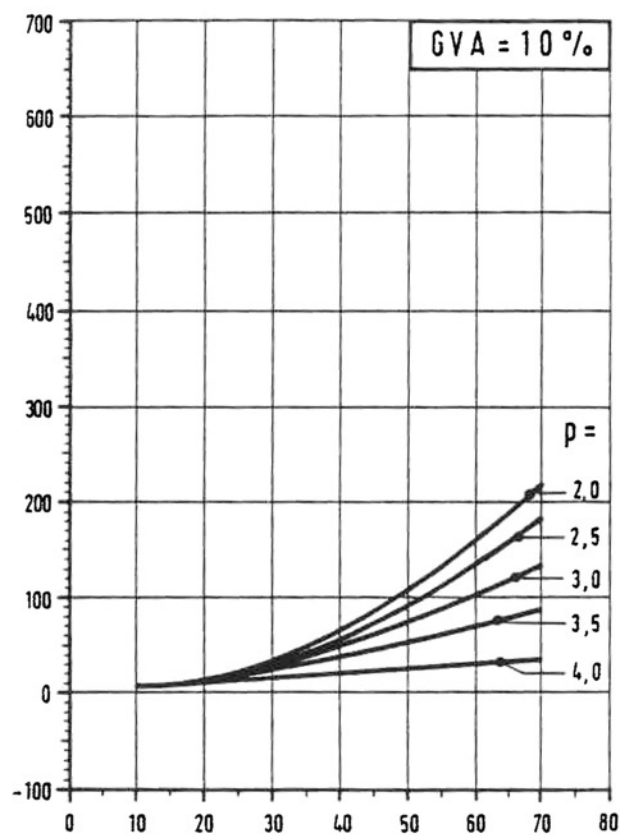
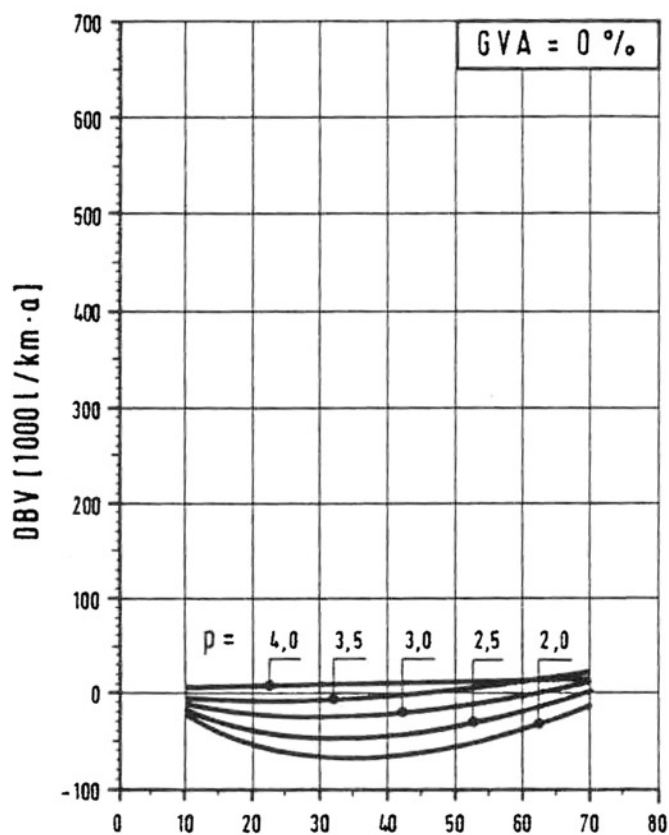
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.2	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/km·a)	Längsneigung 2 – 4 %



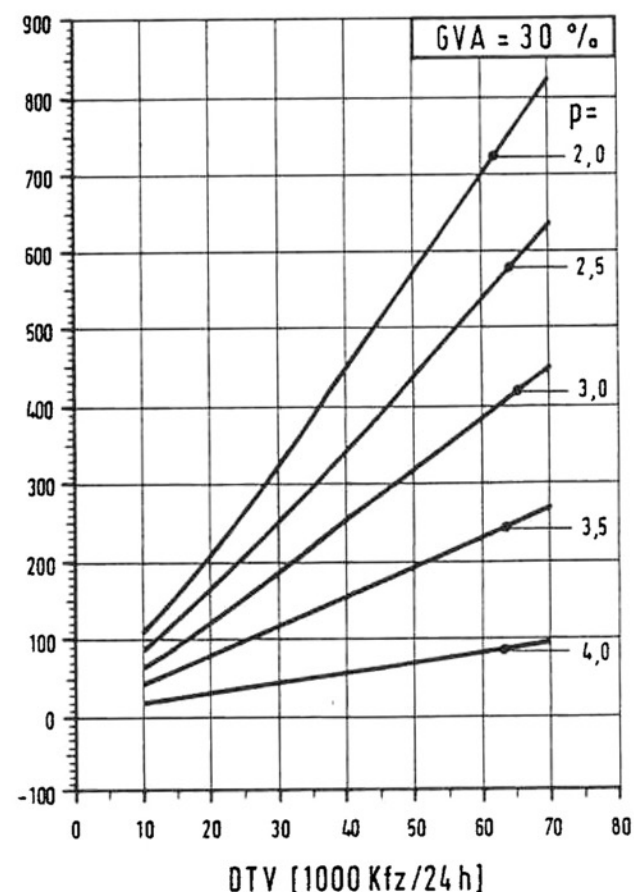
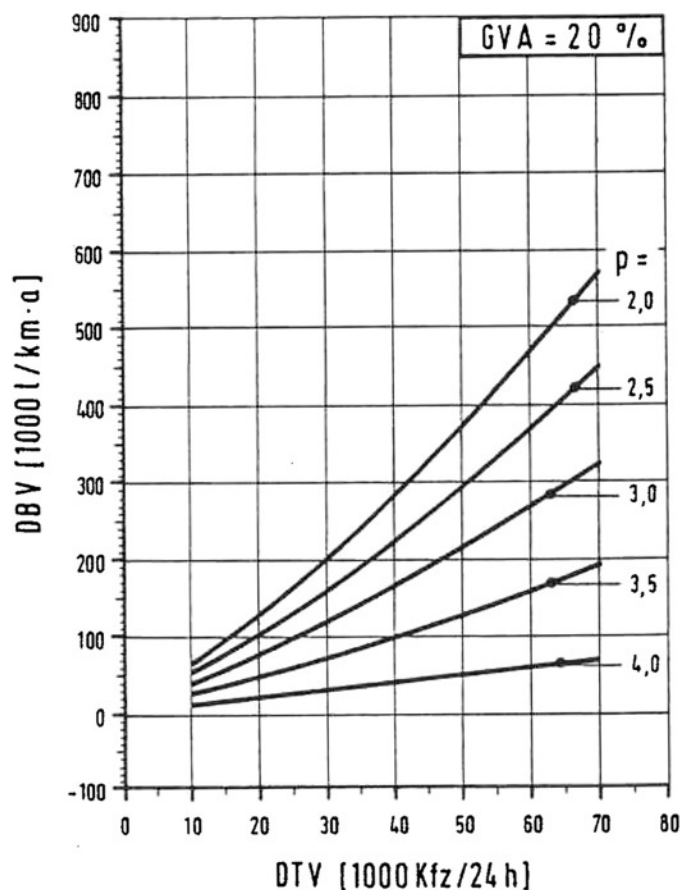
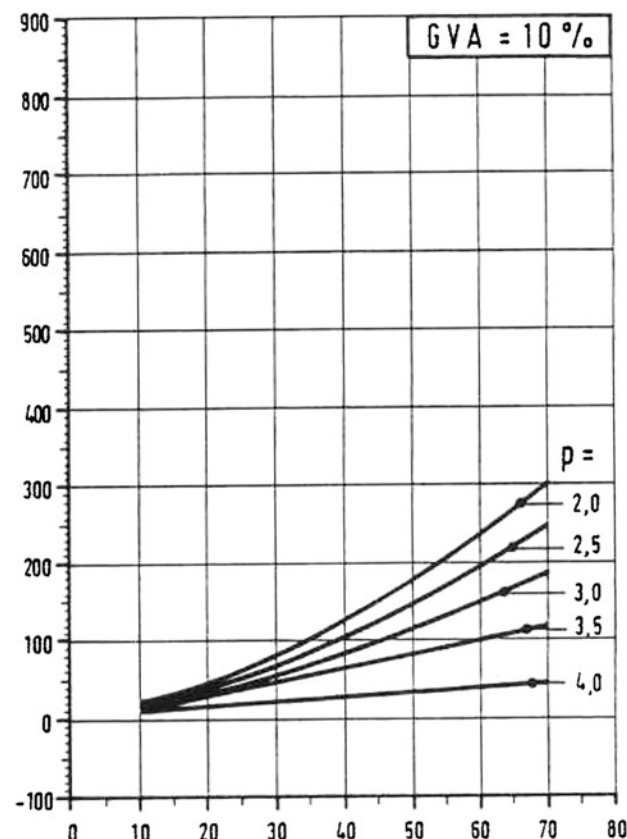
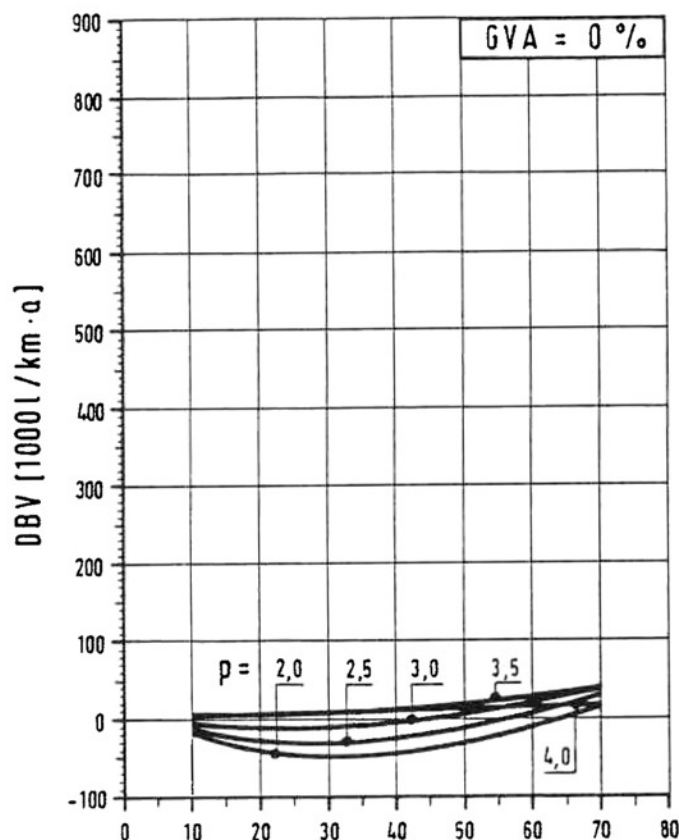
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.2	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/km·a)	Längsneigung 4 – 6 %



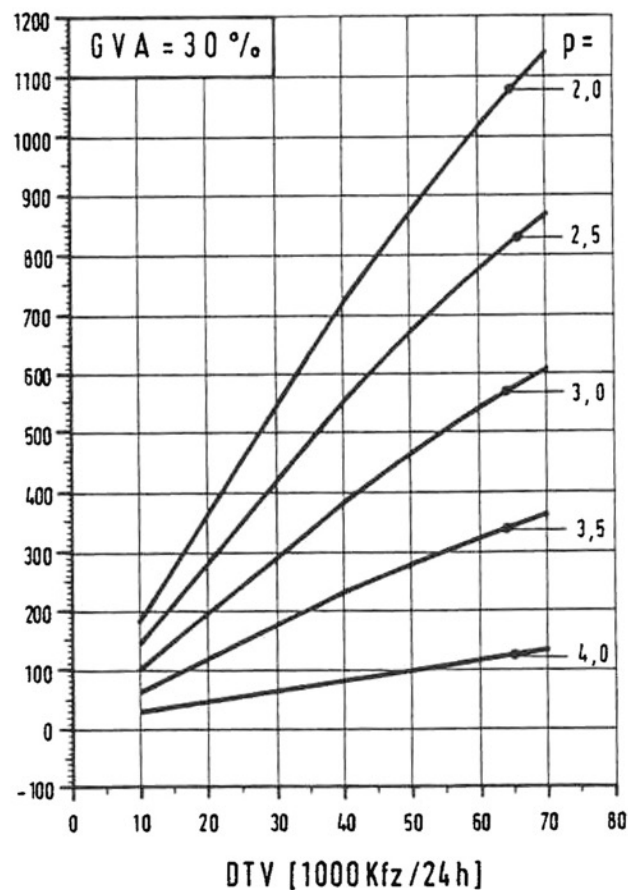
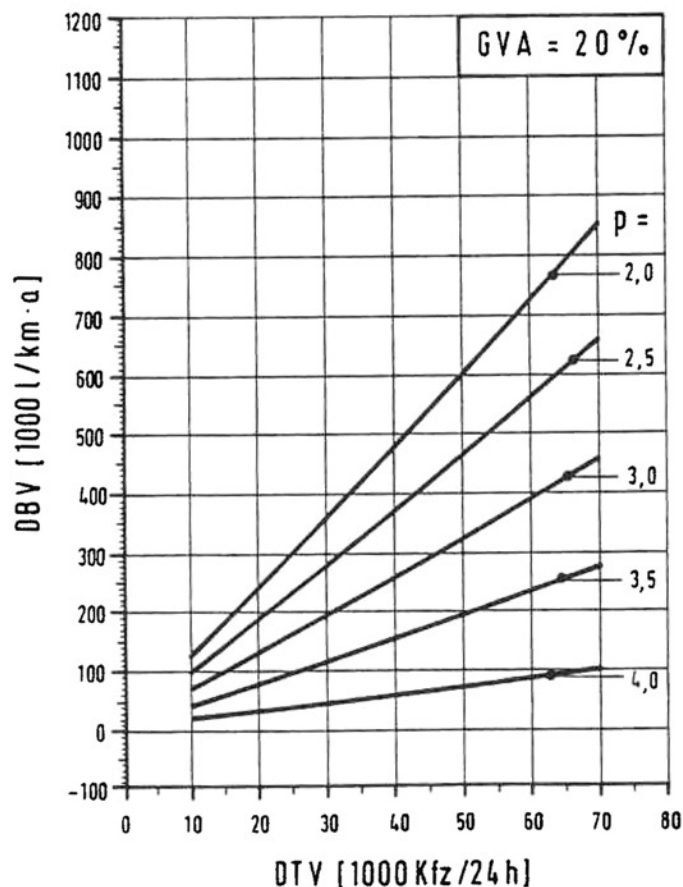
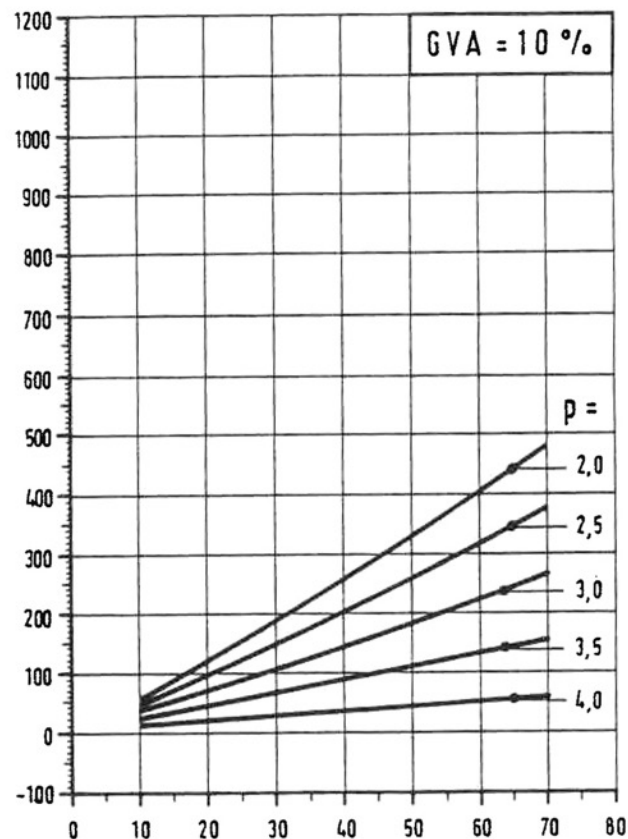
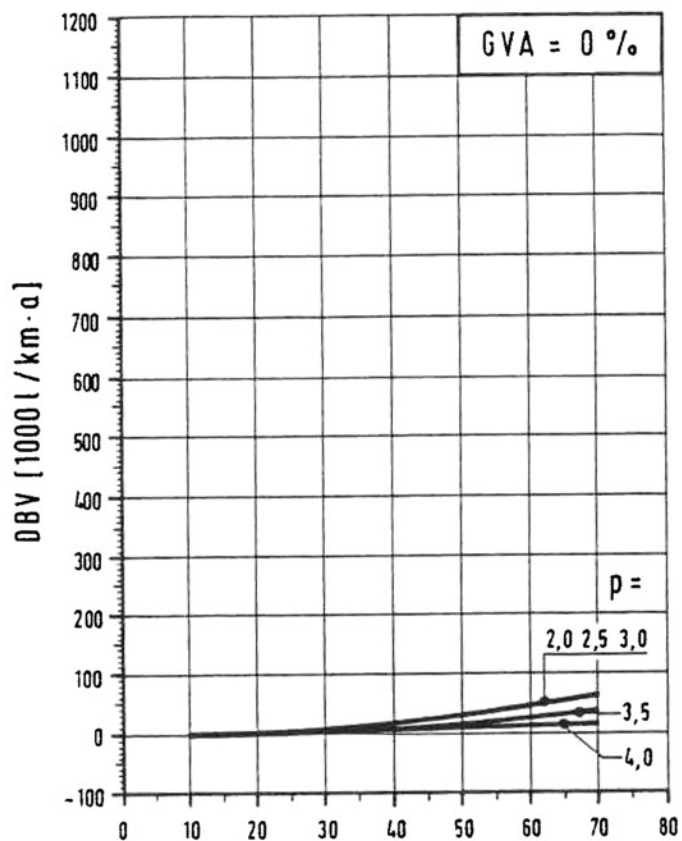
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.2	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000l/km·a)	Längsneigung 0 – 2 %



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.2	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000l/km·a)	Längsneigung 2 - 4 %



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.2	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000l/km·a)	Längsneigung 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)

Verkehrsführung: 2+1 Regelplan: 1/3 Zul V: 60 km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
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	0,1
	b	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
20 000	a	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1
	b	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7	0,7	0,6	0,6
30 000	a	1,3	2,2	4,0	7,4	1,4	2,2	4,0	7,5	1,4	2,3	4,1	7,5
	b	0,8	0,8	0,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,4	1,4	1,4	1,2
40 000	a	34,0	57,8	107,6	150,8	34,0	57,8	107,6	150,8	34,0	57,7	107,3	150,2
	b	1,4	1,4	1,3	1,1	1,7	1,6	1,5	1,3	2,7	2,7	2,5	2,3
50 000	a												
	b												
60 000	a												
	b												
70 000	a												
	b												

Verkehrsführung: 2+2 Regelplan: 1/1 Zul V: 60 km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
10 000	a	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0
	b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
20 000	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	b	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
30 000	a	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1
	b	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	a	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
	b	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6
50 000	a	0,4	0,3	0,3	0,6	0,4	0,4	0,3	0,6	0,4	0,4	0,3	0,6
	b	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9
60 000	a	3,0	4,9	7,9	12,9	3,0	4,8	7,8	12,8	3,0	4,7	7,6	12,3
	b	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	a	15,0	20,7	35,8	74,4	14,8	20,4	35,3	73,2	14,3	19,6	33,8	69,9
	b	1,7	1,6	1,4	1,1	1,7	1,6	1,4	1,2	1,7	1,6	1,5	1,2

Verkehrsführung: 2+2 Regelplan: 1/2 Zul V: 60 km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
10 000	a	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0
	b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
20 000	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	b	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
30 000	a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
	b	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	a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
	b	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6
50 000	a	0,4	0,4	0,3	0,7	0,4	0,4	0,4	0,7	0,4	0,4	0,4	0,7
	b	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9
60 000	a	3,0	4,9	8,0	13,0	3,1	4,9	7,9	12,8	3,0	4,8	7,7	12,4
	b	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	a	15,1	20,8	35,9	74,4	14,9	20,5	35,4	73,3	14,3	19,6	33,8	70,0
	b	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)	

		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsführung: 2+2 Regelplan: I/4 Zul V: 60 km/h		DTV (Kfz/24h)											
10 000	a	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
20 000	a	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
	b	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
30 000	a	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
	b	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	a	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3
	b	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6
50 000	a	0,5	0,5	0,4	0,8	0,5	0,5	0,5	0,8	0,5	0,5	0,5	0,8
	b	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9
60 000	a	3,2	5,0	8,1	13,1	3,2	5,0	8,0	12,9	3,2	4,9	7,8	12,5
	b	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	a	15,2	20,9	36,0	74,6	15,0	20,6	33,5	73,4	14,5	19,8	34,0	70,1
	b	1,7	1,6	1,4	1,1	1,7	1,6	1,4	1,2	1,7	1,6	1,5	1,2

		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsführung: 2+0 Regelplan: II/3 Zul V: 60 km/h 80 km/h		DTV (Kfz/24h)											
10 000	a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,5	0,4	0,4	0,4
	b	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	a	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	1,1	1,0	0,9	0,8
	b	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	a	3,4	5,0	8,7	15,6	3,6	5,2	8,9	15,7	4,2	5,8	9,5	16,3
	b	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	a	69,2	116,8	216,4	302,7	69,5	117,0	216,6	302,7	70,5	117,9	216,9	302,5
	b	2,8	2,8	2,6	2,3	3,3	3,3	3,0	2,7	5,5	5,5	5,1	4,5
50 000	a												
	b												
60 000	a												
	b												
70 000	a												
	b												

		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsführung: 3+1 Regelplan: II/1 Zul V: 60 km/h 60/80 km/h		DTV (Kfz/24h)											
10 000	a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	b	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,3	0,3
20 000	a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4
	b	0,7	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,8	0,7	0,6
30 000	a	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6
	b	1,0	1,0	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,8	1,3	1,2	1,1	1,0
40 000	a	0,9	0,9	0,8	0,7	*1,0	0,9	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,9
	b	1,5	1,4	1,3	1,2	1,6	1,5	1,4	1,3	1,8	1,7	1,6	1,5
50 000	a	2,0	2,6	4,7	8,8	2,1	2,7	4,8	8,8	2,2	2,8	4,8	8,8
	b	2,2	2,1	2,0	1,9	2,3	2,2	2,2	2,1	2,6	2,6	2,5	2,4
60 000	a	19,6	29,1	44,1	85,6	19,6	29,0	43,8	85,0	19,4	28,6	43,1	83,0
	b	3,0	3,0	2,8	2,4	3,2	3,1	2,9	2,6	3,7	3,6	3,4	3,0
70 000	a	69,2	115,3	201,6	291,1	68,6	114,2	199,4	287,4	66,9	111,1	193,3	276,9
	b	3,8	3,5	3,0	2,4	4,0	3,7	3,2	2,5	4,6	4,3	3,7	2,9

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme

Untersuchungsfall: Baustelle

Straßentyp:
ST 1.2

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

Verkehrsführung: 3+0 Regelplan: II/4 Zul V: 60 km/h 80 km/h		DTV (Kfz/24h)		Längsneigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	10 000	a		0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
		b		0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3
20 000	a			0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4
	b			0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,7	0,6	1,0	1,0	0,9	0,8
30 000	a			1,8	2,6	4,4	7,8	1,9	2,6	4,5	7,9	2,1	2,8	4,7	8,0
	b			1,2	1,2	1,1	1,1	1,4	1,4	1,3	1,2	2,0	1,9	1,9	1,8
40 000	a			34,6	56,4	108,2	151,4	34,7	56,5	108,3	151,4	35,0	56,6	108,2	151,0
	b			2,1	2,0	1,8	1,7	2,4	2,3	2,1	1,9	3,5	3,4	3,2	2,8
50 000	a														
	b														
60 000	a														
	b														
70 000	a														
	b														

Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/2 Zul V: 60 km/h 80 km/h		DTV (Kfz/24h)		Längsneigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	10 000	a		0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
		b		0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
20 000	a			0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3
	b			0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	0,6	0,5	0,4	0,7	0,6	0,6	0,5
30 000	a			0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5
	b			0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,7	1,0	0,9	0,9	0,8
40 000	a			0,9	0,8	0,8	0,7	0,9	0,9	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,8
	b			1,3	1,2	1,1	1,1	1,4	1,3	1,2	1,1	1,5	1,4	1,2	1,1
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	1,8
	b			1,9	1,8	1,7	1,7	1,9	1,8	1,8	1,7	2,0	1,9	1,9	1,8
60 000	a			6,8	10,4	16,5	26,4	6,8	10,4	16,3	26,1	6,7	10,2	16,0	25,3
	b			2,6	2,6	2,4	2,2	2,7	2,6	2,5	2,3	2,8	2,8	2,6	2,3
70 000	a			31,0	42,3	72,5	149,4	30,6	41,7	71,4	147,1	29,5	40,0	68,4	140,5
	b			3,3	3,1	2,8	2,3	3,4	3,2	2,9	2,3	3,5	3,3	2,9	2,3

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Baustelle	
Straßentyp: ST 1.2		Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche*km Baustrecke)	

Verkehrsführung: 2+1 Regelplan: 1/3 Zul V: 60 km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			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
		b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	20 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
	30 000	a		0,1	0,5	2,0		0,1	0,5	2,0		0,1	0,5	1,9
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3
	40 000	a		4,2	22,2	57,7		4,2	22,2	57,4		4,0	21,3	55,3
		b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,3	0,3		0,2	0,4	0,6
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
	70 000	a												
		b												

Verkehrsführung: 2+2 Regelplan: 1/1 Zul V: 60 km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			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
		b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	20 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
	30 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
		b		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
	40 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
		b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
	50 000	a		0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,2
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	60 000	a		0,2	0,9	3,3		0,2	0,9	3,2		0,2	0,8	2,9
		b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
	70 000	a		1,2	6,4	28,9		1,2	6,3	28,4		1,1	5,7	25,9
		b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3

Verkehrsführung: 2+2 Regelplan: 1/2 Zul V: 60 km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			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
		b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	20 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
	30 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
		b		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
	40 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
		b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
	50 000	a		0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,2
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	60 000	a		0,2	0,9	3,3		0,2	0,9	3,2		0,2	0,8	2,9
		b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
	70 000	a		1,2	6,4	28,9		1,2	6,3	28,4		1,1	5,7	25,9
		b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle
Straßentyp: ST 1.2	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV a (1000 Fzh/Woche) – b (1000 Fzh/Woche*km Baustrecke)

Verkehrsführung: 2x2 Regelplan: I/4 Zul V: 60 km/h		DTV (Kfz/24h)		Längsneigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				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	
		b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	
20 000	a			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	
	b			0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
30 000	a			0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1	
	b			0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1	
40 000	a			0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
	b			0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1	
50 000	a			0,0	0,0	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2	
	b			0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2	
60 000	a			0,2	0,9	3,3		0,2	0,9	3,2		0,2	0,9	2,9	
	b			0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3	
70 000	a			1,2	6,4	28,9		1,2	6,3	28,4		1,1	5,7	25,9	
	b			0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3	

Verkehrsführung: 2x0 Regelplan: II/3 Zul V: 60 km/h 80 km/h		DTV (Kfz/24h)		Längsneigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	10 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
20 000	a			0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2	
	b			0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3	
30 000	a			0,2	1,2	4,1		0,3	1,2	4,1		0,3	1,2	4,1	
	b			0,1	0,3	0,4		0,1	0,3	0,5		0,2	0,4	0,7	
40 000	a			8,5	44,7	115,6		8,5	44,6	115,1		8,2	43,0	111,0	
	b			0,2	0,5	0,5		0,3	0,5	0,6		0,4	0,8	1,1	
50 000	a														
	b														
60 000	a														
	b														
70 000	a														
	b														

Verkehrsführung: 3x1 Regelplan: II/1 Zul V: 60 km/h 60/80 km/h		DTV (Kfz/24h)		Längsneigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	10 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1	
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
20 000	a			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	
30 000	a			0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2	
	b			0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3	
40 000	a			0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2	
	b			0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,2	0,3	
50 000	a			0,1	0,6	2,2		0,2	0,6	2,2		0,2	0,6	2,0	
	b			0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4	
60 000	a			1,5	6,4	28,6		1,5	6,3	28,3		1,4	5,9	26,2	
	b			0,2	0,4	0,6		0,3	0,4	0,6		0,2	0,4	0,6	
70 000	a			8,9	41,8	116,3		8,8	41,2	114,6		8,1	38,0	105,8	
	b			0,3	0,5	0,7		0,3	0,5	0,8		0,3	0,5	0,7	

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

		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
10 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
	b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
20 000	a		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	0,2	0,2
30 000	a		0,1	0,6	2,1		0,1	0,6	2,1		0,1	0,6	2,1
	b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,3	0,4		0,1	0,3	0,5
40 000	a		4,3	22,4	57,8		4,3	22,3	57,5		4,1	21,4	55,4
	b		0,2	0,3	0,4		0,2	0,4	0,4		0,3	0,5	0,7
50 000	a												
	b												
60 000	a												
	b												
70 000	a												
	b												

		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
10 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
	b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
20 000	a		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
30 000	a		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
40 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2
	b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,3
50 000	a		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3
	b		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
60 000	a		0,5	2,0	6,6		0,5	2,0	6,5		0,4	1,8	5,9
	b		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5
70 000	a		2,5	12,9	58,0		2,5	12,7	57,0		2,3	11,5	51,9
	b		0,3	0,5	0,7		0,3	0,5	0,7		0,2	0,4	0,6

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Baustelle	
Straßentyp: ST 1.2		Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche*km Baustrecke)	

Verkehrsführung: 2+1 Regelplan: 1/3 Zul V: 60 km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - ZL				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	10 000	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,4	-0,6	-0,7
	b	10 000	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,2	-0,6	-0,9	-1,2
	a	20 000	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,5	-0,8	-1,1	-1,4
	b	20 000	-0,5	-0,7	-0,8	-0,8	-0,6	-0,7	-0,9	-1,1	-0,4	-1,0	-1,7	-2,4
	a	30 000	2,6	5,2	12,1	27,4	2,5	5,0	11,4	25,4	2,5	4,5	9,8	20,5
	b	30 000	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,6	-0,8	-1,1	-1,2	0,1	-1,0	-2,3	-3,5
	a	40 000	96,9	180,6	389,0	652,1	96,1	175,6	367,1	600,0	95,8	166,0	319,5	491,7
	b	40 000	-0,3	-0,4	-0,5	-0,2	-0,1	-0,5	-1,0	-0,9	1,7	-0,2	-2,5	-3,2
	a	50 000												
	b	50 000												
	a	60 000												
	b	60 000												
	a	70 000												
	b	70 000												

Verkehrsführung: 2+2 Regelplan: 1/1 Zul V: 60 km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - ZL				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	10 000	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6
	b	10 000	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,4	-0,7	-1,0	-1,8
	a	20 000	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,5	-0,7	-1,0	-1,2
	b	20 000	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-0,7	-1,4	-1,9	-2,5
	a	30 000	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,6	-0,8	-0,9	-0,8	-0,7	-1,1	-1,4	-1,5
	b	30 000	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,1	-2,0	-2,8	-3,3
	a	40 000	-0,8	-0,9	-0,9	-0,7	-0,9	-1,1	-1,1	-0,9	-0,9	-1,4	-1,7	-1,6
	b	40 000	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,5	-1,3	-2,5	-3,5	-3,1
	a	50 000	-1,0	-1,1	-1,0	1,1	-1,1	-1,2	-1,1	0,7	-1,0	-1,6	-1,6	-0,8
	b	50 000	-1,3	-1,6	-1,3	-1,4	-1,5	-1,8	-1,7	-1,4	-1,4	-2,7	-3,5	-3,3
	a	60 000	8,3	15,9	31,1	63,3	8,2	15,3	29,1	56,8	8,2	14,1	24,6	43,6
	b	60 000	-1,1	-1,2	-1,1	-0,1	-1,2	-1,4	-1,0	-0,7	-0,9	-2,4	-2,5	-3,0
	a	70 000	54,6	83,3	169,8	441,2	54,0	80,2	156,6	385,2	52,8	73,5	129,8	274,8
	b	70 000	-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+2 Regelplan: 1/2 Zul V: 60 km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - ZL				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	10 000	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6
	b	10 000	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,4	-0,7	-1,0	-1,8
	a	20 000	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,5	-0,8	-1,0	-1,2
	b	20 000	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-0,7	-1,4	-1,9	-2,5
	a	30 000	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,8	-1,1	-1,5	-1,6
	b	30 000	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,1	-2,0	-2,8	-3,3
	a	40 000	-0,8	-1,0	-1,0	-0,8	-0,9	-1,1	-1,2	-1,0	-0,9	-1,4	-1,8	-1,7
	b	40 000	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,5	-1,3	-2,5	-3,5	-3,1
	a	50 000	-1,0	-1,2	-1,0	1,1	-1,1	-1,3	-1,1	0,6	-1,1	-1,6	-1,7	-0,9
	b	50 000	-1,3	-1,6	-1,3	-1,4	-1,5	-1,8	-1,7	-1,4	-1,4	-2,7	-3,5	-3,3
	a	60 000	8,3	15,8	31,0	63,2	8,1	15,3	29,1	56,8	8,1	14,0	24,5	43,6
	b	60 000	-1,1	-1,2	-1,1	-0,1	-1,2	-1,4	-1,0	-0,7	-0,9	-2,4	-2,5	-3,0
	a	70 000	54,5	83,3	169,8	441,3	53,9	80,2	156,6	385,2	52,8	73,5	129,8	274,8
	b	70 000	-0,5	-0,4	0,4	0,7	-0,5	-0,6	-0,1	-0,1	-0,3	-1,8	-1,8	-2,7

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Baustelle	
Straßentyp: ST 1.2		Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche*km Baustrecke)	

Verkehrsführung: 2+2 Regelplan: I/4 Zul V: 60 km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	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
	b	10 000	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,4	-0,7	-1,0	-1,8
	a	20 000	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,9	-1,2	-1,5
	b	20 000	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-0,7	-1,4	-1,9	-2,5
	a	30 000	-0,7	-0,8	-0,9	-0,8	-0,8	-0,9	-1,1	-1,0	-0,9	-1,3	-1,8	-1,9
	b	30 000	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,1	-2,0	-2,8	-3,3
	a	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
	b	40 000	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,5	-1,3	-2,5	-3,5	-3,1
	a	50 000	-1,1	-1,3	-1,1	1,0	-1,3	-1,5	-1,3	0,5	-1,2	-1,9	-2,1	-1,2
	b	50 000	-1,3	-1,6	-1,3	-1,4	-1,5	-1,8	-1,7	-1,4	-1,4	-2,7	-3,5	-3,3
	a	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
	b	60 000	-1,1	-1,2	-1,1	-0,1	-1,2	-1,4	-1,0	-0,7	-0,9	-2,4	-2,5	-3,0
	a	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
	b	70 000	-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 Regelplan: II/3 Zul V: 60 km/h 80 km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	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
	b	10 000	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,6	-0,8	-1,0	-1,2	-0,5	-1,1	-1,7	-2,3
	a	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
	b	20 000	-1,1	-1,3	-1,5	-1,7	-1,1	-1,5	-1,9	-2,1	-0,7	-2,1	-3,5	-4,9
	a	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
	b	30 000	-1,2	-1,4	-1,6	-1,3	-1,1	-1,7	-2,2	-2,4	0,2	-2,0	-4,6	-7,0
	a	40 000	193,6	360,8	777,5	1304,0	192,2	350,7	733,3	1199,3	193,0	331,7	636,9	980,4
	b	40 000	-0,6	-0,8	-1,0	-0,4	-0,2	-1,1	-1,9	-1,7	3,3	-0,5	-4,9	-6,5
	a	50 000												
	b	50 000												
	a	60 000												
	b	60 000												
	a	70 000												
	b	70 000												

Verkehrsführung: 3+1 Regelplan: II/1 Zul V: 60 km/h 60/80 km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	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
	b	10 000	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,6	-0,8	-1,0	-1,2	-0,7	-1,3	-1,9	-2,5
	a	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
	b	20 000	-1,1	-1,4	-1,6	-1,8	-1,3	-1,7	-2,0	-2,3	-1,4	-2,6	-3,8	-4,8
	a	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
	b	30 000	-1,7	-2,1	-2,3	-2,2	-1,9	-2,5	-2,9	-3,0	-2,0	-3,8	-5,5	-6,5
	a	40 000	-2,1	-2,3	-2,6	-2,0	-2,4	-2,9	-3,1	-2,7	-2,4	-4,0	-5,2	-4,8
	b	40 000	-2,2	-2,6	-2,8	-2,1	-2,4	-3,1	-3,5	-2,9	-2,3	-4,7	-6,6	-6,0
	a	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
	b	50 000	-2,4	-2,8	-2,3	-1,4	-2,6	-3,2	-3,1	-2,4	-2,0	-4,8	-6,5	-6,3
	a	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
	b	60 000	-1,7	-1,9	-0,7	0,1	-1,7	-2,3	-2,5	-2,2	-0,7	-4,1	-4,7	-6,1
	a	70 000	239,6	444,8	927,4	1657,8	237,4	426,7	853,5	1458,3	233,6	387,5	703,0	1060,0
	b	70 000	-0,5	-0,2	1,1	1,6	-0,2	-0,7	0,0	-0,1	1,1	-2,8	-3,6	-5,9

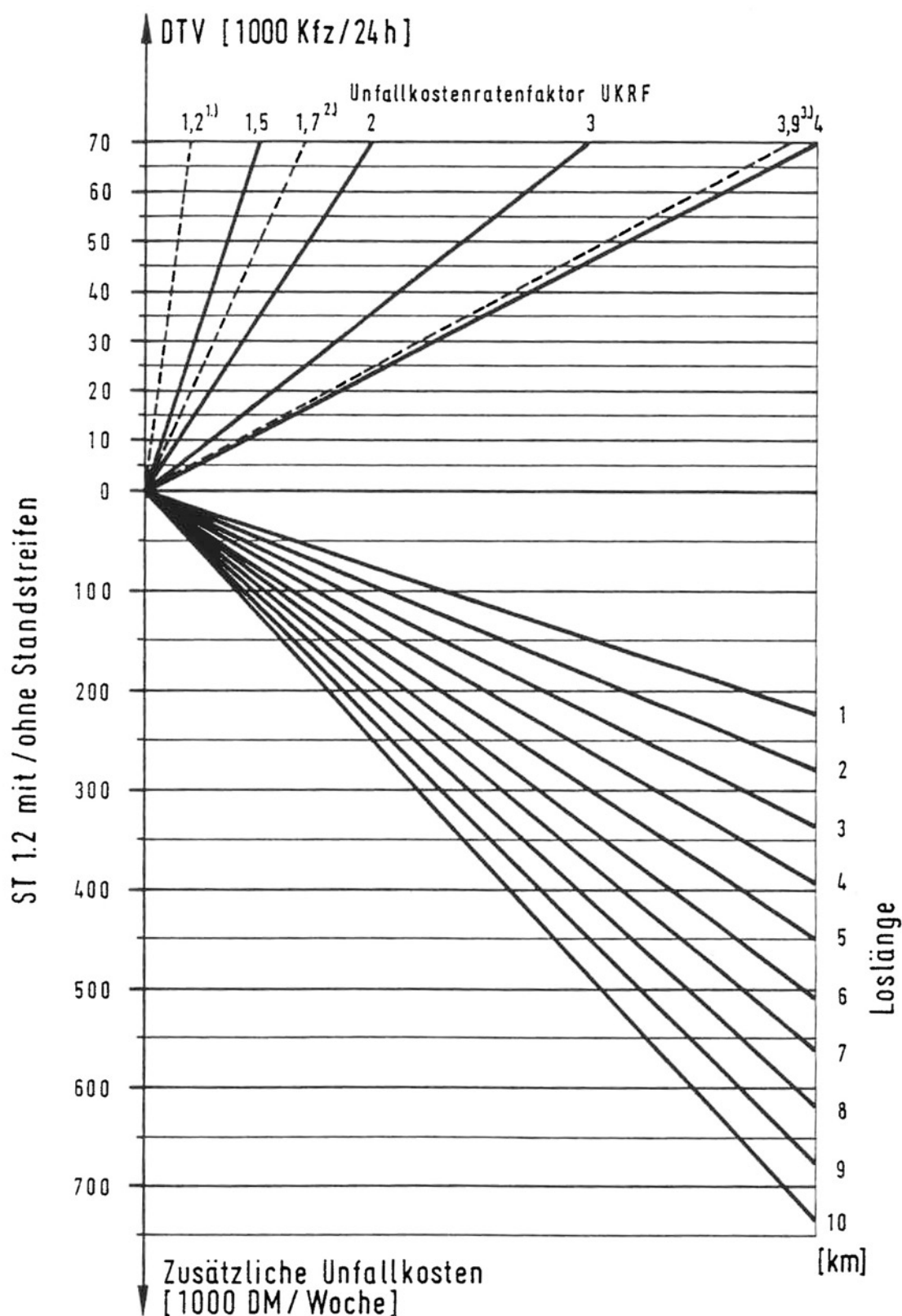
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Baustelle
Straßentyp: ST 1.2	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) – b (1000 l/Woche*km Baustrecke)	

		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
10 000	a	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,7	-0,9	-1,0	-0,7	-1,1	-1,5	-1,9
	b	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,6	-0,8	-1,0	-1,2	-0,6	-1,2	-1,9	-2,4
20 000	a	-1,0	-1,3	-1,4	-1,6	-1,2	-1,5	-1,7	-1,9	-1,3	-2,1	-2,9	-3,7
	b	-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
	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	a												
	b												
60 000	a												
	b												
70 000	a												
	b												

		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
10 000	a	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,7	-0,9	-1,0	-0,7	-1,1	-1,5	-1,9
	b	-0,6	-0,7	-0,8	-1,0	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-0,8	-1,4	-2,0	-2,5
20 000	a	-1,0	-1,3	-1,5	-1,6	-1,2	-1,5	-1,7	-1,9	-1,4	-2,2	-3,0	-3,7
	b	-1,2	-1,4	-1,7	-1,8	-1,3	-1,7	-2,1	-2,3	-1,5	-2,7	-3,9	-4,9
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	-4,8
	b	-1,7	-2,1	-2,4	-2,3	-2,0	-2,5	-2,5	-3,0	-2,1	-3,9	-5,6	-6,7
40 000	a	-2,2	-2,6	-2,7	-2,1	-2,5	-3,0	-3,2	-2,7	-2,0	-4,1	-5,3	-4,9
	b	-2,3	-2,8	-2,9	-2,2	-2,6	-3,3	-3,7	-3,0	-2,6	-5,0	-6,9	-6,3
50 000	a	-2,7	-3,1	-2,7	1,8	-2,9	-3,5	-3,1	-2,3	-2,8	-4,6	-5,1	-3,3
	b	-2,6	-3,1	-2,7	-1,8	-2,9	-3,6	-3,4	-2,8	-2,7	-5,5	-6,9	-6,7
60 000	a	16,0	31,1	61,8	126,4	15,7	29,9	57,7	113,2	15,6	26,8	47,8	85,7
	b	-2,2	-2,3	-1,2	-0,2	-2,3	-2,8	-2,0	-1,5	-2,5	-4,9	-5,0	-6,0
70 000	a	108,8	166,4	339,8	882,9	107,6	160,1	313,1	770,3	105,5	146,1	258,7	548,2
	b	-1,1	-0,8	0,8	1,4	-1,0	-1,3	-0,3	-0,2	-0,5	-3,6	-3,7	-5,4

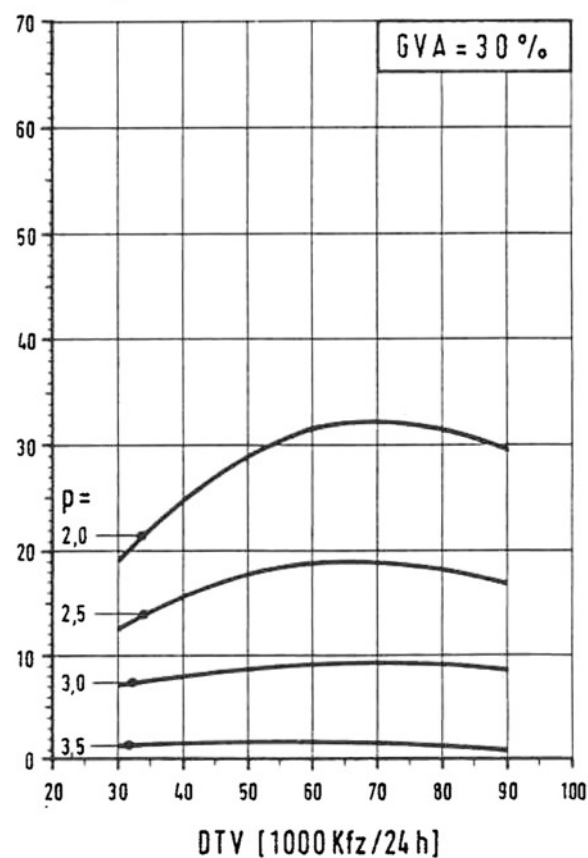
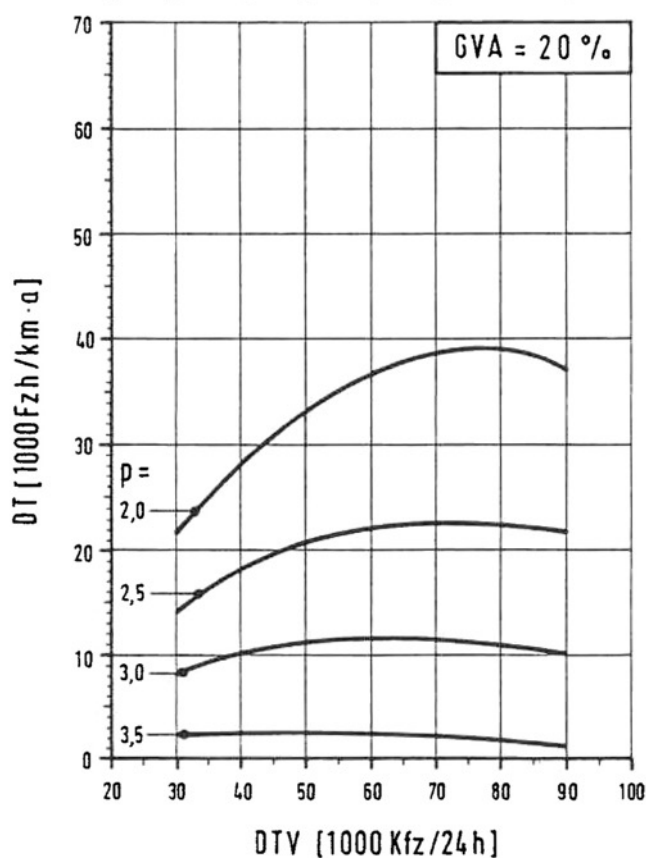
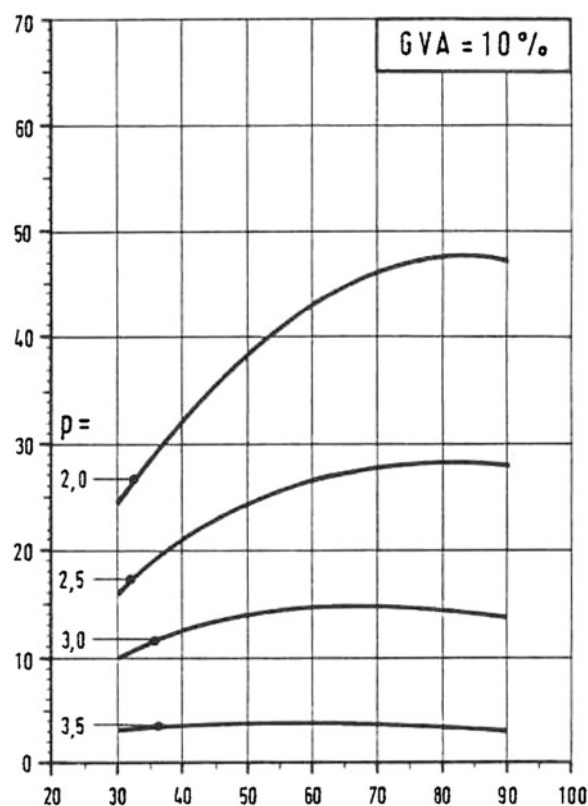
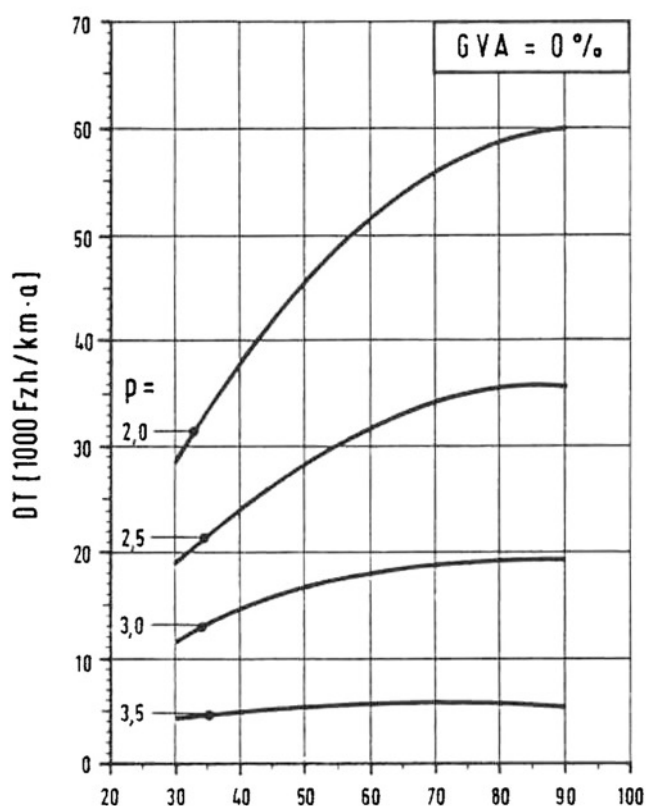
Zusätzliche Unfallkosten

$$\text{Unfallkostenratenfaktor UKRF} = \frac{\text{Unfallkostenrate "mit Baustelle"}}{\text{Unfallkostenrate "ohne Baustelle"}}$$

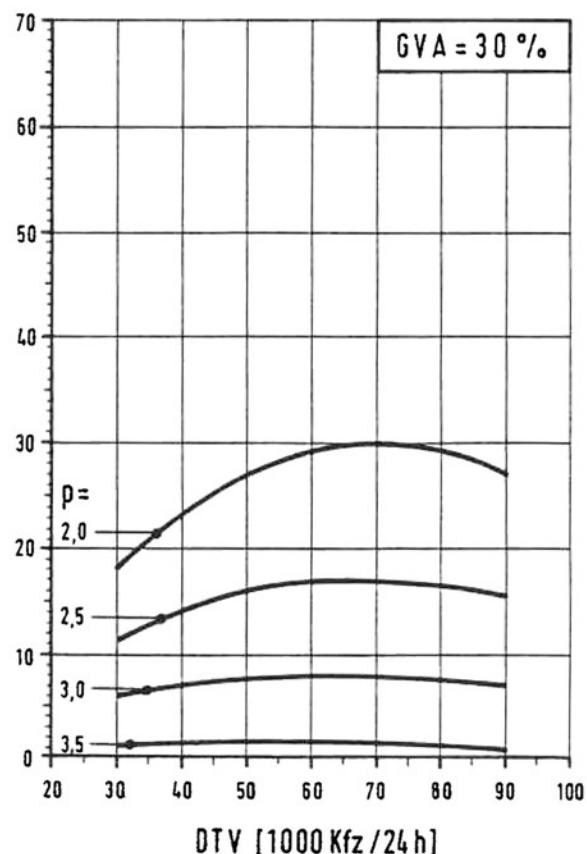
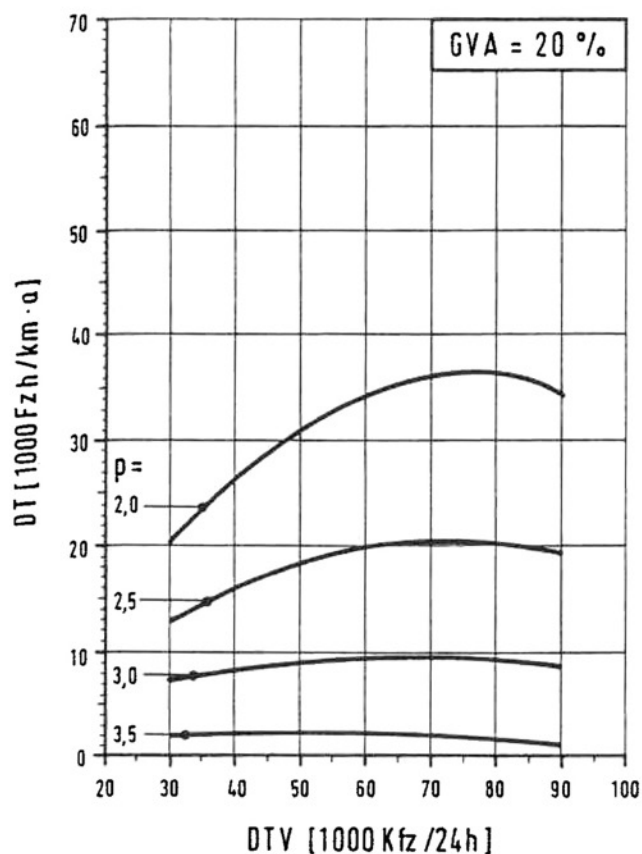
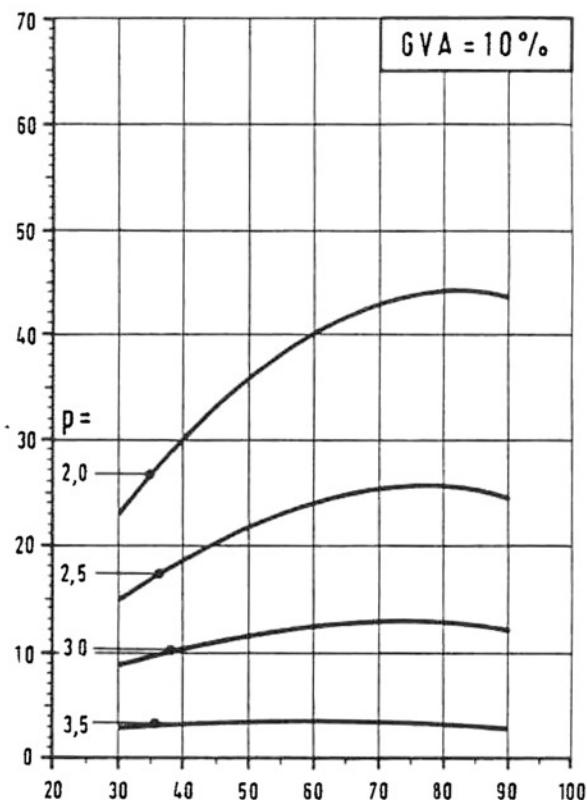
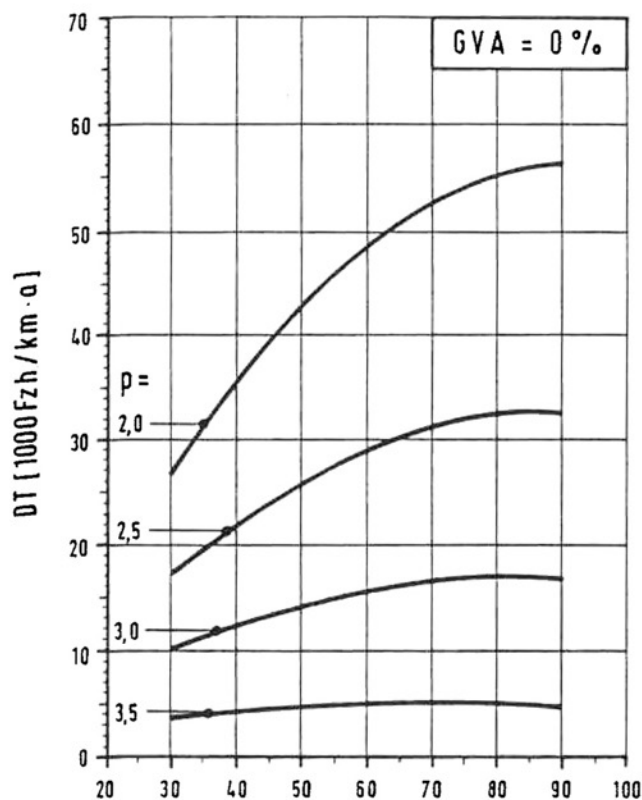


- Anhaltswerte: 1) Verkehrsführung 2+2 - RP I/1, I/2 (0,5 · DTV ansetzen!)
 Verkehrsführung 3+1 - RP II/1
 2) Verkehrsführung 4+0 - RP II/2
 3) Verkehrsführung 2+1 - RP I/3 (0,5 · DTV ansetzen!)

