

Straßenbauverwaltung:	Freistaat Bayern, Staatliches Bauamt Würzburg
Straße / Abschnittsnummer / Station:	St 2260 / 180 / 0,670 - St 2260 / 260 / 0,155
<p style="text-align: center;">St 2260 Kürnach – Volkach Ortsumgehung Prosselsheim und Verlegung östlich Prosselsheim</p>	
PROJIS-Nr.:	

UNTERLAGEN ZUM FESTSTELLUNGSENTWURF

- Ermittlung des Oberbaus -

<p>aufgestellt: Staatliches Bauamt Würzburg</p> <p style="text-align: right;">gez. Andreas Hecke, Baudirektor Würzburg, den 28.02.2023</p>	
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Festgestellt nach Art. 36 ff. BayStrWG mit Beschluss vom 21.07.2025, Nr. 32-4354.3-1-21 Würzburg, den 21.07.2025 Regierung von Unterfranken gez. Thomasen Oberregierungsrätin</p> </div>

Inhaltsverzeichnis

1	Staatsstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen	2
1.1	St 2260neu	3
1.2	WÜ 4neu (Kreisstraße, Richtung Untereisenheim)	5
1.3	Anschluss West (Künftige St 2270, Richtung Prosselsheim)	7
1.4	Anschluss Süd (Künftige Gemeindeverbindungsstraße, Richtung Prosselsheim)	9
1.5	Anschluss St 2270 (Richtung Neusetz)	11
1.6	Anschluss KT 30 (Kreisstraße, Richtung Escherndorf)	13
1.7	Buswendeschleife (am Anschluss WÜ 4, Richtung Untereisenheim)	15
1.8	Gemeindeverbindungsstraßen	15
2	Sonstige öffentliche Straßen	16
2.1	Öffentliche Feld- und Waldwege	16
2.1.1	Wirtschaftswege, bituminös befestigt (Wege mit starker Beanspruchung)	16
2.1.2	Wirtschaftswege, leicht befestigt (Wege mit mittlerer Beanspruchung)	16
2.1.3	Wirtschaftswege, unbefestigt (Wege die als Anwand- / Wendewege beansprucht werden)	16
2.2	Beschränkt-öffentliche Wege	16
2.2.1	Geh- und Radwege	16

Ermittlung des Oberbaus

1 Staatsstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen

Für die Planung des Vorhabens „St 2260 Kürnach-Volkach, Ortsumgehung Prosselsheim und Verlegung östlich Prosselsheim“ hat das Büro T+T Verkehrsmanagement GmbH im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Würzburg eine großräumige Verkehrsuntersuchung erstellt. In der Verkehrsuntersuchung vom März 2014 mit Fortschreibung vom August 2020 sind die zu erwartenden Verkehrsumlegungen und prognostizierten Verkehrsbelastungen ermittelt worden (vgl. Unterlage 16 und Zusammenfassung der Ergebnisse sind Unterlage 1).

Bei der nachfolgenden Ermittlung der Belastungsklasse für den Straßenoberbau der geplanten St 2260 und zugehöriger Anschlüsse ist die Prognosebelastung des Planfalls 3 mit Prognosehorizont 2035 und maßgebenden Schwerverkehrsanteilen (SV-Anteil) zu Grunde gelegt worden.

Die anschließende Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues wurde auf die seitens des Büros GMP Geotechnik GmbH & Co. KG getätigten Baugrunduntersuchungen gestützt. Gemäß geotechnischem Bericht führt die gesamte Baustrecke im überwiegenden Bereich über bindige Böden bzw. Auffüllungen, die der Klasse F3 zuzuordnen sind. Eine vorgesehene Bodenverbesserung erlaubt laut Gutachter keine Umstufung des Untergrundes in eine geringere Frostepfindlichkeitsklasse. Daher wird die Minstdicke anhand der Ausgangswerte in Tabelle 6 der RStO 12 abhängig von der Belastungsklasse mit 60 cm für Bk3,2 bis Bk1,0 gewählt. Anschließend erfolgt eine Beachtung von Mehr- oder Minderdicken aufgrund örtlicher Verhältnisse gemäß RStO 12, Tabelle 7. Eine abschließende Festlegung des Aufbaus der Fahrbahnbefestigung erfolgt anhand von Tafel 1 der RStO 12.