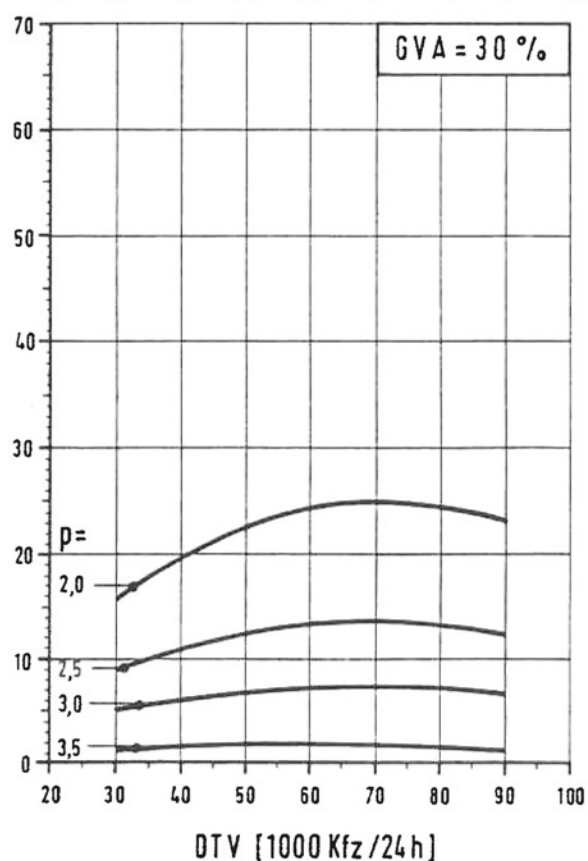
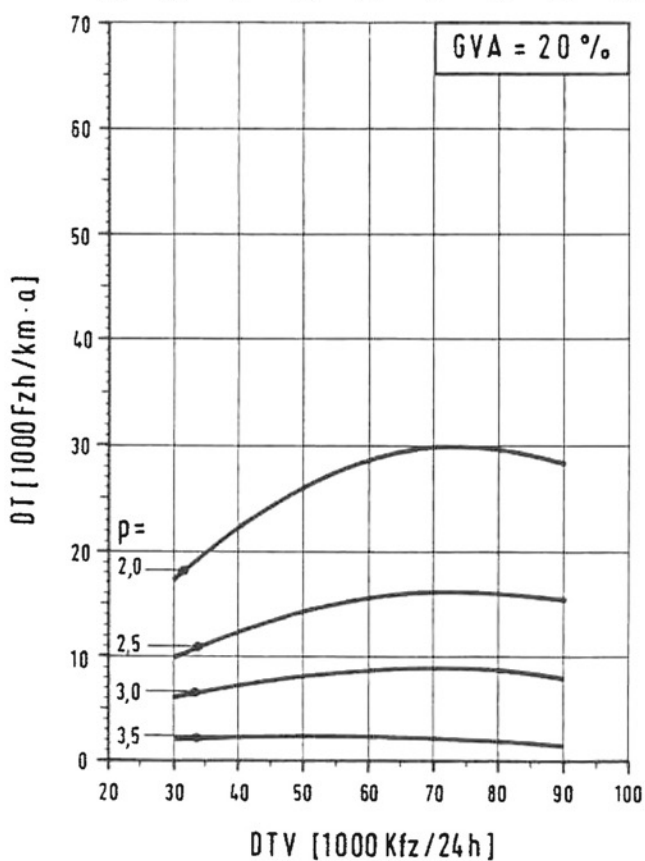
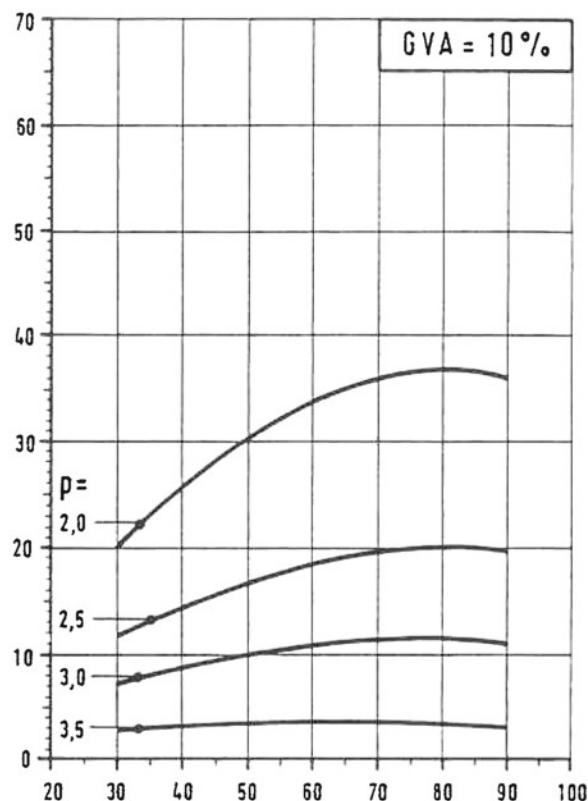
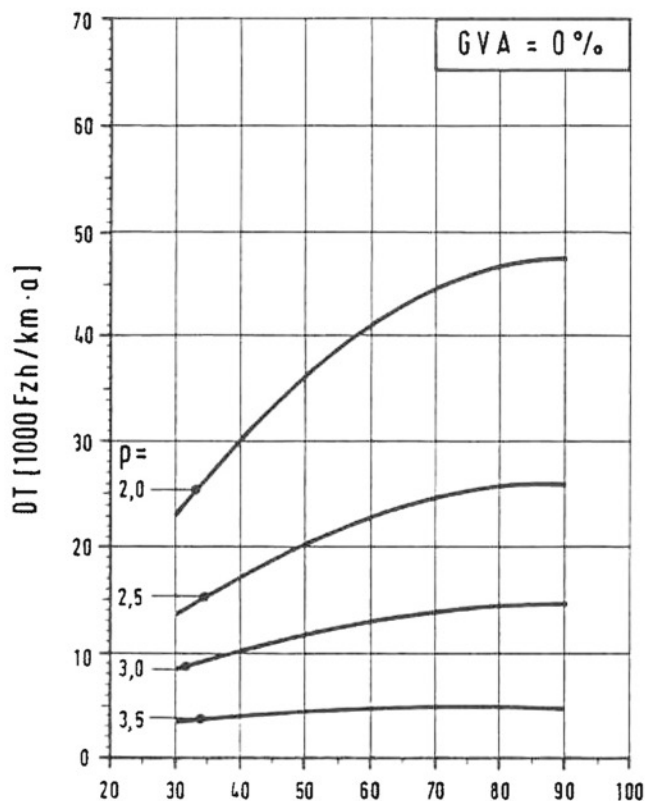
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/km·a)	Längsneigung 0 - 2 %



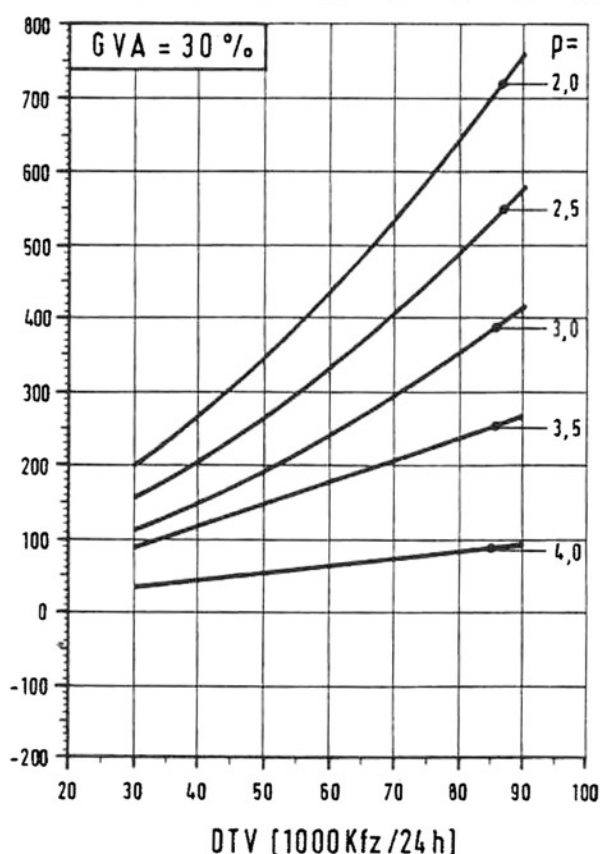
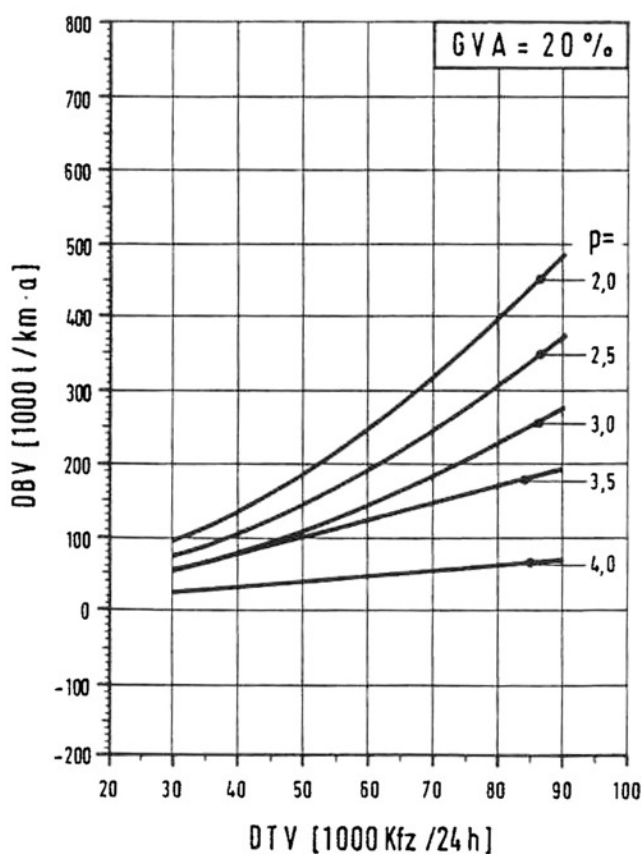
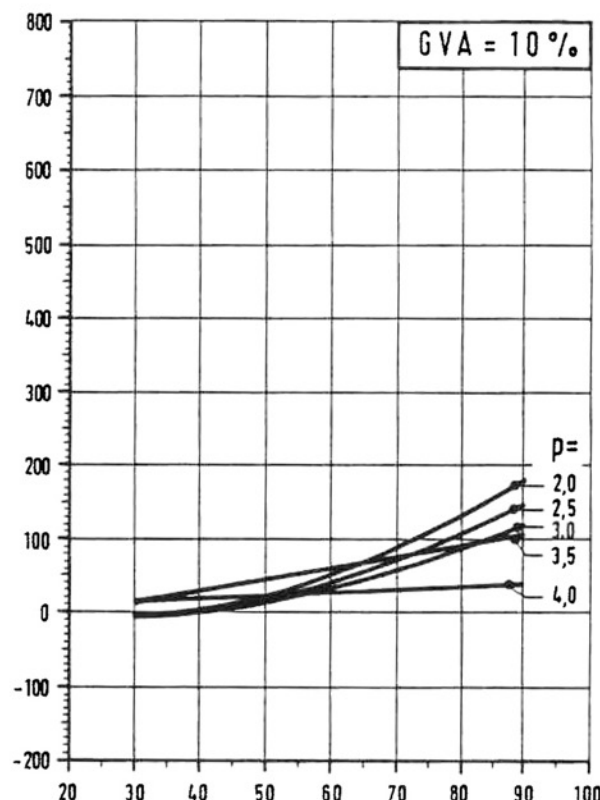
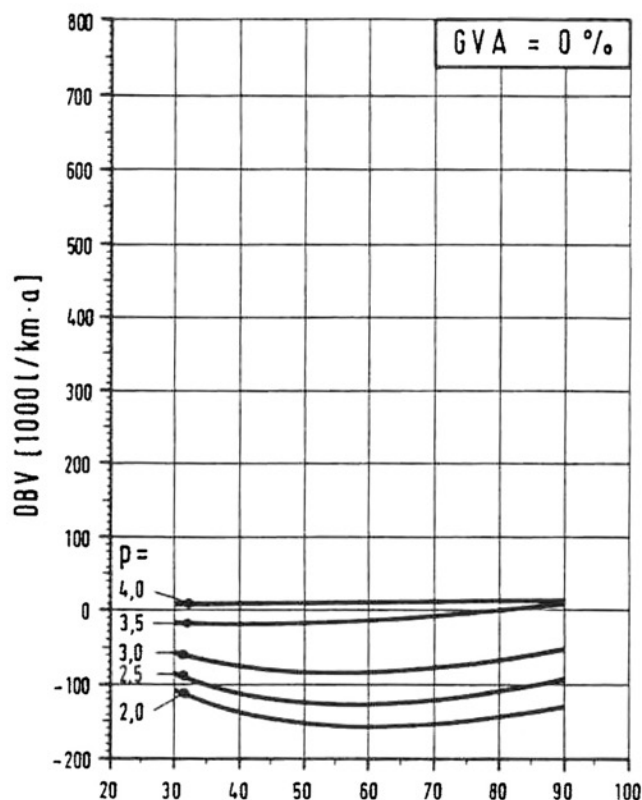
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/km·a)	Längsneigung 2 - 4 %



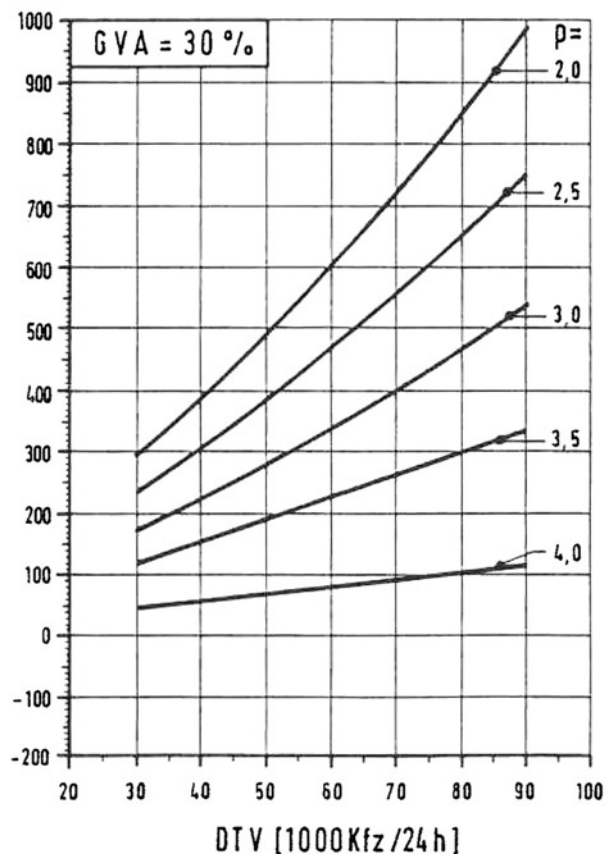
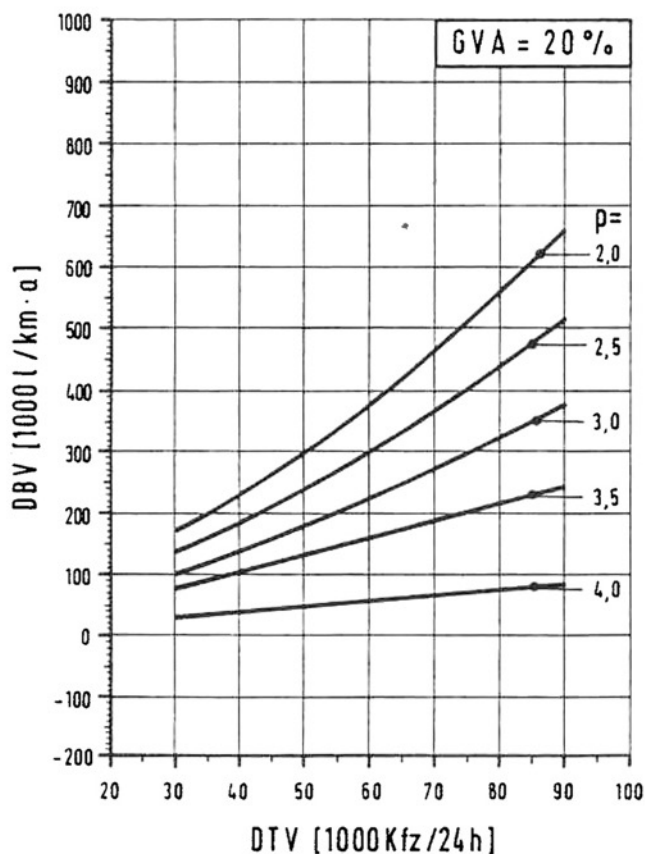
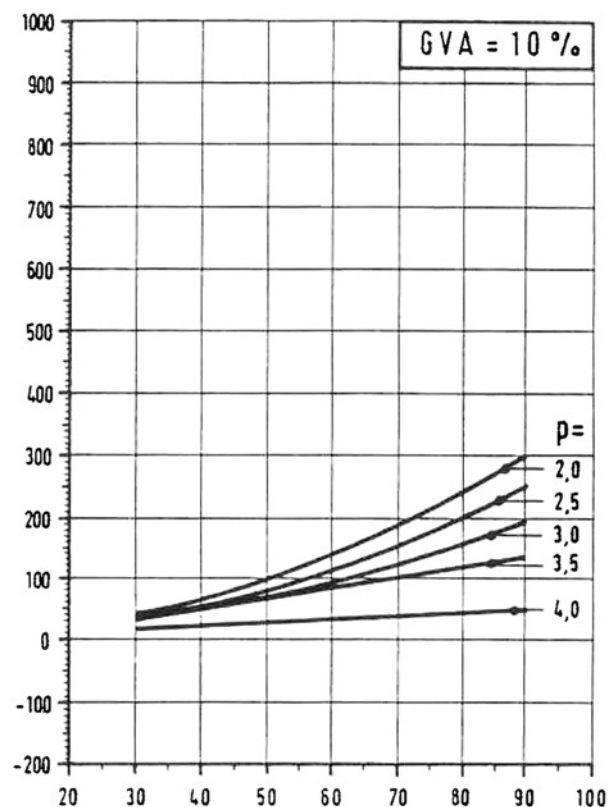
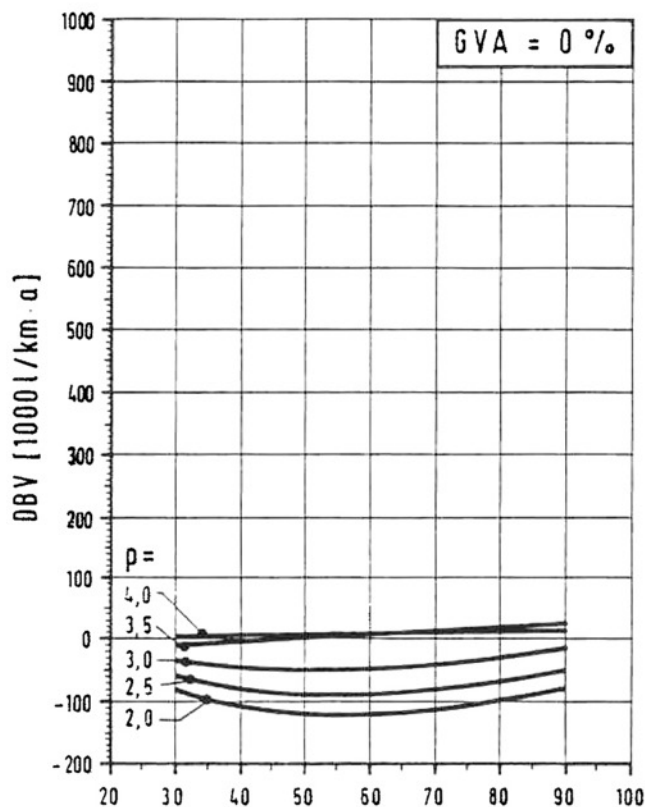
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/km·a)	Längsneigung 4 – 6 %



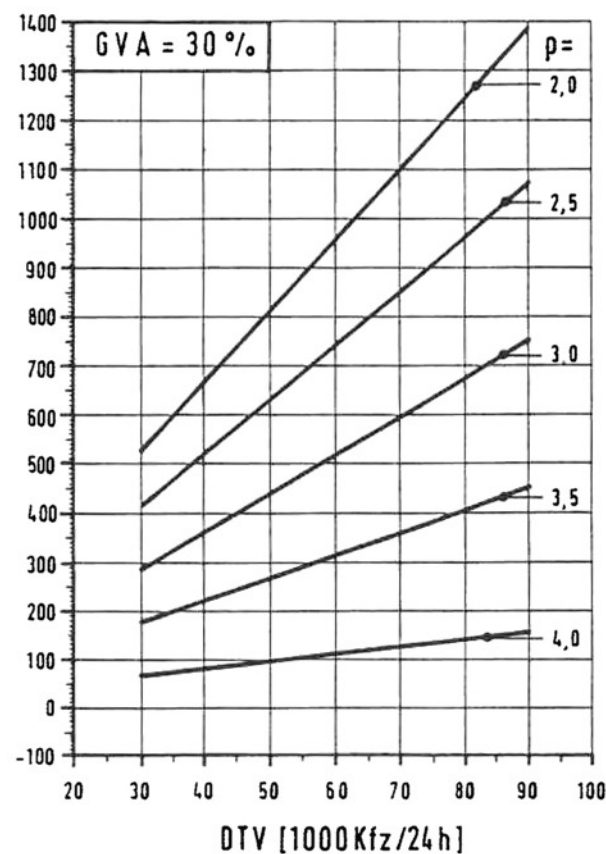
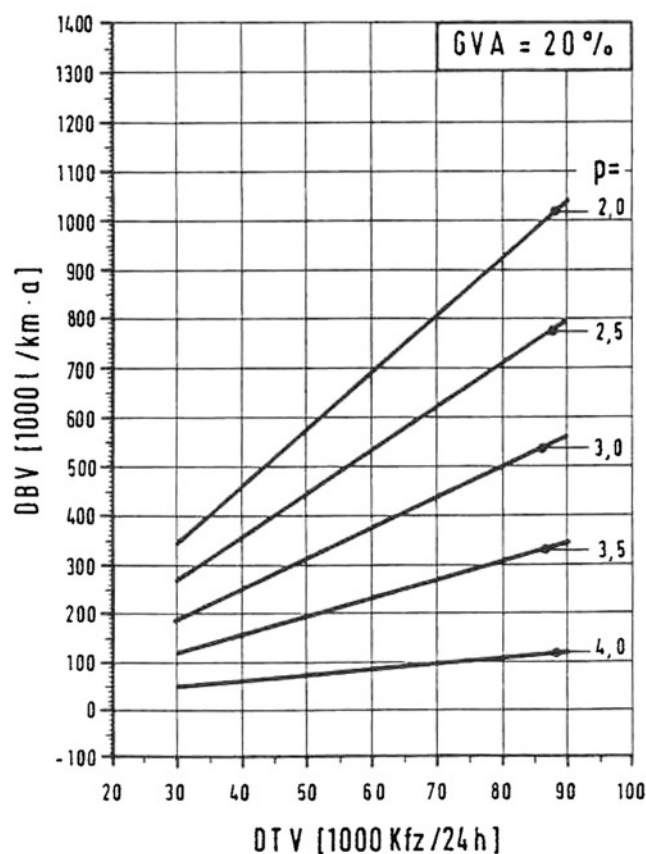
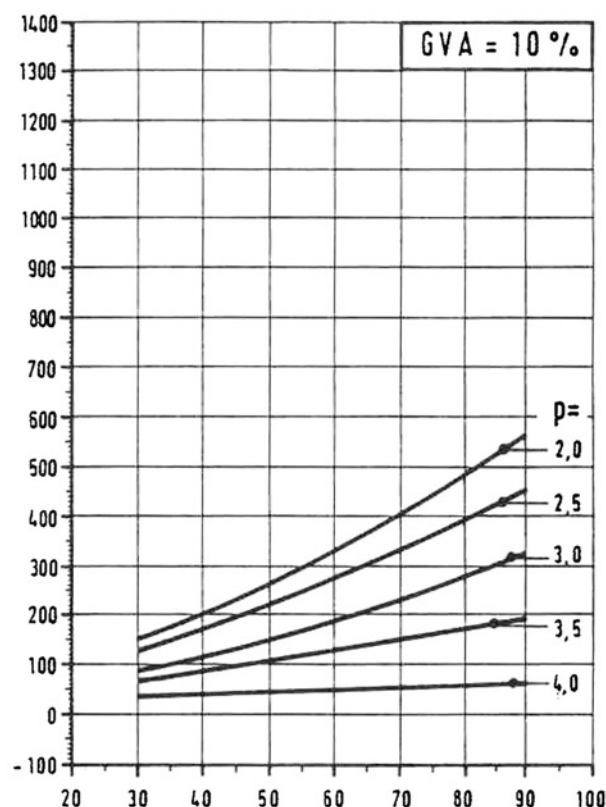
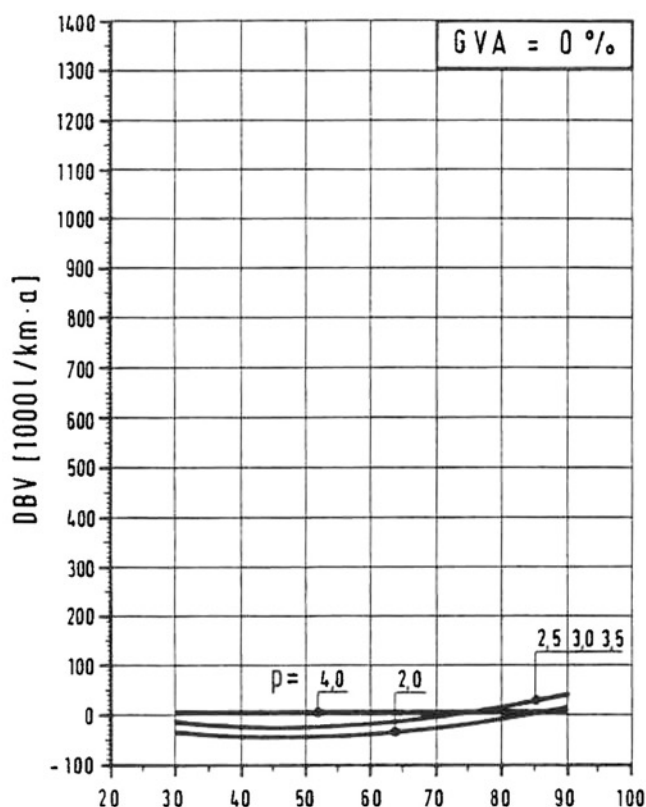
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.3	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000l/km·a)	Längsneigung 0 - 2 %



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.3	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000l/km·a)	Längsneigung 2 - 4 %



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Straßenzustand
Straßentyp ST 1.3	Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000l/km·a)	Längsneigung 4 - 6 %



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

Verkehrsführung: 3+2 Regelplan: I/6 Zul V: 60km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
DTV (Kfz/24h)	30 000	a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
		b	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4
40 000	a	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
	b	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	a	0,4	0,3	0,3	0,7	0,4	0,4	0,3	0,7	0,4	0,4	0,4	0,8
	b	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	a	3,4	5,6	9,8	17,9	3,5	5,6	9,9	17,9	3,5	5,6	9,9	17,9
	b	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	a	23,5	34,9	59,2	117,7	23,5	34,9	59,1	117,5	23,4	34,8	58,8	116,9
	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	a	75,2	134,0	235,0	315,5	75,1	133,8	234,6	314,7	74,7	133,1	233,1	312,2
	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	a												
	b												

Verkehrsführung: 3+2 Regelplan: I/8 Zul V: 60km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
DTV (Kfz/24h)	30 000	a	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5
		b	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4
40 000	a	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,7	0,6
	b	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	a	0,9	0,9	0,8	1,2	1,0	0,9	0,9	1,3	1,1	1,0	1,0	1,3
	b	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	a	4,2	6,4	10,7	18,7	4,3	6,5	10,7	18,8	4,4	6,6	10,8	18,8
	b	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	a	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	a	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	a												
	b												

Verkehrsführung: 3+3 Regelplan: I/5 Zul V: 60km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
DTV (Kfz/24h)	30 000	a	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
		b	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4
40 000	a	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
	b	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5
50 000	a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	b	0,8	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8	0,7	0,6	0,9	0,8	0,8	0,7
60 000	a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4
	b	1,0	0,9	0,8	0,8	1,0	1,0	0,9	0,8	1,1	1,0	1,0	0,9
70 000	a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5
	b	1,2	1,2	1,1	1,1	1,3	1,2	1,1	1,1	1,4	1,3	1,2	1,2
80 000	a	0,6	0,6	0,8	2,5	0,7	0,6	0,8	2,5	0,7	0,7	0,8	2,4
	b	1,5	1,5	1,5	1,4	1,6	1,6	1,5	1,5	1,7	1,7	1,6	1,5
90 000	a	3,5	5,5	9,5	15,4	3,5	5,5	9,4	15,3	3,5	5,4	9,2	14,8
	b	1,9	1,9	1,8	1,7	2,0	2,0	1,9	1,7	2,1	2,1	2,0	1,8

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

Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/7 Zul V: 60km/h 80km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GMA(X)				GMA(X)				GMA(X)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	1,0	1,0	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	0,8	1,3	1,1	1,0	0,9
		b	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	a	1,3	1,4	1,3	1,2	1,6	1,4	1,3	1,2	1,8	1,6	1,5	1,4
		b	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	a	2,1	2,0	1,9	2,7	2,2	2,1	2,0	2,8	2,4	2,3	2,2	2,9
		b	1,9	1,8	1,8	1,7	2,0	1,9	1,8	1,8	2,2	2,1	2,0	2,0
	60 000	a	8,8	13,2	21,7	37,8	9,0	13,3	21,8	37,9	9,3	13,6	22,0	38,0
		b	2,8	2,8	2,8	2,8	2,9	2,9	3,0	2,9	3,2	3,2	3,2	3,2
	70 000	a	49,8	72,7	121,3	238,1	50,0	72,8	121,3	237,9	50,1	72,8	121,0	236,8
		b	4,0	4,1	4,1	3,8	4,2	4,3	4,3	3,9	4,5	4,6	4,6	4,3
	80 000	a	154,3	271,8	473,6	634,1	154,3	271,6	472,9	632,6	153,9	270,5	470,2	627,9
		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	a												
		b												

Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/7 Zul V: 100km/h			Längsneigung												
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
			GMA(%)				GMA(%)				GMA(%)				
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
DTV (Kfz/24h)	a	b	30 000	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4
			40 000	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
a	b	50 000	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,7	
		60 000	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	
a	b	70 000	0,9	0,9	0,9	1,7	1,0	1,0	1,0	1,7	1,2	1,1	1,1	1,8	
		80 000	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	
a	b	90 000	7,3	11,6	20,2	36,3	7,4	11,7	20,2	36,4	7,5	11,8	20,3	36,3	
		100 000	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	
a	b	110 000	47,7	70,5	119,2	236,2	47,7	70,6	119,0	238,8	47,7	70,3	118,5	234,5	
		120 000	1,4	1,5	1,6	1,4	1,5	1,6	1,6	1,5	1,6	1,7	1,7	1,6	
a	b	130 000	151,4	269,0	471,0	631,8	151,3	268,6	470,2	630,2	150,6	267,2	467,2	625,2	
		140 000	2,0	2,1	1,9	1,6	2,1	2,1	1,9	1,6	2,3	2,2	2,0	1,6	
a	b	150 000													
		160 000													

Verkehrsführung: 4+2 Regelplan: II/5 Zul V: 60km/h 60/80km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GMA(%)				GMA(%)				GMA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	30 000	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,6	0,5	0,5
	b	0,9	0,8	0,7	0,6	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8	0,8	
	a	40 000	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,7	0,7
	b	1,2	1,1	1,0	0,9	1,3	1,2	1,0	0,9	1,4	1,3	1,2	1,0	
	a	50 000	1,0	0,9	0,8	0,7	1,0	0,9	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9
	b	1,6	1,4	1,3	1,2	1,6	1,5	1,4	1,2	1,8	1,7	1,5	1,4	
	a	60 000	1,2	1,1	1,1	1,0	1,3	1,2	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,1
	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	
	a	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
	b	2,4	2,3	2,2	2,1	2,6	2,4	2,3	2,2	2,8	2,6	2,4	2,3	
	a	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
	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	
	a	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
	b	3,9	3,8	3,7	3,4	4,0	4,0	3,8	3,5	4,3	4,2	4,0	3,6	

Verkehrsführung: 5+1 Regelplan: II/6 Zul V: 60km/h 60/80km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	0,3	0,3	0,4	0,4	0,6	0,3	0,3	0,4	0,7	0,6	0,5	0,5
		b	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		a	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,7	0,7
		b	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		a	1,0	0,9	0,8	0,7	1,0	0,9	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9
		b	1,6	1,4	1,3	1,2	1,6	1,5	1,4	1,2	1,8	1,7	1,5	1,4
60 000		a	1,2	1,1	1,1	1,0	1,3	1,2	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,1
		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		a	1,5	1,5	1,4	1,3	1,6	1,5	1,5	1,4	1,8	1,6	1,5	1,4
		b	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		a	1,9	1,9	2,2	2,6	2,0	2,0	2,2	2,6	2,2	2,0	2,3	2,6
		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
90 000		a	7,8	11,9	19,7	31,6	7,9	11,9	19,6	31,3	7,9	11,8	19,2	30,4
		b	3,9	3,8	3,7	3,4	4,0	4,0	3,8	3,5	4,3	4,2	4,0	3,6

Verkehrsführung: 5+0 Regelplan: II/8 Zul V: 60km/h 80km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
30 000	a	0,8	0,7	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,6	1,0	0,9	0,8	0,7
	b	0,9	0,8	0,7	0,7	0,9	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	0,9	0,8
40 000	a	1,1	1,0	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9	1,3	1,2	1,1	1,0
	b	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
	b	1,7	1,6	1,5	1,5	1,8	1,7	1,6	1,5	2,0	1,9	1,8	1,7
60 000	a	4,9	7,0	11,2	19,2	5,0	7,1	11,3	19,3	5,2	7,3	11,4	19,4
	b	2,4	2,3	2,3	2,2	2,5	2,4	2,4	2,3	2,7	2,6	2,6	2,5
70 000	a	25,5	36,9	61,1	119,5	25,6	36,9	61,1	119,4	25,7	37,0	61,0	118,8
	b	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	a	77,8	136,5	237,6	319,6	77,8	136,4	237,3	318,9	77,7	135,9	235,9	316,5
	b	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	a												
	b												

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Baustelle
Straßentyp: ST 1.3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche·km Baustrecke)	

Verkehrsführung: 3+2 Regelplan: I/6 Zul V: 60km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
30 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
	b		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
40 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
	b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
50 000	a		0,0	0,0	0,2		0,0	0,0	0,2		0,0	0,1	0,2
	b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
60 000	a		0,2	1,2	4,5		0,2	1,2	4,5		0,2	1,1	4,2
	b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,2
70 000	a		1,9	9,4	40,6		1,9	9,4	40,2		1,8	8,9	38,1
	b		0,2	0,2	0,4		0,2	0,2	0,4		0,1	0,2	0,3
80 000	a		10,1	46,7	117,6		10,1	46,3	116,3		9,5	43,9	110,5
	b		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,2	0,4
90 000	a												
	b												

Verkehrsführung: 3+2 Regelplan: I/8 Zul V: 60km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
30 000	a		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
	b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
40 000	a		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2
	b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
50 000	a		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,4		0,1	0,1	0,3
	b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
60 000	a		0,3	1,3	4,6		0,3	1,3	4,6		0,3	1,2	4,4
	b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,2
70 000	a		2,0	9,6	40,8		2,0	9,3	40,4		1,9	9,0	38,3
	b		0,2	0,2	0,4		0,2	0,2	0,4		0,1	0,2	0,3
80 000	a		10,3	46,9	117,9		10,2	46,3	116,8		9,6	44,0	110,7
	b		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,2	0,4
90 000	a												
	b												

Verkehrsführung: 3+3 Regelplan: I/5 Zul V: 60km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
30 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1
	b		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
40 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
	b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
50 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	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
60 000	a		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	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2
80 000	a		0,0	0,1	0,7		0,1	0,2	0,7		0,1	0,1	0,7
	b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
90 000	a		0,2	1,1	3,7		0,2	1,1	3,7		0,2	1,0	3,3
	b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,4		0,1	0,2	0,3

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Baustelle	
Straßentyp: ST 1.3		Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche*km Baustrecke)	

Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/7 Zul V: 60km/h 80km/h	DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
		0 - ZK				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
		b	0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
	40 000	a	0,2	0,3	0,3		0,2	0,3	0,3		0,2	0,3	0,3
		b	0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,3
	50 000	a	0,2	0,3	0,7		0,2	0,3	0,8		0,2	0,3	0,7
		b	0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
	60 000	a	0,6	2,6	9,3		0,7	2,6	9,3		0,6	2,5	8,8
		b	0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5
	70 000	a	4,0	19,2	81,7		4,0	19,1	80,9		3,8	18,0	76,7
		b	0,3	0,5	0,7		0,3	0,5	0,7		0,3	0,4	0,6
	80 000	a	20,6	93,9	233,9		20,5	93,1	233,6		19,3	88,2	221,5
		b	0,4	0,6	0,8		0,4	0,6	0,9		0,3	0,5	0,7
	90 000	a											
		b											

Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/7 Zul V: 100km/h	DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
		0 - ZK				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2
		b	0,0	0,1	0,0		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
	40 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2
		b	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1
	50 000	a	0,1	0,1	0,6		0,1	0,1	0,7		0,1	0,1	0,6
		b	0,1	0,0	0,2		0,1	0,0	0,3		0,1	0,1	0,3
	60 000	a	0,5	2,4	9,2		0,5	2,4	9,1		0,5	2,3	8,7
		b	0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3
	70 000	a	3,8	19,0	81,5		3,8	18,8	80,7		3,6	17,9	76,6
		b	0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,4
	80 000	a	20,3	93,6	233,6		20,2	92,8	233,4		19,1	88,0	221,4
		b	0,1	0,3	0,5		0,1	0,3	0,5		0,1	0,3	0,5
	90 000	a											
		b											

Verkehrsführung: 4+2 Regelplan: II/5 Zul V: 60km/h 60/80km/h	DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
		0 - ZK				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
		b	0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
	40 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2
		b	0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,3
	50 000	a	0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,3
		b	0,2	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
	60 000	a	0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,4
		b	0,2	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
	70 000	a	0,1	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
		b	0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5
	80 000	a	0,1	0,4	1,6		0,2	0,4	1,6		0,2	0,4	1,5
		b	0,3	0,4	0,5		0,3	0,4	0,6		0,3	0,4	0,5
	90 000	a	0,5	2,3	7,6		0,5	2,3	7,5		0,5	2,1	6,8
		b	0,3	0,5	0,7		0,3	0,5	0,7		0,3	0,4	0,6

Verkehrsführung: 5+1 Regelplant II/6 Zul V: 60km/h 60/80km/h		Längsneigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		SVA(%)				SVA(%)				SVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
30 000	a		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2
	b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3
40 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2
	b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,3
50 000	a		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,3
	b		0,2	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
60 000	a		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,4
	b		0,2	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
70 000	a		0,1	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4
	b		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,5
80 000	a		0,1	0,4	1,6		0,2	0,4	1,6		0,2	0,4	1,5
	b		0,3	0,4	0,5		0,3	0,4	0,6		0,3	0,4	0,5
90 000	a		0,5	2,3	7,6		0,5	2,3	7,5		0,5	2,1	6,8
	b		0,3	0,5	0,7		0,3	0,5	0,7		0,3	0,4	0,6

Verkehrsführung: 5+0
 Regelplatt: II/8
 Zul V: 60km/h
 80km/h

DTV
 (Kfz/24h)

Längsneigung

		0 - 2%				2 - 4%					4 - 6%				
		GVA(%)				GVA(%)					GVA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	0	30
30 000	a		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2
40 000	b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,3
50 000	a		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,3
60 000	b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3		0,1	0,3	0,3		0,3
70 000	a		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,3
80 000	b		0,2	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,4
90 000	a		0,4	1,4	4,8		0,4	1,4	4,8		0,4	1,3	4,6		4,6
100 000	b		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,2	0,3	0,4		0,4
110 000	a		2,1	9,7	41,0		2,1	9,7	40,7		2,0	9,1	38,6		38,6
120 000	b		0,3	0,4	0,6		0,3	0,4	0,6		0,3	0,4	0,5		0,5
130 000	a		10,3	47,1	118,7		10,3	46,7	117,6		9,7	44,3	111,5		111,5
140 000	b		0,3	0,5	0,7		0,4	0,5	0,7		0,3	0,4	0,6		0,6
150 000	a														
160 000	b														

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Baustelle	
Straßentyp: ST 1.3		Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche*km Baustrecke)	

Verkehrsführung: 3+2 Regelplan: 1/6 Zul V: 60km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	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
	b	30 000	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,3	-2,1	-3,0	-3,5
	a	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
	b	40 000	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,7	-1,9	-1,6	-1,6	-2,8	-3,8	-3,5
	a	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
	b	50 000	-1,3	-1,6	-1,4	-1,0	-1,5	-2,0	-1,9	-1,7	-1,9	-3,3	-4,1	-3,5
	a	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
	b	60 000	-1,3	-1,5	-1,0	-0,7	-1,5	-1,9	-1,6	-1,4	-1,9	-3,4	-3,5	-3,9
	a	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
	b	70 000	-1,1	-1,2	-0,5	-0,2	-1,3	-1,7	-1,2	-1,1	-1,4	-3,2	-3,1	-3,8
	a	80 000	227,3	446,5	919,6	1489,1	225,6	431,3	860,9	1350,0	223,3	399,2	744,4	1076,0
	b	80 000	-0,6	-0,6	-0,1	0,2	-0,8	-1,2	-0,9	-0,8	-0,7	-2,8	-2,8	-3,6
	a	90 000												
	b	90 000												

Verkehrsführung: 3+2 Regelplan: 1/8 Zul V: 60km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	30 000	-1,1	-1,4	-1,5	-1,4	-1,3	-1,6	-1,9	-1,8	-1,6	-2,0	-3,5	-4,0
	b	30 000	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,3	-2,1	-3,0	-3,5
	a	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
	b	40 000	-1,1	-1,4	-1,5	-1,1	-1,3	-1,7	-1,9	-1,6	-1,6	-2,8	-3,8	-3,5
	a	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
	b	50 000	-1,3	-1,6	-1,4	-1,0	-1,5	-2,0	-1,9	-1,7	-1,9	-3,3	-4,1	-3,5
	a	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
	b	60 000	-1,3	-1,5	-1,0	-0,7	-1,5	-1,9	-1,6	-1,4	-1,9	-3,4	-3,5	-3,9
	a	70 000	68,1	109,8	217,7	534,4	67,1	106,2	205,0	485,4	66,2	98,6	179,2	389,3
	b	70 000	-1,1	-1,2	-0,5	-0,2	-1,3	-1,7	-1,2	-1,1	-1,4	-3,2	-3,1	-3,8
	a	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
	b	80 000	-0,6	-0,6	-0,1	0,2	-0,8	-1,2	-0,9	-0,8	-0,7	-2,8	-2,8	-3,6
	a	90 000												
	b	90 000												

Verkehrsführung: 3+3 Regelplan: 1/5 Zul V: 60km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	a	30 000	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,9	-1,3	-1,6	-1,8
	b	30 000	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,0	-1,3	-1,5	-1,5	-1,3	-2,2	-3,0	-3,5
	a	40 000	-0,8	-0,9	-1,0	-0,8	-0,9	-1,1	-1,1	-1,0	-1,2	-1,7	-2,1	-2,0
	b	40 000	-1,2	-1,4	-1,5	-1,2	-1,3	-1,7	-1,9	-1,6	-1,7	-2,8	-3,8	-3,5
	a	50 000	-1,0	-1,2	-1,0	-0,9	-1,1	-1,4	-1,3	-1,3	-1,4	-2,1	-2,2	-2,8
	b	50 000	-1,4	-1,7	-1,6	-1,3	-1,6	-2,1	-2,1	-1,9	-2,0	-3,5	-4,3	-4,3
	a	60 000	-1,2	-1,4	-1,2	-1,0	-1,4	-1,6	-1,5	-1,5	-1,7	-2,4	-2,4	-3,1
	b	60 000	-1,7	-2,0	-1,7	-1,5	-2,0	-2,5	-2,2	-2,2	-2,3	-4,0	-4,1	-4,7
	a	70 000	-1,4	-1,6	-1,4	-1,1	-1,6	-1,9	-1,7	-1,7	-1,8	-2,6	-2,9	-3,5
	b	70 000	-1,9	-2,3	-1,8	-1,4	-2,2	-2,7	-2,4	-2,2	-2,5	-4,3	-4,4	-4,9
	a	80 000	-1,6	-1,8	-0,5	9,1	-1,8	-2,0	-1,0	7,5	-1,9	-2,7	-2,4	3,5
	b	80 000	-2,0	-2,2	-1,5	-1,0	-2,3	-2,7	-2,1	-1,8	-2,4	-4,3	-4,3	-4,7
	a	90 000	8,2	16,7	36,1	73,7	8,0	16,0	33,6	66,1	7,8	14,4	28,2	50,3
	b	90 000	-1,8	-1,7	-0,9	-0,1	-2,0	-2,2	-1,5	-1,0	-1,9	-3,8	-3,8	-4,2

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme		Untersuchungsfall: Baustelle	
Straßentyp: ST 1.3		Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche*km Baustrecke)	

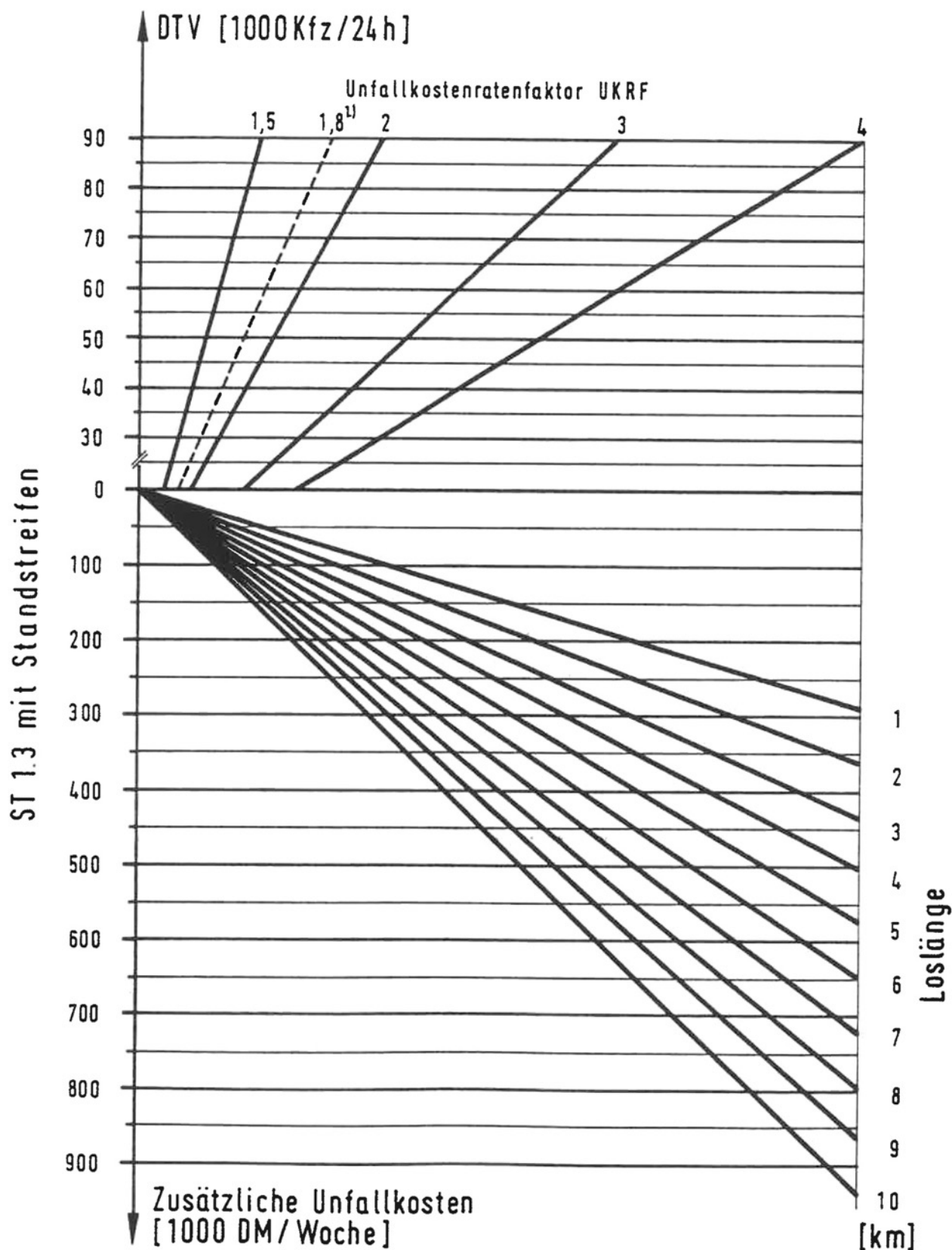
Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/7 Zul V: 60km/h 80km/h		DTV (Kfz/24h)		Längsneigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GMA(%)				GMA(%)				GMA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	-2,4	-3,0	-3,3	-3,1	-2,8	-3,5	-4,1	-4,0	-3,6	-5,8	-7,7	-8,8	
		b	-1,7	-2,1	-2,4	-2,3	-2,0	-2,5	-3,0	-3,0	-2,5	-4,3	-6,0	-7,0	
	40 000	a	-3,2	-3,9	-4,1	-3,2	-3,8	-4,6	-5,1	-4,3	-4,8	-7,6	-9,9	-9,1	
		b	-2,3	-2,8	-2,9	-2,2	-2,7	-3,3	-3,7	-3,1	-3,3	-5,6	-7,6	-6,9	
	50 000	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	
		b	-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	a	14,0	28,4	63,5	142,9	13,1	26,5	58,9	130,1	11,9	21,4	48,1	103,4	
		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	a	135,9	219,3	435,3	1068,9	134,0	212,0	409,6	970,4	132,1	196,4	357,6	777,7	
		b	-2,2	-2,4	-1,1	-0,4	-2,6	-3,4	-2,4	-2,3	-2,9	-6,5	-6,1	-7,5	
	80 000	a	453,7	892,1	1839,1	2978,6	450,0	861,0	1720,6	2698,9	445,7	794,5	1484,7	2146,8	
		b	-1,2	-1,2	-0,2	0,5	-1,6	-2,4	-1,7	-1,6	-1,3	-5,6	-5,6	-7,3	
	90 000	a													
		b													

Verkehrsführung: 4+0 Regelplan: II/7 Zul V: 100km/h		DTV (Kfz/24h)	Längsneigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GMA(%)				GMA(%)				GMA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
	30 000	a	-1,7	-2,2	-2,5	-2,2	-2,1	-2,6	-2,9	-2,7	-2,9	-4,2	-5,3	-5,5
		b	-0,9	-1,2	-1,4	-1,2	-1,2	-1,5	-1,7	-1,5	-1,7	-2,4	-3,0	-3,0
	40 000	a	-2,5	-3,1	-3,1	-2,5	-3,0	-3,6	-3,8	-3,4	-4,0	-5,7	-6,8	-6,6
		b	-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	a	-3,3	-4,0	-3,6	0,6	-3,9	-4,7	-4,3	-1,2	-5,2	-7,2	-7,1	-7,0
		b	-2,0	-2,4	-2,2	-2,0	-2,4	-2,9	-2,6	-3,0	-3,2	-4,3	-4,2	-6,3
	60 000	a	14,0	28,2	62,9	141,9	13,0	26,6	58,7	129,4	11,7	22,8	49,7	103,5
		b	-2,7	-3,2	-2,8	-2,5	-3,2	-3,7	-3,5	-3,8	-3,9	-5,2	-5,1	-7,6
	70 000	a	134,8	217,9	433,3	1066,7	132,8	211,1	408,2	968,7	130,7	197,0	357,4	776,3
		b	-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	a	451,3	897,3	1836,2	2975,8	447,4	858,8	1718,2	2696,5	442,7	794,2	1483,3	2144,5
		b	-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	a												
		b												

Verkehrsführung: 4+2 Regelplan: II/5 Zul V: 60km/h 60/80km/h		Längsneigung												
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
		GMA(%)				GMA(%)				GMA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
DTV (Kfz/24h)		a	-1,5	-1,8	-2,1	-1,9	-1,7	-2,2	-2,5	-2,4	-2,3	-3,5	-4,6	-5,1
			b	-1,7	-2,1	-2,4	-2,3	-2,0	-2,5	-3,0	-3,1	-2,5	-4,3	-6,0
40 000		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
			b	-2,3	-2,8	-3,0	-2,3	-2,6	-3,4	-3,8	-3,2	-3,3	-5,7	-7,7
50 000		a	-2,6	-3,1	-2,8	-2,3	-3,0	-3,6	-3,4	-3,5	-3,8	-5,7	-6,3	-7,4
			b	-2,9	-3,5	-3,3	-2,6	-3,3	-4,2	-4,2	-3,9	-4,1	-7,0	-8,5
60 000		a	-3,1	-3,7	-3,1	-2,7	-3,6	-4,3	-4,0	-4,0	-4,4	-6,6	-6,7	-8,4
			b	-3,4	-4,1	-3,4	-2,9	-3,9	-4,9	-4,5	-4,4	-4,6	-8,0	-8,3
70 000		a	-3,7	-4,3	-3,5	-2,9	-4,2	-4,9	-4,5	-4,3	-4,7	-7,2	-7,8	-9,1
			b	-3,9	-4,5	-3,6	-2,9	-4,4	-5,4	-4,8	-4,4	-4,9	-8,7	-8,8
80 000		a	-4,1	-4,5	-1,7	17,8	-4,6	-5,2	-3,0	14,2	-4,8	-7,3	-6,8	5,0
			b	-4,1	-4,4	-3,0	-1,9	-4,5	-5,4	-4,3	-3,6	-4,7	-8,6	-8,6
90 000		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
			b	-3,6	-3,4	-1,7	-0,3	-4,0	-4,4	-3,0	-2,1	-3,8	-7,6	-7,5

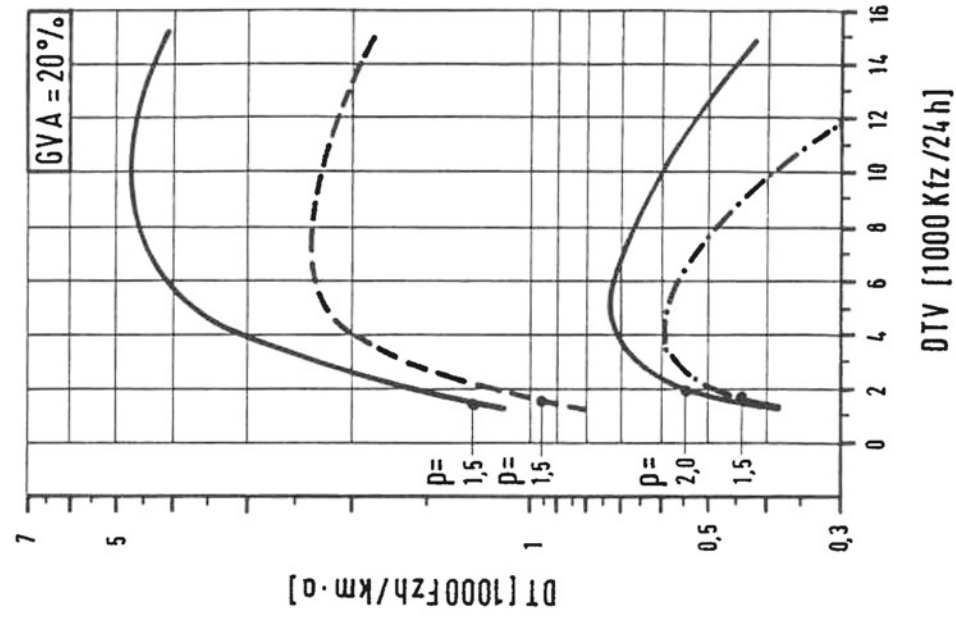
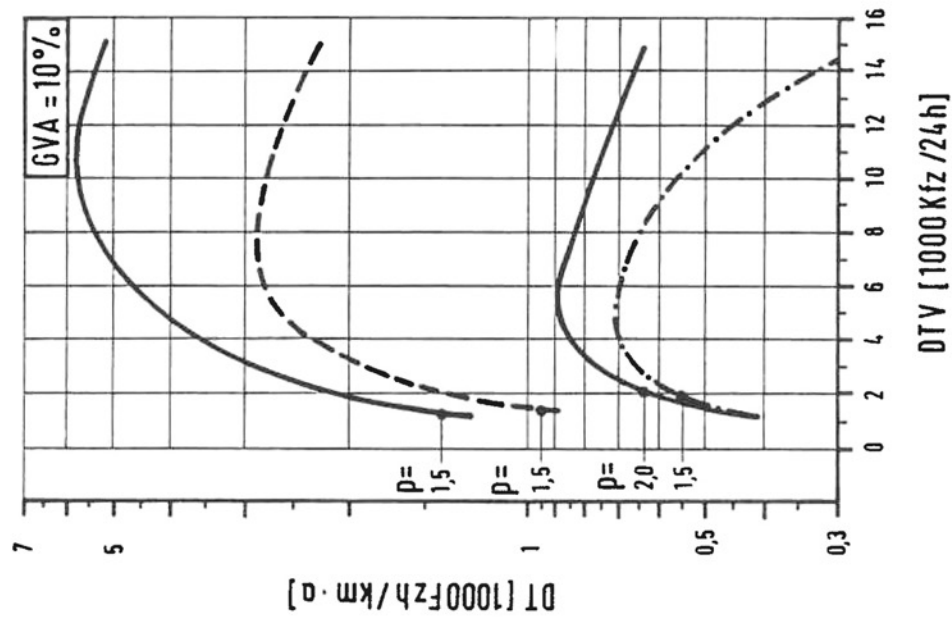
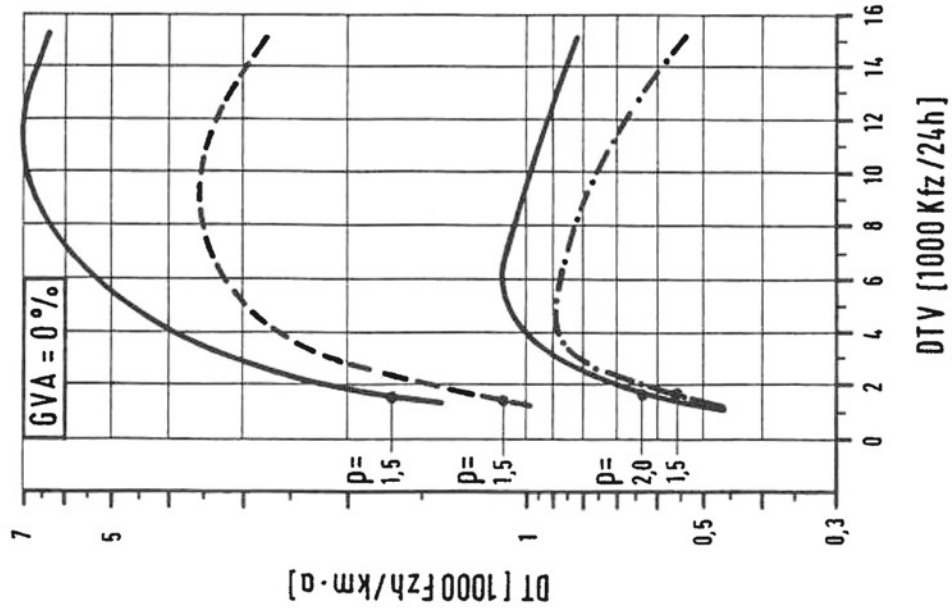
Zusätzliche Unfallkosten

$$\text{Unfallkostenratenfaktor UKRF} = \frac{\text{Unfallkostenrate "mit Baustelle"}}{\text{Unfallkostenrate "ohne Baustelle"}}$$

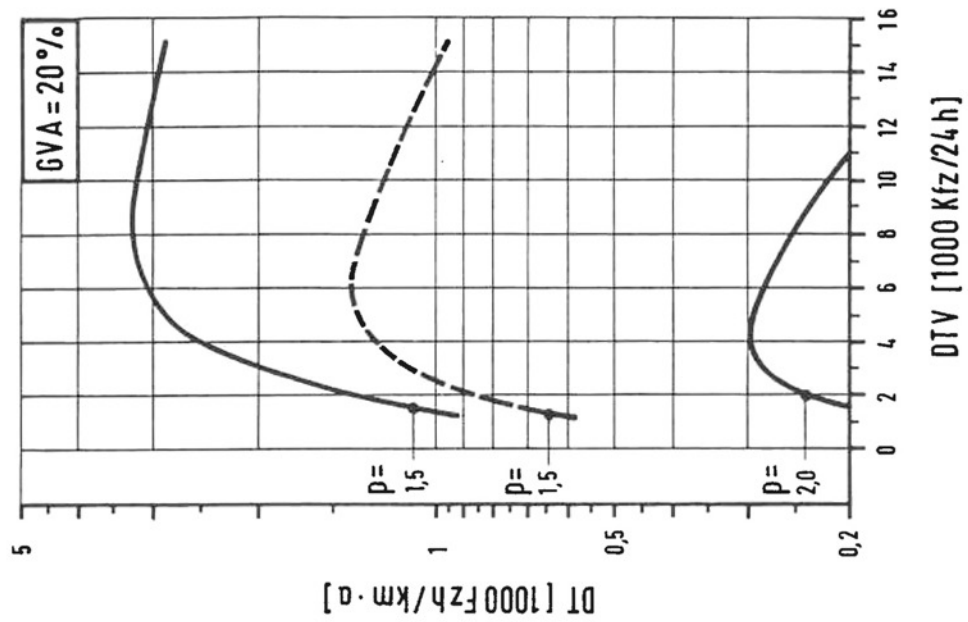
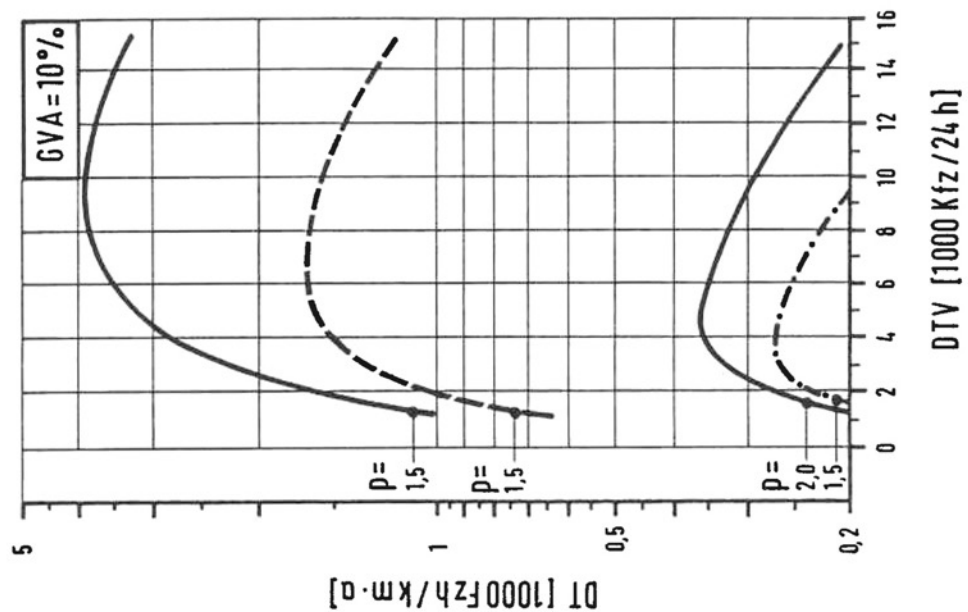
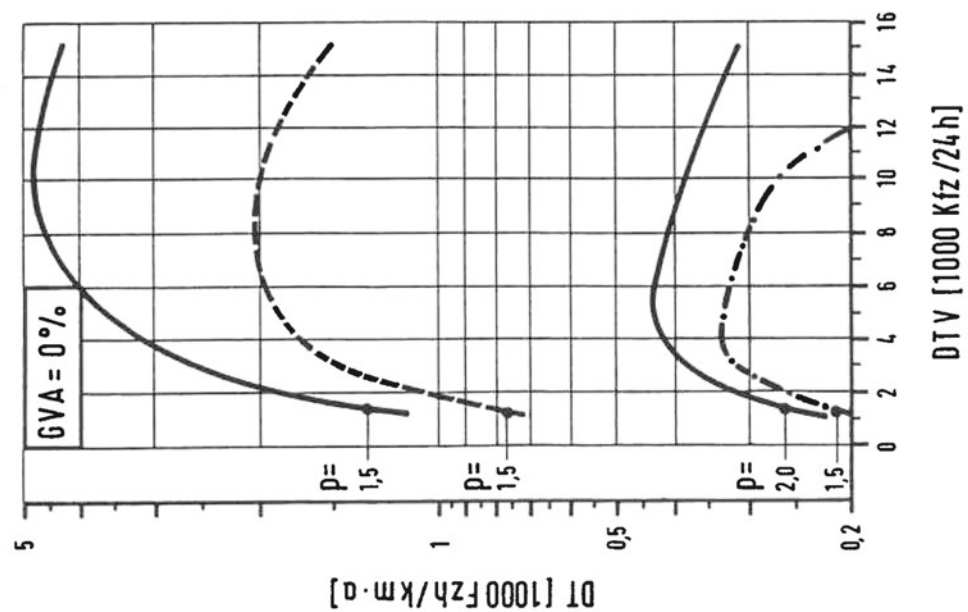


Anhaltswert: 1) Verkehrsführung 3+2 - RP I/6 (0,5 • DTV ansetzen!)

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand	Straßentyp: 2.12
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/km·a)		Längsneigung: 0 – 2 %

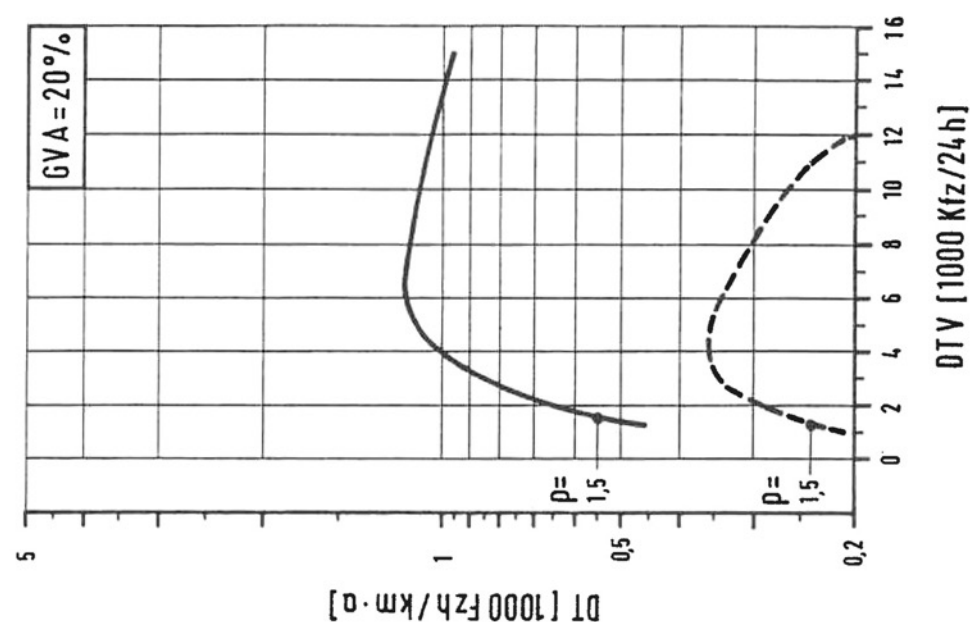
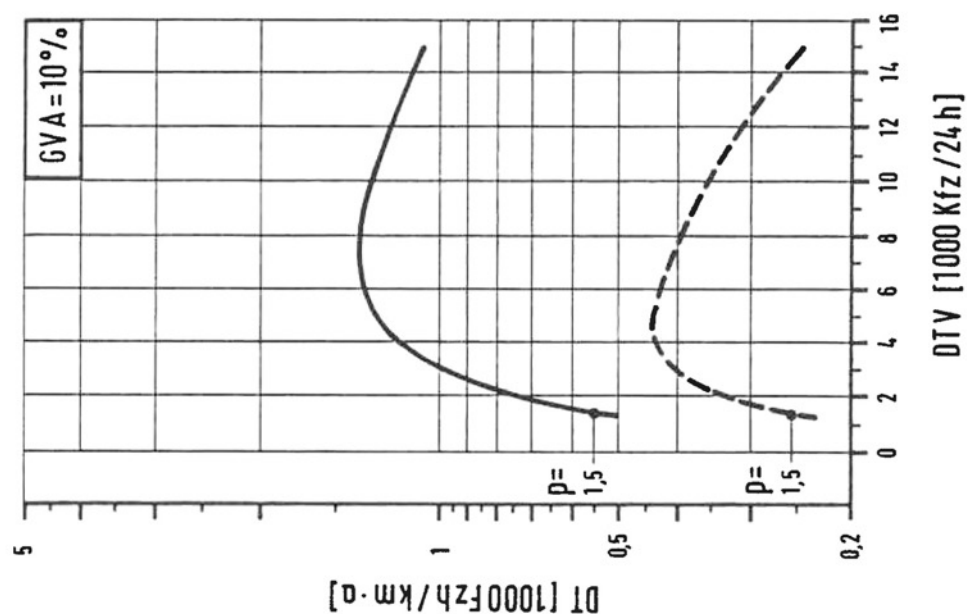
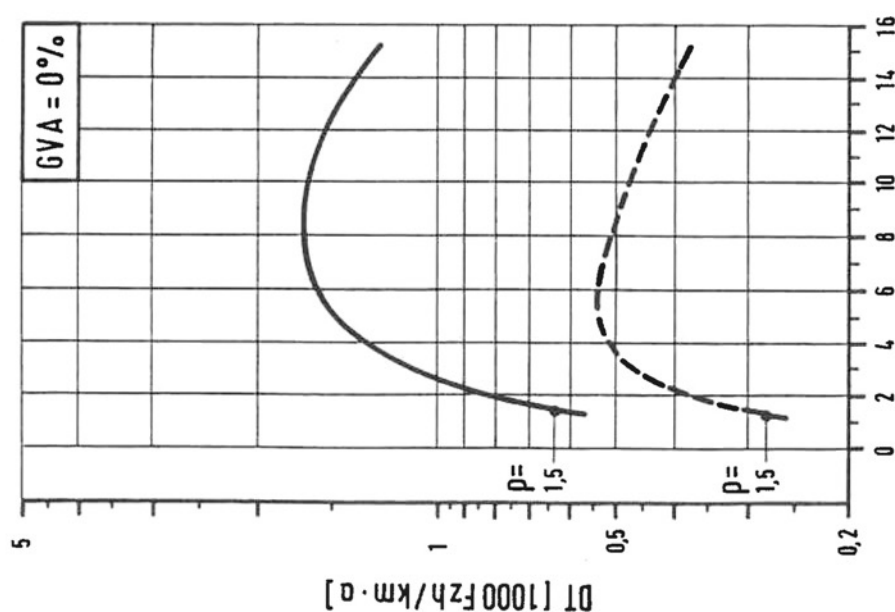


Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand	Straßentyp: 2.12
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/km·a)	Längsneigung: 2 – 4 %	



Kurvigkeit KU : — 0 - 75 gon/km - - - 75 - 150 gon/km - · - · 150 - 250 gon/km

Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand	Straßentyp: 2.12
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/km·a)	Längsneigung: 4 – 6 ‰	



Kurvigkeit KU : — 0 – 75 gon / km - - - - - 75 – 150 gon / km - - - - - 150 – 250 gon / km

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

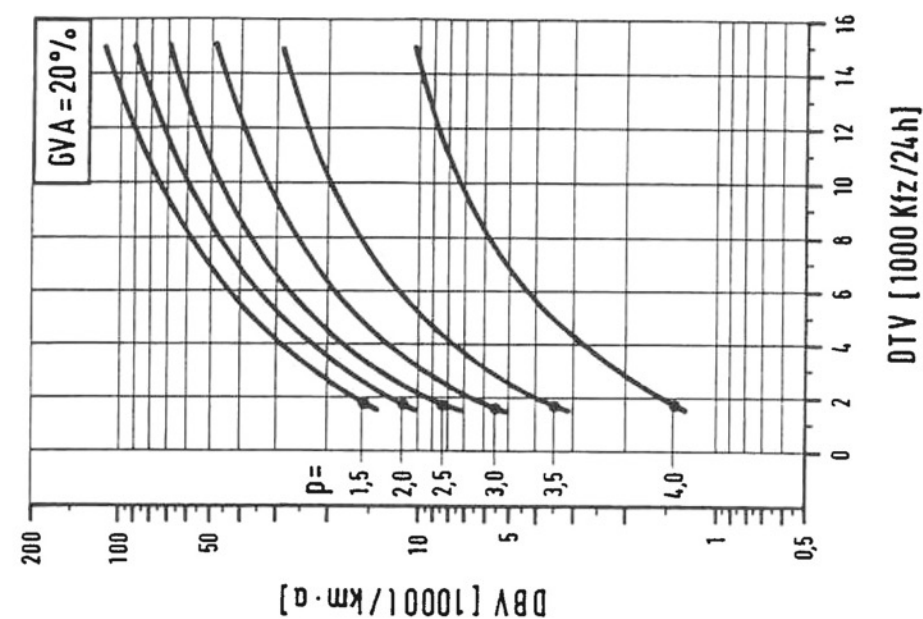
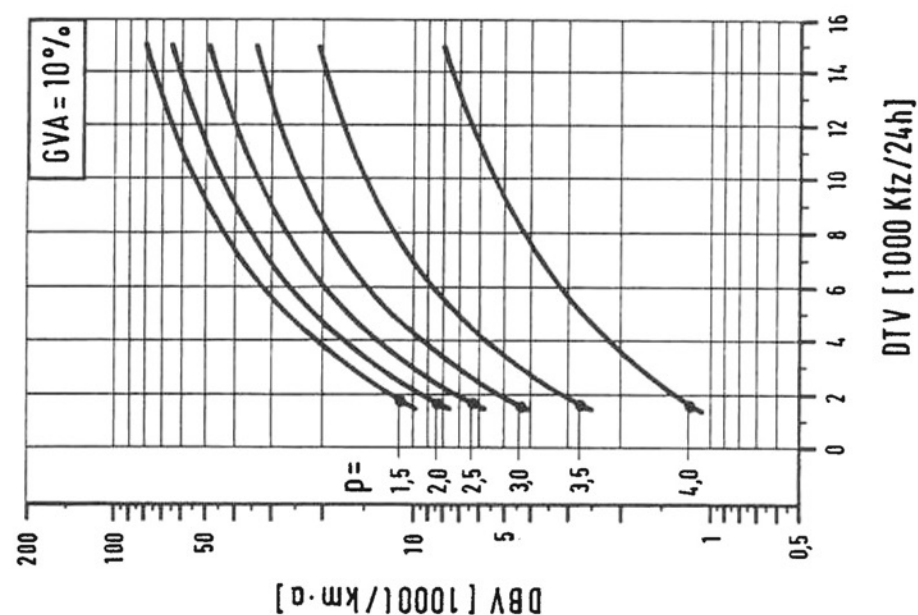
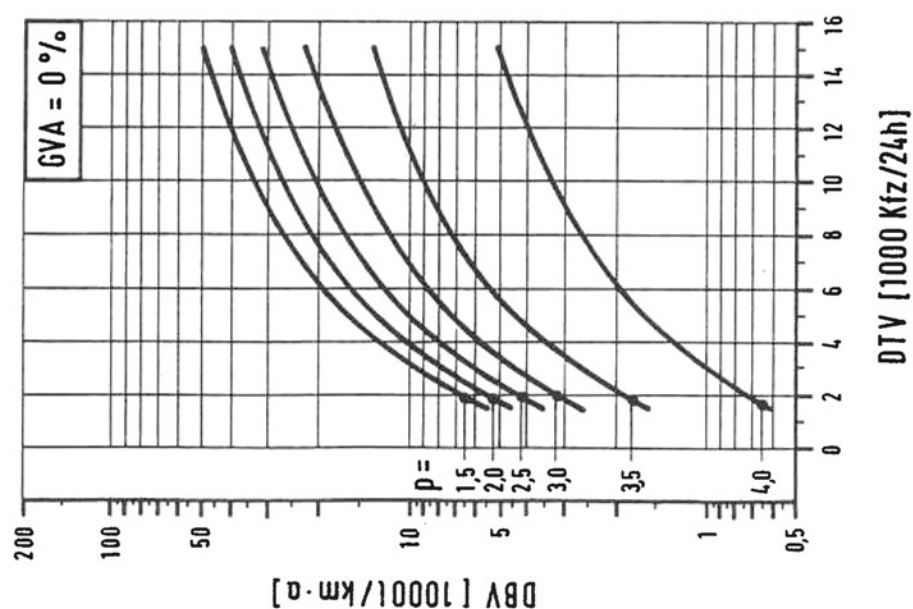
ST 2.11:

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

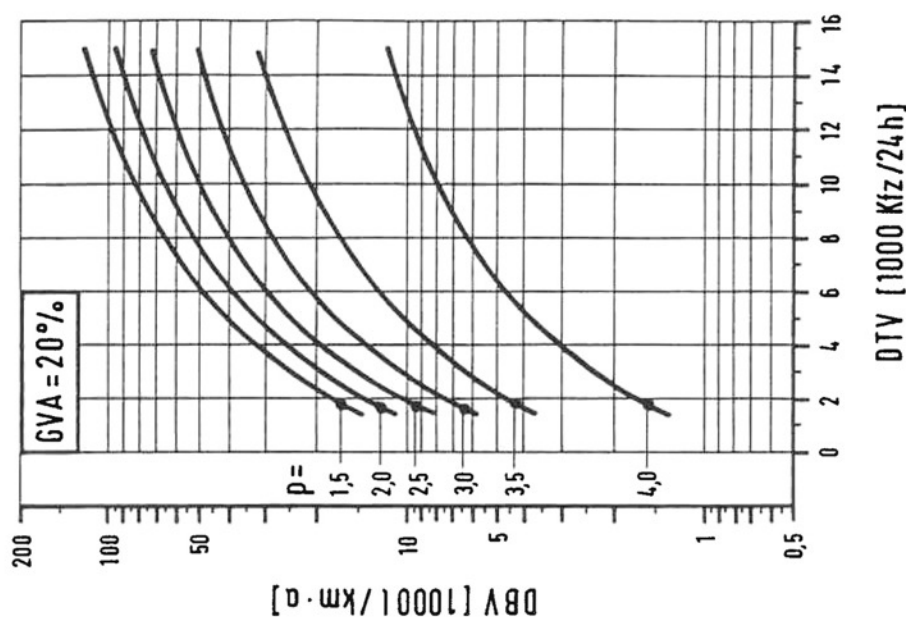
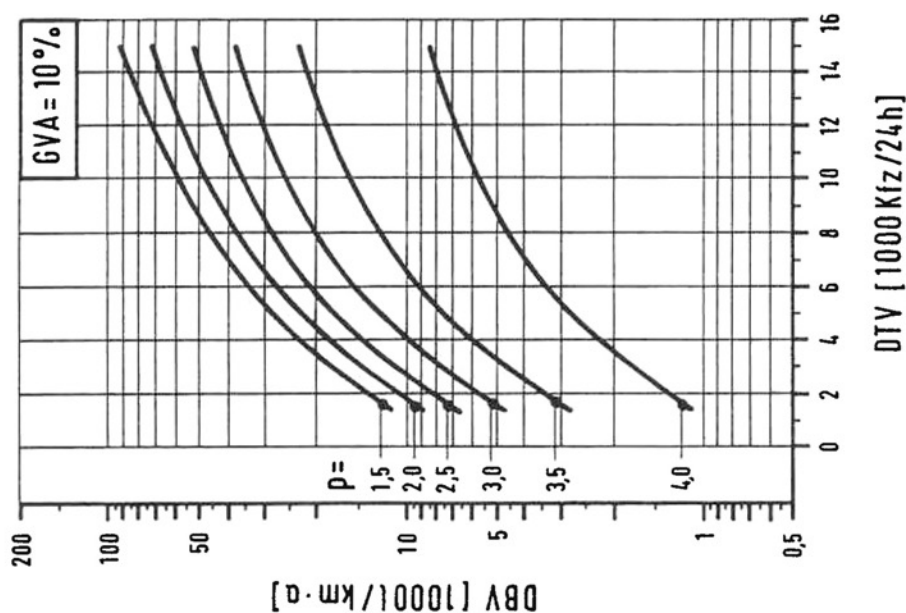
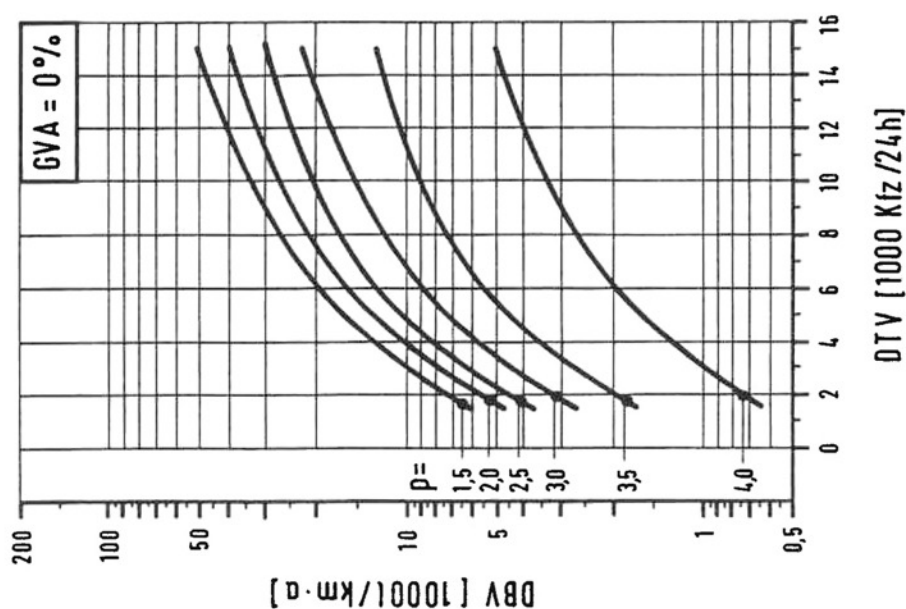
ST 2.13:

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

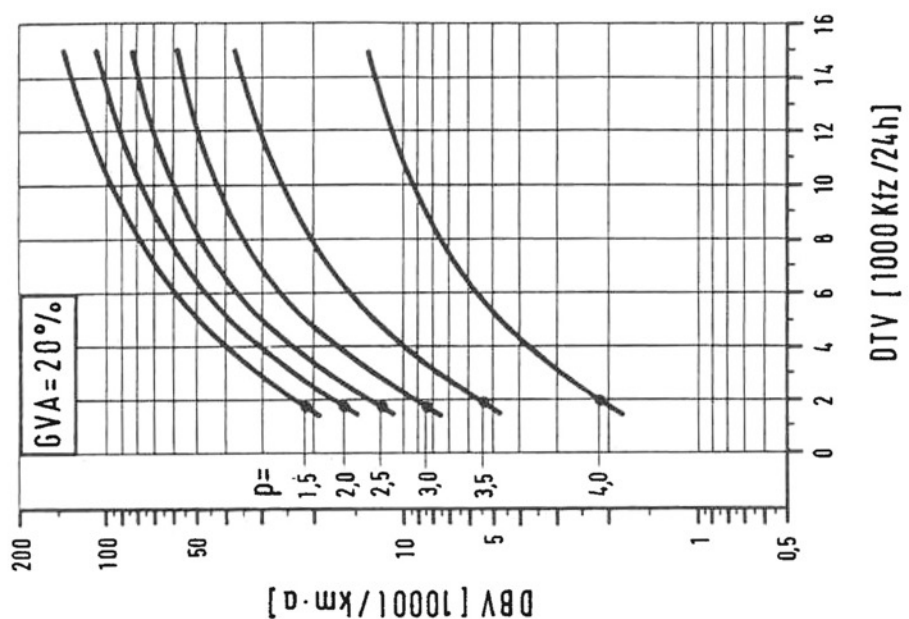
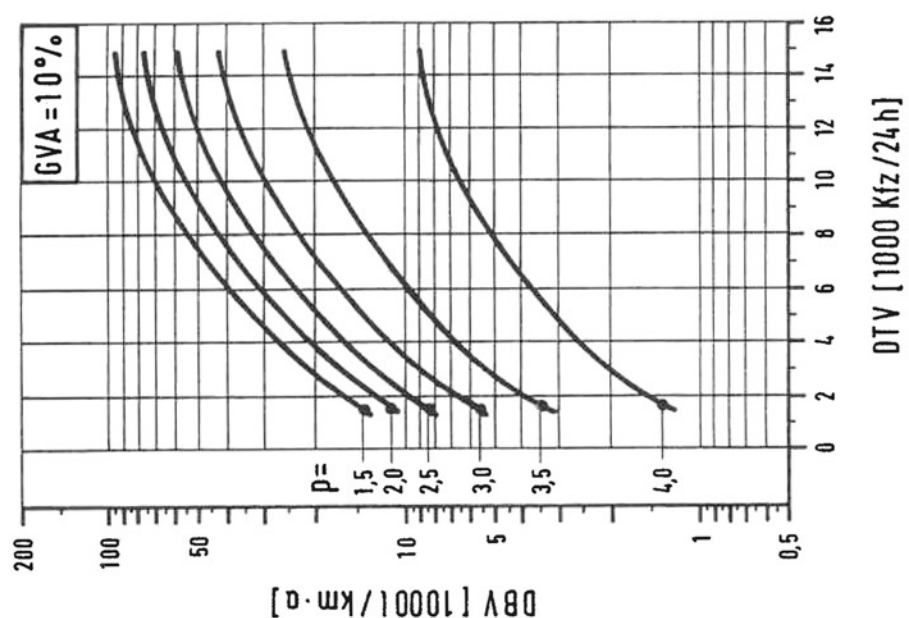
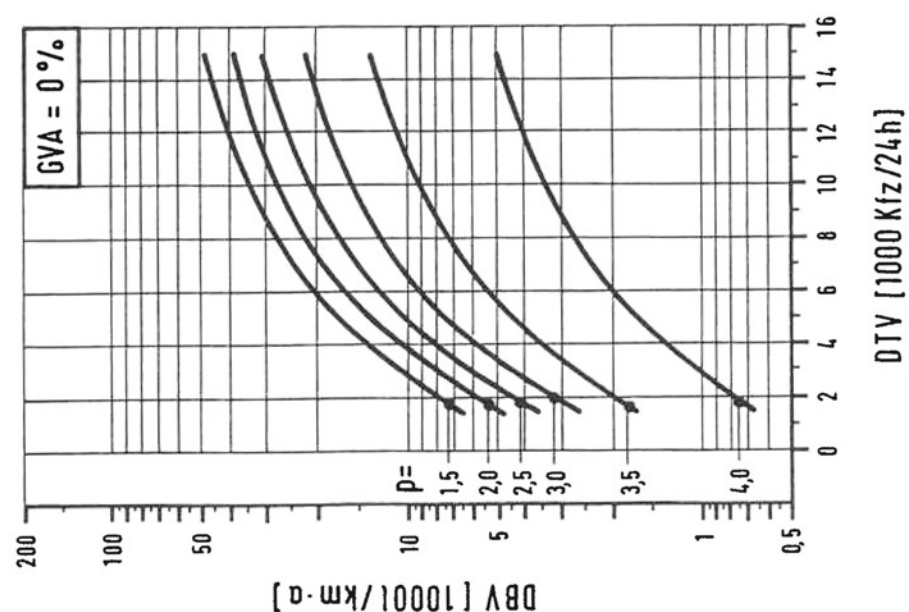
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand	Straßentyp: 2.12
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000 l/km·a)		
Längsneigung: 0 – 2 %		



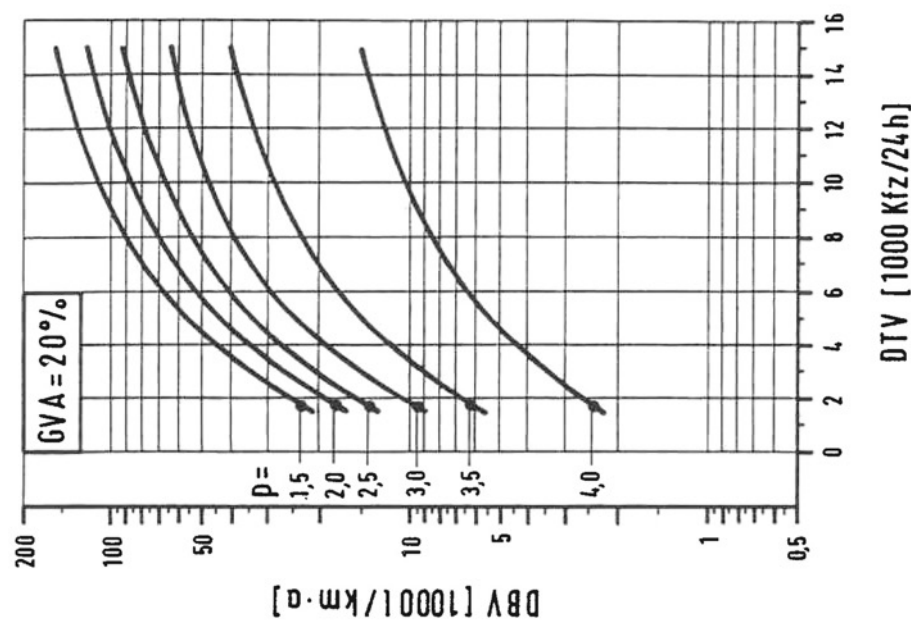
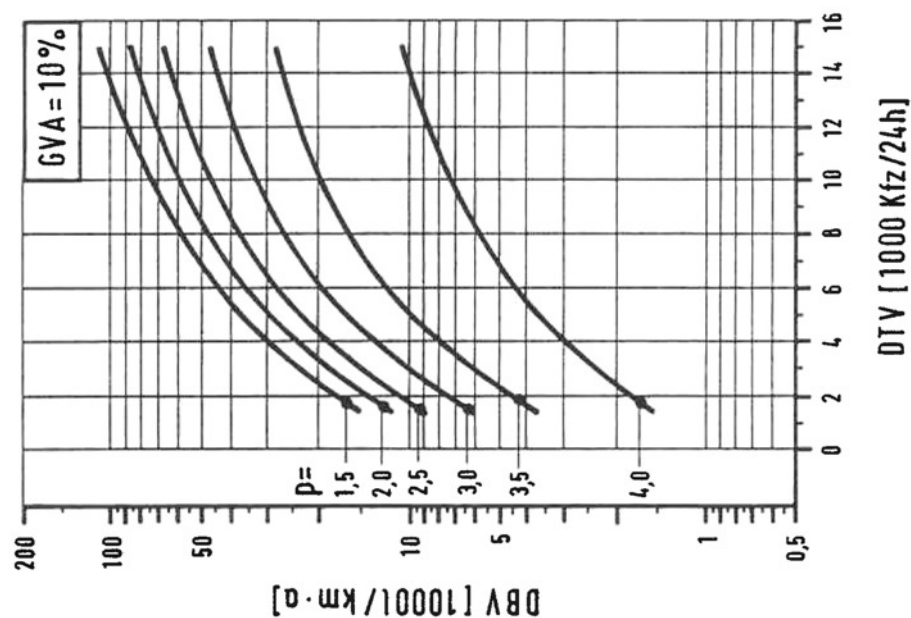
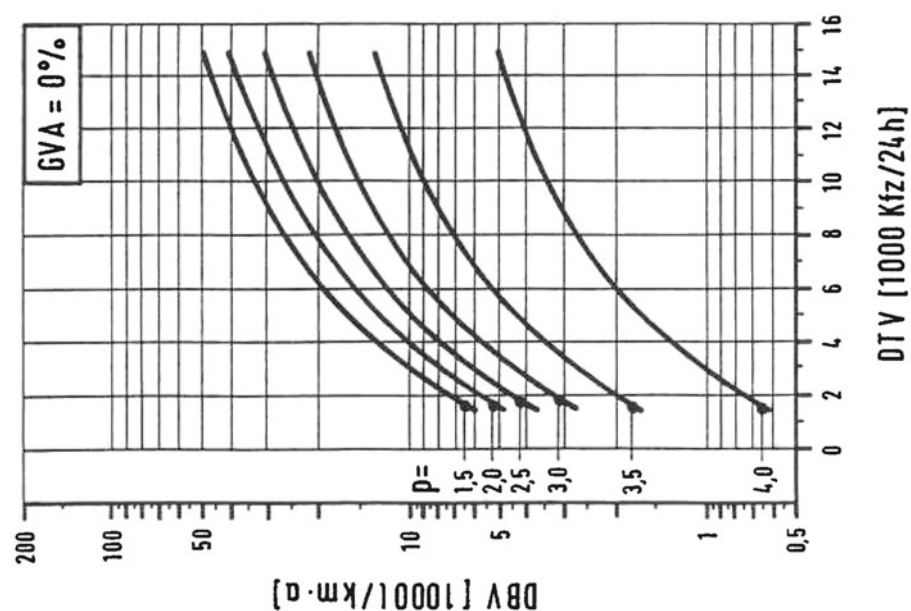
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand	Straßentyp: 2.12
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000 l/km·a)		Längsneigung: 2 – 4 ‰



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand	Straßentyp: 2.12
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000 l/km·a)		Längsneigung: 4 – 6 %



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	Untersuchungsfall: Straßenzustand	Straßentyp: 2.12
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000 l/km·a)		Längsneigung: 6 – 8 ‰



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

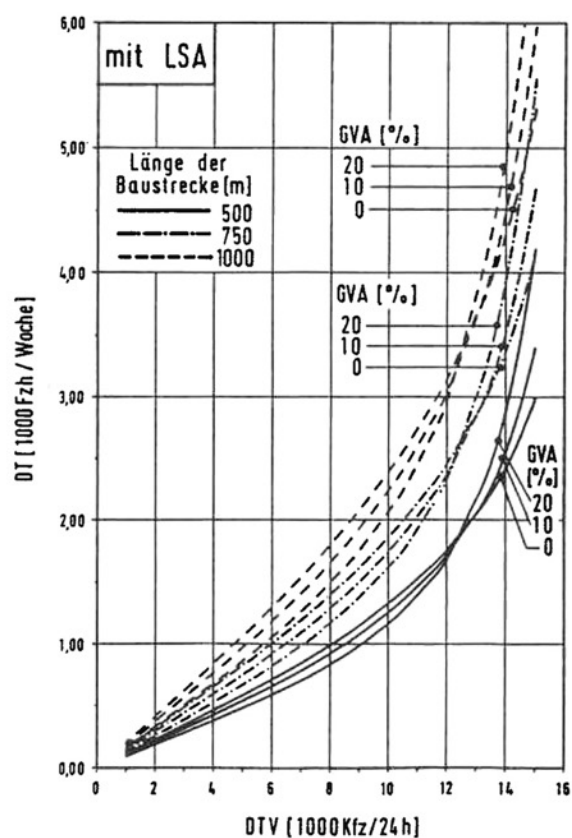
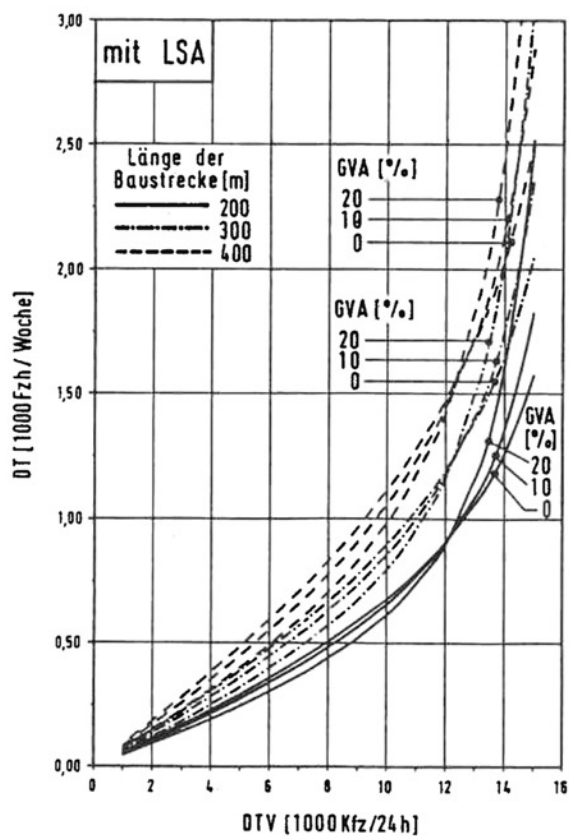
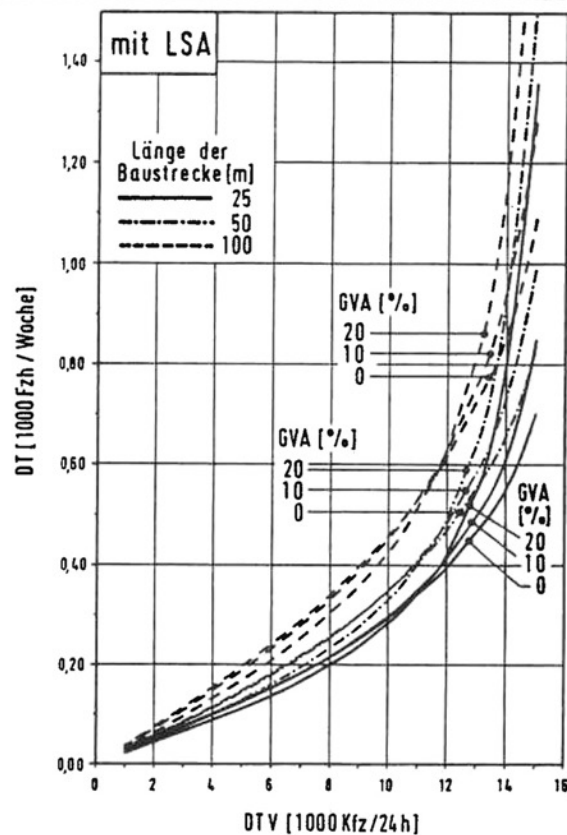
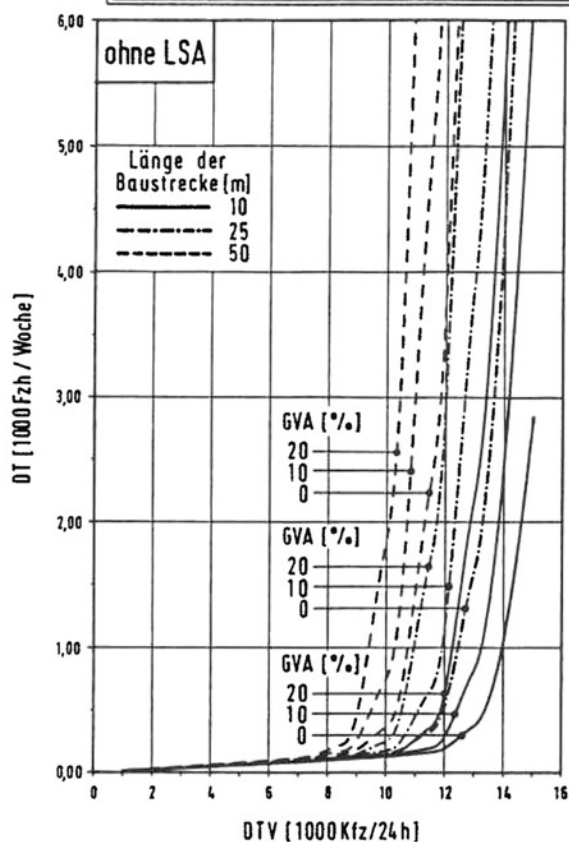
ST 2.11:

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

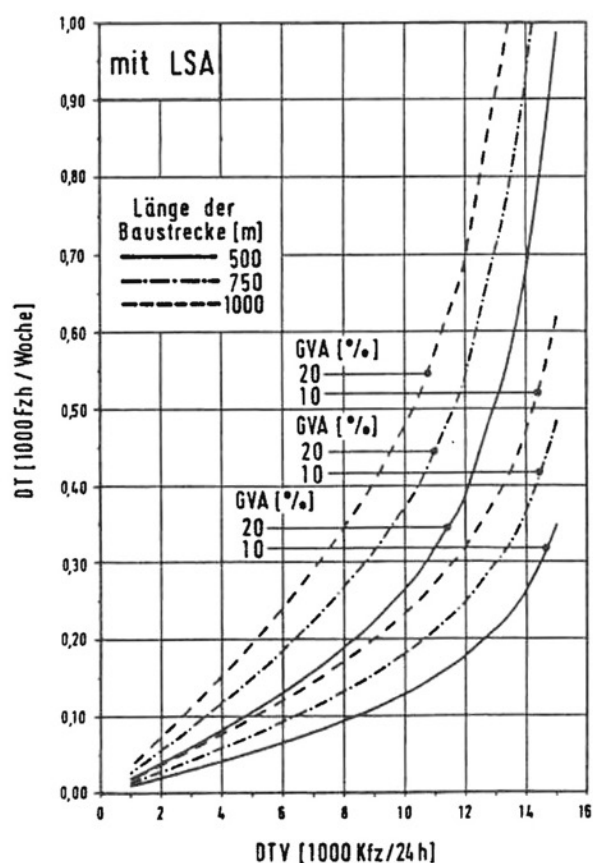
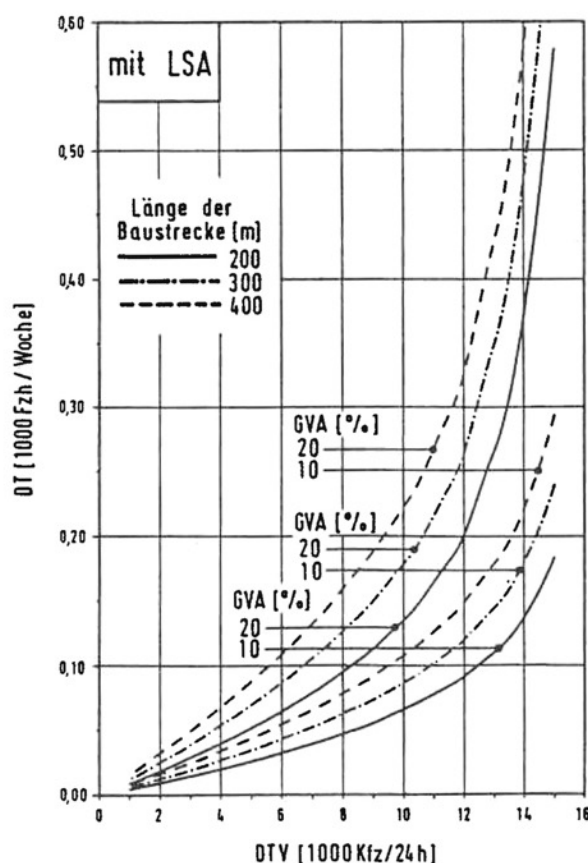
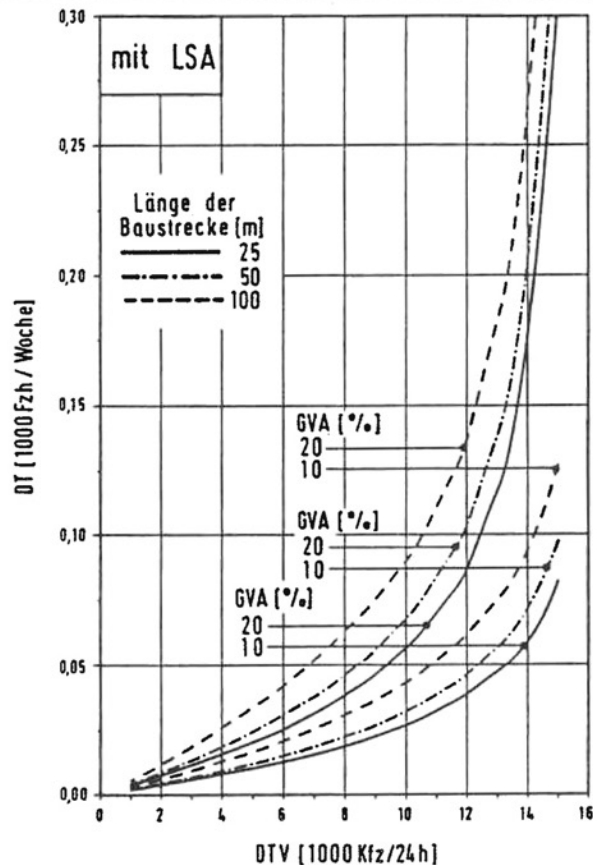
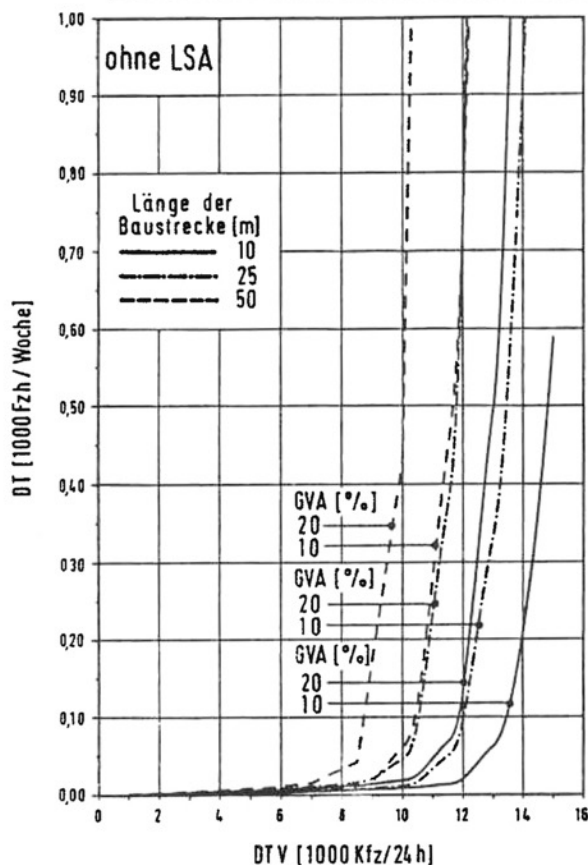
ST 2.13:

DTV (Kfz/24 h)	Zustands- wert p	Güterverkehrsanteil GVA		
		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

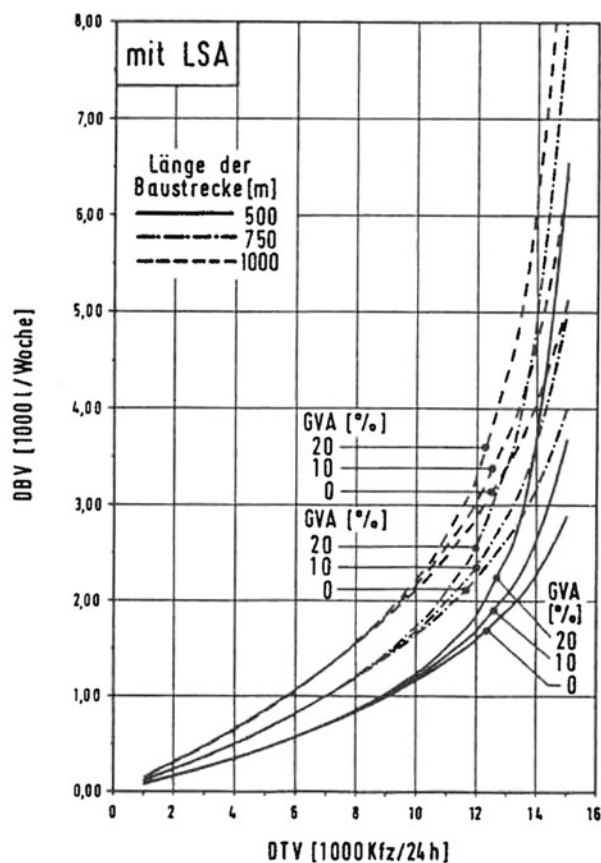
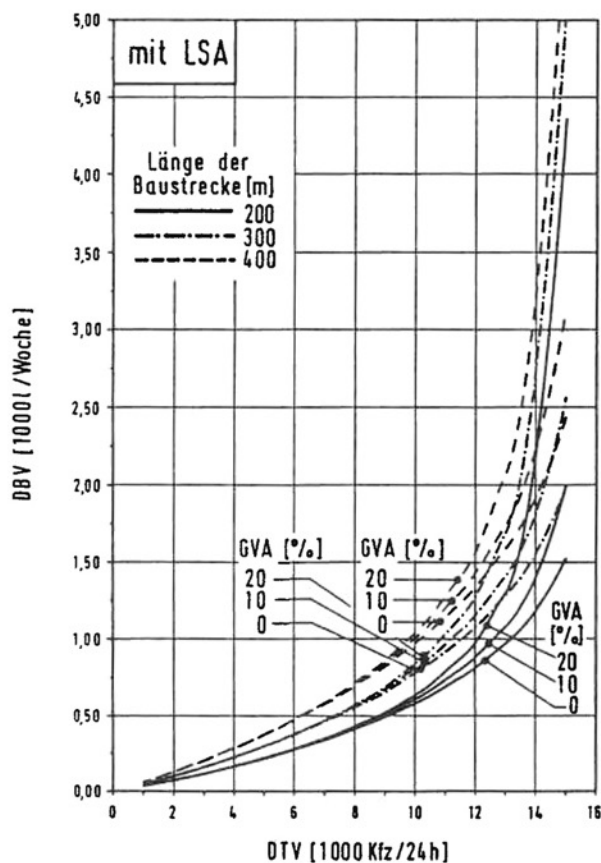
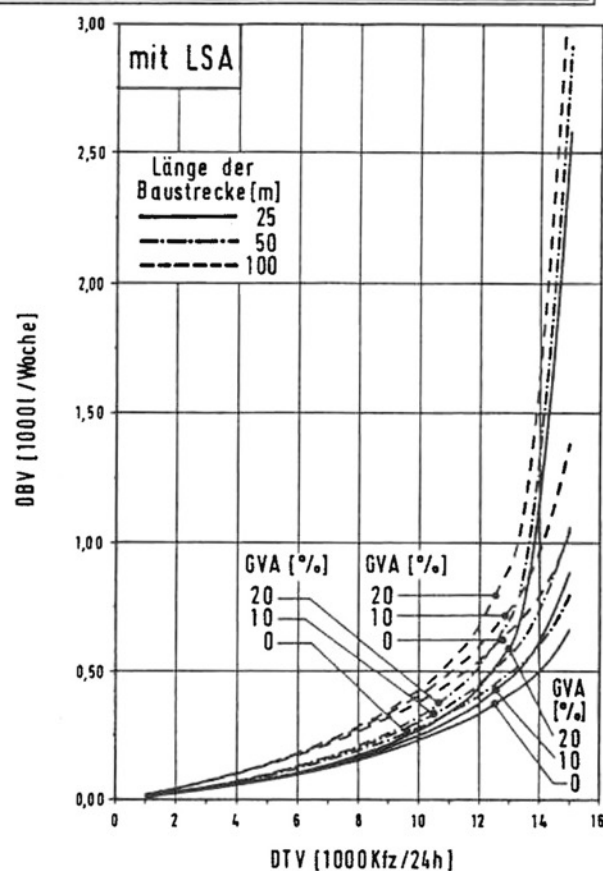
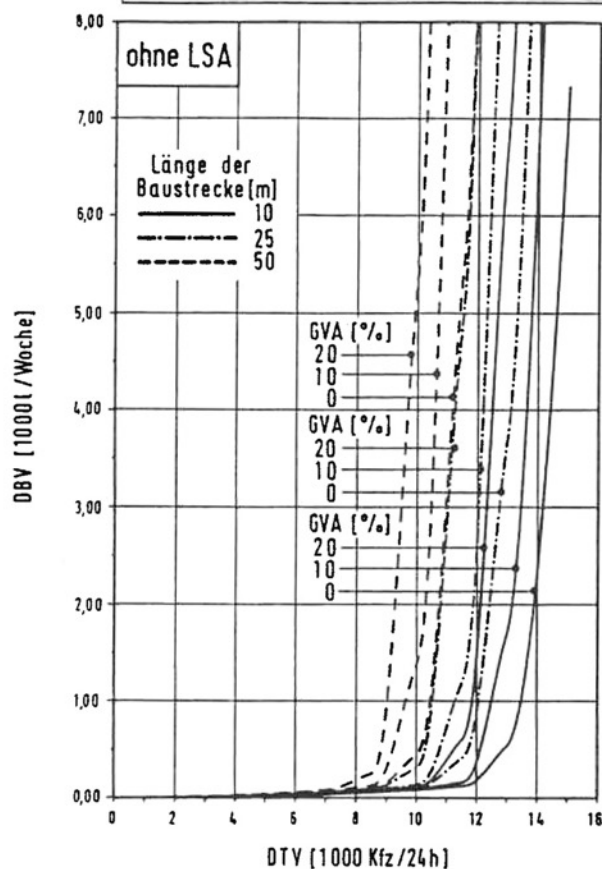
Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	
Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 2
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/Woche)	



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	
Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 2
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV (1000 Fzh/Woche)	



Planungsobjekt: Bautechnische Maßnahme	
Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 2
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000 l/Woche)	



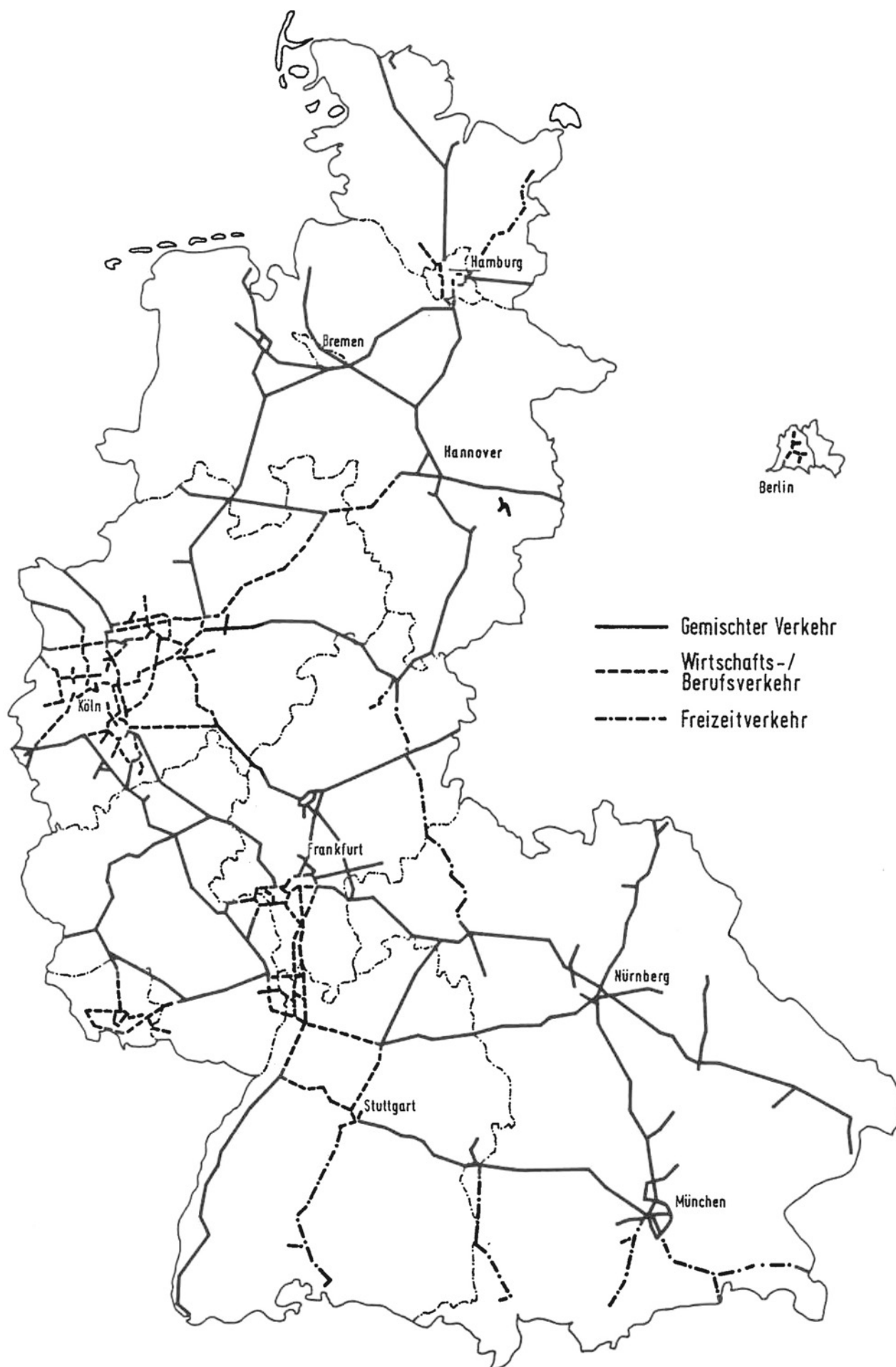
Zusätzliche Nutzerwirkungen infolge von baubetrieblichen Maßnahmen
(Baustellen)

Inhalt

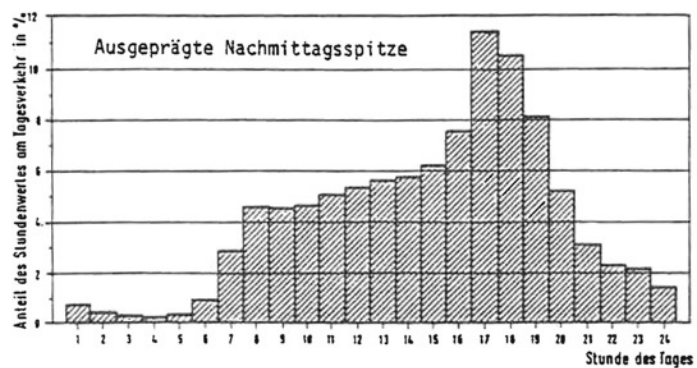
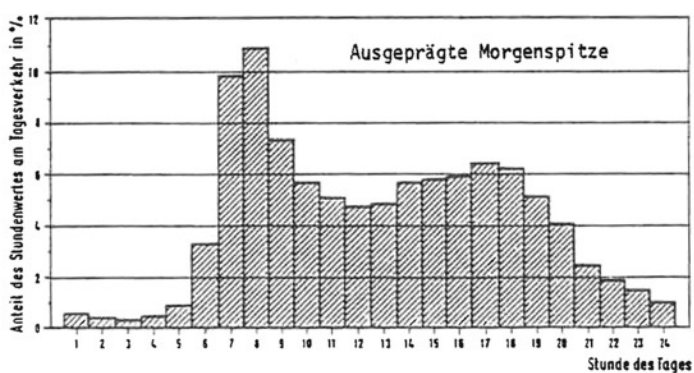
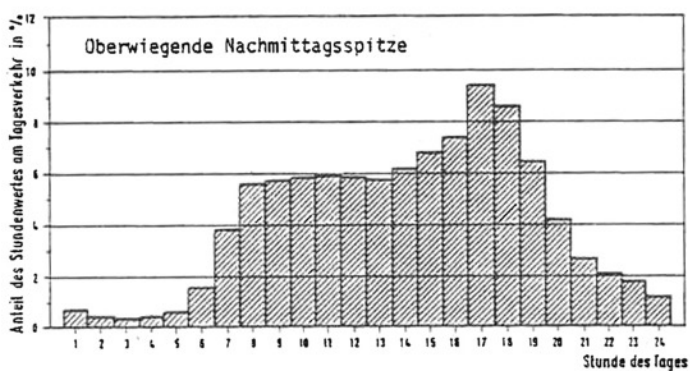
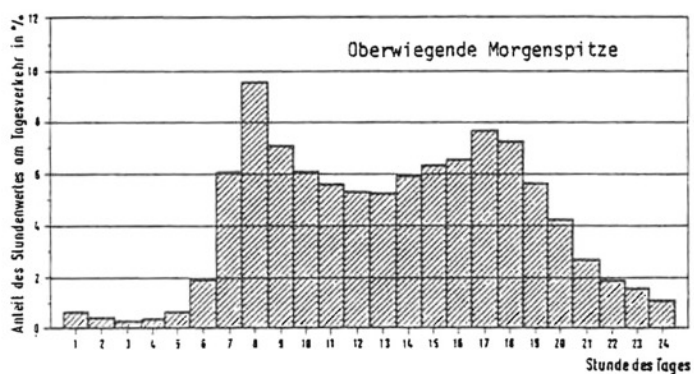
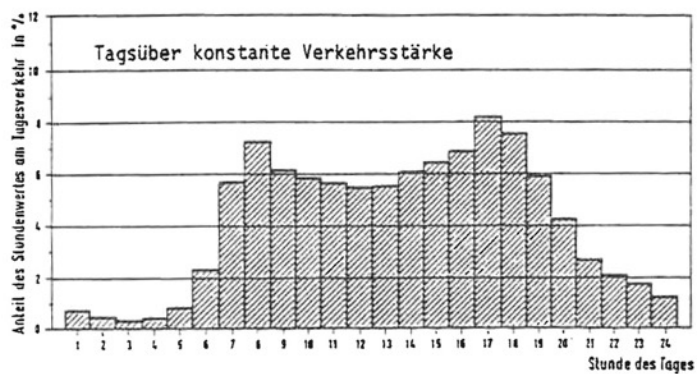
Anlage 3.1	<u>Straßentyp ST 1.2</u>
Blatt 1	Kennzeichnung der BAB-Strecken nach Verkehrsarten
Blatt 2	Typisierte Tagesganglinien
Anlage 3.11	1 Fahrstreifen in Fahrtrichtung
Blatt 1 – 3	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe P
Blatt 4 – 6	Zusätzlicher Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV
Blatt 7 – 9	Zusätzlicher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

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

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		Steigung												
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	DTV (Kfz/24h)	a	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,3	0,3
		b	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	0,3
	10 000	a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	1,0	1,0	0,9	0,8
		b	0,4	0,3	0,3	0,3	0,6	0,5	0,5	0,5	1,1	1,0	0,9	0,9
	20 000	a	0,8	1,0	2,0	4,3	1,1	1,3	2,3	4,5	2,0	2,2	3,2	5,4
		b	0,8	0,8	0,8	0,7	1,1	1,1	1,1	1,0	2,2	2,2	2,3	2,1
	30 000	a	18,1	33,4	77,0	116,3	18,6	33,9	77,4	116,5	20,0	35,1	78,2	116,7
		b	1,5	1,5	1,3	1,1	2,1	2,1	1,9	1,6	4,3	4,3	4,0	3,5
	40 000	a												
		b												
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
70 000	a													
	b													

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	DTV (Kfz/24h)	a	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4
		b	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4	0,4
	10 000	a	0,5	0,3	0,4	0,3	0,7	0,7	0,6	0,4	1,0	1,2	1,0	0,8
		b	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	1,0	1,0	0,9	0,9
	20 000	a	1,0	1,7	3,4	6,6	1,3	2,0	3,7	6,9	2,0	3,0	4,7	7,8
		b	0,9	0,9	0,8	0,8	1,2	1,2	1,1	1,1	2,0	2,3	2,2	2,2
	30 000	a	32,4	62,2	110,0	151,8	32,9	62,7	110,4	152,0	34,5	64,1	111,1	151,7
		b	1,6	1,6	1,5	1,3	2,2	2,2	2,1	1,8	4,4	4,5	4,2	3,7
	40 000	a												
		b												
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
70 000	a													
	b													

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Gefälle													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Gemischter Verkehr		DTV (Kfz/24h)	a	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
Wochenart: Normalwoche	10 000			b	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
		20 000	a		0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2
b	0,4			0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	
	30 000	a	0,6	0,8	1,8	4,1	0,6	0,8	1,8	4,1	0,5	0,7	1,7	4,1	
b			0,6	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	
	40 000	a	17,9	33,2	66,8	116,1	17,8	33,1	76,7	116,1	17,7	33,1	76,7	116,0	
b			1,2	1,2	1,1	0,9	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,8	
	50 000	a													
b															
	60 000	a													
b															
	70 000	a													
b															

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche		DTV	a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1
				10 000	b	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2
20 000	a	0,4	0,4			0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
		b	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	
30 000	a		0,8	1,5	3,3	6,5	0,8	1,5	3,3	6,5	0,7	1,4	3,2	6,5	
		b	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5	
40 000	a		32,2	62,0	109,8	151,6	32,1	59,9	109,7	151,6	32,0	59,9	109,7	151,5	
		b	1,3	1,3	1,2	1,1	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Steigung													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart:		DTV (Kfz/24h)	a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4	0,3
Ferien- und Freizeitverkehr				b	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4
Wochenart:		10 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	1,0	1,0	0,9	0,8
Normalwoche				b	0,4	0,4	0,3	0,3	0,6	0,5	0,5	0,5	1,1	1,0	0,9
Regelplan: I/3 II/3 II/4		20 000	a	1,3	2,4	4,1	6,4	1,6	2,7	4,4	6,7	2,5	3,6	5,3	7,5
				b	0,8	0,7	0,7	0,7	1,1	1,1	1,0	1,0	2,2	2,2	2,2
		30 000	a		24,8	36,7	64,5	101,1	25,3	37,2	64,8	101,2	26,9	38,6	65,7
				b	1,3	1,3	1,3	1,1	2,0	1,9	1,8	1,6	4,2	4,2	4,0
		50 000	a												
				b											
		60 000	a												
				b											
		70 000	a												
				b											
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche		10 000	a		0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4
				b	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4
		20 000	a		0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	1,0	1,0
				b	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7	0,6	0,6	0,5	1,2	1,1	1,0
		30 000	a		4,3	7,3	10,8	15,8	4,5	7,7	11,1	16,1	4,8	8,6	12,0
				b	0,9	0,9	0,9	0,9	1,3	1,3	1,2	1,2	2,4	2,4	2,4
		40 000	a		67,3	99,0	147,0	190,4	67,5	99,5	147,4	191,0	68,0	100,9	148,2
				b	2,7	1,6	1,5	1,4	3,3	2,2	2,1	1,9	5,5	4,5	4,2

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		Gefälle												
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/3 II/3 II/4	DTV (Kfz/24h)	a	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
		b	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	a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
		b	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
	20 000	a	1,2	2,2	4,0	6,3	1,1	2,2	3,9	6,2	1,0	2,1	3,9	6,2
		b	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4
	30 000	a	24,6	36,5	64,3	100,9	24,5	36,4	64,2	100,8	24,4	36,3	64,2	100,8
		b	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8
	40 000	a												
		b												
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
70 000	a													
	b													

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	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	0,3
		b	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	a	4,2	7,1	10,6	15,6	4,2	7,1	10,6	15,6	4,2	7,1	10,5	15,6
		b	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	a	67,2	98,7	146,7	190,2	67,2	98,7	146,7	190,2	67,1	98,6	146,7	190,2
		b	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 P - a (1000 Fzh/Woche) - b (1000 Fzh/Woche·km Baustrecke)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		OTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Steigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/3 II/3 II/4	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	0,3	
		b	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4	0,4	
	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	0,8	
		b	0,4	0,4	0,3	0,3	0,6	0,5	0,5	0,5	1,1	1,0	0,9	0,9	
	30 000	a	1,3	2,4	4,1	6,4	1,6	2,7	4,4	6,7	2,5	3,6	5,3	7,5	
		b	0,8	0,7	0,7	0,7	1,1	1,1	1,0	1,0	2,2	2,2	2,2	2,1	
	40 000	a	24,8	36,7	64,5	101,1	25,3	37,2	64,8	101,2	26,9	38,6	65,7	101,4	
		b	1,3	1,3	1,3	1,1	2,0	1,9	1,8	1,6	4,2	4,2	4,0	3,5	
	50 000	a													
		b													
	60 000	a													
		b													
	70 000	a													
		b													

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4
		b	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4
	20 000	a	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	1,0	1,0	0,9
		b	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7	0,6	0,6	0,5	1,2	1,1	1,0	0,9
	30 000	a	4,3	7,3	10,8	15,8	4,5	7,7	11,1	16,1	4,8	8,6	12,0	17,0
		b	0,9	0,9	0,9	0,9	1,3	1,3	1,2	1,2	2,4	2,4	2,4	2,3
	40 000	a	67,3	99,0	147,0	190,4	67,5	99,5	147,4	191,0	68,0	100,9	148,2	190,8
		b	2,7	1,6	1,5	1,4	3,3	2,2	2,1	1,9	5,5	4,5	4,2	3,8

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan:I/3 II/3 II/4	10 000	a	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		
	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	0,2	
		b	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	
	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	6,2	
		b	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	
	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	100,8	
		b	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	
	50 000	a													
		b													
	60 000	a													
		b													
	70 000	a													
		b													

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	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	0,3
		b	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	a	4,2	7,1	10,6	15,6	4,2	7,1	10,6	15,6	4,2	7,1	10,5	15,6
		b	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	a	67,2	98,7	146,7	190,2	67,2	98,7	146,7	190,2	67,1	98,6	146,7	190,2
		b	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Steigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	DTV (Kfz/24h)	a											
	10 000	a	0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,2
		b	0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,2
	20 000	a	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,3
		b	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,3
	30 000	a	0,1	0,4	1,5		0,1	0,4	1,6		0,2	0,6	1,9
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,7
	40 000	a	2,7	18,9	52,9		2,7	18,8	52,1		2,8	18,7	50,9
		b	0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,5		0,4	0,8	1,1
	50 000	a											
		b											
	60 000	a											
		b											
	70 000	a											
		b											
Verkehrsart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a	0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,2
		b	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1
	20 000	a	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,3
		b	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,3
	30 000	a	0,1	0,6	1,9		0,1	0,6	2,0		0,2	0,8	2,3
		b	0,0	0,1	0,2		0,0	0,2	0,3		0,1	0,4	0,7
	40 000	a	4,7	21,7	53,2		4,7	21,6	52,4		4,8	21,5	51,2
		b	0,1	0,2	0,3		0,1	0,3	0,5		0,4	0,8	1,1

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Gefälle											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	DTV (Kfz/24h)	a											
	10 000	a	0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
		b	0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1
	20 000	a	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,0
		b	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,0
	30 000	a	0,1	0,4	1,5		0,1	0,4	1,5		0,1	0,3	1,2
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,0	0,0
	40 000	a	2,7	18,9	53,1		2,7	19,0	53,5		2,7	18,5	50,8
		b	0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,8		0,1	0,1	0,1
	50 000	a											
		b											
	60 000	a											
		b											
	70 000	a											
		b											
Verkehrsart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a											
		b											
	20 000	a	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
		b	0,0	0,1	0,1								
	30 000	a	0,1	0,6	1,9		0,0	0,7	2,3		0,0	0,5	1,6
		b	0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	40 000	a	4,7	21,7	53,4		4,7	21,7	53,4		4,3	20,2	51,1
		b	0,1	0,2	0,3		0,0	0,3	0,8		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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		Steigung												
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/3 II/3 II/4	DTV (Kfz/24h)	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1
		b						0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
	10 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
	20 000	a		0,1	0,6	2,2		0,1	0,7	2,2		0,2	0,9	2,5
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,7
	30 000	a		4,4	23,7	60,7		4,4	23,6	59,9		4,5	23,6	58,7
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,4		0,4	0,8	1,1
	40 000	a												
		b												
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
70 000	a													
	b													

Verkehrsart: Feiertags- und Ferienwoche	DTV	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
		b						0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
	10 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
	20 000	a		0,1	0,5	1,5		0,1	0,5	1,6		0,2	0,7	1,9
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,7
	30 000	a		2,8	16,8	44,9		2,8	16,7	44,2		3,0	16,6	43,0
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,4	0,8	1,1
	40 000	a												
		b												
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
70 000	a													
	b													

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		Gefälle												
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/3 II/3 II/4	DTV (Kfz/24h)	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1				
		b												
	10 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
	20 000	a		0,1	0,6	2,2		0,1	0,6	2,1		0,1	0,4	1,9
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2				
	30 000	a		4,4	23,8	61,1		4,4	23,8	61,3		4,1	22,2	58,6
		b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2				
	40 000	a												
		b												
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
70 000	a													
	b													

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a		0,0	0,0	0,1								
		b												
	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
	30 000	a		0,1	0,4	1,5		0,1	0,4	1,5		0,0	0,3	1,2
		b		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,1				
	40 000	a		2,8	16,8	45,3		2,8	16,9	45,6		2,5	15,3	42,9
		b		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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		Steigung												
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
DTV (Kfz/24h)														
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wocheart: Normalwoche Regelplan: I/3 II/3 II/4	10 000	a					0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
		b					0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1	
	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
	30 000	a		0,2	0,7	1,9		0,2	0,8	2,0		0,3	1,0	2,3
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,7
	40 000	a		2,5	12,4	40,0		2,5	12,3	39,3		2,6	12,3	38,1
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,4		0,4	0,8	1,1
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
	70 000	a												
		b												

Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
		b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
	30 000	a		0,3	1,5	3,7		0,3	1,5	3,7		0,6	1,7	4,0
		b		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
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,4	0,8	1,1

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		OTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wocheart: Normalwoche Regelplan:I/3 II/3 II/4	10 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1					
		b													
	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,1					
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1					
	30 000	a		0,2	0,7	1,9		0,2	0,7	1,9		0,1	0,6	1,6	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1					
	40 000	a		2,5	12,5	40,5		2,5	12,5	40,7		2,1	11,0	38,0	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2					
	50 000	a													
		b													
	60 000	a													
		b													
	70 000	a													
		b													

Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a												
		b												
	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	30 000	a		0,4	1,4	3,6		0,4	1,4	3,6		0,4	1,3	3,4
		b		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	40 000	a		6,0	23,5	56,1		6,0	23,5	56,1		5,6	22,0	53,4
		b		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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie															
		Steigung															
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%							
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)							
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30				
Verkehrsart: Gemischter Verkehr		DTV (Kfz/24h)		10 000	a	-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,9	-1,0	-1,1	-0,7	-1,5	-2,2	-2,8
b	-0,4				-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,6	-0,7	-0,9	-0,4	-1,0	-1,7	-2,3		
Wochenart: Normalwoche		20 000	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		
			b	-0,6	-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 II/3 II/4		30 000	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		
			b	-0,7	-1,0	-1,0	-0,9	-0,9	-1,4	-1,8	-2,2	0,3	-2,1	-4,7	-7,3		
		40 000	a	48,3	101,6	280,9	520,2	48,6	94,6	243,6	428,3	52,4	80,3	159,1	238,4		
			b	-0,5	-0,7	-0,8	-0,5	-0,4	-1,2	-2,0	-2,0	2,9	-1,0	-5,4	-6,9		
		50 000	a														
			b														
		60 000	a														
			b														
		70 000	a														
			b														

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche		10 000 <td>a</td> <td>-0,5</td> <td>-0,6</td> <td>-0,7</td> <td>-0,7</td> <td>-0,7</td> <td>-0,9</td> <td>-1,0</td> <td>-1,1</td> <td>-0,7</td> <td>-1,5</td> <td>-2,2</td> <td>-2,8</td>	a	-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,9	-1,0	-1,1	-0,7	-1,5	-2,2	-2,8
			b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,4	-0,6	-0,7	-0,8	-0,3	-1,0	-1,7	-2,2
		20 000	a	-0,9	-1,1	-1,3	-1,4	-1,2	-1,6	-1,9	-2,2	-1,2	-2,8	-4,4	-5,9
			b	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,8	-1,2	-1,4	-1,7	-0,5	-2,0	-3,4	-4,9
		30 000	a	-0,9	1,2	7,6	21,5	-1,3	0,4	5,9	16,9	-0,9	-1,1	1,0	4,7
			b	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,9	-1,3	-1,8	-2,2	0,1	-2,0	-4,7	-7,3
		40 000	a	89,5	191,4	385,4	621,4	89,8	184,4	348,1	529,5	93,6	170,1	263,6	339,6
			b	-0,4	-0,6	-0,7	-0,5	-0,3	-1,1	-1,9	-2,0	2,8	-0,9	-5,3	-6,9

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie															
		Gefälle															
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%							
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)							
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30				
Verkehrsart: Gemischter Verkehr		DTV (Kfz/24h)		10 000	a	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
b	-0,3				-0,2	-0,3	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1		
Wochenart: Normalwoche		20 000	a	-0,6	-0,8	-0,9	-0,9	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1		
			b	-0,4	-0,5	-0,7	-0,7	-0,3	-0,3	-0,5	-0,5	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1		
Regelplan: I/3 II/3 II/4		30 000	a	-0,8	-0,4	3,5	14,4	-0,6	-0,2	3,6	14,2	-0,5	0,0	3,8	13,6		
			b	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,4	-0,4	-0,3	-0,1	-0,1	0,0	0,1		
		40 000	a	47,5	101,2	289,2	544,3	45,9	98,1	282,2	531,2	43,7	93,5	269,5	501,2		
			b	-0,3	-0,4	-0,3	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4		
		50 000	a														
			b														
		60 000	a														
			b														
		70 000	a														
			b														
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1			
		b	-0,3	-0,2	-0,3	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	0,0	0,0	-0,1			
	20 000	a	-0,7	-0,9	-1,0	-1,0	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,3	-0,5	-0,3	-0,2			
		b	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,1	-0,3	-0,1	0,0			
	30 000	a	-0,5	1,6	8,2	22,7	-0,3	1,8	8,3	22,5	-0,2	2,0	8,5	21,9			
		b	-0,5	-0,6	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,1	0,0	0,0	0,1			
	40 000	a	88,7	192,0	393,8	645,5	87,1	188,9	389,8	632,4	84,8	184,3	374,1	602,4			
		b	-0,2	-0,3	-0,3	0,0	0,1	0,0	-0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4			

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 1.2
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche*km Baustrecke)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Steigung													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart:		DTV (Kfz/24h)													
Wirtschaftsverkehr															
Wocheart:		10 000	a	-0,5	-0,6	-0,6	-0,7	-0,7	-0,8	-1,0	-1,1	-0,7	-1,4	-2,2	-2,9
Normalwoche			b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,4	-0,6	-0,7	-0,9	-0,4	-1,0	-1,7	-2,3
Regelplan: I/3 II/3 II/4		20 000	a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,3	-1,3	-1,6	-1,9	-2,2	-1,2	-2,8	-4,4	-5,9
			b	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,8	-1,1	-1,4	-1,6	-0,6	-1,9	-3,4	-4,8
		30 000	a	-0,9	0,8	7,2	22,1	-1,3	0,0	5,4	17,5	-0,6	-1,4	0,3	5,3
			b	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-0,9	-1,4	-1,9	-2,2	0,3	-2,1	-4,7	-7,2
		40 000	a	43,9	131,9	335,4	585,5	43,0	124,9	298,0	493,6	47,9	110,6	213,5	303,7
			b	-0,5	-0,7	-0,8	-0,5	-0,4	-1,1	-2,0	-2,0	3,0	-0,9	-5,4	-6,9
		50 000	a												
			b												
		60 000	a												
			b												
		70 000	a												
			b												

Wocheart:		10 000	a	-0,5	-0,5	0,0	-0,7	-0,7	-0,8	-0,4	-1,1	-0,7	-1,4	-1,5	-2,8
Feiertags- und Ferienwoche			b	-0,3	-0,4	-0,3	-0,5	-0,4	-0,6	-0,1	-0,9	-0,4	-1,0	-0,9	-2,2
		20 000	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
			b	-0,6	-0,7	-0,9	-1,0	-0,8	-1,1	-1,4	-1,6	-0,5	-1,9	-3,4	-4,8
		30 000	a	-1,0	0,4	5,3	15,6	-1,4	-0,4	3,5	11,1	-0,6	-1,9	-1,6	-1,1
			b	-0,8	-0,9	-1,0	-1,0	-0,9	-1,4	-1,9	-2,3	0,3	-2,1	-4,7	-7,3
		40 000	a	40,5	95,2	262,6	475,5	39,6	88,2	225,2	383,6	44,5	73,9	140,8	193,7
			b	-0,5	-0,7	-0,8	-0,6	-0,4	-1,1	-2,0	-2,0	2,9	-0,9	-5,4	-7,0

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Gefälle													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr		DTV (Kfz/24h)	a	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Wocheart: Normalwoche	10 000			b	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1
		20 000	a		-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,4	-0,5	-0,7	-0,7	-0,3	-0,2	-0,2
b	-0,4			-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	
	30 000	a	-0,6	1,2	7,7	23,2	-0,4	1,4	7,8	23,0	-0,2	1,7	8,0	22,4	
b			-0,5	-0,6	-0,7	-0,5	-0,3	-0,4	-0,4	-0,3	-0,1	-0,1	0,0	0,1	
	40 000	a	43,0	132,3	343,6	609,5	41,4	129,2	348,4	596,5	39,2	124,6	323,9	566,4	
b			-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	a													
b															
	60 000	a													
b															
	70 000	a													
b															
	Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche		10 000	a	-0,3	-0,4	-0,2	-0,5	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,1	-0,5
b					-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,1	-0,2	-0,5	-0,3	-0,1	-0,1	-0,7
			20 000	a	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,2	-0,2	-0,2
b					-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,2	-0,1	-0,1
			30 000	a	-0,6	0,7	5,8	16,8	-0,4	0,9	5,9	16,5	-0,3	1,2	6,1
b					-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,1	-0,1	0,0
			40 000	a	39,6	95,7	270,9	499,5	38,0	92,5	275,6	486,5	33,8	88,0	251,2
b					-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,1	0,2	0,3	0,3

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 1.2
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche*km Baustrecke)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		DTV (Kfz/24h)	Steigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart:														
Ferien- und 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
		b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,4	-0,6	-0,7	-0,9	-0,4	-1,0	-1,7	-2,2
Normalwoche														
	20 000	a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,2	-1,2	-1,6	-1,9	-2,0	-1,2	-2,8	-4,3	-5,7
		b	-0,6	-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 II/3 II/4														
	30 000	a	0,4	3,9	10,4	21,0	0,0	3,1	8,6	16,5	0,8	1,6	3,5	4,3
		b	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,9	-1,4	-1,9	-2,2	0,3	-2,1	-4,8	-7,3
	40 000	a	67,8	109,7	221,0	426,8	66,9	102,7	183,6	334,9	71,8	88,4	99,1	145,0
		b	-0,6	-0,7	-0,8	-0,4	-0,5	-1,2	-2,0	-2,0	2,9	-1,0	-5,4	-6,9
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
	70 000	a												
		b												

Wochenart:	10 000	a	-0,3	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,8	-1,0	-1,2	-0,5	-1,5	-2,2	-2,9
		b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,3	-0,5	-0,6	-0,7	-0,9	-0,4	-1,1	-1,7	-2,3
Feiertags- und Ferienwoche														
	20 000	a	-0,6	-1,1	-1,3	-1,4	-0,9	-1,6	-1,9	-2,2	-1,0	-2,8	-4,4	-5,9
		b	-0,7	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-1,1	-1,4	-1,6	-0,6	-2,0	-4,7	-7,2
	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	37,4
		b	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,9	-1,3	-1,8	-2,2	0,3	-2,0	-4,7	-7,2
	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	461,3
		b	-0,4	-0,6	-0,7	-0,4	-0,3	-1,0	-1,9	-1,9	3,1	-0,8	-5,3	-6,9

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		DTV (Kfz/24h)	Gefälle											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart:	10 000	a	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Ferien- und Freizeitverkehr		b	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Wochenart:	20 000	a	-0,6	-0,7	-0,9	-0,9	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,2	-0,2	-0,2	0,0
Normalwoche		b	-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 II/4	30 000	a	0,8	4,2	10,9	22,2	1,0	4,4	11,0	21,9	1,1	4,7	11,2	21,4
		b	-0,5	-0,6	-0,7	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,3	-0,1	-0,1	0,0	0,1
	40 000	a	66,9	110,2	229,2	450,8	56,3	107,0	234,0	437,8	63,1	102,5	209,5	407,7
		b	-0,3	-0,4	-0,3	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	0,2	0,1	0,2	0,4	0,4
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
	70 000	a												
		b												

Wochenart:	10 000	a	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1
Feiertags- und Ferienwoche		b	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
	20 000	a	-0,3	-0,6	-0,7	-0,8	-0,3	-0,6	-0,7	-0,8	-0,2	-0,3	-0,2	-0,2
b		-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	
30 000	a	10,8	19,3	32,5	55,1	10,8	19,3	32,5	55,1	10,9	19,6	32,7	54,6	
	b	-0,2	-0,3	-0,4	-0,3	-0,2	-0,3	-0,4	-0,3	-0,1	0,0	0,1	0,1	
40 000	a	189,5	299,7	512,8	754,1	189,5	299,7	512,8	754,1	187,2	295,2	488,3	724,0	
	b	0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	

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

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 Verkehrsart: Gemischter Verkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/1 I/2 I/4 II/1 II/2 II/4		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Steigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
DTV (Kfz/24h)	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
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
	20 000	a	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
		b	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	30 000	a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3
		b	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,5	0,5
	40 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4
		b	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,7	0,9	0,8	0,7	0,7
	50 000	a	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	0,7	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6
		b	0,9	0,9	0,8	0,8	1,0	1,0	0,9	1,2	1,1	1,0	1,0
	60 000	a	0,8	1,3	3,3	6,4	0,9	1,2	3,1	6,0	0,8	1,1	2,7
		b	1,2	1,2	1,2	1,1	1,4	1,4	1,3	1,2	1,6	1,5	1,3
	70 000	a	6,1	11,2	22,4	55,3	5,6	10,5	21,0	52,0	4,4	8,6	17,7
		b	1,7	1,6	1,5	1,2	1,8	1,7	1,6	1,3	2,0	1,9	1,7
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	0,6	0,5
		b	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,7	0,9	0,9	0,8
	50 000	a	0,7	0,6	0,6	1,0	0,8	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	1,0
		b	1,0	0,9	0,9	0,9	1,1	1,1	1,0	1,0	1,3	1,2	1,1
	60 000	a	1,3	3,0	6,0	10,3	1,3	2,9	5,8	9,9	1,3	2,8	5,4
		b	1,4	1,4	1,3	1,2	1,6	1,5	1,4	1,3	1,8	1,7	1,6
	70 000	a	13,2	19,9	38,1	75,0	12,8	19,1	36,7	71,7	11,6	17,3	33,4
		b	1,8	1,7	1,6	1,3	2,0	1,9	1,7	1,5	2,2	2,0	1,8

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 Verkehrsart: Gemischter Verkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/1 I/2 I/4 II/1 II/2 II/4		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Gefälle											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
DTV (Kfz/24h)	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
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	20 000	a	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
		b	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2
	30 000	a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
		b	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,2
	40 000	a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
		b	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4
	50 000	a	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5
		b	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6
	60 000	a	0,8	1,3	3,3	6,6	0,7	1,2	3,3	6,7	0,7	1,2	3,3
		b	1,1	1,2	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9
	70 000	a	6,3	11,6	23,2	57,1	6,4	11,8	23,6	58,1	6,5	12,0	23,9
		b	1,5	1,5	1,4	1,1	1,4	1,4	1,3	1,0	1,4	1,3	1,2
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3
		b	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	0,5	0,4
	50 000	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
		b	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8
	60 000	a	1,2	2,9	6,0	10,5	1,2	2,9	6,1	10,6	1,1	2,9	6,1
		b	1,3	1,2	1,3	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0
	70 000	a	13,4	20,3	38,9	76,7	13,6	20,3	39,3	77,7	13,6	20,6	39,6
		b	1,7	1,6	1,5	1,2	1,6	1,5	1,4	1,2	1,5	1,5	1,4

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

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2			Gleichmäßige Tagesganglinie											
			Steigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
DTV (Kfz/24h)			a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr	10 000	b		0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
			Wochenart: Normalwoche	20 000	a	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Regelplan: I/1 I/2 I/4 II/1 II/2 II/4	30 000	b				0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4
			40 000	a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
50 000	b	0,5			0,5	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,6	0,5
		60 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5
70 000	b			0,7	0,6	0,6	0,4	0,8	0,7	0,7	0,5	0,9	0,8	0,7
		80 000	a	0,6	0,6	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	1,0	0,8	0,7	0,7
90 000	b			0,9	0,9	0,8	0,6	1,1	1,0	0,9	0,7	1,2	1,1	1,1
		100 000	a	1,1	2,5	5,2	9,5	1,1	2,4	5,1	9,1	1,1	2,3	4,7
110 000	b			1,3	1,2	1,2	1,1	1,4	1,4	1,3	1,1	1,6	1,5	1,4
		120 000	a	6,0	11,3	30,6	66,5	5,6	10,5	29,1	63,1	4,4	8,7	25,8
130 000	b			1,7	1,6	1,4	1,1	1,8	1,7	1,5	1,2	2,0	1,9	1,7
		140 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5
150 000	b			0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,7
		160 000	a	0,6	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8	0,7	0,7
170 000	b			0,9	0,9	0,8	0,8	1,0	1,0	0,9	0,9	1,2	1,1	1,0
		180 000	a	1,0	2,1	4,6	7,6	1,1	2,1	4,4	7,2	1,0	1,9	4,0
190 000	b			1,2	1,2	1,2	1,1	1,4	1,4	1,3	1,1	1,6	1,5	1,4
		200 000	a	5,7	10,0	18,6	50,4	5,2	9,2	17,1	47,1	4,0	7,4	13,9
210 000	b			1,6	1,6	1,5	1,2	1,8	1,7	1,6	1,3	2,0	1,9	1,7

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Gefälle													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/1 I/2 I/4 II/1 II/2 II/4	DTV (Kfz/24h)	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	
		b	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	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	
		b	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	
	20 000	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	
		b	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	
	30 000	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	
		b	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	
	40 000	a	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,8	
		b	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	
	50 000	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	
		b	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	
	60 000	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	
		b	1,5	1,5	1,3	1,0	1,4	1,4	1,3	1,0	1,4	1,3	1,2	0,9	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	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	
		b	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	0,7	0,5	0,5	0,5	0,7	0,4	0,4	0,4	0,7	
		b	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	
		b	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	
		b	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Steigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/1 I/2 I/4 II/1 II/2 II/4	DTV (Kfz/24h)	10 000	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1
	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
		b	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,3
	30 000	a	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3
		b	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5
	40 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,4
		b	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,6
	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
		b	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	1,0	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0
	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
		b	1,2	1,1	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,1	1,5	1,5	1,3
	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
		b	1,5	1,5	1,4	1,2	1,7	1,6	1,5	1,3	1,9	1,8	1,6
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6
		b	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,8
	50 000	a	1,0	1,7	2,8	4,2	1,1	1,8	2,8	4,3	1,1	1,9	2,9
		b	1,1	1,0	1,0	0,9	1,2	1,2	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2
	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
		b	1,4	1,4	1,4	1,3	1,6	1,6	1,5	1,4	1,8	1,7	1,6
	70 000	a	28,2	37,8	59,4	91,9	27,7	37,0	57,9	88,6	26,6	35,2	54,7
		b	1,8	1,8	1,6	1,3	2,0	1,9	1,7	1,4	2,2	2,1	1,9

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Gefälle											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/1 I/2 I/4 II/1 II/2 II/4	DTV (Kfz/24h)	10 000	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	20 000	a	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
		b	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	30 000	a	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
		b	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
	40 000	a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2
		b	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4
	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
		b	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6
	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
		b	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8
	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
		b	1,4	1,4	1,3	1,1	1,3	1,3	1,2	1,1	1,2	1,2	1,0
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3
		b	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5
	50 000	a	0,9	1,7	2,7	4,2	0,8	1,6	2,7	4,1	0,8	1,6	2,6
		b	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8
	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
		b	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	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
		b	1,7	1,7	1,5	1,3	1,6	1,6	1,4	1,2	1,5	1,5	1,4

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

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Steigung													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	DTV (Kfz/24h)	10 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
			b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	20 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,1	0,1	0,2	
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,2	
	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2	
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,2	0,3	
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2	
		b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3	
	50 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,4	
	60 000	a		0,1	0,6	2,3		0,1	0,6	2,1		0,2	0,6	1,9	
		b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4	
	70 000	a		0,8	4,7	25,8		0,8	4,4	24,3		0,7	3,8	21,2	
		b		0,1	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2	
		b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3	
	50 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,3	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,3	
	60 000	a		0,2	1,0	3,0		0,2	0,9	2,9		0,3	0,9	2,7	
		b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4	
	70 000	a		1,2	6,8	25,8		1,2	6,5	25,3		1,1	5,9	22,2	
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5	

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Gefälle													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	DTV (Kfz/24h)	10 000	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
			b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
	20 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1	
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,0	
	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
		b		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	0,1	0,1	
		b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
	50 000	a		0,1	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,1	
		b		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	
		b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0	
	70 000	a		0,8	4,8	26,5		0,9	4,9	27,0		0,7	4,4	25,0	
		b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
		b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
	50 000	a		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,1	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
	60 000	a		0,2	1,0	3,1		0,2	1,0	3,1		0,1	0,8	2,8	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0	
	70 000	a		1,2	6,9	27,6		1,2	7,0	28,0		1,1	6,5	26,0	
		b		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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		Steigung												
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr	DTV (Kfz/24h)	a		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1
			10 000	b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0
	20 000	a				0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0
			b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2
	30 000	a			0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1
			b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,3
	40 000	a			0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2
			b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3
	50 000	a			0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3
	60 000	a			0,2	1,0	3,4		0,2	1,0	3,3		0,3	1,0
			b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3
	70 000	a			1,1	7,7	32,1		1,1	7,4	30,6		1,0	6,8
			b		0,2	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a			0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2
			b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3
	50 000	a			0,0	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3
	60 000	a			0,2	0,8	2,3		0,2	0,7	2,2		0,2	0,7
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3
	70 000	a			0,9	3,9	20,4		0,8	3,6	18,9		0,8	3,0
			b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,2	0,3

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		Gefälle												
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
DTV (Kfz/24h)														
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr	10 000	a												
		b												
	20 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1				
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
		b		0,1	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
		b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1				
	50 000	a		0,1	0,1	0,3		0,1	0,1	0,3		0,0	0,0	0,1
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	60 000	a		0,2	1,0	3,5		0,2	1,0	3,5		0,1	0,8	3,2
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,1
	70 000	a		1,1	7,8	32,8		1,1	7,9	33,3		1,0	7,4	31,3
		b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1				
		b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1				
	50 000	a		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,1
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1				
	60 000	a		0,2	0,8	2,3		0,2	0,8	2,4		0,1	0,6	2,1
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2				
	70 000	a		0,9	4,0	21,1		0,9	4,1	21,6		0,7	3,6	19,6
		b		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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		Steigung												
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wocheart: Normalwoche Regelplan: I/3 II/3 II/4	10 000	a					0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
		b					0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1	
	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
	30 000	a		0,2	0,7	1,9		0,2	0,8	2,0		0,3	1,0	2,3
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,7
	40 000	a		2,5	12,4	40,0		2,5	12,3	39,3		2,6	12,3	38,1
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,4	0,4		0,4	0,8	1,1
	50 000	a												
		b												
	60 000	a												
		b												
	70 000	a												
		b												

Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
		b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1
	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,3
	30 000	a		0,3	1,5	3,7		0,3	1,5	3,7		0,6	1,7	4,0
		b		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
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,4	0,8	1,1

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1		OTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart:	10 000	a		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1					
Ferien- und Freizeitverkehr		b													
Wocheart:	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,1					
Normalwoche		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1					
Regelplan:I/3 II/3 II/4	30 000	a		0,2	0,7	1,9		0,2	0,7	1,9		0,1	0,6	1,6	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1					
	40 000	a		2,5	12,5	40,5		2,5	12,5	40,7		2,1	11,0	38,0	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2					
	50 000	a													
		b													
	60 000	a													
		b													
70 000	a														
	b														

Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	10 000	a												
		b												
	20 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
		b		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	30 000	a		0,4	1,4	3,6		0,4	1,4	3,6		0,4	1,3	3,4
		b		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	40 000	a		6,0	23,5	56,1		6,0	23,5	56,1		5,6	22,0	53,4
		b		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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie													
				Steigung													
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart:																	
Gemischter Verkehr																	
Wochenart:		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	-1,8		
Normalwoche			b	-0,4	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,7	-1,2	-1,9	-2,5		
		20 000	a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-1,1	-1,2	-1,4	-1,2	-2,0	-2,8	-3,5		
			b	-0,7	-0,8	-0,9	-1,0	-1,0	-1,3	-1,5	-1,7	-1,3	-2,5	-3,7	-4,7		
Regelplan: I/1		30 000	a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,8	-1,6	-2,9	-4,0	-4,5		
I/2			b	-1,0	-1,2	-1,3	-1,3	-1,5	-1,9	-2,2	-2,4	-1,8	-3,6	-5,3	-6,5		
I/4		40 000	a	-1,2	-1,4	-1,4	-1,2	-1,8	-2,1	-2,3	-2,1	-2,0	-3,6	-4,8	-4,5		
II/1			b	-1,3	-1,6	-1,7	-1,4	-2,0	-2,5	-2,8	-2,5	-2,2	-4,6	-6,6	-6,0		
II/2		50 000	a	-1,2	-1,8	-1,5	-1,0	-1,8	-2,5	-2,4	-2,4	-1,8	-4,1	-4,7	-6,4		
II/4			b	-1,6	-1,9	-1,7	-1,2	-2,2	-2,9	-3,1	-2,5	-2,3	-5,2	-6,8	-6,7		
		60 000	a	-1,5	0,2	10,1	30,0	-2,1	-1,1	6,0	17,0	-2,0	4,3	-3,2	-7,8		
			b	-1,6	-1,7	-1,2	-0,6	-2,1	-2,6	-2,2	-2,1	-1,9	-5,2	-5,7	-6,7		
		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	-28,7		
			b	-1,1	-0,9	-0,1	0,2	-1,4	-1,8	-1,3	-1,6	-1,2	-4,6	-4,9	-6,7		
Wochenart:		40 000	a	-1,3	-1,5	-1,5	-1,3	-1,9	-2,2	-2,4	-2,2	-2,1	-3,7	-4,9	-4,6		
Feiertags- und Ferienwoche			b	-1,4	-1,7	-1,8	-1,5	-2,0	-2,5	-2,9	-2,6	-2,3	-4,7	-6,7	-6,1		
		50 000	a	-1,7	-1,9	-1,5	0,5	-2,2	-2,6	-2,3	-0,9	-2,3	-4,2	-4,7	-4,9		
			b	-1,7	-1,9	-1,8	-1,3	-2,3	-2,8	-2,9	-2,6	-2,4	-5,2	-6,9	-6,8		
		60 000	a	-0,1	6,8	22,0	49,4	-0,7	5,4	17,8	36,4	-0,6	2,2	8,7	11,6		
			b	-1,5	-1,6	-1,1	-0,5	-2,0	-2,5	-2,1	-2,0	-1,8	-5,1	-5,5	-6,7		
		70 000	a	44,6	76,6	175,0	413,6	43,9	71,0	149,7	303,3	42,7	58,8	101,8	105,3		
			b	-0,8	-0,6	0,1	0,4	-1,1	-1,5	-1,1	-1,4	-0,9	-4,2	-4,7	-6,6		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie															
				Gefälle															
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%							
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)							
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30				
Verkehrsart:																			
Gemischter Verkehr																			
Wochenart:		10 000	a	-0,2	-0,3	-0,4	-0,4	-0,1	-0,2	-0,3	-0,3	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1		
Normalwoche			b	-0,3	-0,2	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,3	-0,4	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1		
		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	-0,2	-0,2		
			b	-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1		
Regelplan: I/1		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	-0,2	-0,2		
I/2			b	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-0,4	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2		
I/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	-0,2	-0,2		
II/1			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	-0,3	-0,3		
II/2		50 000	a	-0,7	-1,3	-1,1	-0,4	-0,3	-0,9	-0,8	-0,2	-0,1	-0,4	-0,3	0,0	0,0	0,0		
II/4			b	-1,1	-1,3	-1,2	-0,7	-0,7	-0,9	-0,7	-0,4	-0,4	-0,4	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1		
		60 000	a	-1,1	0,9	11,6	34,6	-0,9	1,0	11,6	34,4	-0,8	1,1	11,0	31,7	31,7	31,7		
			b	-1,1	-1,2	-0,6	-0,1	-0,7	-0,8	-0,3	0,1	-0,3	-0,2	0,0	0,5	0,5	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	344,0	344,0		
			b	-0,7	-0,5	0,3	0,8	-0,3	-0,2	0,5	0,9	-0,1	0,3	-0,2	0,9	0,9	0,9		
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche		40 000	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	0,0	0,0		
			b	-1,0	-1,2	-1,3	-1,0	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,5	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	
		50 000	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	1,5	1,5	1,5	
			b	-1,2	-1,3	-1,3	-0,8	-0,8	-0,9	-0,9	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	
		60 000	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	51,1	51,1	51,1	
			b	-1,0	-1,0	-0,6	0,0	-0,6	-0,6	-0,3	0,2	-0,3	0,0	0,1	0,4	0,4	0,4	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	425,9	425,9	425,9	
			b	-0,4	-0,4	0,6	0,9	0,0	0,1	0,8	1,1	0,2	0,6	0,9	1,0	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		DTV (Kfz/24h)		Steigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr	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	
		b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,6	-1,3	-1,9	-2,4	
	20 000	a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-0,9	-1,1	-1,3	-1,4	-1,2	-2,0	-2,8	-3,5	
		b	-0,7	-0,8	-0,9	-1,0	-1,0	-1,3	-1,5	-1,7	-1,3	-2,5	-3,7	-4,8	
	30 000	a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,4	-1,6	-1,8	-1,8	-1,7	-2,9	-4,0	-4,5	
		b	-1,0	-1,2	-1,4	-1,3	-1,5	-1,9	-2,2	-2,3	-1,8	-3,6	-5,4	-6,4	
	40 000	a	-1,2	-1,5	-1,5	-1,2	-1,8	-2,2	-2,3	-2,1	-2,1	-3,6	-4,8	-4,5	
		b	-1,3	-1,6	-1,7	-1,3	-2,0	-2,8	-2,8	-2,4	-2,2	-4,6	-6,6	-6,0	
	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	-4,4	
		b	-1,6	-1,9	-1,6	-1,2	-2,3	-2,8	-2,8	-2,5	-2,3	-5,2	-6,7	-6,7	
	60 000	a	-0,6	5,1	19,7	48,7	-1,2	3,8	15,6	35,7	-1,1	0,6	6,5	10,9	
		b	-1,6	-1,7	-1,1	-0,6	-2,1	-2,6	-2,2	-2,0	-1,9	-5,2	-5,6	-6,7	
	70 000	a	18,1	44,1	151,2	411,9	17,4	38,5	125,8	301,6	16,3	26,3	78,0	103,6	
		b	-1,1	-0,9	-0,1	0,1	-1,4	-1,8	-1,4	-1,7	-1,2	-4,5	-4,9	-6,8	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	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	
		b	-1,3	-1,6	-1,7	-1,4	-1,9	-2,5	-2,8	-2,5	-2,2	-4,6	-6,6	-6,1	
	50 000	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	
		b	-1,6	-1,8	-1,7	-1,3	-2,2	-2,8	-2,9	-2,6	-2,3	-5,2	-6,8	-6,8	
	60 000	a	-0,8	3,5	16,0	34,9	-1,3	2,2	11,8	21,9	-1,3	-1,0	2,7	-2,9	
		b	-1,6	-1,7	-1,3	-0,8	-2,1	-2,6	-2,3	-2,2	-2,0	-5,3	-5,8	-6,9	
	70 000	a	16,8	37,6	85,2	283,4	16,0	32,0	59,8	173,1	14,9	19,9	11,9	-24,9	
		b	-1,2	-1,1	-0,3	0,0	-1,5	-1,9	-1,5	-1,8	-1,2	-4,7	-5,1	-6,9	

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		DTV (Kfz/24h)	Gefälle											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr	10 000	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
		b	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
	20 000	a	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
		b	-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
	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
		b	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2
	40 000	a	-0,8	-1,0	-1,1	-0,8	-0,6	-0,7	-0,8	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3	-0,2
		b	-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
		b	-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
		b	-1,1	-1,1	-0,6	-0,1	-0,7	-0,7	-0,3	0,2	-0,4	-0,2	0,1	0,3
	70 000	a	18,3	45,7	159,5	450,5	17,9	45,0	158,1	448,2	16,9	43,1	151,7	424,2
		b	-0,7	-0,5	0,3	0,7	-0,3	-0,2	0,5	0,8	-0,1	0,3	0,7	0,9
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	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
		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	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
		b	-1,1	-1,3	-1,2	-0,8	-0,7	-0,9	-0,8	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3	-0,2
	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
		b	-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	38,6	92,1	319,7	15,5	36,7	85,7	295,7
		b	-0,7	-0,6	0,2	0,6	-0,4	-0,3	0,3	0,7	-0,1	0,1	0,5	0,7

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 1.2
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche*km Baustrecke)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2			DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
					Steigung											
					0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
					GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
					0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/1 I/2 I/4 II/1 II/2 II/4	10 000	a	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-1,0	-1,4	-1,8		
		b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,6	-1,3	-1,9	-2,4		
	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	-3,4		
		b	-0,7	-0,8	-0,9	-1,0	-1,0	-1,3	-1,5	-1,7	-1,2	-2,5	-3,7	-4,7		
	30 000	a	-0,9	-1,1	-1,2	-1,1	-1,3	-1,6	-1,8	-1,8	-1,6	-2,9	-4,0	-4,5		
		b	-1,0	-1,2	-1,3	-1,3	-1,5	-1,9	-2,2	-2,3	-1,8	-3,6	-5,3	-6,4		
	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	-4,4		
		b	-1,3	-1,6	-1,6	-1,3	-1,9	-2,5	-2,8	-2,4	-2,2	-4,6	-6,6	-5,9		
	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	-0,5		
		b	-1,5	-1,8	-1,6	-1,2	-2,2	-2,7	-2,7	-2,5	-2,3	-5,1	-6,7	-6,7		
	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	2,8		
		b	-1,5	-1,7	-1,2	-0,8	-2,0	-2,6	-2,3	-2,2	-1,9	-5,3	-5,7	-6,9		
	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	-101,8		
		b	-1,2	-1,2	-0,4	-0,1	-1,5	-2,0	-1,6	-1,7	-1,2	-4,8	-5,2	-6,8		
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	-1,3	-1,5	-1,6	-1,3	-1,9	-2,2	-2,4	-2,1	-2,2	-3,7	-5,0	-4,6		
		b	-1,4	-1,7	-1,8	-1,5	-2,0	-2,5	-2,9	-2,5	-2,3	-4,7	-6,7	-6,1		
	50 000	a	-0,6	2,4	7,6	16,7	-1,2	1,7	6,9	15,3	-1,3	0,1	4,5	11,3		
		b	-1,6	-1,8	-1,7	-1,3	-2,2	-2,7	-2,8	-2,6	-2,3	-5,1	-6,8	-6,7		
	60 000	a	24,6	38,0	59,0	96,4	24,1	36,7	54,8	83,4	24,1	33,5	45,7	58,6		
		b	-1,3	-1,4	-0,9	-0,4	-1,9	-2,3	-2,0	-1,8	-1,7	-5,0	-5,4	-6,5		
	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	172,6		
		b	-0,6	-0,4	0,3	0,5	-0,9	-1,3	-1,0	-1,3	-0,7	-4,0	-4,5	-6,4		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2			Gleichmäßige Tagesganglinie												
			Gefälle												
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
DTV (Kfz/24h)			a	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	10 000	b		-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: Normalwoche	20 000	a	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,2	-0,2
Regelplan: I/1 I/2 I/4 II/1 II/2 II/4	b	-0,4				-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1
		a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1
b	-0,7		-0,8	-0,9	-0,9	-0,4	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	
	a	-0,8	-1,0	-1,0	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1
b		-0,9	-1,1	-1,1	-0,8	-0,5	-0,7	-0,8	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1
	a	-1,0	-1,1	0,4	5,6	-0,7	-0,8	0,7	5,8	-0,4	-0,3	1,2	6,0		
b		-1,0	-1,2	-1,0	-0,7	-0,6	-0,8	-0,7	-0,4	-0,4	-0,3	-0,2	-0,1		
	a	3,2	10,9	24,6	45,1	3,5	11,1	24,7	44,9	3,5	11,2	24,0	42,2		
b		-1,0	-1,2	-0,7	-0,3	-0,6	-0,8	-0,4	0,0	-0,3	-0,2	-0,1	0,1		
	a	37,3	59,6	101,5	245,0	36,9	58,9	100,1	242,8	35,9	57,0	93,7	218,7		
b		-0,8	-0,7	0,1	0,7	-0,4	-0,4	0,3	0,8	-0,1	0,1	0,4	0,8		
	Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	-0,9	-1,1	-1,2	-0,9	-0,7	-0,8	-0,9	-0,6	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3
b				-1,0	-1,2	-1,2	-1,0	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3
		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	17,8
b				-1,0	-1,2	-1,1	-0,7	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,4	-0,3	-0,2	-0,1
		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	98,1
b				-0,8	-0,9	-0,4	0,1	-0,4	-0,5	-0,1	0,3	-0,1	0,1	0,3	0,5
		70 000	a	105,8	154,9	276,7	519,4	105,4	154,2	275,3	517,2	104,4	152,4	268,9	493,1
b				-0,2	0,0	0,7	1,1	0,2	0,3	0,9	1,2	0,4	0,8	1,1	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)			Gleichmäßige Tagesganglinie													
			Steigung													
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
			GWA(%)				GWA(%)				GWA(%)					
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Gemischter Verkehr			DTV (Kfz/24h)	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
Wochenart:	b	0,2			0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	
		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	0,3
b	0,4				0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,7	0,6	0,6	0,5	
	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	0,4	
b				0,6	0,5	0,5	0,4	0,8	0,7	0,6	0,6	1,1	1,0	0,9	0,8	
	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	0,6		
b			0,9	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0	0,9	0,9	1,5	1,4	1,3	1,2		
	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	4,2		
b			1,2	1,2	1,1	1,1	1,5	1,5	1,4	1,3	2,1	2,1	2,0	1,9		
	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	44,5		
b			1,7	1,7	1,6	1,4	2,2	2,1	2,0	1,7	3,1	3,0	2,9	2,5		
	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	149,4		
b			2,2	2,1	1,8	1,4	2,8	2,6	2,2	1,7	4,0	3,8	3,2	2,5		
	Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,8	0,8	0,7	0,7	
b				0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	1,6	1,5	1,4	1,3	
		50 000	a	0,8	1,3	3,2	6,7	0,7	1,3	3,1	6,7	1,1	1,6	3,4	6,7	
b				1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	2,3	2,2	2,2	2,1	
		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	65,8	
b				1,9	1,9	1,8	1,5	1,8	1,7	1,7	1,4	3,3	3,2	3,1	2,7	
		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	197,5	
b				2,4	2,2	1,8	1,5	2,3	2,1	1,7	1,4	4,2	3,9	3,3	2,6	

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Gefälle													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GWA(%)				GWA(%)				GWA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	DTV (Kfz/24h)	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	
			b	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
	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	
		b	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	
		b	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	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	
		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	a	0,6	0,6	1,6	4,2	0,5	0,6	1,6	4,1	0,5	0,6	1,5	4,1	
		b	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8	
	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	50,9	
		b	1,5	1,5	1,4	1,2	1,4	1,3	1,3	1,1	1,3	1,3	1,2	1,1	
	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	179,7	
		b	2,0	1,9	1,6	1,2	1,8	1,7	1,4	1,1	1,7	1,6	1,4	1,1	

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	DTV	40 000	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
			b	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6
	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	
		b	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	
		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	
		b	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)			Gleichmäßige Tagesganglinie													
			Steigung													
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			DTV (Kfz/24h)	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1
Wocheart:					10 000	b	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
Normalwoche			20 000	a			0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3
Regelplan: II/1					b	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,7	0,6
			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
b	0,6	0,5			0,5	0,4	0,8	0,7	0,6	0,6	1,1	1,0	0,9	0,8		
	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	0,6		
b			0,9	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0	0,9	0,9	1,5	1,4	1,3	1,2		
	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	6,6		
b			1,2	1,2	1,1	1,1	1,5	1,5	1,4	1,3	2,2	2,1	2,0	2,0		
	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	58,0		
b			1,7	1,7	1,6	1,3	2,2	2,1	2,0	1,7	3,1	3,0	2,9	2,5		
	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	160,6		
b			2,3	2,1	1,7	1,3	2,8	2,6	2,1	1,6	4,0	3,7	3,1	2,5		
	Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche			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
b						0,8	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0	0,9	0,9	1,5	1,4	1,3
				50 000	a	0,7	1,1	2,5	5,2	0,9	1,2	2,6	5,2	1,1	1,4	2,7
b						1,2	1,2	1,1	1,1	1,5	1,5	1,4	1,3	2,1	2,1	2,0
				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
b						1,7	1,6	1,6	1,4	2,1	2,1	2,0	1,7	3,0	3,0	2,9
				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
b						2,2	2,1	1,8	1,4	2,8	2,6	2,2	1,8	4,0	3,8	3,2

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)			Gleichmäßige Tagesganglinie												
			Gefälle												
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr			DTV (Kfz/24h)	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Wocheart:	b	0,2			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
b	0,3			0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Regelplan: 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	0,2
		b	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	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	0,3
		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	0,5
	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	6,6
		b	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	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	64,5
		b	1,5	1,5	1,4	1,2	1,3	1,3	1,3	1,1	1,3	1,2	1,2	1,0	1,0
	70 000	a	28,1	73,9	143,5	187,4	28,4	74,5	144,9	189,6	28,6	74,9	145,7	190,9	190,9
		b	2,0	1,8	1,5	1,2	1,8	1,7	1,4	1,1	1,7	1,6	1,3	1,0	1,0

Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche			Gleichmäßige Tagesganglinie												
			Gefälle												
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
	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	0,3	0,3
		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	0,5
	50 000	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	5,2
		b	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8
	60 000	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	48,3
		b	1,4	1,4	1,4	1,2	1,3	1,3	1,3	1,1	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1
	70 000	a	26,2	56,7	118,4	166,8	26,5	57,4	119,8	168,9	26,7	57,7	120,7	170,2	170,2
		b	1,9	1,8	1,6	1,3	1,8	1,7	1,5	1,2	1,7	1,6	1,4	1,1	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie													
				Steigung													
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr		10 000	a	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	
Wochenart:			b	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2		
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	0,3	0,3	
Regelplan:II/1			b	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,7	0,6	0,5	0,5		
		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	0,4	0,4	
			b	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,7	0,6	0,5	1,1	1,0	0,9	0,8		
		40 000	a	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5	0,6	0,8	0,7	0,6	0,7	0,7	
			b	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	7,1	
			b	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	34,1	
			b	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	122,4	
			b	2,0	2,0	1,8	1,4	2,6	2,5	2,2	1,7	3,8	3,7	3,2	2,6		
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche		40 000	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	2,1	
			b	1,0	0,9	0,9	0,8	1,2	1,2	1,1	1,0	1,6	1,5	1,4	1,4		
		50 000	a	4,9	8,0	10,5	15,2	5,1	8,2	10,6	15,2	5,3	8,3	10,7	15,1	15,1	15,1
			b	1,4	1,4	1,3	1,3	1,8	1,7	1,6	1,5	2,4	2,3	2,2	2,1		
		60 000	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	90,4	90,4
			b	1,9	1,9	1,8	1,6	2,4	2,3	2,2	1,9	3,3	3,2	3,1	2,7		
		70 000	a	100,1	147,4	213,5	266,9	99,0	145,2	208,8	257,6	96,4	140,3	198,8	241,9	241,9	241,9
			b	2,4	2,2	1,9	1,5	2,9	2,7	2,3	1,8	4,2	3,9	3,3	2,7		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	Wochenart:	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	
		b	0,2	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	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	
		b	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	
		b	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	
		40 000	a	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,4	
		b	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	
		50 000	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
		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	a	10,2	15,4	23,3	39,9	10,2	15,5	23,5	40,4	10,2	15,5	23,5	40,6
		b	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	58,2	103,0	149,3	39,6	58,8	104,4	151,4	39,8	59,2	105,2	152,7
		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	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	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	
		b	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6		
	50 000	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	
		b	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	
		b	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	
		b	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Steigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	10 000	a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
		b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
	20 000	a	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
		b	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
	30 000	a	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3
	40 000	a	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3	0,3	0,3
	50 000	a	0,1	0,3	1,3	0,1	0,3	1,3	1,3	0,1	0,4	1,2	1,2
		b	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3	0,4	0,4
	60 000	a	0,8	3,9	21,5	0,7	3,7	20,5	20,5	0,8	3,5	18,5	18,5
		b	0,1	0,2	0,3	0,2	0,3	0,4	0,4	0,3	0,5	0,7	0,7
	70 000	a	5,5	30,9	81,4	5,4	29,7	78,0	78,0	5,0	27,0	70,8	70,8
		b	0,2	0,3	0,4	0,2	0,4	0,5	0,5	0,4	0,6	0,8	0,8
Verkehrsart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3
	50 000	a	0,1	0,5	1,8	0,1	0,5	1,8	1,8	0,2	0,6	1,7	1,7
		b	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4
	60 000	a	1,2	5,6	23,7	1,2	5,6	24,0	24,0	1,2	5,2	20,7	20,7
		b	0,1	0,2	0,3	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	0,5	0,6	0,6
	70 000	a	8,3	34,2	80,3	8,4	34,6	81,4	81,4	7,8	30,3	69,7	69,7
		b	0,2	0,3	0,4	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,5	0,8	0,8

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Gefälle											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	10 000	a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	20 000	a	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
		b	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	30 000	a	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
		b	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	40 000	a	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	50 000	a	0,1	0,3	1,3	0,1	0,3	1,3	1,3	0,0	0,2	1,1	1,1
		b	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
	60 000	a	0,8	3,9	22,0	0,8	4,0	22,3	22,3	0,6	3,5	20,6	20,6
		b	0,1	0,2	0,3	0,1	0,2	0,3	0,3	0,0	0,0	0,1	0,1
	70 000	a	5,6	31,6	83,2	5,7	32,0	84,3	84,3	4,9	13,3	78,9	78,9
		b	0,2	0,3	0,4	0,2	0,2	0,3	0,3	0,0	0,1	0,1	0,1
Verkehrsart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	50 000	a	0,1	0,5	1,8	0,1	0,5	1,8	1,8	0,0	0,4	1,6	1,6
		b	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
	60 000	a	1,2	5,6	24,2	1,2	5,7	24,5	24,5	1,0	5,2	22,8	22,8
		b	0,1	0,2	0,3	0,1	0,2	0,3	0,3	0,0	0,0	0,1	0,1
	70 000	a	8,4	34,9	82,1	8,5	35,3	83,2	83,2	7,6	16,6	77,8	77,8
		b	0,2	0,2	0,3	0,1	0,2	0,3	0,3	0,0	0,0	0,1	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)	Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	Wochenart: Normalwoche	Regelplan: II/I	DTV (Kfz/24h)	Gleichmäßige Tagesganglinie											
					Steigung											
					0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
					GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
					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	0,1	
	b				0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1	
20 000	a				0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
	b				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2	
30 000	a				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2	
	b				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	0,2	
	b				0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3	
50 000	a				0,2	0,7	2,0		0,2	0,7	1,9		0,2	0,8	1,9	
	b				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	10,1	
	b				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	18,6	57,6		3,3	16,0	50,4	
	b				0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,4	0,6	0,8	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a			0,0	0,1	0,4		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,5	
		b			0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3	
	50 000	a			0,5	1,4	3,6		0,5	1,5	3,5		0,6	1,5	3,5	
		b			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	
		b			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	
		b			0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,4	0,5	0,8	

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)	Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	Wochenart: Normalwoche	Regelplan: II/I	DTV (Kfz/24h)	Gleichmäßige Tagesganglinie											
					Gefälle											
					0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
					GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
					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	
	b				0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	
20 000	a				0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0	
	b				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
30 000	a				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
	b				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	
	b				0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
50 000	a				0,2	0,7	2,0		0,2	0,7	2,0		0,1	0,6	1,8	
	b				0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0	
60 000	a				1,1	3,9	13,5		1,1	3,9	13,8		0,9	3,4	12,2	
	b				0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1	
70 000	a				4,0	20,6	62,8		4,0	20,9	63,9		3,2	2,2	58,5	
	b				0,2	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a			0,0	0,1	0,4		0,0	0,1	0,3		0,0	0,1	0,3	
		b			0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
	50 000	a			0,5	1,4	3,6		0,5	1,4	3,6		0,4	1,3	3,4	
		b			0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0	
	60 000	a			2,2	8,0	25,4		2,2	8,0	25,7		2,0	7,5	24,1	
		b			0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1	
	70 000	a			9,5	36,1	83,5		9,6	36,5	84,5		8,8	17,8	79,1	
		b			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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)	Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	Wochenart: Normalwoche	Regelplan: II/I	DTV (Kfz/24h)	Gleichmäßige Tagesganglinie											
					Steigung											
					0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
					GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
					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	0,1	
	b				0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1	
20 000	a				0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
	b				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2	
30 000	a				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2	
	b				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	0,2	
	b				0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3	
50 000	a				0,2	0,7	2,0		0,2	0,7	1,9		0,2	0,8	1,9	
	b				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	10,1	
	b				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	18,6	57,6		3,3	16,0	50,4	
	b				0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,4	0,6	0,8	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a			0,0	0,1	0,4		0,1	0,2	0,4		0,1	0,2	0,5	
		b			0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3	
	50 000	a			0,5	1,4	3,6		0,5	1,5	3,5		0,6	1,5	3,5	
		b			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	
		b			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	
		b			0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,5		0,4	0,5	0,8	

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)	Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	Wochenart: Normalwoche	Regelplan: II/I	DTV (Kfz/24h)	Gleichmäßige Tagesganglinie											
					Gefälle											
					0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
					GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
					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	
	b				0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	
20 000	a				0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0	
	b				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
30 000	a				0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
	b				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	
	b				0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
50 000	a				0,2	0,7	2,0		0,2	0,7	2,0		0,1	0,6	1,8	
	b				0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0	
60 000	a				1,1	3,9	13,5		1,1	3,9	13,8		0,9	3,4	12,2	
	b				0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1	
70 000	a				4,0	20,6	62,8		4,0	20,9	63,9		3,2	2,2	58,5	
	b				0,2	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a			0,0	0,1	0,4		0,0	0,1	0,3		0,0	0,1	0,3	
		b			0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
	50 000	a			0,5	1,4	3,6		0,5	1,4	3,6		0,4	1,3	3,4	
		b			0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0	
	60 000	a			2,2	8,0	25,4		2,2	8,0	25,7		2,0	7,5	24,1	
		b			0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1	
	70 000	a			9,5	36,1	83,5		9,6	36,5	84,5		8,8	17,8	79,1	
		b			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 Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs - a (1000 l/Woche) - b (1000 l/Woche*km Baustrecke)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)			DTV (Kfz/24h)			Gleichmäßige Tagesganglinie											
						Steigung											
						0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
						GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
						0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	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			
		b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,6	-1,2	-1,8	-2,4			
	20 000	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			
		b	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-1,2	-1,5	-1,7	-1,1	-2,4	-3,6	-4,6			
	30 000	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			
		b	-1,0	-1,2	-1,3	-1,2	-1,4	-1,8	-2,2	-2,2	-1,5	-3,4	-5,1	-6,2			
	40 000	a	-1,2	-1,4	-1,4	-1,2	-1,8	-2,1	-2,2	-2,0	-1,9	-3,5	-4,7	-4,4			
		b	-1,2	-1,5	-1,6	-1,2	-1,8	-2,3	-2,6	-2,2	-1,7	-4,1	-6,1	-5,6			
	50 000	a	-1,5	-1,4	2,8	15,6	-2,0	-2,2	0,6	9,1	-1,9	-4,0	-4,6	-4,1			
		b	-1,4	-1,6	-1,4	-0,9	-1,8	-2,4	-2,5	-2,2	-1,3	-4,3	-6,3	-6,3			
	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	31,8			
		b	-1,1	-1,2	-0,6	-0,2	-1,3	-1,9	-1,7	-1,8	0,0	-3,9	-5,4	-7,3			
	70 000	a	102,7	230,2	576,4	983,9	102,0	204,4	463,5	708,4	100,4	149,3	246,9	198,5			
		b	-0,4	-0,3	0,3	0,5	-0,2	-0,9	-0,8	-1,4	1,8	-3,2	-4,9	-7,7			

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	-1,3	-1,5	-1,5	-1,3	-1,0	-1,2	-1,3	-1,1	-2,0	-3,5	-4,8	-4,5
		b	-1,3	-1,5	-1,6	-1,3	-1,0	-1,3	-1,3	-1,0	-1,8	-4,1	-6,2	-5,7
	50 000	a	-1,4	0,4	8,4	26,3	-1,1	0,7	8,9	27,9	-1,8	-2,1	1,0	6,6
		b	-1,4	-1,5	-1,4	-0,9	-1,1	-1,3	-1,1	-0,6	-1,3	-4,2	-6,3	-6,3
	60 000	a	34,9	66,3	136,2	346,2	35,0	67,2	140,1	364,8	34,9	51,7	82,3	118,0
		b	-0,9	-1,0	-0,5	-0,1	-0,7	-0,7	-0,2	0,2	0,1	-3,7	-5,2	-7,1
	70 000	a	180,7	396,8	758,4	1192,2	180,5	401,9	783,5	1215,7	178,4	316,0	429,0	366,9
		b	-0,1	0,0	0,5	0,6	0,0	0,2	0,7	0,9	2,1	-2,9	-4,7	-7,6

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	10 000	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	
		b	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	
	20 000	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	
		b	-0,4	-0,6	-0,7	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	
	30 000	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	
		b	-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	
		b	-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	
		b	-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	267,2	10,0	31,5	83,5	264,4	9,2	30,0	79,0	265,8	
		b	-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	1000,5	
		b	-0,1	0,0	0,6	0,9	0,1	0,3	0,7	1,0	0,4	0,7	0,9	0,9	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	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	
		b	-0,9	-1,1	-1,1	-0,9	-0,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	
	50 000	a	-0,9	0,9	9,3	28,6	-0,6	1,2	9,4	28,6	-0,4	1,5	9,4	27,4	
		b	-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	
		b	-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	1168,9	
		b	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		DTV (Kfz/24h)	Gleichmäßige Tagesganglinie											
			Steigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: II/1	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
		b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-0,6	-1,2	-1,8	-2,4
	20 000	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
		b	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-1,2	-1,5	-1,7	-1,1	-2,4	-3,6	-4,6
	30 000	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
		b	-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
		b	-1,2	-1,5	-1,6	-1,2	-1,8	-2,3	-2,6	-2,2	-1,7	-4,1	-6,1	-5,5
	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	7,8
		b	-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
		b	-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	1080,1	91,3	236,9	554,5	804,6	89,7	201,8	337,9	294,8
		b	-0,4	-0,3	0,3	0,4	-0,2	-0,9	-0,9	-1,4	1,8	-3,1	-4,9	-7,8
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	-1,2	-1,4	-1,5	-1,2	-1,8	-2,1	-2,3	-2,1	-1,9	-3,5	-4,7	-4,4
		b	-1,2	-1,5	-1,6	-1,3	-1,8	-2,3	-2,6	-2,3	-1,7	-4,1	-6,2	-5,6
	50 000	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
		b	-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
		b	-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	881,9	84,7	185,0	407,5	606,5	83,2	129,9	190,9	96,6
		b	-0,5	-0,4	0,2	0,4	-0,2	-1,0	-1,0	-1,5	1,7	-3,2	-5,0	-7,9

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		DTV (Kfz/24h)	Gleichmäßige Tagesganglinie											
			Gefälle											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: II/1	10 000	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
		b	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
	20 000	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
		b	-0,4	-0,6	-0,7	-0,8	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1
	30 000	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
		b	-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	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,3	-0,2
		b	-0,8	-1,0	-1,1	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,4	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1
	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	28,6
		b	-0,9	-1,1	-0,8	-0,4	-0,5	-0,7	-0,5	-0,1	-0,3	-0,1	0,0	0,1
	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	350,3
		b	-0,7	-0,7	-0,1	0,3	-0,4	-0,4	0,1	0,4	-0,1	0,2	0,4	0,5
	70 000	a	91,2	289,3	702,9	1172,2	88,7	285,2	694,9	1161,3	84,8	275,9	664,7	1096,7
		b	-0,1	0,0	0,6	0,8	0,2	0,3	0,7	0,9	0,4	0,7	0,8	0,8
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	-0,8	-1,0	-1,1	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,6	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
		b	-0,8	-1,0	-1,1	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
	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	20,7
		b	-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	80,0	237,2
		b	-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	a	84,6	217,5	555,9	974,1	82,1	213,3	547,9	963,1	78,2	204,0	517,7	898,6
		b	-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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		DTV (Kfz/24h)	Gleichmäßige Tagesganglinie											
			Steigung											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GMA(%)				GMA(%)				GMA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: II/1	10 000	a	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,4	-0,3	-0,6	-0,7	-0,6	-1,0	-1,4	-1,8
		b	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,3	-0,6	-0,7	-0,9	-0,6	-1,2	-1,8	-2,4
	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	-3,4
		b	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-0,9	-1,2	-1,3	-1,7	-1,1	-2,3	-3,3	-4,6
	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	-4,4
		b	-0,9	-1,1	-1,3	-1,2	-1,4	-1,8	-2,1	-2,2	-1,5	-3,4	-5,1	-6,2
	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	-3,8
		b	-1,2	-1,5	-1,5	-1,2	-1,7	-2,3	-2,6	-2,2	-1,7	-4,1	-6,1	-5,5
	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	9,6
		b	-1,3	-1,6	-1,4	-1,0	-1,8	-2,4	-2,5	-2,2	-1,2	-4,2	-6,2	-6,4
	60 000	a	30,9	53,0	93,4	185,8	30,5	48,5	75,7	105,5	30,9	38,4	39,3	-42,4
		b	-1,1	-1,3	-0,7	-0,3	-1,3	-2,0	-1,8	-1,9	0,0	-4,0	-5,5	-7,3
	70 000	a	133,7	215,0	432,5	776,3	133,0	189,3	319,4	500,8	131,5	134,2	103,0	-9,1
		b	-0,6	-0,5	0,2	0,4	-0,3	-1,1	-1,0	-1,4	1,6	-3,4	-5,0	-7,8
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	-1,3	-1,2	0,3	4,6	-1,8	-1,9	-0,5	3,8	-2,0	-3,3	-2,9	1,4
		b	-1,3	-1,5	-1,6	-1,3	-1,8	-2,3	-2,6	-2,3	-1,7	-4,1	-6,2	-5,6
	50 000	a	12,4	25,1	38,4	65,9	11,8	24,3	36,3	59,4	11,9	22,6	31,0	46,2
		b	-1,2	-1,4	-1,3	-0,9	-1,7	-2,2	-2,4	-2,1	-1,2	-4,1	-6,2	-6,2
	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	215,6
		b	-0,8	-0,8	-0,3	0,1	-1,0	-1,6	-1,4	-1,5	0,3	-3,6	-5,1	-7,0
	70 000	a	357,4	565,1	919,7	1320,5	356,7	539,4	806,8	1045,1	355,1	484,3	590,2	535,2
		b	0,1	0,2	0,6	0,7	0,3	-0,5	-0,5	-1,1	2,3	-2,7	-4,5	-7,5

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überhol- möglichkeit)		DTV (Kfz/24h)	Gleichmäßige Tagesganglinie											
			Gefälle											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GMA(%)				GMA(%)				GMA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: II/1	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	-0,1
		b	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
	20 000	a	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,3	-0,3	-0,4	-0,5	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1
		b	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1
	30 000	a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
		b	-0,6	-0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,5	-0,6	-0,6	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
	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	0,3
		b	-0,8	-1,0	-1,0	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1
	50 000	a	0,4	4,8	14,9	31,7	0,7	5,1	15,1	31,6	0,8	5,5	15,1	30,5
		b	-0,8	-1,1	-0,8	-0,5	-0,5	-0,7	-0,5	-0,2	-0,2	-0,1	0,0	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	191,6
		b	-0,7	-0,8	-0,3	0,2	-0,3	-0,5	0,0	0,3	-0,1	0,1	0,2	0,4
	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	792,9
		b	-0,3	-0,2	0,5	0,9	0,0	0,0	0,6	0,9	0,2	0,4	0,7	0,8
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	40 000	a	-0,9	-0,8	0,7	5,0	-0,6	-0,5	1,0	5,3	-0,4	-0,1	1,5	5,6
		b	-0,9	-1,0	-1,1	-0,8	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
	50 000	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
		b	-0,8	-0,9	-0,8	-0,4	-0,4	-0,5	-0,4	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,2
	60 000	a	104,5	150,4	251,1	471,0	104,1	149,7	249,9	468,2	103,3	148,3	245,4	449,6
		b	-0,4	-0,4	0,1	0,5	0,0	0,0	0,4	0,7	0,2	0,5	0,7	0,8
	70 000	a	356,6	571,8	955,2	1412,7	354,1	567,7	947,2	1401,7	350,2	558,4	917,0	1337,1
		b	0,4	0,5	1,0	1,1	0,7	0,7	1,1	1,2	0,9	1,1	1,2	1,1

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 1.2
Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	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 Ges.-Verkehrs in (1000 l/Woche)	

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 1	DfV (Kfz/24h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien												
			Morgenspitze						Nachmittagspitze						
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
Verkehrsart: Gesamtlicher Verkehr	30 000	0	0,3	0,4	0,0	1,2	3,8	0,3	12,3	8,0	0,7	26,0	12,8	9,7	28,5
	20	10	0,6	0,2	0,9	5,7	0,9	19,9	9,6	2,3	36,1	15,8	2,5	54,9	
	30	20	1,5	1,1	8,2	7,8	2,1	30,5	12,8	6,8	63,2	17,9	4,6	68,4	
Wochenart: Normalwoche	40 000	0	13,8	40,3	27,3	79,3	47,0	136,6	51,5	149,7					
	20	10	37,9	4,0	124,0	23,4	0,9	70,7	66,9	8,3	224,1	43,3	2,1	133,9	
	30	20	39,3	9,8	150,4	23,6	0,6	70,5	56,1	18,2	231,1	23,2	-2,9	59,1	
Regelplan: 1/3 11/3 11/4	50 000	0	33,4	14,9	156,6	22,6	-1,8	58,9	38,0	26,6	218,9	18,1	-11,7	11,0	
	10	20													
	30	20													
	60 000	0													
	10	20													
	30	20													
	70 000	0													
	10	20													
	30	20													

[illegible]

[illegible][illegible]

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überholmöglichkeit)	DfV (Kfr/24h)	DfV (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien														
			Morgenspitze			Nachmittagspitze			Starke Morgenspitze			Starke Nachmittagspitze					
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3			
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	30 000	0															
		10															
		20															
		30															
Verkehrsart: Normalverkehr	40 000	0															
		10															
		20															
		30															
Regelplan: 11/1	50 000	0	2,6		8,8	2,9			9,8	6,8		23,1	11,0		37,1		
		10	3,3	0,1	11,4	5,3	0,2	18,7	10,0	0,7	37,4	14,8	0,9	54,6		0,9	54,6
		20	3,5	0,2	12,6	8,1	0,9	31,4	12,4	2,1	53,1	16,9	2,3	69,8		2,3	69,8
		30	3,6	0,5	14,6	10,9	2,3	48,6	11,8	4,3	63,2	18,7	4,5	89,6		4,5	89,6
	60 000	0	12,0		42,3	20,6		71,3	26,2		92,4	32,8		118,1		118,1	
		10	11,5	0,4	42,8	22,6	1,2	89,3	28,1	2,5	112,4	34,0	2,1	136,8		2,1	136,8
		20	22,3	4,1	97,3	23,5	2,8	100,4	42,4	143,8	202,9	33,3	4,4	149,7		4,4	149,7
		30	34,8	13,2	104,9	20,3	2,0	91,8	43,9	22,8	265,5	16,8	-2,5	60,9		-2,5	60,9
	70 000	0	18,3		60,8	33,2		126,3	44,1		162,5	48,2		100,9		100,9	
		10	54,0	5,6	210,0	20,3	1,0	122,5	76,8	10,1	310,4	33,2	1,2	148,7		1,2	148,7
		20	52,1	18,2	244,8	20,0	-0,8	87,2	63,0	21,6	329,9	0,1	-8,2	-14,3		-8,2	-14,3
		30	37,1	18,0	235,6	15,5	-6,4	38,4	22,9	25,3	217,7	-10,1	-23,3	-13,2		-23,3	-13,2

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überholmöglichkeit)	DIV (Kfz/20h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien															
			Morgenspitze			Nachmittagspitze			Starke Morgenspitze			Starke Nachmittagspitze						
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3				
Verkehrswart: Gemeinschlicher Verkehr	30 000	0																
	10	10																
	20	20																
	30	30																
Nachmittag: Feiertags- und Feiertagswoche	40 000	0																
	10	10																
	20	20																
	30	30																
Regelplan: 11/1	50 000	0	5,3	17,9	7,4		24,9	5,3		17,9	7,4							24,9
	10	5,7	0,1	19,6	10,6	0,4	37,5	5,7	0,1	19,6	10,6	0,4					0,4	37,5
	20	5,4	0,1	19,0	13,3	1,3	50,5	5,4	0,1	19,0	13,3	1,3	50,5				1,3	50,5
	30	5,7	0,4	21,6	16,4	2,8	70,1	5,7	0,4	21,4	16,4	2,8	70,1				2,8	70,1
	60 000	0	11,4	43,2	25,1		90,5	11,4		43,2	25,1							90,5
	10	12,6	0,5	48,9	27,2	1,4	107,7	12,6	0,5	48,9	27,2	1,4	107,7				1,4	107,7
	20	35,2	6,1	150,6	24,7	2,3	107,8	35,2	6,1	150,6	24,7	2,3	107,8				2,3	107,8
	30	41,0	12,6	203,6	21,0	0,9	92,3	41,0	12,6	203,6	21,0	0,9	92,3				0,9	92,3
	70 000	0	37,4	131,4	44,1		170,4	37,4		131,4	44,1							170,4
	10	66,1	6,2	254,5	25,3	0,4	114,8	66,1	6,2	254,5	25,3	0,4	114,8				0,4	114,8
	20	56,4	12,4	226,3	19,8	-1,1	89,7	56,4	12,4	226,3	19,8	-1,1	89,7				-1,1	89,7
	30	43,5	19,1	273,4	13,1	-5,3	40,0	43,5	19,1	273,3	13,1	-5,3	40,0				-5,3	40,0

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: Z (ohne Überholmöglichkeit)	DIV (Kfz/24h)	GVA (%)	Zusätze zur Berücksichtigung von Tagespejorationen														
			Morgenspitze			Nachmittagspitze			Starke Morgenspitze			Starke Nachmittagspitze					
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3			
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr	30 000	0															
	10	10															
	30	30															
Verkehrsart: Normalverkehr	40 000	0															
	10	10															
	20	20															
Regelplan: 11/1	50 000	0	0,2	0,7	1,6	5,4	6,6	6,6	23,0	11,1	38,0	0,2	0,4	1,2			
	10	10	0,3	0,0	1,4	9,3	15,7	9,3	0,8	36,2	13,9	0,0	1,7	1,4			
	30	30	-0,2	0,0	-0,2	8,5	1,1	27,0	9,8	2,3	46,1	15,0	0,5	12,9			
	60 000	0	0,1	0,6	3,6	8,7	2,5	42,8	10,6	5,7	67,3	16,4	4,5	84,3			
	10	10	5,0	17,1	16,1	55,3	22,7	55,3	22,7	80,3	29,9	109,5					
	20	20	29,1	4,6	124,4	13,8	1,5	63,5	50,3	13,9	236,3	29,0	3,5	126,9			
	70 000	0	24,8	83,6	33,1	124,2	64,6	54,2	43,6	24,6	228,2	7,5	-6,4	6,9			
	10	10	65,6	6,9	250,3	22,9	0,2	98,0	68,9	11,4	350,2	25,3	-0,3	112,5			
	20	20	52,6	13,1	248,5	17,3	-1,8	69,7	65,7	21,8	327,6	11,3	-12,2	-78,8			
	80 000	0	34,2	17,5	223,5	12,7	-7,2	19,8	16,1	23,3	187,-	-16,0	-26,5	-180,6			
	10	10	45,6	6,9	250,3	22,9	0,2	98,0	68,9	11,4	350,2	25,3	-0,3	112,5			
	30	30	52,6	13,1	248,5	17,3	-1,8	69,7	65,7	21,8	327,6	11,3	-12,2	-78,8			

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überholmöglichkeit)	DfV (Kfz/20h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien														
			Morgenspitze			Nachmittagspitze			Starke Morgenspitze			Starke Nachmittagspitze					
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3			
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr	30 000	0															
	10	0															
	20	0															
Wochenart: Ferietaags- und Ferienwoche	40 000	0															
	10	0															
	20	0															
Regelplan: II/1	50 000	0	0,1	0,2	1,4												
	10	0,0	0,0	0,0	3,7	0,3	13,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7	0,3	13,4	4,7
	20	-0,7	-0,1	-2,6	3,8	0,9	23,6	-0,7	-0,1	-2,6	3,8	0,9	23,6	-0,7	-0,1	-2,6	3,8
	30	-1,0	-0,1	-3,3	8,3	2,1	39,2	-1,0	-0,1	-3,3	8,3	2,1	39,2	-1,0	-0,1	-3,3	8,3
	60 000	0	3,8	12,7	15,7												
	10	5,0	0,2	17,5	18,3	1,1	69,5	5,0	0,2	17,5	18,3	1,1	69,5	5,0	0,2	17,5	18,3
	20	18,2	3,6	76,9	18,8	2,4	80,8	18,2	3,6	76,9	18,8	2,4	80,8	18,2	3,6	76,9	18,8
	30	33,1	12,1	169,7	15,0	1,6	68,5	33,1	12,1	169,7	15,0	1,6	68,5	33,1	12,1	169,7	15,0
	70 000	0	20,4	68,7	33,5												
	10	62,0	5,9	232,8	28,5	1,0	119,3	62,0	5,9	232,8	28,5	1,0	119,3	62,0	5,9	232,8	28,5
	20	98,2	12,6	262,7	20,8	-0,4	89,4	98,2	12,6	262,7	20,8	-0,4	89,4	98,2	12,6	262,7	20,8
	30	44,1	18,1	256,6	14,3	-5,0	39,3	44,1	18,1	256,6	14,3	-5,0	39,3	44,1	18,1	256,6	14,3
	30	44,1	18,1	256,6	14,3	-5,0	39,3	44,1	18,1	256,6	14,3	-5,0	39,3	44,1	18,1	256,6	14,3
	30	44,1	18,1	256,6	14,3	-5,0	39,3	44,1	18,1	256,6	14,3	-5,0	39,3	44,1	18,1	256,6	14,3

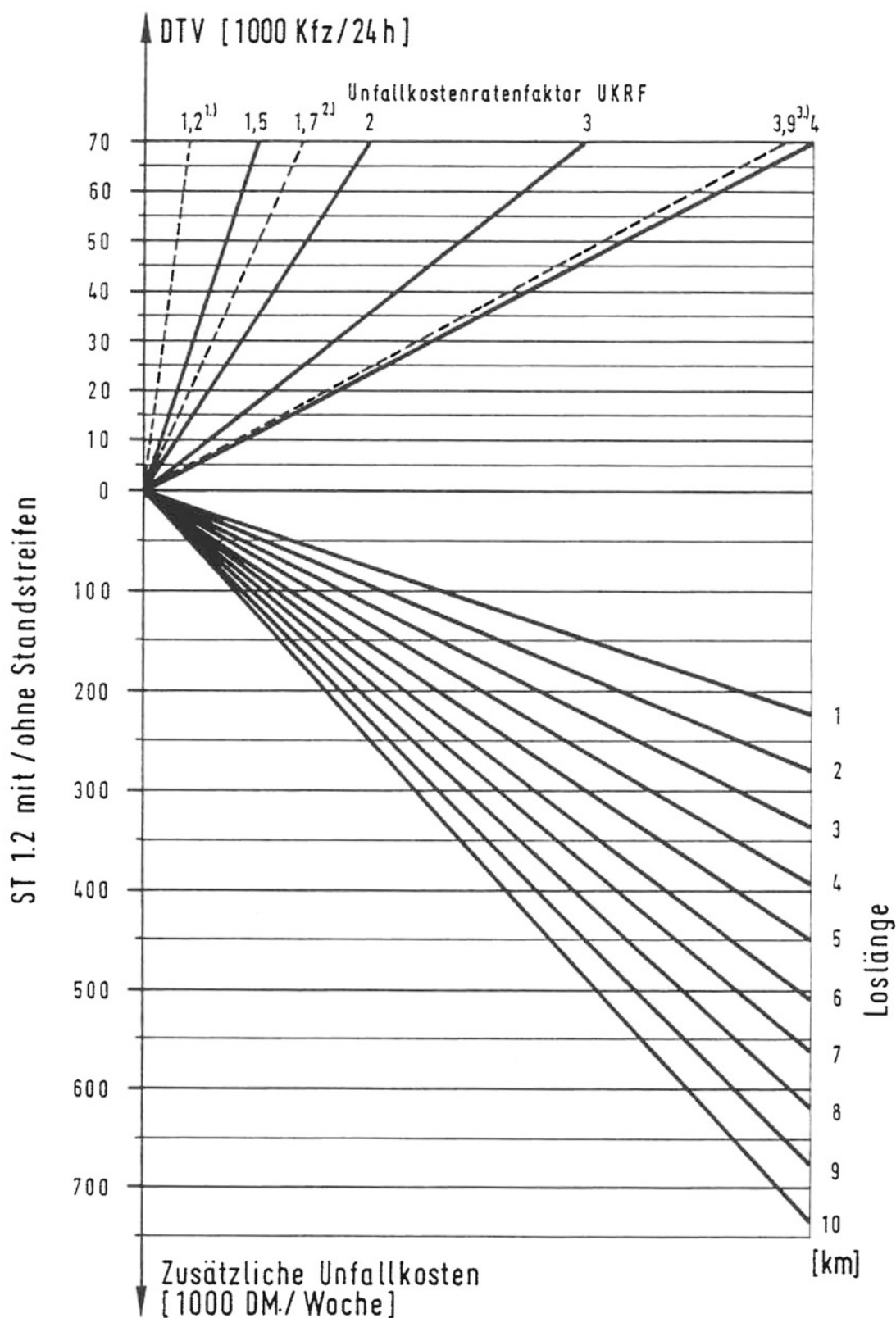
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 1.2
Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	Spalte 1: Zeitaufwand der Fz-Gruppe P in (1000 Fzh/Woche) Spalte 2: Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV in (1000 Fzh/Woche) Spalte 3: Kraftstoffverbrauch des Ges.-Verkehrs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

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überholmöglichkeit)	DfV (Kfz/24h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien											
			Morgenspitze			Nachmittagsspitze			Starke Morgenspitze			Starke Nachmittagsspitze		
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	0	0							0,3			1,0	0,7	2,4
	10	10							0,6			2,3	1,3	4,6
	20	20							1,0			4,0	2,3	9,1
Wochenart: Normalwoche	0	0							1,5			6,9	3,4	14,8
	10	10												
	20	20												
Regelplan: 11/1	0	0	2,9	-0,1	9,8	5,5			6,5			22,3	9,9	34,3
	10	10	2,3	7,3	7,1	0,3	25,3	6,9	0,4	25,6	13,4	0,7	50,5	
	20	20	1,5	-0,3	3,7	8,5	0,8	32,8	8,0	1,2	33,9	1,8	61,1	
60 000	0	0	2,5	0,0	7,8	9,0	1,5	38,7	11,6	3,9	59,8	16,4	3,4	76,2
	10	10	7,1	17,7	25,7	17,7	64,2	18,6	66,7	29,2	106,4			
	20	20	11,3	0,4	40,7	19,5	0,8	75,9	28,3	2,5	109,6	29,2	1,6	116,5
70 000	0	0	21,7	3,2	89,1	21,5	2,1	89,6	39,3	7,9	160,5	30,2	3,6	132,3
	10	10	32,8	11,7	170,1	18,2	1,3	75,3	41,6	20,7	246,3	23,2	2,7	104,8
	20	20	30,4	106,5	31,5	119,5	49,5	174,0	41,5	161,0				
	0	0	44,4	4,0	172,3	30,3	1,4	122,8	62,0	7,7	249,2	37,2	2,3	159,5
	10	10	54,1	13,2	259,8	17,2	-0,4	73,6	56,8	20,2	305,3	10,1	-2,1	47,7
	20	20	38,8	18,7	240,7	15,5	-3,1	58,1	31,6	28,5	261,7	-5,7	-16,4	-81,8

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2 (ohne Überholmöglichkeit)	DfV (Kfz/24h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien											
			Morgenspitze			Nachmittagsspitze			Starke Morgenspitze			Starke Nachmittagsspitze		
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	0	0												
	10	10												
	20	20												
Wochenart: Feiertags- und Ferienzeite	0	0	0,2	0,0	0,6	0,5			1,7			5,9	3,4	11,6
	10	10	0,3	1,0	1,0	1,4			4,9			8,7	4,3	13,7
	20	20	0,1	0,0	0,3	2,5			9,2			10,6	6,4	23,4
Regelplan: 11/1	0	0	-0,4	-0,2	-2,4	3,3	0,5	13,6	2,6	0,5	11,9	7,5	1,3	32,5
	10	10	6,6	23,2	15,0	51,9			14,4			50,7	23,6	84,0
	20	20	6,3	21,6	16,1	0,5	59,4	15,6	0,7	58,2	26,1	1,1	99,2	
60 000	0	0	10,6	0,5	38,2	18,9	1,4	74,4	23,6	3,3	96,3	26,7	2,4	108,8
	10	10	17,0	2,6	69,5	21,2	2,7	89,8	27,8	7,0	129,2	29,2	4,4	129,4
	20	20	20,4	72,2	28,2	107,2	38,5	135,7	38,2	147,4				
70 000	0	0	33,1	2,1	123,6	32,0	1,4	127,2	47,2	4,1	181,2	39,7	2,0	164,2
	10	10	41,8	6,7	178,3	26,4	1,9	111,5	57,0	12,6	258,1	31,9	3,0	144,2
	20	20	49,2	15,3	253,3	18,3	-0,1	78,4	47,8	22,4	284,4	12,0	-2,3	51,0
	0	0	55,3	196,4	33,6	131,1	73,5	257,9	42,8	173,7				
	10	10	72,5	6,6	294,3	23,2	0,4	106,2	79,3	9,9	331,5	19,1	0,3	99,7
	20	20	52,0	11,7	256,4	9,6	-1,9	52,3	58,0	18,8	305,8	-18,1	-8,8	-76,9
	0	0	30,8	16,1	217,2	-2,4	-7,8	-22,4	17,7	22,7	195,4	-39,9	-25,2	-242,2

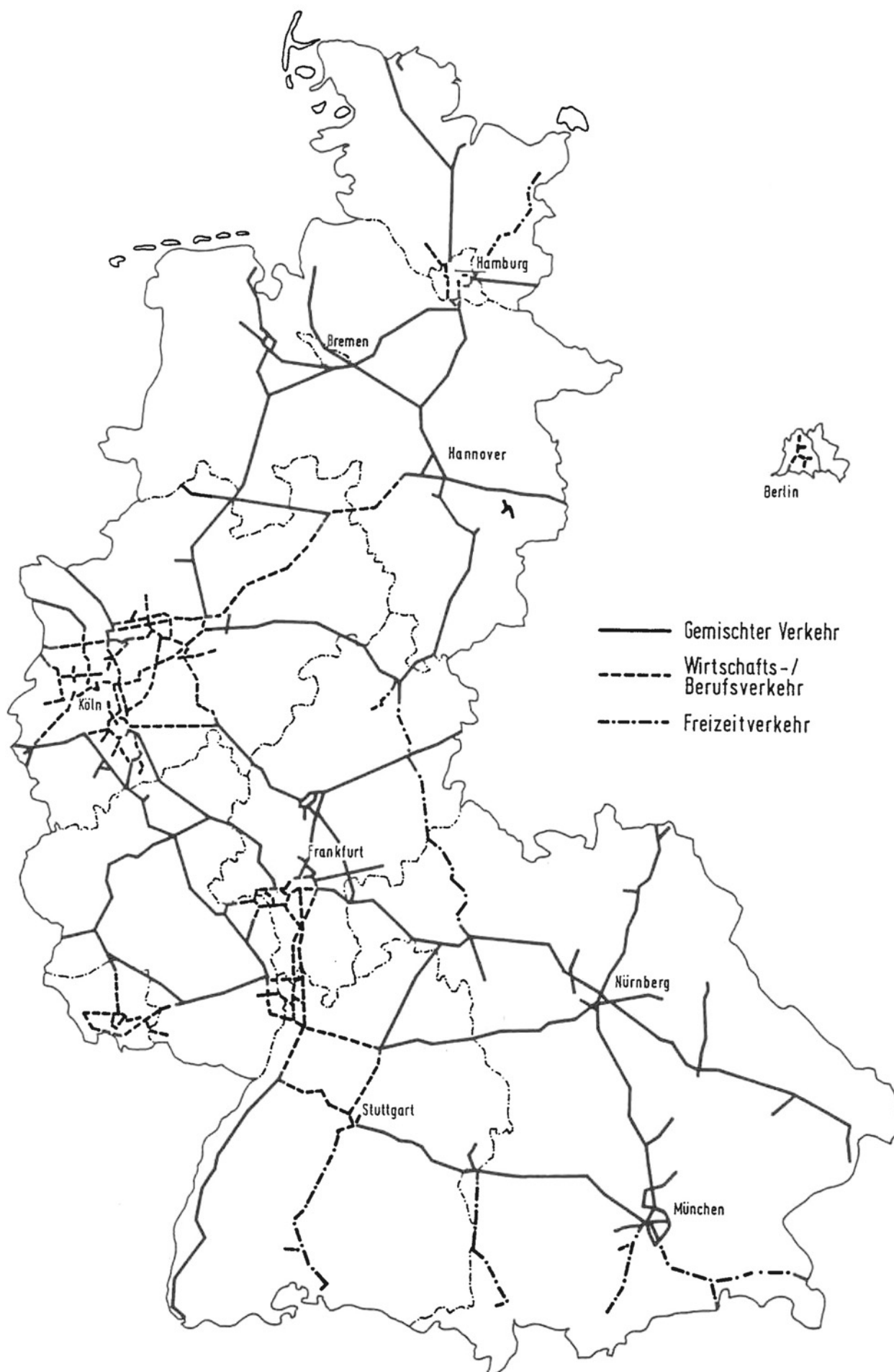
Zusätzliche Unfallkosten

$$\text{Unfallkostenratenfaktor UKRF} = \frac{\text{Unfallkostenrate "mit Baustelle"}}{\text{Unfallkostenrate "ohne Baustelle"}}$$

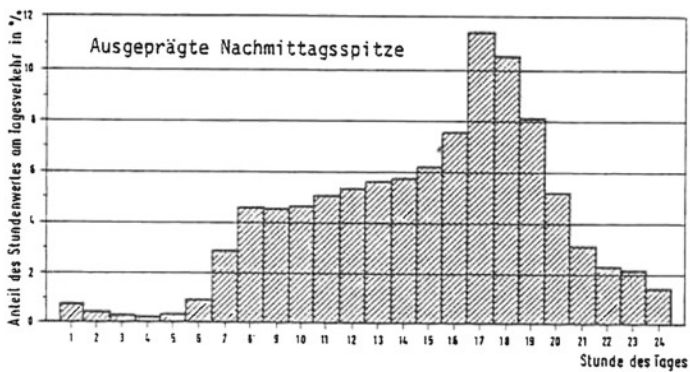
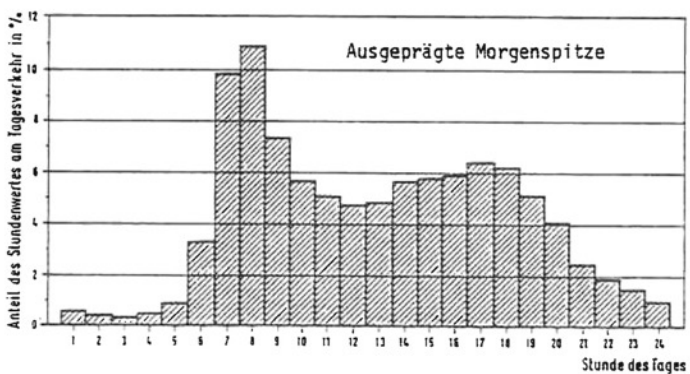
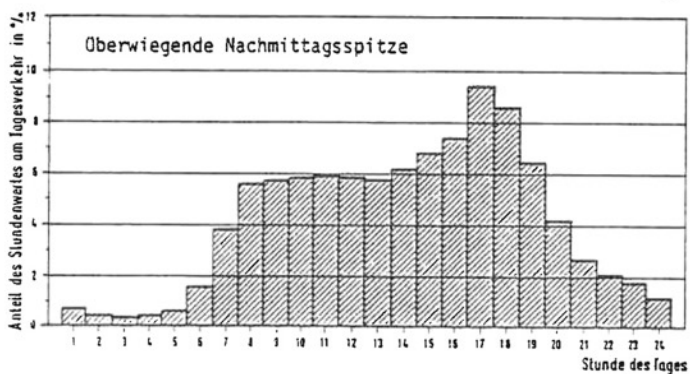
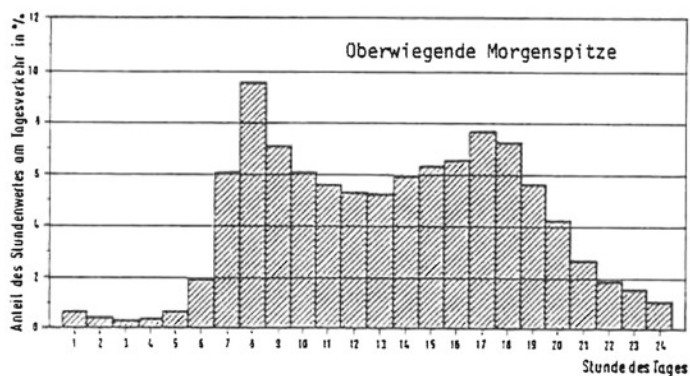
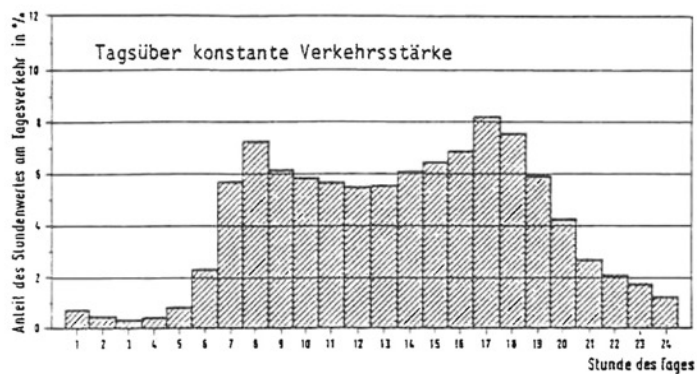


- Anhaltswerte:
- 1) Verkehrsführung 2+2 - RP I/1, I/2 (0,5 · DTV ansetzen!)
 - Verkehrsführung 3+1 - RP II/1
 - 2) Verkehrsführung 4+0 - RP II/2
 - 3) Verkehrsführung 2+1 - RP I/3 (0,5 · DTV ansetzen!)

Kennzeichnung der BAB-Strecken nach Verkehrsarten



Typisierte Verkehrsstärkeganglinien (Mo - Do)



Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	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	
		b	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	
Wochenart: Normalwoche	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	
		b	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	
Regelplan: I/6 I/8 II/7 II/8	50 000	a	0,6	0,6	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	
		b	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	
	60 000	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	
		b	0,8	0,9	1,0	1,0	0,8	0,8	0,9	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9	
	70 000	a	8,0	16,3	33,9	83,9	7,8	16,1	33,7	83,9	7,7	16,1	33,7	83,9	
		b	1,4	1,6	1,7	1,6	1,3	1,4	1,5	1,4	1,2	1,3	1,4	1,4	
	80 000	a	40,3	82,7	172,2	247,0	40,2	82,6	172,4	247,4	40,1	82,6	172,4	247,6	
		b	2,2	2,3	2,2	1,9	2,0	2,1	2,0	1,8	1,9	2,0	1,9	1,7	
	90 000	a													
		b													

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	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
		b	1,0	1,1	1,2	1,3	0,9	1,0	1,1	1,2	0,9	1,0	1,0	1,1
	70 000	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
		b	1,7	1,8	1,9	1,8	1,6	1,7	1,8	1,7	1,5	1,6	1,7	1,6
	80 000	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
		b	2,5	2,6	2,4	2,2	2,4	2,4	2,3	2,0	2,2	2,3	2,2	2,0
	90 000	a												
		b												

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr	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	0,2	
		b	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	
	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	
		b	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	
	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	1,0	
		b	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	
	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	14,5	
		b	0,9	0,9	1,0	1,1	0,8	0,8	0,9	1,0	0,7	0,8	0,9	0,9	
	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	103,9	
		b	1,4	1,6	1,7	1,5	1,3	1,4	1,5	1,4	1,2	1,3	1,4	1,3	
	80 000	a	37,6	99,8	196,2	267,7	37,5	99,8	196,4	268,1	37,4	99,7	196,4	268,4	
		b	2,2	2,3	2,1	1,9	2,0	2,1	2,0	1,7	1,9	2,0	1,9	1,6	
	90 000	a													
		b													

Verkehrsart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a	1,2	2,5	5,9	11,4	1,1	2,4	5,8	11,3	1,0	2,4	5,7	11,3
		b	0,8	0,9	1,0	1,0	0,7	0,8	0,9	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9
	70 000	a	8,2	16,6	32,3	80,2	8,1	16,4	32,2	80,2	8,0	16,4	32,1	80,1
		b	1,4	1,5	1,6	1,6	1,2	1,4	1,5	1,4	1,2	1,3	1,4	1,4
	80 000	a	34,9	77,6	163,7	237,8	34,8	77,5	163,9	238,2	34,7	77,5	163,9	238,5
		b	2,1	2,3	2,2	1,9	2,0	2,1	2,0	1,8	1,8	2,0	1,9	1,7
	90 000	a												
		b												

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: 1/6 1/8 11/7 11/8	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		
		b	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	
	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	0,3	
		b	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	
	50 000	a	0,6	0,6	0,9	2,0	0,5	0,5	0,9	1,9	0,5	0,5	0,8	1,9	
		b	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	
	60 000	a	2,3	4,8	8,6	13,9	2,2	4,7	8,5	13,9	2,1	4,6	8,5	13,8	
		b	0,8	0,9	0,9	0,9	0,7	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,8	
	70 000	a	16,2	24,8	38,2	68,5	16,1	24,7	38,1	68,4	16,0	24,6	38,0	68,4	
		b	1,3	1,4	1,5	1,5	1,2	1,3	1,4	1,4	1,1	1,2	1,3	1,3	
	80 000	a	54,2	81,9	144,2	212,7	54,0	81,9	144,3	213,1	54,0	81,8	144,4	213,4	
		b	1,9	2,1	2,1	1,8	1,8	1,9	1,9	1,7	1,7	1,8	1,8	1,6	
	Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	50 000	a	1,1	2,0	3,8	6,4	1,0	2,0	3,8	6,3	1,0	1,9	3,7	6,2
			b	0,7	0,7	0,7	0,8	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7
60 000		a	11,0	16,5	24,2	35,4	10,9	16,4	24,1	35,3	10,8	16,3	24,0	35,3	
		b	1,2	1,2	1,3	1,4	1,1	1,2	1,2	1,3	1,0	1,1	1,2	1,2	
70 000		a	49,1	68,1	103,6	157,5	49,0	67,9	103,5	157,5	48,9	67,9	103,5	157,4	
		b	1,8	2,0	2,0	1,9	1,7	1,8	1,9	1,8	1,6	1,8	1,8	1,7	
80 000		a	146,4	208,0	303,6	397,6	146,3	207,9	303,8	398,0	146,2	207,8	303,8	398,2	
		b	2,6	2,7	2,5	2,3	2,5	2,5	2,4	2,2	2,4	2,4	2,2	2,1	
90 000		a													
		b													

[illegible]

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
		b		0,0	0,0	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
	40 000	a		0,0	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
		b		0,0	0,0	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0	
	50 000	a		0,1	0,0	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0	
		b		0,0	0,0	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0	
	60 000	a		0,1	0,8	3,3		0,2	0,8	3,3		0,0	0,8	3,0	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0	
	70 000	a		1,2	6,7	35,6		1,2	6,8	36,2		0,9	6,1	34,3	
		b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1	
	80 000	a		7,3	40,5	109,7		7,4	40,8	110,7		6,3	38,3	105,4	
		b		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,0	0,1	0,1	
	90 000	a													
		b													

Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a		0,3	1,2	4,3		0,2	1,2	4,3		0,2	1,0	3,9
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	70 000	a		1,9	9,9	38,1		1,9	10,0	38,5		1,6	9,4	36,6
		b		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
		b		0,2	0,3	0,4		0,2	0,2	0,4		0,2	0,1	0,1
	90 000	a												
		b												

		Gleichmäßige Tagesangabe											
		Steigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
DTV (Kfz/24h)		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2													
Verkehrsart:													
Wirtschaftsverkehr													
Wochenart:	30 000	a	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2	
		b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1	
Normalwoche													
	40 000	a	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2	
		b	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1	
Regelplan: I/6													
I/8													
II/7													
II/8													
	50 000	a	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,4		0,1	0,2	0,5	
		b	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,3	
	60 000	a	0,3	1,3	4,8	0,3	1,3	4,7		0,3	1,3	4,6	
		b	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	
		b	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	
		b	0,2	0,3	0,4	0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,6	
Wochenart:	50 000	a	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,4	
		b	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2	
Fiertags- und Ferienwoche													
	60 000	a	0,2	0,9	3,2	0,2	0,9	3,1		0,3	1,0	3,0	
		b	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3	
	70 000	a	1,4	6,0	29,9	1,4	5,8	27,8		1,4	5,4	25,5	
		b	0,1	0,2	0,3	0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4	
	80 000	a	7,1	35,2	91,7	7,0	34,1	88,5		6,8	31,7	81,7	
		b	0,2	0,3	0,4	0,2	0,3	0,4		0,3	0,3	0,5	
	90 000	a											
		b											

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - Z%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart:															
Wirtschaftsverkehr															
Wocheart:		30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Normalwoche			b		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
		40 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
			b		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
Regelplan: I/6		50 000	a		0,1	0,1	0,3		0,0	0,1	0,3		0,0	0,0	0,2
I/8			b		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
II/7		60 000	a		0,2	1,3	4,8		0,2	1,4	4,9		0,2	1,1	4,5
II/8			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		70 000	a		1,7	10,9	45,3		1,8	11,4	45,6		1,4	10,3	43,7
			b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1
		80 000	a		10,6	49,2	123,5		11,1	49,8	124,5		9,6	47,0	119,2
			b		0,2	0,3	0,4		0,2	0,3	0,4		0,0	0,1	0,1
Wocheart:		50 000	a		0,0	0,1	0,2		0,0	0,1	0,2		0,0	0,0	0,1
Feiertags- und Ferienwoche			b		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1		0,0	0,0	0,0
		60 000	a		0,2	0,9	3,2		0,2	0,9	3,3		0,1	0,8	2,9
			b		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	28,0
			b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1
		80 000	a		7,2	35,8	93,4		7,2	36,1	94,4		6,2	33,6	89,1
			b		0,2	0,2	0,4		0,2	0,2	0,3		0,0	0,1	0,1
		90 000	a												
			b												

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Gefälle													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart:		DTV (Kfz/24h)													
Ferien- und Freizeitverkehr															
Wochenart:		30 000	a												
Normalwoche				b											
Regelplan: I/6 I/8 II/7 II/8		40 000	a												
				b											
50 000	a														
		b													
60 000	a														
		b													
70 000	a														
		b													
80 000	a														
		b													
Wochenart:			50 000	a											
Feiertags- und Ferienwoche		b													
			60 000	a											
		b													
70 000	a														
		b													
80 000	a														
		b													
90 000	a														
		b													

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Steigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GWA(%)				GWA(%)				GWA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	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	-5,6	
		b	-0,9	-1,1	-1,1	-1,0	-1,4	-1,3	-1,6	-1,3	-2,0	-2,8	-3,5	-3,6	
	40 000	a	-1,8	-2,0	-2,0	-1,7	-2,6	-3,0	-3,1	-2,9	-3,9	-5,7	-6,8	-6,5	
		b	-1,3	-1,4	-1,4	-1,2	-1,9	-2,1	-2,1	-2,0	-2,8	-3,8	-4,5	-4,3	
	50 000	a	-2,3	-2,6	-2,3	-1,6	-3,4	-3,8	-3,5	-3,8	-4,9	-7,0	-7,1	-9,7	
		b	-1,6	-1,8	-1,6	-1,3	-2,4	-2,7	-2,4	-2,7	-3,4	-4,7	-4,7	-6,3	
	60 000	a	-2,5	-0,8	9,9	36,6	-3,9	-2,9	5,4	24,6	-5,3	-7,2	-3,6	1,8	
		b	-1,8	-2,0	-1,5	-1,1	-2,7	-3,1	-2,8	-2,8	-3,7	-5,3	-5,6	-6,8	
	70 000	a	17,6	45,9	121,1	389,6	16,0	39,6	98,0	298,1	15,1	26,8	54,0	132,2	
		b	-1,8	-1,8	-1,0	-0,7	-2,7	-3,2	-2,7	-2,9	-3,4	-5,8	-5,9	-7,6	
	80 000	a	115,1	268,3	675,1	1187,0	114,2	242,8	569,3	928,7	114,3	187,5	369,3	452,6	
		b	-1,4	-1,2	-0,7	-0,4	-2,2	-2,9	-2,6	-2,8	-2,4	-6,2	-6,2	-8,2	
	90 000	a													
		b													

Verkehrsart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a	-1,2	5,5	21,9	57,6	-2,5	3,5	17,5	45,5	-4,0	-0,9	8,5	22,7
		b	-1,8	-1,9	-1,5	-1,1	-2,7	-3,0	-2,8	-2,8	-3,7	-5,3	-5,6	-6,8
	70 000	a	49,5	91,3	211,6	497,3	47,9	85,0	198,5	405,8	47,0	72,2	144,6	239,9
		b	-1,6	-1,7	-1,0	-0,7	-2,6	-3,1	-2,7	-2,9	-3,3	-5,7	-5,8	-7,6
	80 000	a	213,1	469,9	905,7	1410,2	212,1	444,3	800,0	1151,9	212,2	389,0	599,9	675,8
		b	-1,0	-1,1	-0,6	-0,3	-2,0	-2,8	-2,5	-2,7	-2,2	-6,1	-6,2	-8,1
	90 000	a												
		b												

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	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	
		b	-0,6	-0,8	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	
Wochenart: Normalwoche	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	
		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	
Regelplan: I/6 I/8 II/7 II/8	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	
		b	-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	a	-1,7	0,1	11,4	40,6	-1,3	0,5	11,5	40,0	-1,1	0,9	11,0	37,2	
		b	-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	
		b	-1,0	-1,0	-0,2	0,2	-0,5	-0,5	0,2	0,6	-0,2	0,2	0,5	0,7	
	80 000	a	114,4	274,2	705,7	1267,8	111,6	268,6	693,0	1246,6	107,1	258,0	657,7	1171,1	
		b	-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													
		b													

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	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
		b	-1,2	-1,3	-0,9	-0,4	-0,8	-0,8	-0,5	0,0	-0,5	-0,2	-0,1	0,2
	70 000	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
		b	-0,9	-0,9	-0,2	0,2	-0,4	-0,3	0,3	0,6	-0,1	0,3	0,6	0,7
	80 000	a	212,3	475,7	936,3	1491,1	209,5	470,1	923,6	1469,8	205,0	459,5	888,4	1394,3
		b	-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												
		b												

[illegible]

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Gefälle													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart:		DTV (Kfz/24h)													
Wirtschaftsverkehr															
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			b	-0,6	-0,8	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2
Regelplan: I/6 II/8 II/7 II/8		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
			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
		50 000	a	-1,5	-1,8	-1,4	1,2	-1,0	-1,3	-0,9	1,6	-0,7	-0,6	-0,3	1,8
			b	-1,1	-1,3	-1,1	-0,7	-0,8	-0,9	-0,7	-0,4	-0,5	-0,4	-0,3	-0,2
		60 000	a	-0,8	4,9	22,0	62,5	-0,3	5,2	22,1	62,0	-0,1	5,6	21,8	59,1
			b	-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	a	20,6	57,2	189,2	523,4	20,3	56,4	186,8	516,7	19,2	54,6	179,5	490,5
			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
		80 000	a	106,3	340,3	821,0	1400,1	103,5	334,8	808,3	1378,9	99,0	324,2	773,1	1303,4
			b	-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 Ferienwoche			b	-1,1	-1,3	-1,2	-0,8	-0,8	-0,9	-0,8	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3
		60 000	a	-0,9	3,3	17,2	45,1	-0,5	3,7	17,3	44,5	-0,3	4,1	16,7	41,7
			b	-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	a	18,8	49,3	120,5	379,2	18,3	48,5	118,2	372,5	17,4	46,7	110,9	346,3
			b	-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	a	98,1	258,5	699,6	1168,2	95,3	252,9	647,0	1146,9	90,8	242,3	611,7	1071,4
			b	-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												

[illegible]

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

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3	Verkehrsart: Gemischter Verkehr	DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Steigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	Wochenart: Normalwoche	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	0,3
			b	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,7	0,6	0,5	0,5
	40 000		a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4
			b	0,6	0,6	0,5	0,4	0,7	0,7	0,6	0,5	0,9	0,8	0,7	0,7
	50 000		a	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,4	0,8	0,7	0,6	0,6
			b	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,2	1,0	0,9	0,8
	60 000		a	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,8	0,7
			b	1,0	0,9	0,8	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9	1,4	1,3	1,2	1,0
	70 000		a	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	0,9	0,8
			b	1,2	1,1	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,1	1,7	1,6	1,4	1,3
	80 000		a	0,9	0,9	0,9	1,6	1,1	1,0	1,0	1,7	1,3	1,2	1,1	1,7
			b	1,5	1,4	1,4	1,3	1,7	1,7	1,6	1,5	2,0	1,9	1,8	1,7
	90 000		a	1,1	1,5	3,9	7,5	1,3	1,6	3,7	7,1	1,3	1,5	3,4	6,2
			b	1,8	1,8	1,8	1,6	2,1	2,1	2,0	1,8	2,5	2,4	2,2	2,0
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000		a	0,7	0,6	0,6	0,5	0,8	0,7	0,7	0,6	1,0	0,9	0,8	0,7
			b	1,1	1,0	0,9	0,9	1,2	1,2	1,1	1,0	1,5	1,4	1,3	1,2
	70 000		a	0,8	0,8	0,8	0,7	1,0	0,9	0,9	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9
			b	1,3	1,3	1,2	1,1	1,5	1,4	1,4	1,3	1,8	1,7	1,6	1,5
	80 000		a	1,0	1,0	1,3	3,1	1,2	1,2	1,5	3,2	1,4	1,3	1,6	3,2
			b	1,6	1,6	1,6	1,5	1,9	1,8	1,8	1,7	2,2	2,1	2,0	1,9
	90 000		a	1,5	3,2	7,1	12,3	1,6	3,3	6,9	11,9	1,7	3,2	6,6	10,9
			b	2,1	2,1	2,0	1,9	2,4	2,3	2,2	2,0	2,7	2,6	2,5	2,3

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3	Verkehrsart: Gemischter Verkehr	DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	Wochenart: Normalwoche	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	0,1
			b	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
	40 000		a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
			b	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3
	50 000		a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
			b	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4
	60 000		a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
			b	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6
	70 000		a	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
			b	1,1	1,0	0,9	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	0,8	1,6	0,7	0,7	0,7	1,5	0,7	0,7	0,7	1,5
			b	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		a	1,0	1,5	3,9	7,7	1,0	1,4	3,9	7,8	0,9	1,4	3,9	7,9
			b	1,7	1,6	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000		a	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4
			b	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7
	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
			b	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
			b	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		a	1,4	3,2	7,1	12,4	1,3	3,1	7,1	12,5	1,3	3,1	7,1	12,6
			b	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Steigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	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	0,3	0,3
		b	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5
	40 000	a	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
		b	0,6	0,6	0,5	0,4	0,7	0,7	0,6	0,5	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7
	50 000	a	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6
		b	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,2	1,0	0,9	0,8	0,8
	60 000	a	0,6	0,6	0,5	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7
		b	1,0	0,9	0,8	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9	1,4	1,3	1,2	1,1	1,1
	70 000	a	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8
		b	1,2	1,1	1,1	1,0	1,4	1,3	1,3	1,2	1,7	1,6	1,4	1,3	1,3
	80 000	a	0,9	0,9	1,3	3,0	1,1	1,1	1,4	3,1	1,3	1,2	1,5	3,1	3,1
		b	1,5	1,4	1,4	1,3	1,7	1,7	1,6	1,5	2,0	1,9	1,8	1,7	1,7
	90 000	a	1,3	2,8	6,3	11,3	1,5	2,8	6,2	10,9	1,5	2,7	5,8	10,0	10,0
		b	1,9	1,8	1,7	1,6	2,1	2,1	2,0	1,8	2,5	2,4	2,2	2,0	2,0
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7
		b	1,0	0,9	0,8	0,8	1,2	1,1	1,0	0,9	1,4	1,3	1,2	1,1	1,1
	70 000	a	0,8	0,7	0,7	0,6	0,9	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8
		b	1,2	1,1	1,1	1,0	1,4	1,3	1,2	1,2	1,7	1,6	1,4	1,3	1,3
	80 000	a	0,9	0,9	1,1	2,4	1,1	1,1	1,3	2,4	1,3	1,2	1,4	2,4	2,4
		b	1,5	1,4	1,4	1,3	1,7	1,7	1,6	1,5	2,0	1,9	1,8	1,7	1,7
	90 000	a	1	2,4	5,4	9,3	1,4	2,5	5,3	8,9	1,5	2,4	4,9	7,9	7,9
		b	1,8	1,8	1,7	1,6	2,1	2,1	1,9	1,8	2,4	2,4	2,2	2,0	2,0

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	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	0,1	0,1
		b	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
	40 000	a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
		b	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3
	50 000	a	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
		b	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
	60 000	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	0,3
		b	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6
	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	0,5
		b	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	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	2,9	2,9
		b	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	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	11,7
		b	1,7	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	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	0,3
		b	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6
	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	0,5
		b	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	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	2,3
		b	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0
	90 000	a	1,2	2,4	5,5	9,5	1,1	1,4	5,5	9,6	1,1	2,3	5,4	9,6	9,6
		b	1,6	1,6	1,6	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Steigung													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wocheart: Normalwoche Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	DTV (Kfz/24h)		0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,4	0,3	
			0,4	0,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	0,7	0,6	0,5	0,5	
	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	0,4	
		b	0,6	0,5	0,5	0,4	0,7	0,6	0,6	0,5	0,9	0,8	0,7	0,6	
	40 000	a	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4	0,8	0,7	0,6	0,5	
		b	0,8	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,7	0,7	1,1	1,0	0,9	0,8	
	50 000	a	0,6	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,9	0,8	0,7	0,7	
		b	1,0	0,9	0,8	0,7	1,1	1,0	1,0	0,9	1,4	1,3	1,1	1,0	
	60 000	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	
		b	1,2	1,1	1,0	1,0	1,4	1,3	1,2	1,1	1,7	1,5	1,4	1,3	
	70 000	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	
		b	1,5	1,4	1,3	1,2	1,7	1,6	1,5	1,4	2,0	1,9	1,7	1,6	
	80 000	a	2,4	4,6	7,6	10,4	2,5	4,7	7,4	10,0	2,6	4,6	7,1	9,1	
		b	1,8	1,7	1,6	1,5	2,1	2,0	1,8	1,7	2,4	2,3	2,1	1,9	
Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	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	
		b	1,1	1,1	1,0	0,9	1,3	1,2	1,1	1,1	1,5	1,4	1,3	1,2	
	70 000	a	0,9	0,9	1,6	2,7	1,0	1,1	1,7	2,8	1,2	1,2	1,8	2,9	
		b	1,4	1,4	1,3	1,2	1,6	1,6	1,5	1,4	1,9	1,8	1,7	1,6	
	80 000	a	2,6	4,2	6,5	8,6	2,7	4,3	6,7	8,7	2,9	4,5	6,8	8,7	
		b	1,8	1,7	1,6	1,6	2,0	1,9	1,8	1,8	2,3	2,2	2,1	2,0	
	90 000	a	8,9	12,4	16,8	24,4	9,1	12,4	16,7	24,0	9,1	12,3	16,3	23,0	
		b	2,2	2,1	2,1	2,0	2,5	2,4	2,3	2,1	2,8	2,7	2,5	2,4	

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie														
		Gefälle														
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%						
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)						
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30			
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wocheart: Normalwoche Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	DTV (Kfz/24h)		30 000	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
				b	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
	40 000	a	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	
		b	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3		
	50 000	a	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	
		b	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5	0,4		
	60 000	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	0,3	
		b	0,8	0,8	0,7	0,6	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,5		
	70 000	a	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,6	0,6	
		b	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,7		
	80 000	a	0,8	1,0	2,3	4,2	0,7	0,9	2,2	4,2	0,6	0,9	2,1	4,2	4,2	
		b	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0	0,9		
	90 000	a	2,3	4,6	7,6	10,6	2,2	3,6	7,6	10,7	2,2	4,5	7,6	10,7	10,7	
		b	1,6	1,5	1,4	1,4	1,5	1,4	1,3	1,3	1,4	1,3	1,2	1,2		

Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	DTV		60 000	a	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4
				b	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,7
	70 000	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		
		b	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0		
	80 000	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		
		b	1,6	1,6	1,5	1,4	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3		
	90 000	a	8,8	12,3	16,9	24,5	8,8	11,4	16,9	24,6	8,7	12,3	16,8	24,7		
		b	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3 Verkehrsart: Gemischter Verkehr		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Steigung											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	30 000	a	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2
		b	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	0,1		0,1	0,2	0,2
		b	0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3
	50 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,4
	60 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,4
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4
	70 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4
		b	0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,5
	80 000	a	0,1	0,2	0,5		0,1	0,2	0,5		0,2	0,3	0,6
		b	0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,4		0,3	0,4	0,5
	90 000	a	0,1	0,7	2,6		0,1	0,7	2,4		0,2	0,7	2,2
		b	0,1	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,6
Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4
	70 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,2	0,3	0,4
		b	0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,5
	80 000	a	0,1	0,2	0,8		0,1	0,2	0,8		0,2	0,4	0,9
		b	0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,3	0,4	0,5
	90 000	a	0,2	1,1	3,5		0,2	1,1	3,3		0,3	1,1	3,1
		b	0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,6

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3 Verkehrsart: Gemischter Verkehr		Gleichmäßige Tagesganglinie											
		Gefälle											
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	30 000	a	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
		b	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
		b	0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	50 000	a	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
	60 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	70 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	80 000	a	0,1	0,2	0,5		0,1	0,1	0,5		0,0	0,0	0,3
		b	0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0,0
	90 000	a	0,1	0,7	2,6		0,1	0,7	2,7		0,0	0,5	2,3
		b	0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,1
Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a	0,1	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	70 000	a	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		b	0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
	80 000	a	0,1	0,2	0,8		0,1	0,2	0,8		0,0	0,0	0,3
		b	0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0,0
	90 000	a	0,2	1,1	3,6		0,2	1,1	3,6		0,1	0,9	3,2
		b	0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		Steigung													
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%					
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)					
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30		
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr		DTV (Kfz/24h)													
Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	Wochenart: Normalwoche	30 000	a	-	0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2
			b		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	0,1		0,1	0,2	0,2
			b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3
		50 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,4
		60 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,4
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4
		70 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4
			b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,5
		80 000	a		0,1	0,2	0,3		0,1	0,3	0,4		0,2	0,4	1,0
			b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,5
		90 000	a		0,2	1,1	3,9		0,2	1,1	3,7		0,3	1,1	3,5
			b		0,1	0,2	0,4		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,6
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4	
	70 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,4	
		b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,5	
	80 000	a		0,1	0,2	0,6		0,1	0,2	0,6		0,2	0,3	0,7	
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,3	0,4	0,5	
	90 000	a		0,2	0,9	2,7		0,2	0,9	2,6		0,3	0,9	2,3	
		b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,5	

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie															
		Gefälle															
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%							
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)							
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30				
Verkehrsart:		DTV (Kfz/24h)	a	b		0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0		
Wirtschaftsverkehr																	
Wochenart:		30 000	a	b		0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0		
Normalwoche																	
Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8		40 000	a	b		0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0		
		50 000	a	b		0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	
		60 000	a	b		0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	
		70 000	a	b		0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	
		80 000	a	b		0,1	0,2	0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,1	0,7	
		90 000	a	b		0,2	1,1	3,9	3,9	0,2	1,2	4,0	4,0	0,1	0,9	3,5	
Wochenart:		60 000	a	b		0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0		
Feiertags- und Ferienwoche																	
		70 000	a	b		0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0		
		80 000	a	b		0,1	0,2	0,6	0,6	0,1	0,2	0,6	0,2	0,0	0,0	0,4	
		90 000	a	b		0,2	0,9	2,8	2,8	0,2	0,9	2,8	0,3	0,1	0,7	2,4	
					a	b		0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0
			a	b		0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0		
			a	b		0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,0	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3	Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Steigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2
			b		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		0,0	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2
			b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,2	0,2		0,1	0,3	0,3
		50 000	a		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,2		0,2	0,3	0,4
		60 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,4
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4
		70 000	a		0,1	0,1	0,3		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,5
			b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,5
		80 000	a		0,1	0,4	1,2		0,1	0,4	1,2		0,2	0,5	1,3
			b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,3	0,4	0,5
		90 000	a		0,3	1,3	3,1		0,4	1,3	3,0		0,4	1,3	2,8
			b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,6
	Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4
		70 000	a		0,1	0,2	0,6		0,1	0,2	0,6		0,2	0,3	0,8
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,5
		80 000	a		0,3	0,9	2,0		0,3	1,0	2,0		0,4	1,1	2,1
			b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,2	0,3		0,3	0,4	0,5
		90 000	a		0,7	2,2	5,5		0,8	2,2	5,3		0,8	2,2	5,1
			b		0,1	0,2	0,3		0,2	0,3	0,4		0,3	0,4	0,6

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3	Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr Wochenart: Normalwoche Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	DTV (Kfz/24h)		Gleichmäßige Tagesganglinie											
				Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
		30 000	a		0,0	0,1	0,1		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
			b		0,1	0,1	0,1		0,1	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
			b		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
		50 000	a		0,1	0,1	0,1		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		60 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		70 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
			b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		80 000	a		0,1	0,4	1,2		0,1	0,4	1,2		0,0	0,2	0,9
			b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0,0
		90 000	a		0,3	1,3	3,2		0,3	1,3	3,3		0,3	1,1	2,8
			b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	0,0	0,0
	Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		70 000	a		0,1	0,2	0,6		0,1	0,2	0,5		0,0	0,1	0,4
			b		0,1	0,1	0,2		0,1	0,1	0,2		0,0	0,0	0,0
		80 000	a		0,3	0,9	2,0		0,3	0,9	2,0		0,2	0,8	1,8
			b		0,1	0,2	0,2		0,1	0,2	0,2		0,0	0,0	0,0
		90 000	a		0,7	2,2	5,5		0,7	2,2	5,6		0,6	2,0	5,1
			b		0,1	0,2	0,3		0,1	0,2	0,3		0,0	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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		DTV (Kfz/24h)		Steigung											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	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	
		b	-1,0	-1,2	-1,4	-1,3	-1,5	-1,9	-2,3	-2,3	-2,2	-4,0	-5,7	-6,8	
	40 000	a	-1,2	-1,4	-1,4	-1,1	-1,7	-2,1	-2,3	-2,1	-2,6	-4,2	-5,4	-5,1	
		b	-1,3	-1,6	-1,7	-1,4	-2,0	-2,5	-2,9	-2,5	-2,9	-5,3	-7,3	-6,7	
	50 000	a	-1,5	-1,7	-1,6	-1,4	-2,2	-2,6	-2,5	-2,8	-3,2	-5,2	-5,8	-6,9	
		b	-1,7	-2,0	-1,9	-1,6	-2,5	-3,1	-3,2	-3,2	-3,5	-6,5	-8,1	-8,1	
	60 000	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	
		b	-2,0	-2,4	-2,0	-1,8	-2,9	-3,7	-3,5	-3,6	-4,0	-7,4	-7,8	-9,0	
	70 000	a	-2,1	-2,4	-2,0	-1,8	-3,1	-3,6	-3,5	-3,5	-3,9	-6,4	-7,2	-8,5	
		b	-2,3	-2,7	-2,2	-1,9	-3,4	-4,2	-3,9	-3,8	-4,2	-8,1	-8,4	-9,6	
	80 000	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	
		b	-2,5	-2,8	-2,1	-1,6	-3,6	-4,3	-3,9	-3,7	-4,2	-8,4	-8,7	-9,7	
	90 000	a	-2,5	-0,9	10,7	33,7	-3,5	-2,8	5,4	18,2	-3,9	-7,0	-5,5	-11,4	
		b	-2,6	-2,6	-1,7	-1,0	-3,6	-4,1	-3,4	-3,1	-3,8	-8,1	-8,3	-9,5	

Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a	-1,9	-2,2	-1,9	-1,8	-2,8	-3,2	-3,2	-3,4	-3,8	-6,0	-6,2	-7,9
		b	-2,1	-2,4	-2,2	-1,9	-3,0	-3,8	-3,7	-3,8	-4,1	-7,5	-8,0	-9,2
	70 000	a	-2,2	-2,5	-2,2	-1,9	-3,2	-3,7	-3,7	-3,7	-4,1	-6,5	-7,3	-8,7
		b	-2,4	-2,8	-2,3	-2,0	-3,5	-4,3	-4,0	-4,0	-4,3	-8,2	-8,5	-9,7
	80 000	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	-2,6	-2,8	-2,2	-1,6	-3,7	-4,4	-4,0	-3,7	-4,3	-8,4	-8,7	-9,8
	90 000	a	-1,7	5,5	24,6	56,8	-2,7	3,6	19,3	41,2	-3,1	-0,6	8,4	11,6
		b	-2,4	-2,4	-1,6	-0,8	-3,4	-3,9	-3,3	-3,0	-3,7	-7,9	-8,2	-9,4

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		DTV (Kfz/24h)	Gefälle												
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	Wochenart: Normalwoche	30 000	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
			b	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2
	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	
		b	-0,9	-1,1	-1,2	-0,9	-0,6	-0,8	-0,8	-0,6	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3	
	50 000	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	
		b	-1,1	-1,4	-1,3	-1,0	-0,7	-1,0	-0,9	-0,6	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3	
	60 000	a	-1,2	-1,5	-1,2	-0,9	-0,8	-1,0	-0,8	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3	
		b	-1,3	-1,6	-1,3	-1,0	-0,9	-1,1	-0,9	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3	
	70 000	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	
		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	
	80 000	a	-1,6	-1,9	-1,2	4,0	-1,1	-1,3	-0,8	4,3	-0,7	-0,7	-0,4	4,0	
		b	-1,7	-1,9	-1,3	-0,8	-1,1	-1,3	-0,8	-0,3	-0,7	-0,5	-0,4	-0,1	
	90 000	a	-1,8	0,0	12,7	39,2	-1,4	0,5	12,8	39,1	-1,2	0,5	12,0	35,9	
		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	
Wochenart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	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	
		b	-1,4	-1,7	-1,5	-1,2	-1,0	-1,2	-1,0	-0,8	-0,6	-0,6	-0,6	-0,5	
	70 000	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	
		b	-1,6	-1,9	-1,5	-1,2	-1,1	-1,3	-1,0	-0,7	-0,7	-0,6	-0,5	-0,4	
	80 000	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	
		b	-1,8	-1,9	-1,3	-0,8	-1,2	-1,3	-0,8	-0,4	-0,7	-0,6	-0,4	-0,2	
	90 000	a	-1,0	6,4	26,6	62,2	-0,5	6,7	26,7	62,1	-0,3	6,9	25,8	58,9	
		b	-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)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie														
		Steigung														
		0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%						
		GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)						
		0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30			
Verkehrsart:		DTV (Kfz/24h)														
Wirtschaftsverkehr																
Wocheart:		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	
Normalwoche			b	-1,0	-1,2	-1,4	-1,3	-1,5	-1,9	-2,3	-2,3	-2,2	-4,0	-5,7	-6,8	
Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8		40 000	a	-1,2	-1,4	-1,4	-1,2	-1,7	-2,1	-2,3	-2,1	-2,6	-4,2	-5,4	-5,1	
			b	-1,3	-1,6	-1,7	-1,4	-2,0	-2,5	-2,9	-2,5	-2,9	-5,3	-7,3	-6,7	
		50 000	a	-1,5	-1,7	-1,6	-1,4	-2,2	-2,6	-2,5	-2,8	-3,2	-5,2	-5,8	-6,9	
			b	-1,7	-2,0	-1,9	-1,6	-2,5	-3,1	-3,2	-3,2	-3,5	-6,5	-8,1	-8,1	
		60 000	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	
			b	-2,0	-2,4	-2,0	-1,8	-2,9	-3,7	-3,5	-3,6	-4,0	-7,4	-7,8	-9,0	
		70 000	a	-2,1	-2,4	-2,0	-1,7	-3,1	-3,6	-3,5	-3,5	-4,0	-6,4	-7,1	-8,4	
			b	-2,3	-2,7	-2,2	-1,8	-3,4	-4,2	-3,9	-3,8	-4,2	-8,1	-8,4	-9,5	
		80 000	a	-2,4	-2,5	-0,1	9,8	-3,4	-3,7	-1,8	5,9	-4,0	-6,5	-5,9	-2,9	
			b	-2,5	-2,7	-2,0	-1,5	-3,6	-4,3	-3,8	-3,6	-4,2	-8,3	-8,6	-9,6	
		90 000	a	-1,7	4,2	22,5	56,0	-2,7	2,4	17,2	40,5	-3,1	-1,8	6,3	10,9	
			b	-2,5	-2,5	-1,6	-0,8	-3,5	-4,0	-3,4	-3,0	-3,8	-8,0	-8,2	-9,4	

Wocheart:		60 000	a	-1,8	-2,1	-1,8	-1,7	-2,6	-3,1	-3,1	-3,3	-3,7	-5,9	-6,1	-7,8
			b	-2,0	-2,3	-2,1	-1,8	-2,9	-3,7	-3,6	-3,7	-4,0	-7,4	-7,9	-9,1
Feiertags- und Ferienwoche		70 000	a	-2,1	-2,4	-2,1	-1,8	-3,1	-3,6	-3,5	-3,6	-3,9	-6,4	-7,2	-8,6
			b	-2,3	-2,7	-2,2	-1,9	-3,4	-4,2	-3,9	-3,9	-4,2	-8,1	-8,5	-9,6
		80 000	a	-2,4	-2,6	-0,8	5,9	-3,4	-3,8	-2,5	1,9	-4,0	-6,6	-6,6	-6,8
			b	-2,5	-2,8	-2,2	-1,7	-3,6	-4,3	-4,0	-3,8	-4,2	-8,4	-8,7	-9,8
		90 000	a	-1,8	2,8	17,8	41,3	-2,8	0,9	12,5	25,7	-3,2	-3,3	1,6	-3,9
			b	-2,5	-2,6	-1,8	-1,1	-3,5	-4,1	-3,5	-3,3	-3,8	-8,1	-8,4	-9,7

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		DTV (Kfz/24h)		Gefälle											
				0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
				GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
				0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart: Wirtschaftsverkehr															
Wocheart: Normalwoche	30 000	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	
		b	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,5	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2	
	40 000	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	
		b	-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 II/6 II/8	50 000	a	-1,0	-1,2	-1,1	-0,8	-0,7	-0,9	-0,8	-0,6	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3	
		b	-1,1	-1,4	-1,3	-1,0	-0,7	-1,0	-0,9	-0,6	-0,5	-0,4	-0,3	-0,3	
	60 000	a	-1,2	-1,5	-1,2	-0,9	-0,8	-1,0	-0,8	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3	
		b	-1,3	-1,6	-1,3	-1,0	-0,9	-1,1	-0,9	-0,6	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3	
	70 000	a	-1,4	-1,7	-1,3	-1,0	-0,9	-1,2	-0,9	-0,6	-0,6	-0,5	-0,5	-0,3	
		b	-1,5	-1,8	-1,4	-1,0	-1,0	-1,2	-0,8	-0,5	-0,6	-0,5	-0,4	-0,2	
	80 000	a	-1,6	-1,8	0,7	11,3	-1,1	-1,2	1,1	11,6	-0,7	-0,5	1,5	11,3	
		b	-1,7	-1,9	-1,2	-0,7	-1,1	-1,2	-0,7	-0,2	-0,6	-0,5	-0,3	0,0	
	90 000	a	-1,0	5,1	24,5	61,5	-0,6	5,5	24,7	61,4	-0,4	5,7	23,8	58,2	
		b	-1,7	-1,6	-0,8	0,0	-1,1	-1,0	-0,3	0,3	-0,6	-0,3	0,0	0,4	

Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a	-1,2	-1,4	-1,2	-1,0	-0,8	-1,0	-0,9	-0,7	-0,5	-0,5	-0,5	-0,4	
		b	-1,3	-1,6	-1,4	-1,1	-0,9	-1,1	-0,9	-0,7	-0,5	-0,5	-0,5	-0,4	
	70 000	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	
		b	-1,5	-1,8	-1,4	-1,1	-1,0	-1,2	-0,9	-0,7	-0,6	-0,5	-0,4	-0,3	
	80 000	a	-1,6	-1,8	0,0	7,4	-1,1	-1,3	0,4	7,7	-0,7	-0,6	0,8	7,4	
		b	-1,7	-1,9	-1,3	-0,8	-1,1	-1,3	-0,8	-0,4	-0,6	-0,5	-0,4	-0,2	
	90 000	a	-1,1	3,7	19,8	46,7	-0,7	4,0	19,9	46,6	-0,5	4,2	19,0	43,4	
		b	-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 l/Woche) - b (1000 l/Woche*km Baustrecke)		

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie													
		DTV (Kfz/24h)	Steigung												
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%				
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)				
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30	
Verkehrsart:															
Ferien- und Freizeitverkehr															
Wocheart:		30 000	a	-0,8	-1,0	-1,1	-1,0	-1,3	-1,6	-1,8	-1,7	-1,9	-3,2	-4,3	-4,7
			b	-1,0	-1,2	-1,3	-1,3	-1,5	-1,9	-2,2	-2,3	-2,1	-4,0	-5,7	-6,7
Normalwoche															
		40 000	a	-1,1	-1,4	-1,4	-1,1	-1,7	-2,1	-2,2	-2,0	-2,6	-4,2	-5,4	-5,0
			b	-1,3	-1,6	-1,7	-1,3	-1,9	-2,5	-2,8	-2,5	-2,8	-5,3	-7,3	-6,6
Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8		50 000	a	-1,4	-1,7	-1,5	-1,3	-2,2	-2,6	-2,5	-2,7	-3,2	-5,1	-5,7	-6,9
			b	-1,6	-2,0	-1,8	-1,5	-2,4	-3,1	-3,2	-3,1	-3,5	-6,4	-8,0	-8,1
		60 000	a	-1,7	-2,0	-1,7	-1,5	-2,6	-3,1	-2,9	-3,2	-3,6	-5,9	-6,0	-7,7
			b	-1,9	-2,3	-2,0	-1,7	-2,9	-3,7	-3,5	-3,6	-3,9	-7,4	-7,7	-8,9
		70 000	a	-2,0	-2,3	-1,9	-0,8	-3,0	-3,5	-3,4	-2,6	-3,9	-6,4	-7,1	-7,5
			b	-2,2	-2,6	-2,1	-1,7	-3,3	-4,1	-3,8	-3,7	-4,2	-8,0	-8,3	-9,4
		80 000	a	-2,3	-1,3	4,9	16,3	-3,3	-2,5	3,2	12,4	-3,9	-5,4	-0,9	3,6
			b	-2,4	-2,6	-2,1	-1,6	-3,5	-4,2	-3,8	-3,7	-4,1	-8,2	-8,6	-9,7
		90 000	a	2,4	12,2	29,0	49,3	1,5	10,3	23,7	33,7	1,0	6,1	12,8	4,1
			b	-2,4	-2,5	-1,8	-1,1	-3,4	-4,0	-3,5	-3,3	-3,6	-8,0	-8,4	-9,7

Wocheart:		60 000	a	-1,9	-2,2	-2,0	-1,8	-2,8	-3,3	-3,2	-3,4	-3,8	-6,1	-6,3	-8,0
			b	-2,1	-2,5	-2,2	-1,9	-3,1	-3,8	-3,7	-3,8	-4,1	-7,6	-8,0	-9,2
Feiertags- und Ferienwoche		70 000	a	-2,2	-2,1	1,2	7,4	-3,2	-3,3	-0,3	5,6	-4,1	-6,1	-4,0	0,7
			b	-2,4	-2,7	-2,2	-1,9	-3,4	-4,2	-3,9	-3,9	-4,3	-8,1	-8,4	-9,6
		80 000	a	2,9	10,0	23,1	37,5	1,9	8,8	21,5	33,5	1,3	6,0	17,4	24,7
			b	-2,4	-2,6	-2,0	-1,5	-3,5	-4,2	-3,8	-3,6	-4,1	-8,2	-8,5	-9,6
		90 000	a	26,8	44,1	69,2	114,9	25,8	42,2	63,9	99,3	25,4	38,0	53,0	69,7
			b	-2,1	-2,2	-1,4	-0,6	-3,1	-3,7	-3,1	-2,8	-3,4	-7,7	-7,9	-9,2

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3		Gleichmäßige Tagesganglinie												
		DTV (Kfz/24h)	Gefälle											
			0 - 2%				2 - 4%				4 - 6%			
			GVA(%)				GVA(%)				GVA(%)			
			0	10	20	30	0	10	20	30	0	10	20	30
Verkehrsart:														
Ferien- und Freizeitverkehr														
Wocheart:														
Normalwoche														
Regelplan: I/5 II/5 II/6 II/8	30 000	a	-0,6	-0,7	-0,8	-0,7	-0,4	-0,5	-0,6	-0,5	-0,2	-0,2	-0,2	-0,1
		b	-0,7	-0,8	-1,0	-0,9	-0,4	-0,6	-0,7	-0,6	-0,3	-0,2	-0,2	-0,2
	40 000	a	-0,7	-1,0	-1,0	-0,7	-0,5	-0,7	-0,7	-0,5	-0,3	-0,3	-0,2	-0,2
		b	-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	-0,9	-1,2	-1,0	-0,8	-0,6	-0,8	-0,7	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3
		b	-1,1	-1,4	-1,2	-0,9	-0,7	-0,9	-0,8	-0,6	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3
	60 000	a	-1,1	-1,4	-1,1	-0,9	-0,8	-1,0	-0,7	-0,5	-0,5	-0,4	-0,4	-0,3
		b	-1,3	-1,6	-1,3	-1,0	-0,8	-1,1	-0,8	-0,6	-0,5	-0,4	-0,3	-0,2
	70 000	a	-1,4	-1,6	-1,2	-0,1	-0,9	-1,1	-0,8	0,3	-0,6	-0,5	-0,4	0,6
		b	-1,5	-1,7	-1,3	-0,9	-0,9	-1,2	-0,8	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3	-0,2
	80 000	a	-1,5	-0,6	5,7	17,8	-1,0	0,0	6,1	18,2	-0,6	0,6	6,5	17,9
		b	-1,6	-1,8	-1,2	-0,8	-1,0	-1,1	-0,7	-0,4	-0,5	-0,4	-0,3	-0,2
	90 000	a	3,2	13,1	31,0	54,8	3,6	13,4	31,1	54,7	3,8	13,6	30,2	51,5
		b	-1,5	-1,6	-1,0	-0,3	-0,9	-1,0	-0,5	0,0	-0,5	-0,3	-0,1	0,1

Wocheart: Feiertags- und Ferienwoche	60 000	a	-1,3	-1,6	-1,4	-1,1	-1,0	-1,2	-1,0	-0,8	-0,7	-0,6	-0,6	-0,5
		b	-1,5	-1,7	-1,5	-1,2	-1,0	-1,2	-1,1	-0,8	-0,7	-0,6	-0,6	-0,5
	70 000	a	-1,6	-1,4	1,9	8,1	-1,1	-0,9	2,3	8,5	-0,8	-0,2	2,7	8,8
		b	-1,6	-1,8	-1,4	-1,1	-1,1	-1,2	-0,9	-0,6	-0,7	-0,5	-0,4	-0,3
	80 000	a	3,7	10,7	23,9	39,0	4,2	11,3	24,4	39,3	4,6	11,9	24,7	39,0
		b	-1,5	-1,7	-1,2	-0,7	-0,9	-1,1	-0,7	-0,3	-0,5	-0,3	-0,2	0,0
	90 000	a	27,5	45,0	71,2	120,3	27,9	45,3	71,3	120,2	28,1	45,5	70,4	117,0
		b	-1,3	-1,3	-0,5	0,2	-0,7	-0,7	-0,1	0,6	-0,2	0,0	0,3	0,6

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 1.3
Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	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 Ges.-Verkehrs in (1000 l/Woche)	

[illegible]

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2	DfV (Kfz/24h)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien												DfV (Kfz/24h)	GVA (%)	Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2	DfV (Kfz/24h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		Morgenspitze						Nachmittagspitze											Morgenspitze						Nachmittagspitze																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3						1	2	3	1	2	3	1	2	3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Verkehrsart: Gemischter Verkehr	0	0,4	1,2	0,4	1,2	1,3	4,3	4,5	14,1	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	2,4	2,6	8,1	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 1.3
Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien	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 Ges.-Verkehrs in (1000 l/Woche)	

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2	DfV (Kfz/24h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien											
			Morgenspitze			Nachmittagspitze			Starke Morgenspitze			Starke Nachmittagspitze		
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	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
	10	10	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	20	20	-0,2	0,0	-0,9	0,3	7,3	2,9	0,3	10,9	6,9	0,9	25,1	0,6
	30	30	-1,1	-0,3	-4,7	3,1	0,6	12,3	3,3	1,0	14,6	9,6	2,1	38,7
Verkehrsart: Normalverkehr	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
	10	10	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	20	20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	30	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Regelplan: 1/6 11/7 11/8	0	0	5,4	16,6	11,0	33,6	12,6	38,9	20,8	64,0	153,3	49,3	3,1	188,3
	10	10	4,2	-0,1	12,5	13,6	0,5	43,7	14,5	0,8	48,2	25,6	1,4	84,5
	20	20	4,3	-0,2	12,6	16,1	1,5	55,8	18,6	3,1	71,6	29,9	3,6	108,0
	30	30	9,6	1,9	38,1	18,7	3,0	70,6	25,4	9,2	120,2	32,7	6,6	131,2
70 000	0	0	13,0	40,0	31,0	95,0	34,8	108,2	49,3	153,3	49,3	3,1	188,3	3,1
	10	10	20,9	0,8	67,3	35,4	1,5	115,3	47,8	4,1	164,6	55,7	6,9	208,2
	20	20	33,2	4,9	123,3	39,6	3,9	139,9	57,6	12,9	236,7	55,8	6,9	208,2
	30	30	46,9	16,8	216,7	36,5	3,5	130,0	61,6	31,4	331,1	46,3	5,3	176,4
80 000	0	0	44,7	139,2	59,2	187,2	79,0	247,9	84,9	275,0	84,9	2,7	15,0	-3,1
	10	10	63,3	4,8	213,6	57,4	2,6	193,1	98,0	10,8	350,4	79,1	4,6	280,0
	20	20	76,9	16,1	305,3	42,7	1,3	145,5	94,6	28,5	420,7	49,0	1,2	177,5
	30	30	70,9	28,0	338,6	42,1	-1,4	137,4	70,5	46,7	427,1	17,6	-19,0	-3,1

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 2	DfV (Kfz/24h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien											
			Morgenspitze			Nachmittagspitze			Starke Morgenspitze			Starke Nachmittagspitze		
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	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
	10	10	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	20	20	0,1	0,0	0,3	0,9	0,1	3,3	2,0	0,2	6,9	0,2	0,2	6,9
	30	30	0,3	0,0	1,0	0,7	0,1	4,8	3,1	0,5	11,5	0,5	0,5	11,5
Verkehrsart: Ferien- und Freizeitverkehr	0	0	3,1	9,4	5,3	16,8	7,1	21,9	12,3	37,9	37,9	12,3	3,7	37,9
	10	10	2,7	0,0	8,1	7,4	0,2	23,7	8,1	0,3	26,3	15,8	0,7	51,6
	20	20	1,6	-0,2	3,9	9,1	0,7	30,7	8,4	0,9	29,8	18,9	1,8	65,7
	30	30	1,0	-0,5	1,0	10,9	1,4	39,3	9,9	2,0	39,9	21,7	3,3	81,7
Regelplan: 1/6 11/7 11/8	0	0	33,5	26,0	81,9	26,5	82,2	44,7	82,2	44,7	139,7	44,7	2,0	139,7
	10	10	12,0	0,0	37,0	29,8	1,0	95,3	34,5	2,0	153,5	52,3	5,0	185,5
	20	20	21,0	1,7	71,6	36,5	4,6	133,4	47,2	13,7	207,7	50,8	7,7	195,8
	30	30	28,2	5,4	109,7	36,5	4,6	133,4	47,2	13,7	207,7	50,8	7,7	195,8
70 000	0	0	40,4	126,0	57,9	182,4	70,0	219,2	83,3	268,8	83,3	3,8	268,8	3,8
	10	10	53,5	2,9	176,1	62,5	2,4	207,7	93,5	6,8	287,7	81,9	3,8	283,5
	20	20	69,3	10,1	255,4	58,1	3,8	192,4	93,7	19,1	375,8	70,4	6,1	261,3
	30	30	75,3	20,4	318,1	50,7	2,7	179,8	86,1	34,5	420,3	43,7	-1,6	150,4
80 000	0	0	65,9	269,9	74,1	247,4	123,6	393,0	102,5	350,1	102,5	3,9	350,1	3,9
	10	10	111,3	9,0	380,9	62,7	1,9	226,2	145,6	15,5	518,9	69,8	2,2	265,9
	20	20	109,8	19,6	426,6	51,9	0,7	192,3	123,6	31,2	526,3	34,1	-5,4	129,6
	30	30	79,6	28,3	376,6	37,4	-3,9	135,3	76,0	44,0	437,5	10,3	-23,9	-19,2

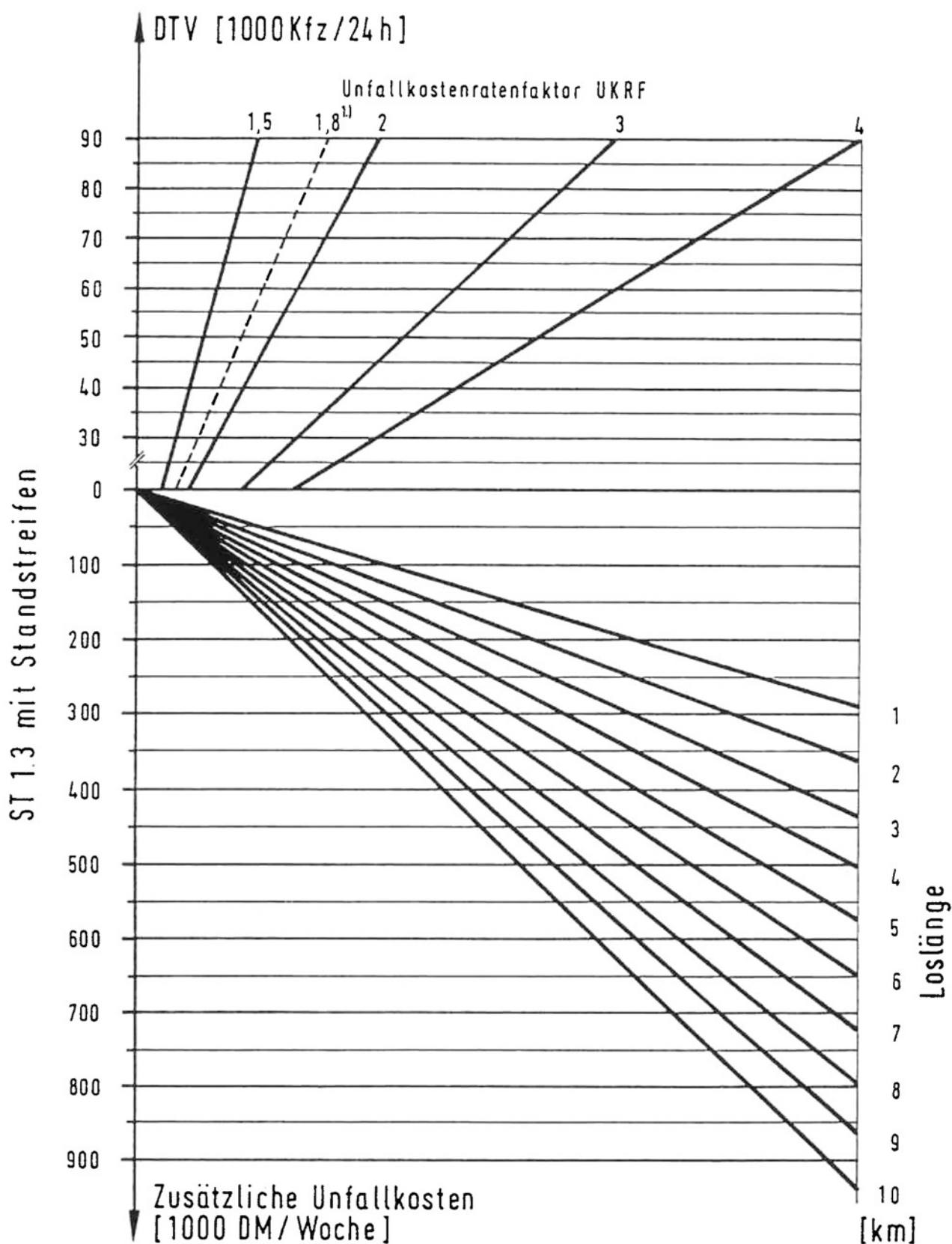
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 1.3
Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien Spalte 1: Zeitaufwand der Fz-Gruppe P in (1000 Fzh/Woche) Spalte 2: Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV in (1000 Fzh/Woche) Spalte 3: Kraftstoffverbrauch des Ges.-Verkehrs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

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3	DfV (Kfz/24h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien											
			Morgenspitze						Nachmittagspitze					
			Morgenspitze			Nachmittagspitze			Morgenspitze			Nachmittagspitze		
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Verkehrsart: Fortlauf- und Freizeitverkehr	0	0												
	10	10												
	20	20												
	30	30												
Wochenart: Normalwoche	0	0												
	10	10												
	20	20												
	30	30												
Regelplan: 1/5 11/6 11/8	0	0												
	10	10												
	20	20												
	30	30												
80 000	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
	10	10	0,2	0,7	1,4	0,1	5,9	4,8	0,1	20,7	9,0	0,4	38,0	
	20	20	0,4	1,8	3,8	0,5	17,6	7,0	0,5	34,7	10,5	1,3	50,5	
	30	30	-0,5	-2,0	4,9	1,3	26,3	7,1	1,3	44,3	11,0	2,9	59,9	
90 000	0	0	0,6	2,5	3,9	14,8	8,9	34,9	13,9					
	10	10	0,5	0,0	2,5	5,9	0,5	29,2	10,9	1,1	48,5	14,7	1,1	44,0
	20	20	-0,5	0,0	-2,0	7,5	1,2	45,5	11,1	3,0	60,0	17,2	2,8	84,9
	30	30	3,8	2,2	24,8	10,8	2,9	59,0	18,1	10,5	124,0	17,5	4,2	94,2

Anzahl der Fahrstreifen in Fahrtrichtung: 3	DfV (Kfz/24h)	GVA (%)	Zuschläge zur Berücksichtigung von Tagesganglinien											
			Morgenspitze						Nachmittagspitze					
			Morgenspitze			Nachmittagspitze			Morgenspitze			Nachmittagspitze		
			1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Verkehrsart: Fortlauf- und Freizeitverkehr	0	0												
	10	10												
	20	20												
	30	30												
Wochenart: Feiertags- und Freizeitverkehr	0	0												
	10	10												
	20	20												
	30	30												
Regelplan: 1/5 11/6 11/8	0	0												
	10	10												
	20	20												
	30	30												
80 000	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
	10	10	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	20	20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	30	30	-0,6	-0,1	-2,8	4,4	1,0	22,4	5,4	1,7	30,7	10,6	2,4	55,8
90 000	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
	10	10	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	20	20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	30	30	0,4	0,4	3,0	10,7	2,7	57,8	11,5	5,7	74,6	17,6	4,0	92,9

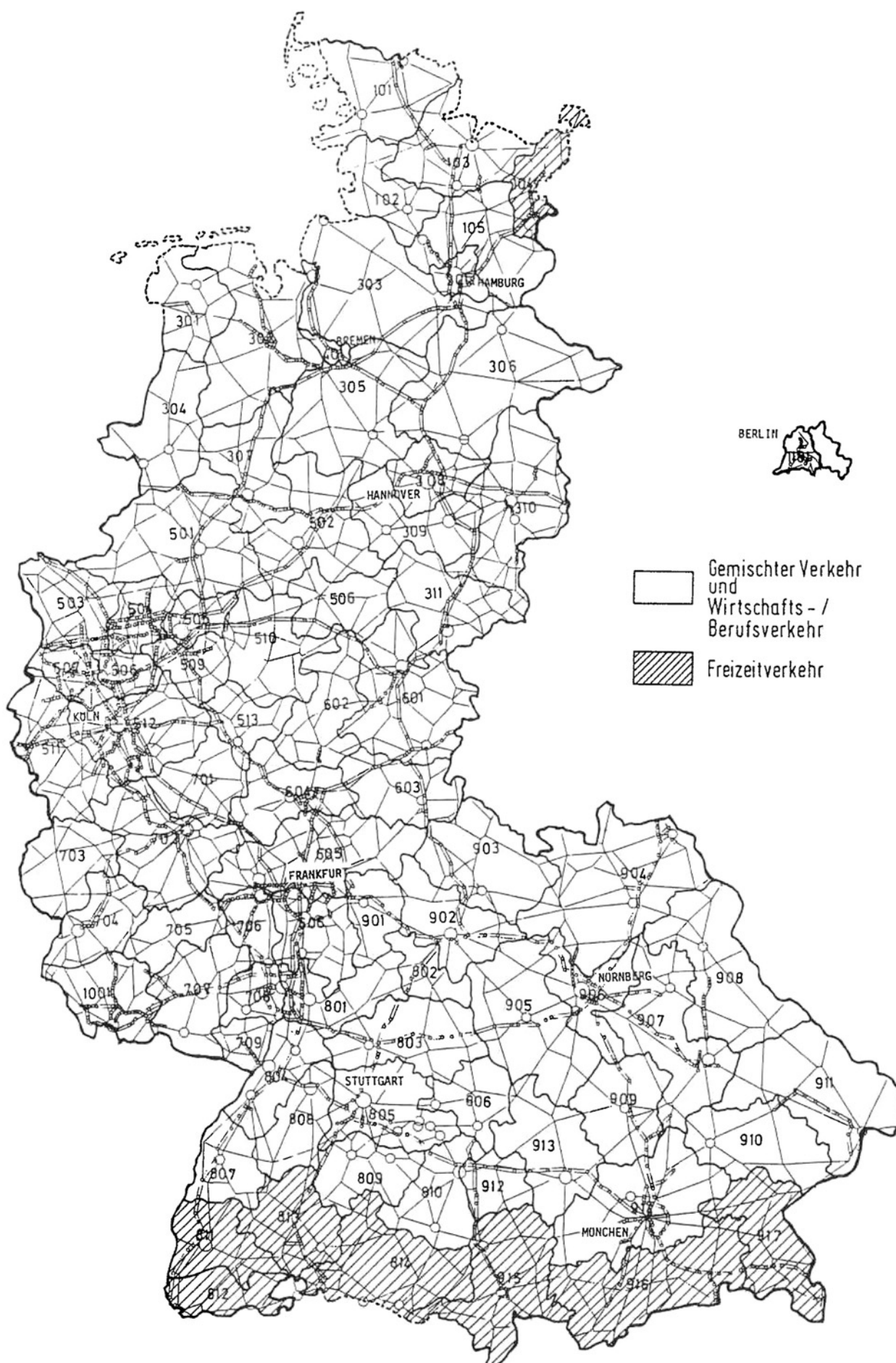
Zusätzliche Unfallkosten

$$\text{Unfallkostenratenfaktor UKRF} = \frac{\text{Unfallkostenrate "mit Baustelle"}}{\text{Unfallkostenrate "ohne Baustelle"}}$$

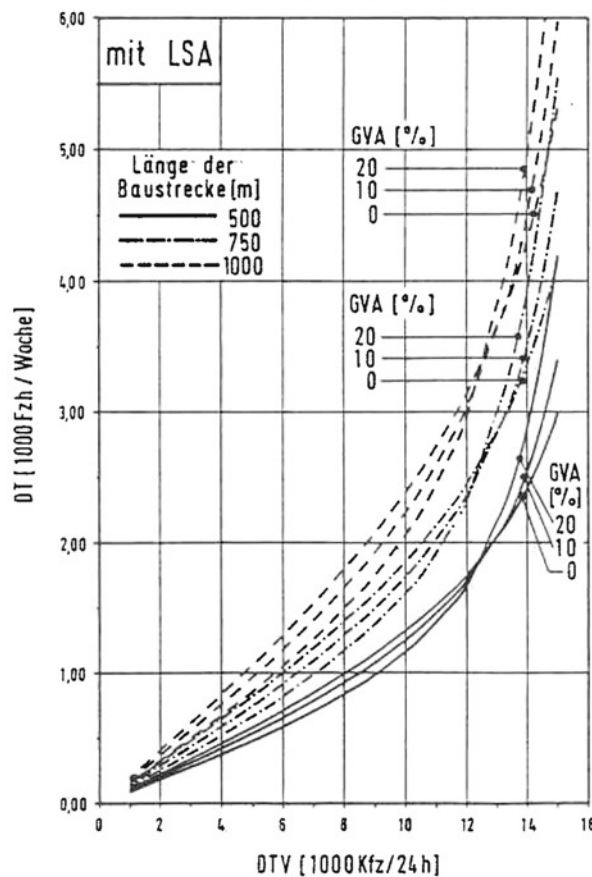
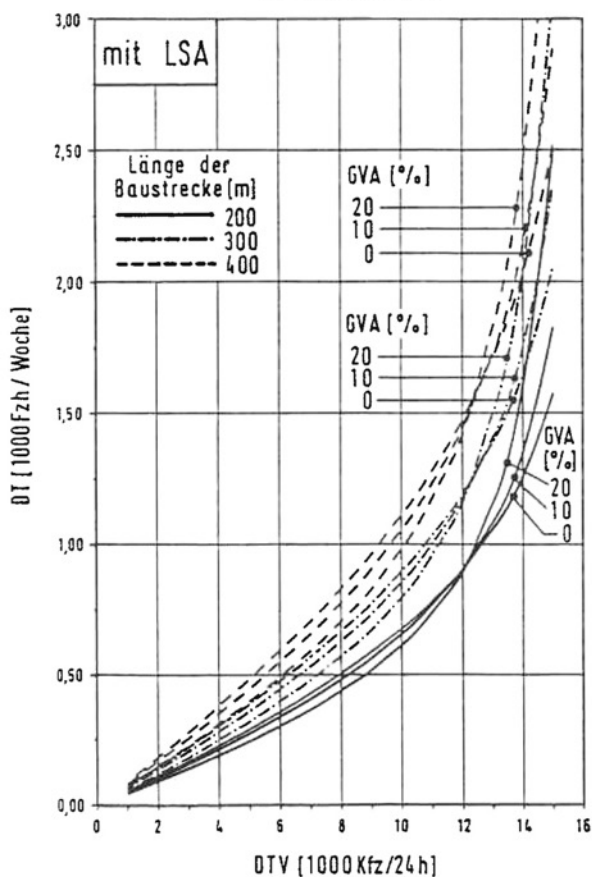
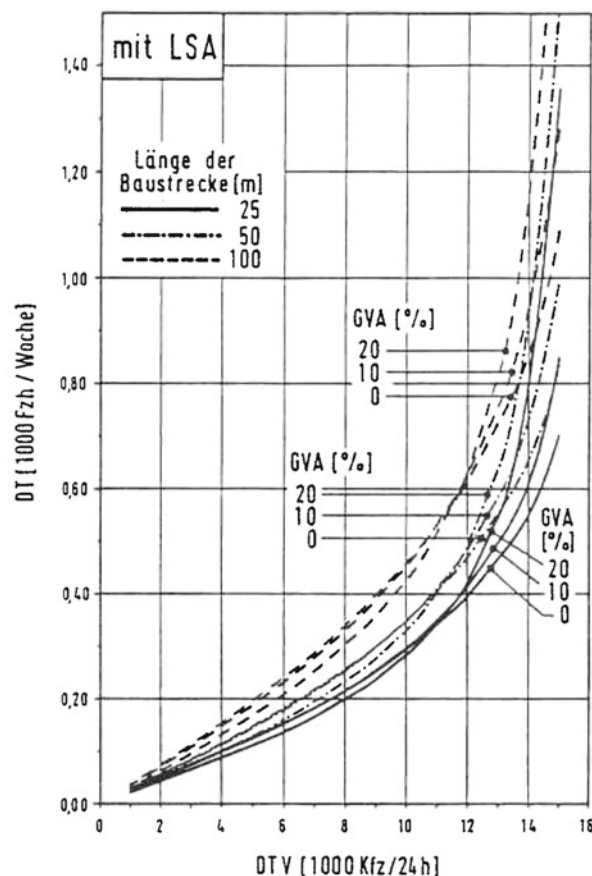
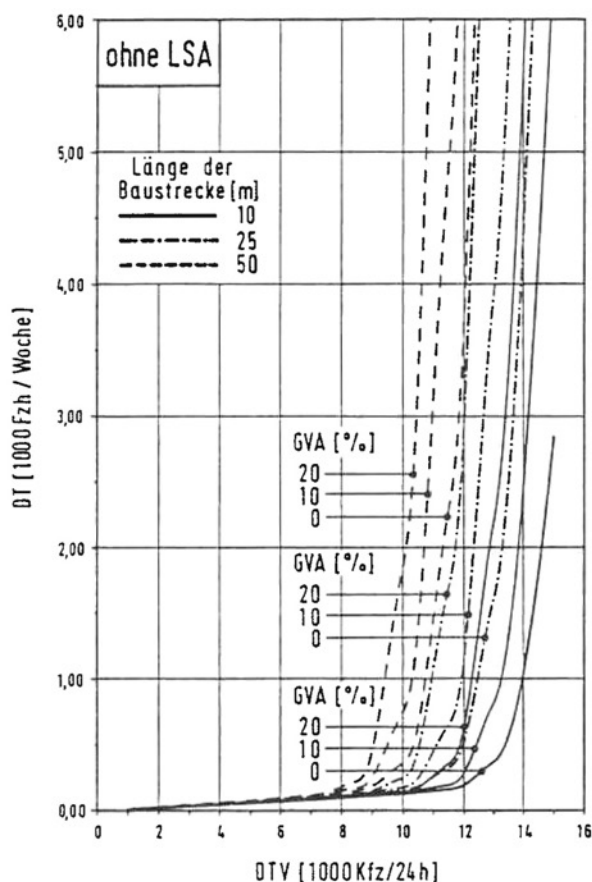


Anhaltswert: 1) Verkehrsführung 3+2 - RP I/6 (0,5 · DTV ansetzen!)

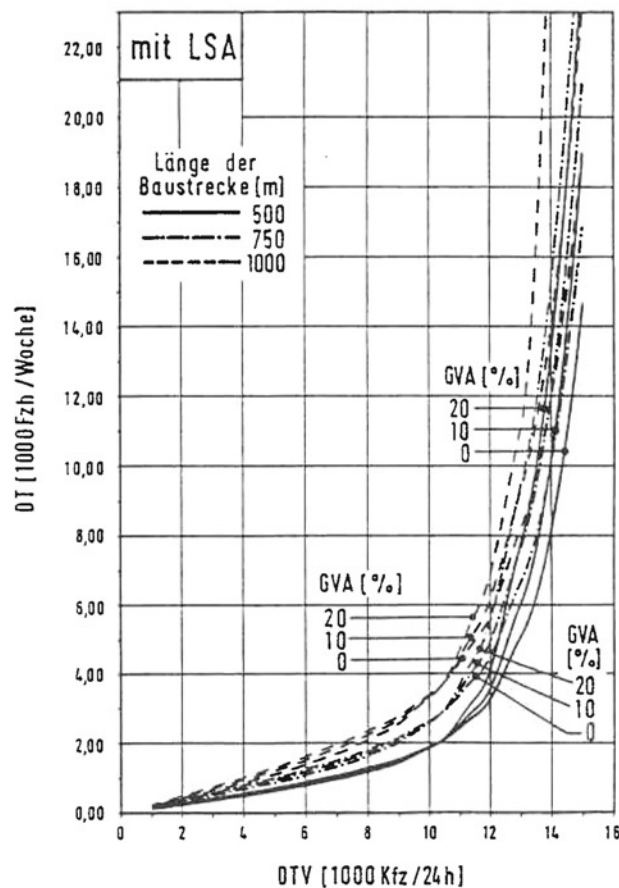
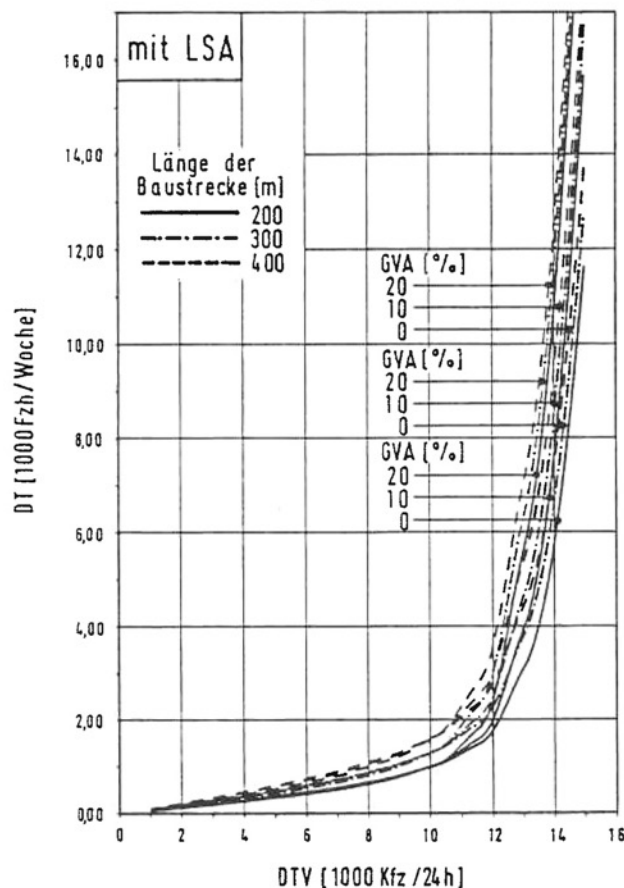
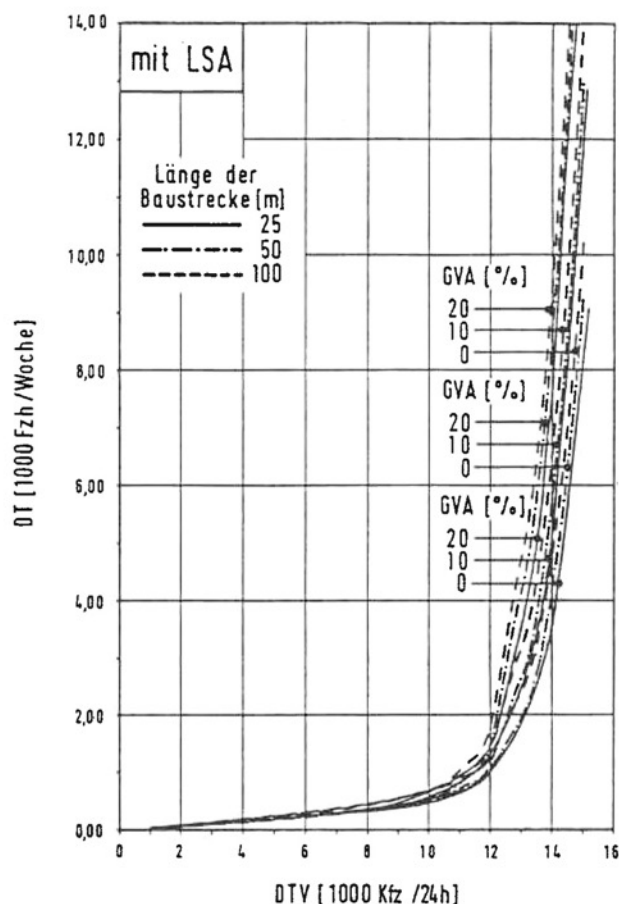
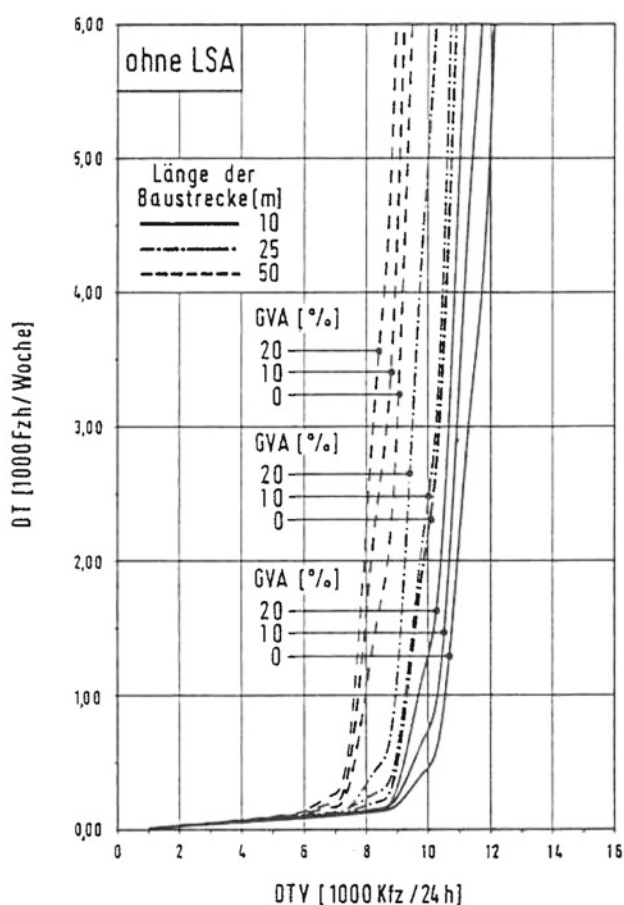
Kennzeichnung der Regionen nach Verkehrsarten



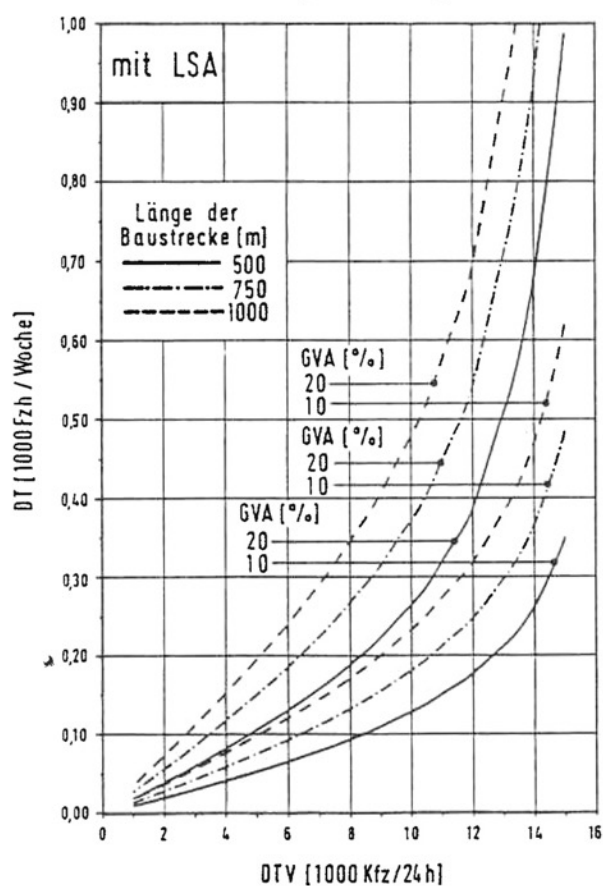
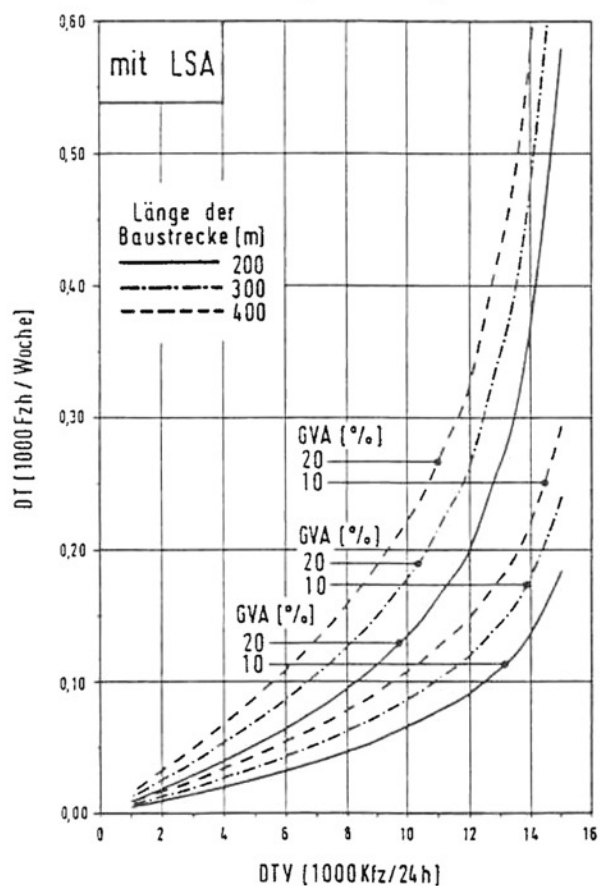
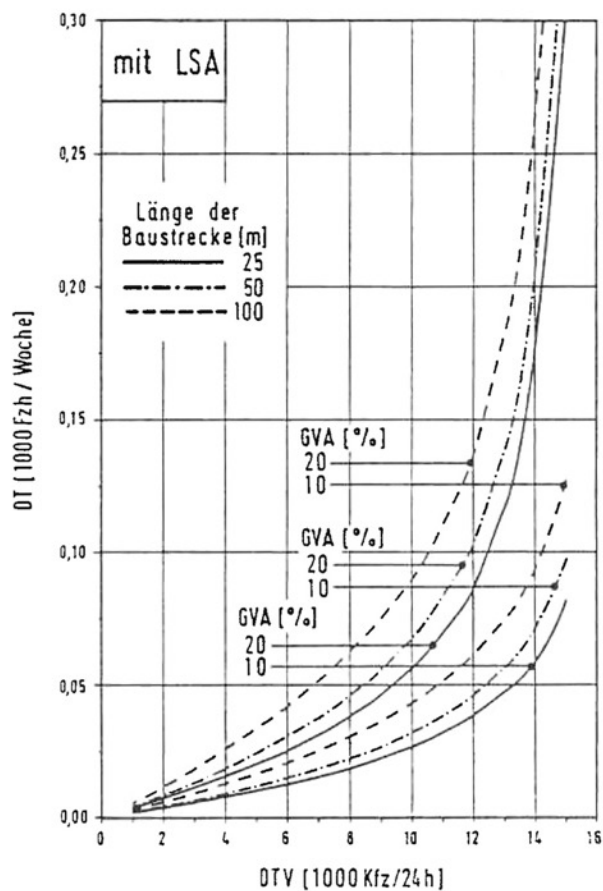
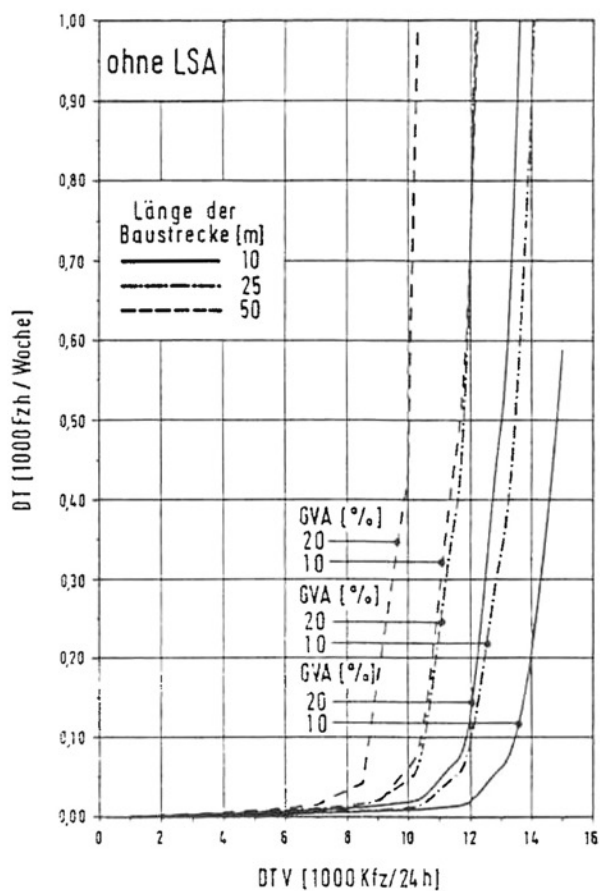
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 2
Gemischter Verkehr und Wirtschafts-/Berufsverkehr → alle Wochen des Jahres Ferien- und Freizeitverkehr → Normalwochen		
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/Woche)		



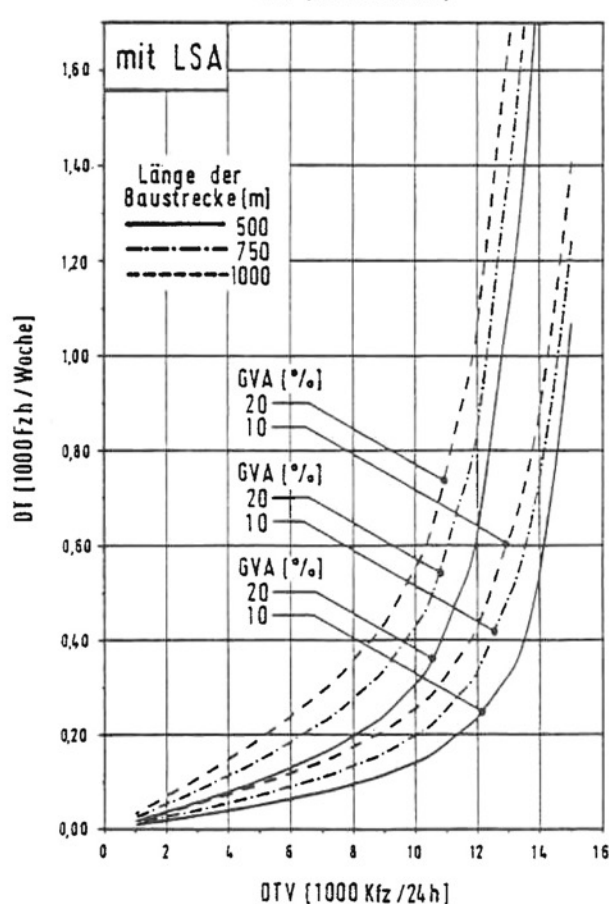
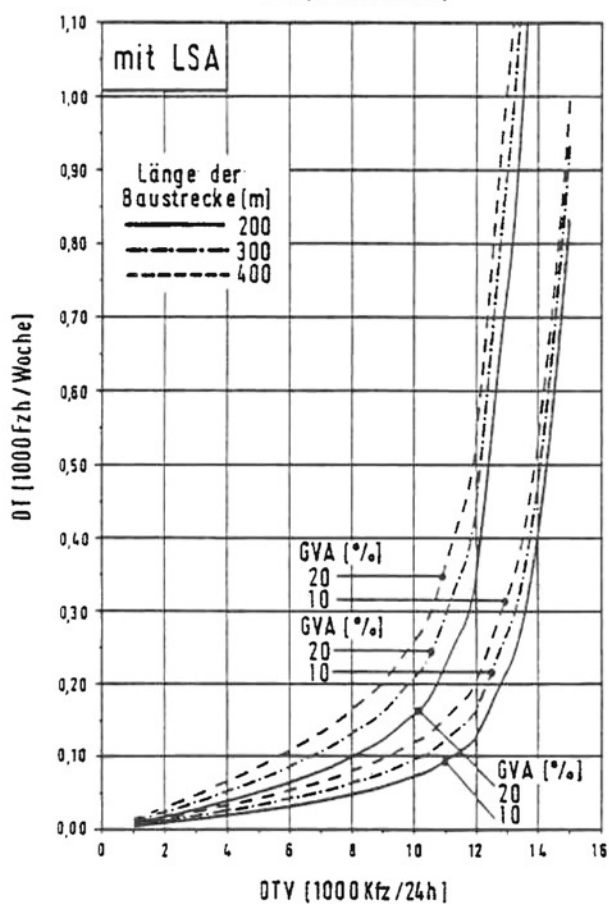
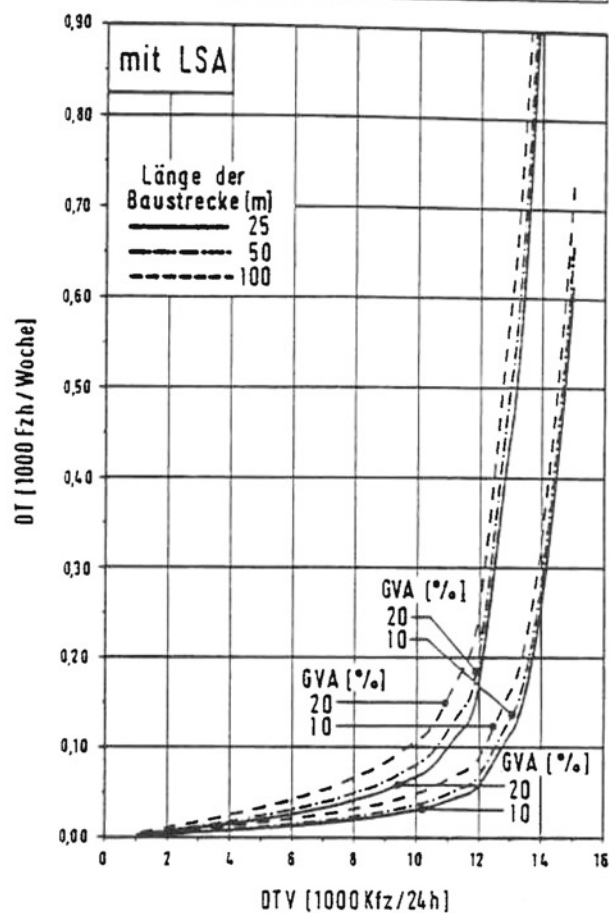
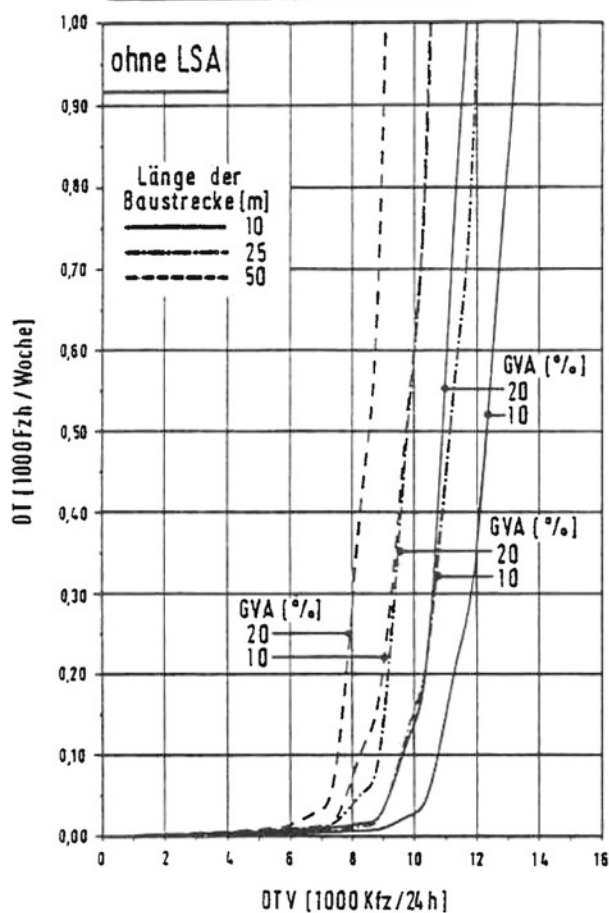
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 2
Ferien- und Freizeitverkehr		→ Feiertags- und Ferienwochen
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe P (1000 Fzh/Woche)		



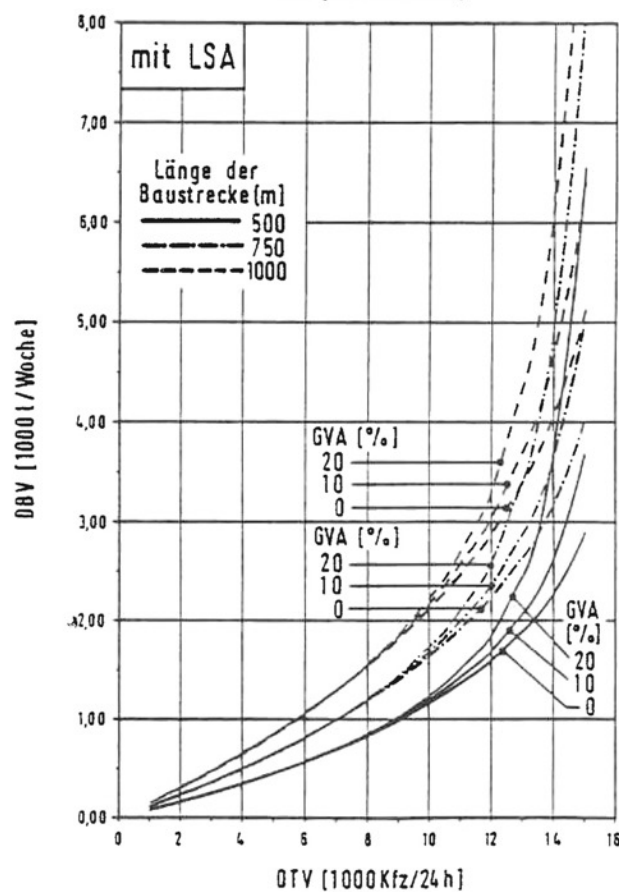
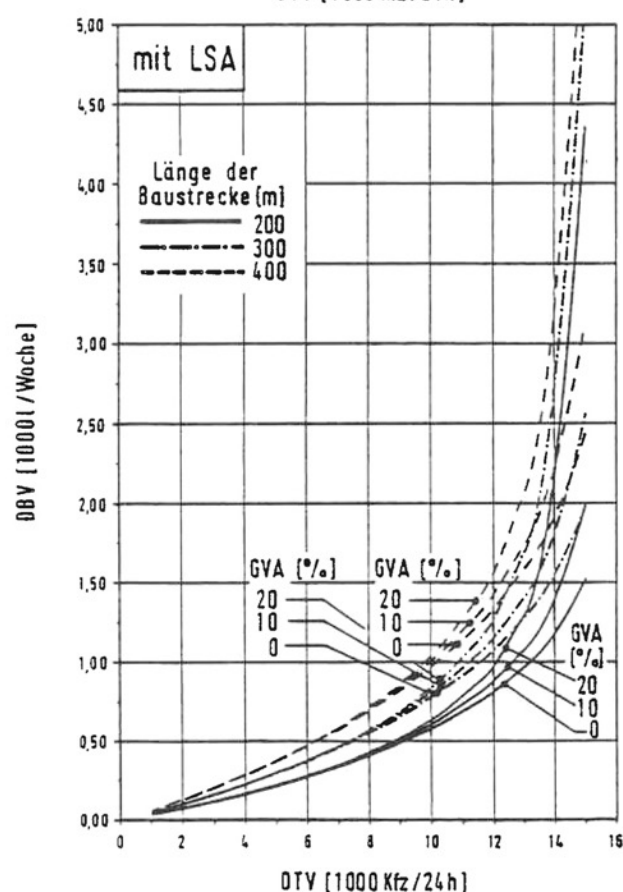
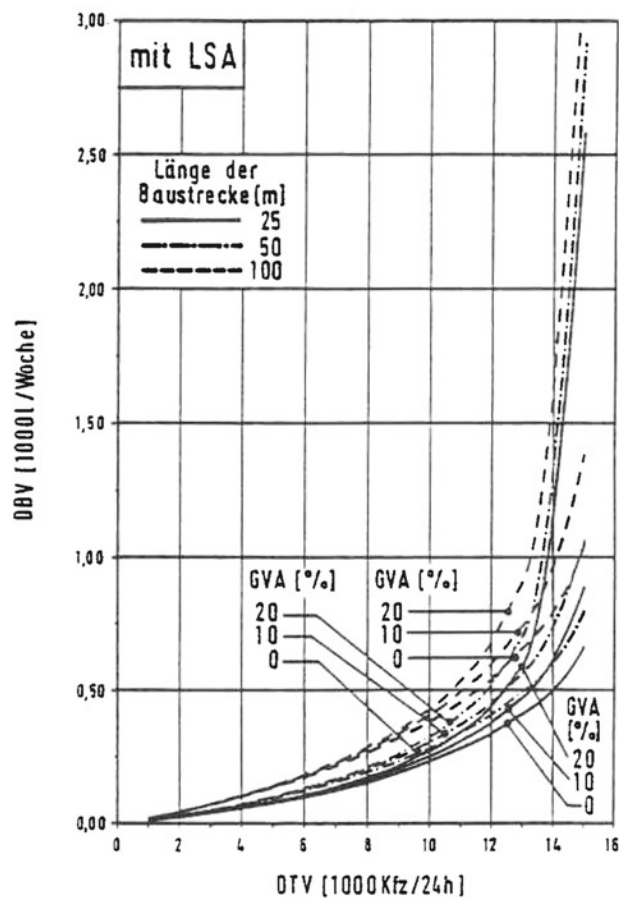
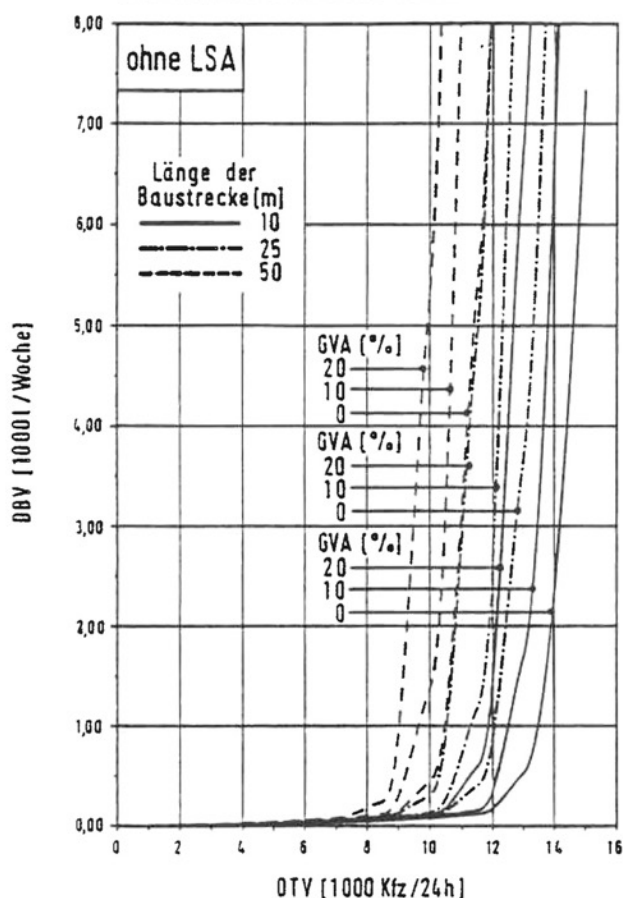
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 2
Gemischter Verkehr und Wirtschafts-/Berufsverkehr → alle Wochen des Jahres Ferien- und Freizeitverkehr → Normalwochen		
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV (1000 Fzh/Woche)		



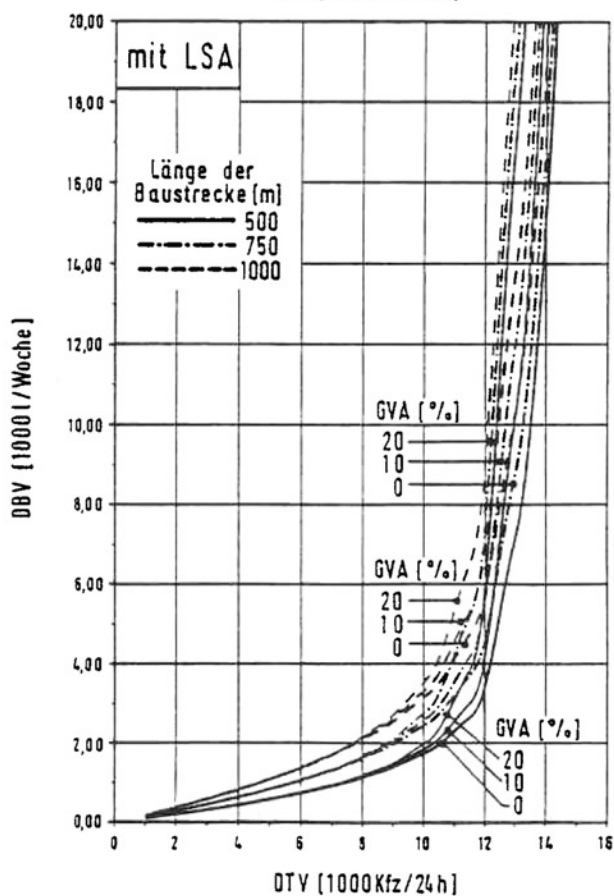
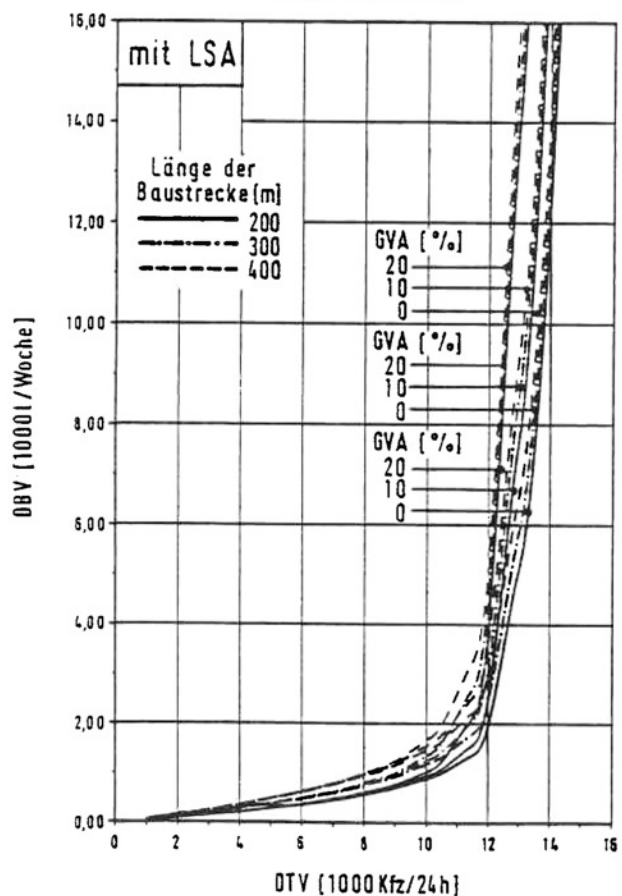
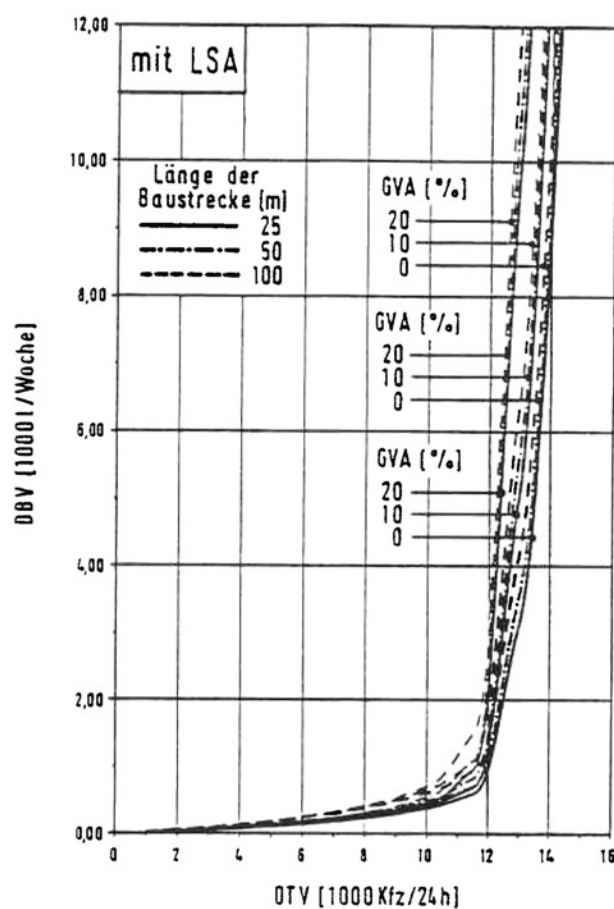
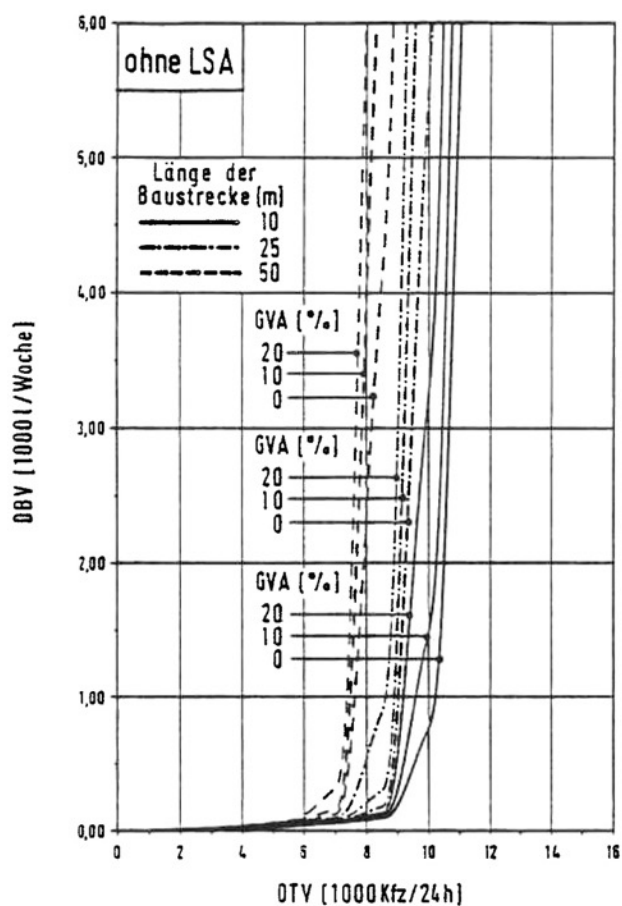
Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 2
Ferien- und Freizeitverkehr	→ Feiertags- und Ferienwochen	
Zusätzlicher Zeitaufwand der Fahrzeuggruppe GV (1000 Fzh/Woche)		



Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 2
Gemischter Verkehr und Wirtschafts-/Berufsverkehr → alle Wochen des Jahres Ferien- und Freizeitverkehr → Normalwochen		
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000 l/Woche)		



Planungsobjekt: Baubetriebliche Maßnahme	Untersuchungsfall: Baustelle	Straßentyp: ST 2
Ferien- und Freizeitverkehr		→ Feiertags- und Ferienwochen
Zusätzlicher Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs (1000 l/Woche)		



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)

Untersuchungsfall "Straßenzustand":

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

Untersuchungsfall "Baustelle":

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

(1.2) Einbahnige Außerortsstraßen (ST 2)

Untersuchungsfall "Straßenzustand":

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

(2) Baubetriebliche Maßnahmen

(2.1) Zweibahnige Außerortsstraßen (ST 1.2 und 1.3)
Untersuchungsfall "Baustelle":

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

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

Verzinsungsfaktoren

Inhalt

Anlage 5.1	Verzinsungsfaktoren f_v 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_v 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

Verzinsungsfaktoren für den Bewertungszeitraum $n = 20$ Jahre

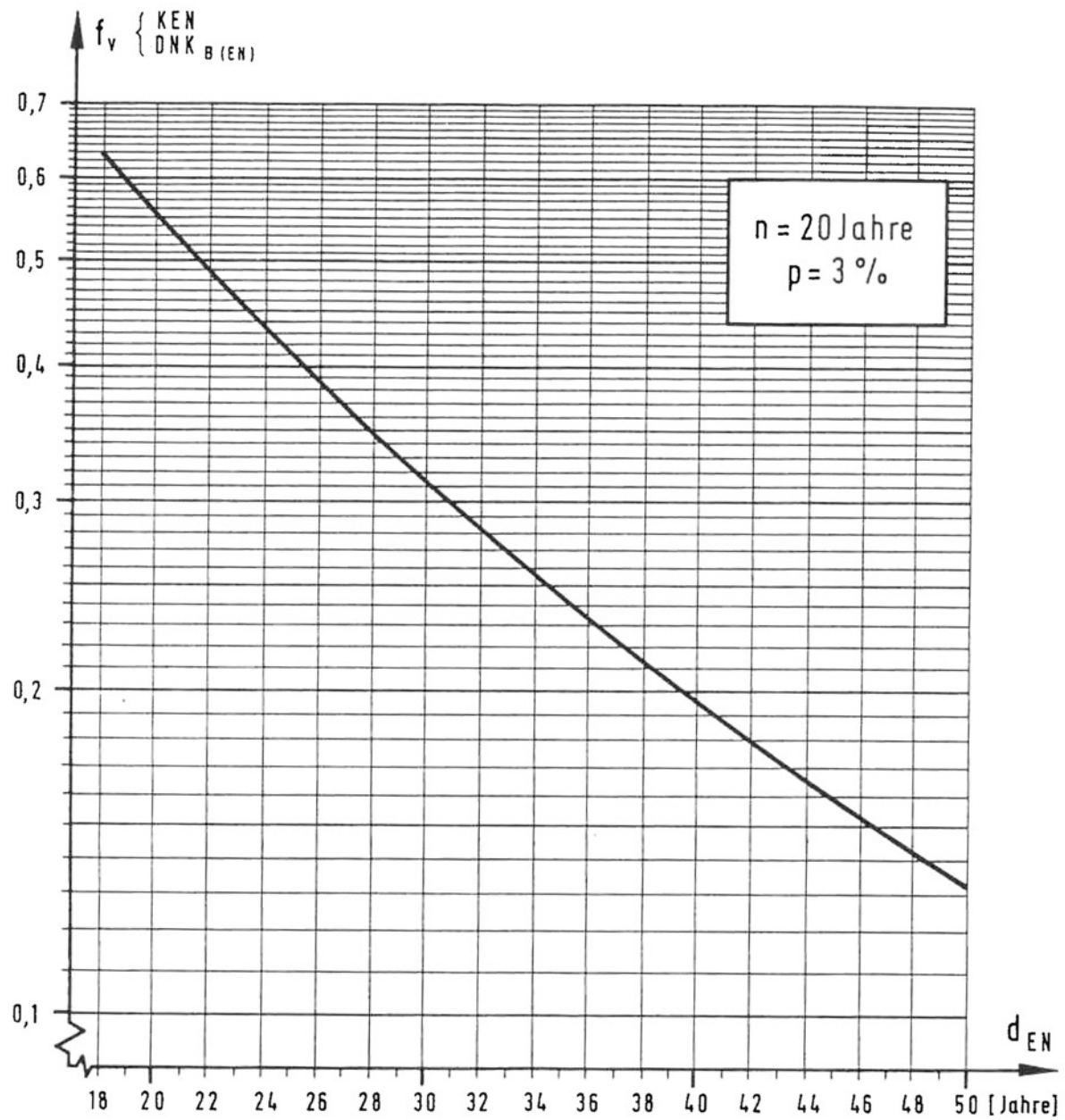
Zinsfuß $p = 3 \%$

[illegible]

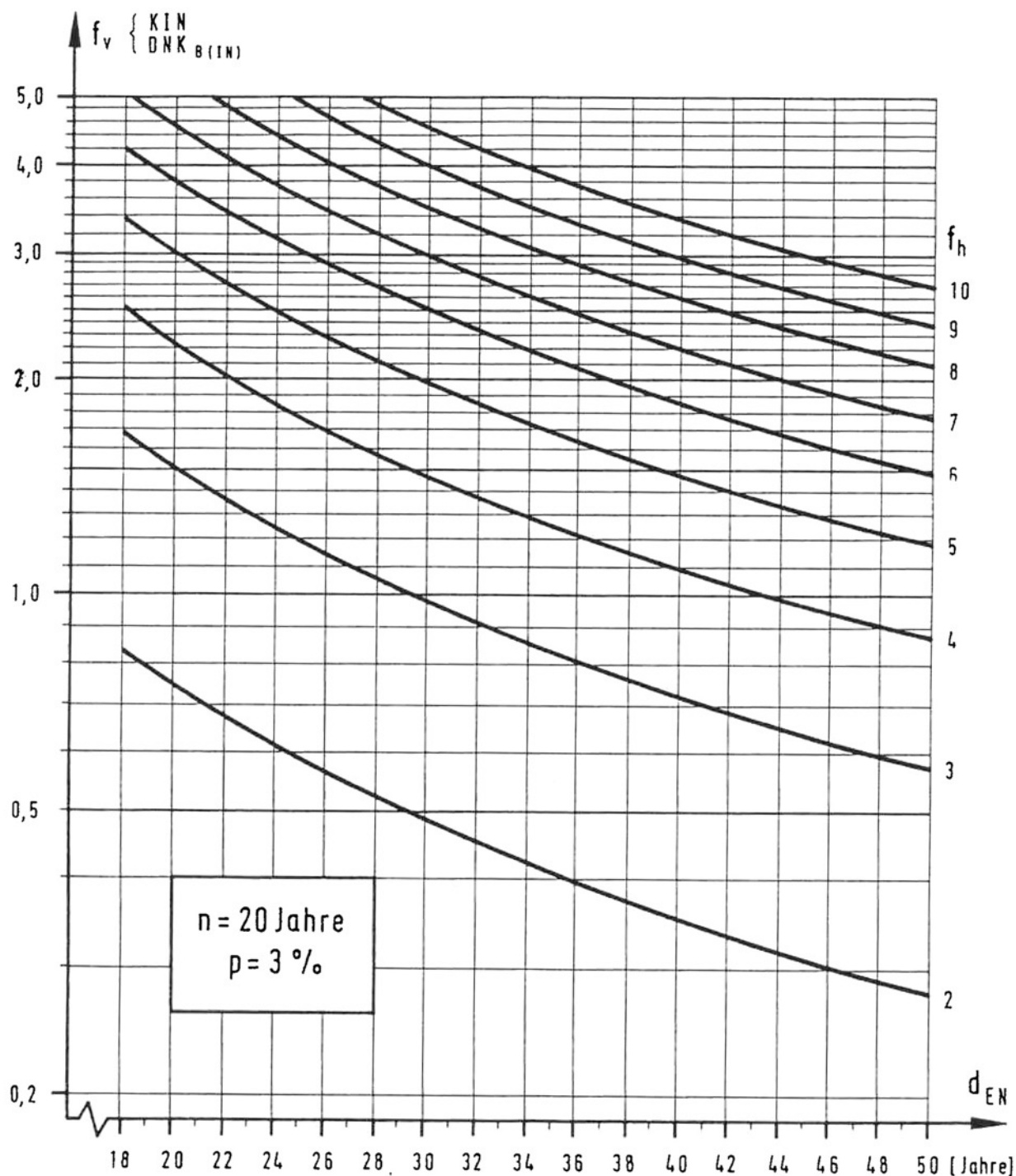
[illegible]

[illegible]

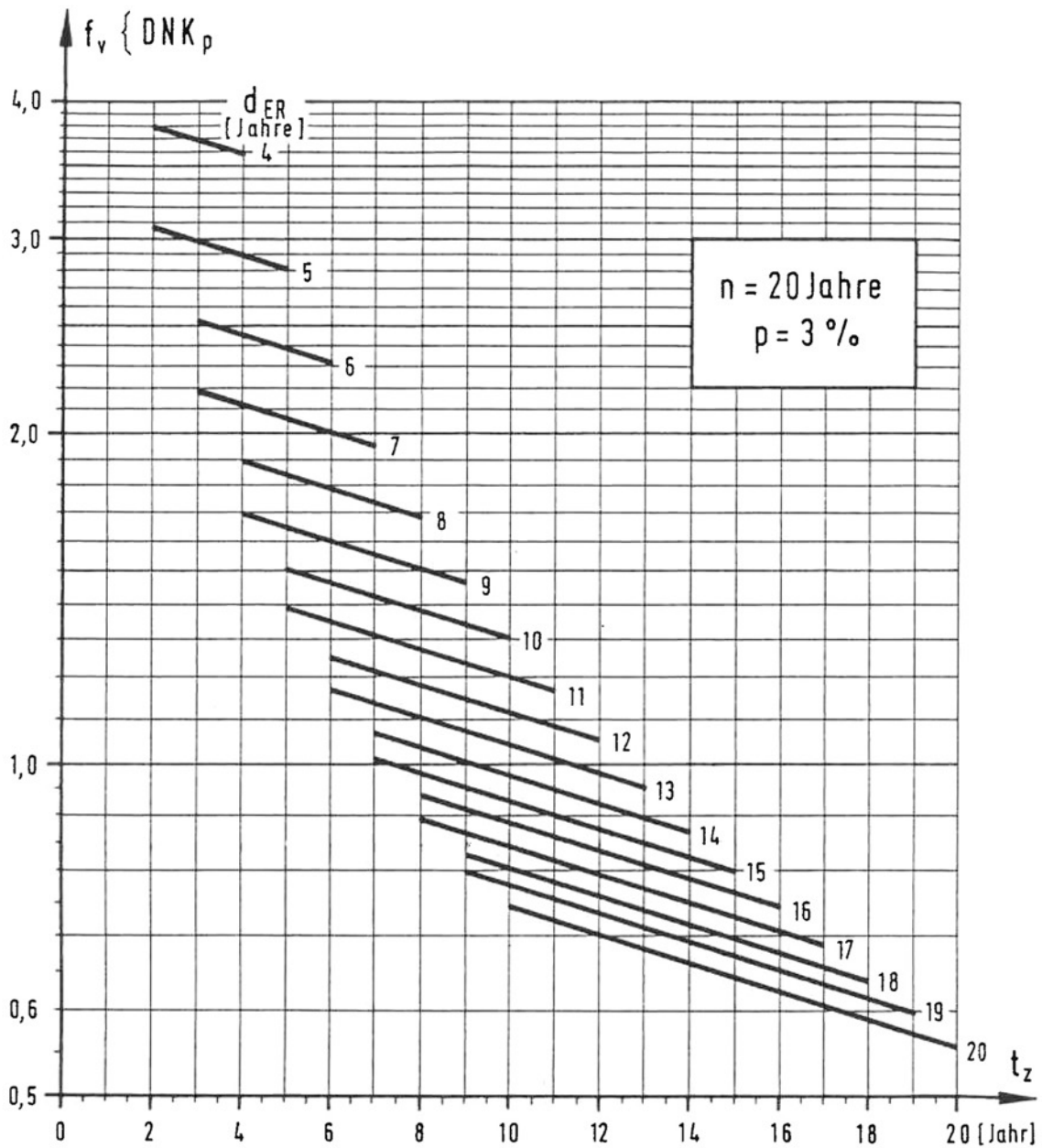
Verzinsungsfaktoren für die Baukosten und die zusätzlichen Nutzerkosten
infolge von Erneuerungsmaßnahmen



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

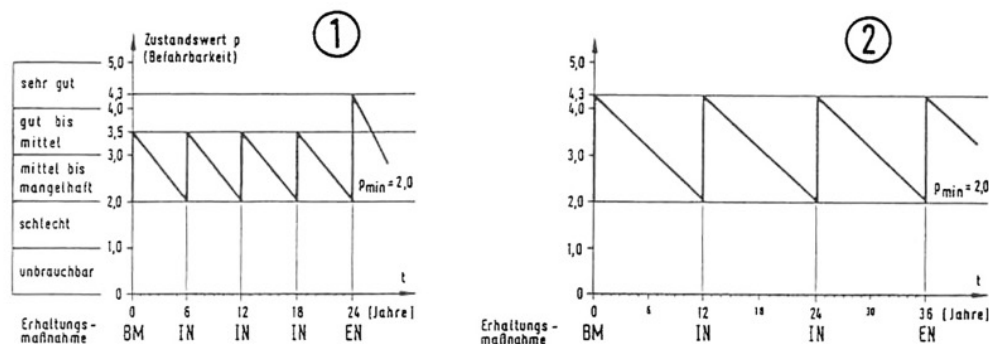
Streckenmerkmale:

- Längsneigung $s = 3 \%$
- Kurvigkeit $KU = 50 \text{ gon/km}$

Verkehrsbelastung:

- $DTV = 7000 \text{ Kfz/24 h}$
- 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: $WT_P = 6,00 \text{ DM/Fzh}$
- Zeitkostensatz der Fz-Gruppe GV: $WT_{GV} = 38,40 \text{ DM/Fzh}$
- Kraftstoffkosten des Gesamtverkehrs: $WB_{\text{ges}} = 0,76 \text{ DM/l}$

(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).

Jahr	p	DT _P [h/km·a]	DT _{GV} [h/km·a]	DBV _{ges} [l/km·a]
1	3,3		—	13 800
2	3,0		—	18 000
3	2,8		—	20 800
4	2,5	0	—	25 000
5	2,3	136	—	27 800
6	2,0	340	—	32 000
Σ		476		137 400

Jahr	p	DTK _P [DM/a]	DTK _{GV} [DM/a]	DBVK _{ges} [DM/a]
1	3,3		—	18 490
2	3,0		—	13 680
3	2,8		—	15 810
4	2,5		—	19 000
5	2,3	816	—	21 130
6	2,0	2040	—	24 320
Σ		2856		104 430

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: $DT_{GV} = 39 \cdot 10 \cdot 0,15 = 58 \text{ Fzh}$

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

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

IN-Maßnahmen: $DBV_{ges} = 350 \cdot 10 \cdot 0,15 = 525 \text{ l}$

EN-Maßnahmen: $DBV_{ges} = 350 \cdot 10 \cdot 0,35 = 1838 \text{ l}$

4. Zusätzliche Nutzerkosten:

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

$DNK = 6230,-- \text{ DM}$

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

$DNK = 21.790,-- \text{ DM}$

(3.2) Variante 2

Untersuchungsfall "Straßenzustand"

Berechnungsgang wie bei Variante 1.

Ergebnisse: siehe Tabelle.

Jahr	p	DT _p [h/km·a]	DT _{GV} [h/km·a]	DBV _{ges} [l/km·a]
1	4,1		—	2700
2	3,9		—	5400
3	3,7		—	8200
4	3,5		—	11000
5	3,3		—	13800
6	3,1		—	16600
7	3,0		—	18000
8	2,8		—	20800
9	2,6		—	23600
10	2,4	70	—	26400
11	2,2	204	—	29200
12	2,0	340	—	32000
Σ		614		207700

Jahr	p	DTK _p [DM/a]	DTK _{GV} [DM/a]	DBVK _{ges} [DM/a]
1	4,1			2050
2	3,9			4100
3	3,7			6230
4	3,5			8360
5	3,3			10490
6	3,1			12620
7	3,0			13680
8	2,8			15810
9	2,6			17940
10	2,4	420		20060
11	2,2	1224		22190
12	2,0	2040		24320
Σ		3684		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 sind erfüllt:
Anlage 5.2, Blatt 1 – 3

(a) Baulastträgerkosten

$$KA = KMB + KINA + KENA$$

KMB = Kosten der Erstmaßnahme
= 42.000,-- DM

Aktual. Erneuerungskosten KENA:
Anlage 5.2, Blatt 1 → $f_v = 0,435$
 $KENA = 0,435 \cdot 175.000,-- = 76.125,-- \text{ DM}$

Aktual. Instandsetzungskosten KINA:
Anlage 5.2, Blatt 2

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

$$KINA = 1,85 \cdot 42.000,-- = 77.700,-- \text{ DM}$$

$$KA = 42.000 + 76.125 + 77.700$$

$$KA = 195.825 \text{ DM}$$

(b) Straßennutzerkosten

Untersuchungsfall "Straßenzustand"

In allen Erhaltungsintervallen gleiche zusätzliche Nutzerkosten!

Zeitzentrum der zusätzl. Nutzerkosten (DTK + DBVK):

$$\begin{aligned}t_z &= (816 \cdot 5 + 2040 \cdot 6 + 10.490 \cdot 1 + 13.680 \cdot 2 + 15.810 \cdot 3 \\&\quad + 19.000 \cdot 4 + 21.130 \cdot 5 + 24.320 \cdot 6) : (2856 + 104.430) \\&= 4,0\end{aligned}$$

Anlage 5.2, Blatt 3:

$$t_z = 4,0 \rightarrow f_v = 2,46$$

$$\begin{aligned}\text{DNKA}_P &= 2,46 (2856 + 104.430) \\&= 263.920,-- \text{ DM}\end{aligned}$$

Untersuchungsfall "Baustelle"

Erstmaßnahme: $\text{DNK}_B = 6230,-- \text{ DM}$

Erneuerungsmaßnahme: Anlage 5.2, Blatt 1

$$\text{DNKA}_B = 0,435 \cdot 21.790 = 9480,-- \text{ DM}$$

Instandsetzungsmaßnahme: Anlage 5.2, Blatt 2

$$\text{DNKA}_B = 1,85 \cdot 6230 = 11.530,-- \text{ DM}$$

Zusammenfassung:

$$\begin{aligned}\text{DNKA}_B &= 6230 + 9480 + 11.530 \\&= 27.240,-- \text{ DM}\end{aligned}$$

Beide Untersuchungsfälle:

$$\text{DNKA} = 263.920 + 27.240$$

$$\text{DNKA} = 291.160,-- \text{ DM}$$

(c) Gesamtkosten

$$\text{GKA} = \text{KA} + \text{DNKA}$$

$$\text{GKA} = 195.825 + 291.160$$

$$\text{GKA} = 486.985,-- \text{ DM}$$

(4.2) Variante 2

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

(a) Baulastträgerkosten

$$\text{KMB} = 84.000,-- \text{ DM}$$

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

$$f_v = 0,235$$

$$\text{KENA} = 0,235 \cdot 175.000 = 41.130,-- \text{ DM}$$

Aktual. Instandsetzungskosten KINA:

Anlage 5.1, Blatt 1

$$t = 12 \text{ Jahre} \rightarrow f_v = 0,478$$

$$t = 24 \text{ Jahre} \rightarrow f_v = 0,335$$

$$\text{KINA} = 0,478 \cdot 84.000 + 0,335 \cdot 112.000$$

$$\text{KINA} = 77.670,-- \text{ DM}$$

$$\text{KA} = 84.000 + 41.130 + 77.670$$

$$\text{KA} = 202.800,-- \text{ DM}$$

(b) Straßennutzerkosten
Untersuchungsfall "Straßenzustand"

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

$$t_z = 8,36 \text{ Jahre}$$

Anlage 5.2, Blatt 3

$$t_z 8,36 \rightarrow f_v = 1,16$$

$$\text{DNKA}_P = 1,16 (3684 + 157.850)$$

$$\text{DNKA}_P = 187.380,-- \text{ DM}$$

Untersuchungsfall "Baustelle"

Erstmaßnahme: $\text{DNK}_B = 6230,-- \text{ DM}$

Erneuerungsmaßnahme: Anlage 5.1, Blatt 1 oder
Anlage 5.2, Blatt 1

$$\text{DNKA}_B = 0,235 \cdot 21.790 = 5120,-- \text{ DM}$$

Instandsetzungsmaßnahme: Anlage 5.2, Blatt 2

$$f_h = \frac{36}{12} = 3 \rightarrow f_v = 0,81$$

$$\text{DNKA}_B = 0,81 \cdot 6230 = 5050,-- \text{ DM}$$

Zusammenfassung:

$$\begin{aligned} \text{DNKA}_B &= 6230 + 5120 + 5050 \\ &= 16.400,-- \text{ DM} \end{aligned}$$

Beide Untersuchungsfälle:

$$\text{DNKA} = 187.380 + 16.400$$

$$\text{DNKA} = 203.780,-- \text{ DM}$$

(c) Gesamtkosten

$$\text{GKA} = 202.800 + 203.780$$

$$\text{GKA} = 406.580,-- \text{ DM}$$

(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
 - Güterverkehrsanteil 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 NachmittagsspitzeBaustellenmerkmale:
 - Anzahl der verfügbaren Fahrstreifen:
Variante 1: auf der Bauseite 1 verfügbarer Fahrstreifen,
auf der Gegenseite keine Behinderung
Variante 2: in beiden Fahrtrichtungen 2 verfügbare
Fahrstreifen
 - Baustrecke: 5 km
 - Bauzeit: 2 WochenWertansätze: 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/l
- (3) Berechnung der zusätzlichen Nutzerkosten
 - (3.1) Variante 1
1. Zusätzl. Zeitaufwand der Fz-Gruppe P:

Gleichmäßige Tagesganglinie
Anlage 3.11, Blatt 1 oben

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

Zuschlag für Morgenspitze
Anlage 3.14, Blatt 1 oben links
 $DT_{P,2} = 10,66 \cdot 2 \cdot 1000 = 21\,320 \text{ Fzh}$

Ges. zusätzl. Zeitaufwand
 $DT_P = 47\,240 + 21\,320 = \underline{68\,560 \text{ Fzh}}$

2. Zusatzl. 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
 $DT_{GV,2} = 2,02 \cdot 2 \cdot 1000 = 4\,040 \text{ Fzh}$

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

3. Zusatzl. Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs

Gleichmäßige Tagesganglinie
Anlage 3.11, Blatt 7 oben
 $DBV_{ges,1} = (49,68 \cdot 2 - 1,84 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 80\,960 \text{ l}$

Zuschlag für Morgenspitze
Anlage 3.14, Blatt 1 oben links
 $DBV_{ges,2} = 38,28 \cdot 2 \cdot 1000 = 76\,560 \text{ l}$

Ges. zusätzl. Kraftstoffverbrauch
 $DBV_{ges} = 80\,960 + 76\,560 = 157\,520 \text{ l}$

4. Zusatzl. 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
 $DUK = 2 \cdot 100\,000 = \underline{200\,000,- \text{ DM}}$

5. Zusatzl. Nutzerkosten

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

(3.2) Variante 2

1. Zusätzl. Zeitaufwand der Fz-Gruppe P

Gleichmäßige Tagesganglinie

Anlage 3.12, Blatt 1

$$\text{Steigung 3 \% : } DT_{P,1} = (0,32 \cdot 2 + 0,54 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 6\,040 \text{ Fzh}$$

$$\text{Gefälle 3 \% : } DT_{P,1} = (0,32 \cdot 2 + 0,4 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 4\,640 \text{ Fzh}$$

$$\text{ges } DT_{P,1} = 10\,680 \text{ Fzh}$$

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

$$DT_P = \underline{10\,680 \text{ Fzh}}$$

2. Zusätzl. Zeitaufwand der Fz-Gruppe GV

Gleichmäßige Tagesganglinie

Anlage 3.12, Blatt 4

$$\text{Steigung 3 \% : } DT_{GV,1} = (0,1 \cdot 2 + 0,12 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 1\,400 \text{ Fzh}$$

$$\text{Gefälle 3 \% : } DT_{GV,1} = (0,1 \cdot 2 + 0,1 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = 1\,200 \text{ Fzh}$$

$$DT_{GV} = \underline{2\,600 \text{ Fzh}}$$

3. Zusätzl. Kraftstoffverbrauch des Gesamtverkehrs

Gleichmäßige Tagesganglinie

Anlage 3.12, Blatt 7

$$\text{Steigung 3 \% : } DBV_{\text{ges},1} = (-1,9 \cdot 2 - 2,32 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = -27\,000 \text{ l}$$

$$\text{Gefälle 3 \% : } DBV_{\text{ges},1} = (-0,62 \cdot 2 - 0,72 \cdot 5 \cdot 2) \cdot 1000 = -8\,440 \text{ l}$$

$$DBV_{\text{ges}} = \underline{-35\,440 \text{ l}}$$

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
 $DUK = 2 \cdot 50\,000 = \underline{100\,000,- \text{ DM}}$

5. Zusätzl. Nutzerkosten

$$DNK = 10\,680 \cdot 6,0 + 2\,600 \cdot 39,20 - 35\,440 \cdot 0,76 + 100\,000$$

$$DNK = \underline{239\,066 \text{ DM}}$$

(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.



Herstellung und Vertrieb:

FGSV Verlag GmbH

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