Die nachfolgenden Berechnungen zur Ermittlung des Oberbaus wurden

- für die St 2260neu, die sich im Bereich der Ortsumgehung in der Baulast der Gemeinde Prosselsheim befindet [so auch der Anschluss West (künftige St 2270, Richtung Prosselsheim) und der Anschluss St 2270 (Richtung Neusetz)],
- für die in Folge neu anzubindende Kreisstraße WÜ 4 (WÜ 4neu, Richtung Untereisenheim), die sich in der Bau- und Unterhaltungslast des Landkreises Würzburg befindet, und

- für die weiteren betroffenen Straßenanschlüsse, die künftig der Bau- und Unterhaltungslast des Landkreises Kitzingen, der Gemeinde Prosselsheim und des Marktes Eisenheim obliegen, sowie
- für die sonstigen öffentlichen Straßen (öffentliche Feld- und Waldwege / beschränkt-öffentliche Wege) durchgeführt.

1.1 St 2260neu

$$DTV_{2035} = 5.400 \text{ Kfz/24h}$$

$$SV\text{-Anteil} = 8,52 \%$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 460 \text{ SV/24h}$$

Ermittlung der Belastungsklasse

Aufgrund der Verkehrsbelastungszahlen lässt sich anhand der RStO 12, Anhang 1, Methode 1.2, folgende bemessungsrelevante Beanspruchung errechnen:

$$B = N * DTA^{(SV)} * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

$$DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} * f_A$$

$$N = 30$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 460 \text{ SV/24h}$$

$$f_A = 3,3 \text{ (s. Tab. A 1.1 RStO 12)}$$

$$q_{BM} = 0,23 \text{ (s. Tab. A 1.2 RStO 12)}$$

$$f_1 = 0,50 \text{ (s. Tab. A 1.3 RStO 12)}$$

$$f_2 = 1,10 \text{ (s. Tab. A 1.4 RStO 12)}$$

$$f_3 = 1,09 \text{ (s. Tab. A 1.5 RStO 12)}$$

$$f_z = 1,159 \text{ (s. Tab. A 1.7 RStO 12)}$$

$$B = 30 * 460 * 3,3 * 0,23 * 0,50 * 1,10 * 1,09 * 1,159 * 365$$

$$B = 2,66 \text{ Mio.}$$

Bei einer bemessungsrelevanten Beanspruchung B zwischen 1,0 und 3,2 Mio. äquivalenten 10-t-Achsübergängen, ergibt sich für die St 2260 gemäß RStO 12, Tabelle 1 die **Belastungsklasse B3,2**.

Ermittlung von Mehr- oder Minderdicken gemäß RStO 12, Tabelle 7

Frosteinwirkungszone: Zone II + 5 cm

Kleinräumige Klimaunterschiede: ± 0 cm

Wasserverhältnisse: ungünstig + 5 cm

Lage der Gradiente:	Einschnitt, Anschnitt	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn:</u>		<u>± 0 cm</u>
		+15 cm

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues

Minstdicke infolge Belastungsklasse	= 60 cm
<u>Mehrdicke infolge örtlicher Verhältnisse</u>	<u>= 15 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues	= 75 cm

Aufbau der Fahrbahnbefestigung gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

Asphaltdecke (Deckschicht + Binderschicht)	= 10 cm
Asphalttragschicht	= 12 cm
<u>Frostschuttschicht (gebr. Korn)</u>	<u>= 53 cm</u>
Gesamtaufbau	= 75 cm

1.2 WÜ 4neu (Kreisstraße, Richtung Untereisenheim)

$$DTV_{2035} = 2.200 \text{ Kfz/24h}$$

$$SV\text{-Anteil} = 5,45 \%$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 120 \text{ SV/24h}$$

Ermittlung der Belastungsklasse

Aufgrund der Verkehrsbelastungszahlen lässt sich anhand der RStO 12, Anhang 1, Methode 1.2, folgende bemessungsrelevante Beanspruchung errechnen:

$$B = N * DTA^{(SV)} * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

$$DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} * f_A$$

$$N = 30$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 120 \text{ SV/24h}$$

$$f_A = 3,3 \text{ (s. Tab. A 1.1 RStO 12)}$$

$$q_{BM} = 0,23 \text{ (s. Tab. A 1.2 RStO 12)}$$

$$f_1 = 0,50 \text{ (s. Tab. A 1.3 RStO 12)}$$

$$f_2 = 1,40 \text{ (s. Tab. A 1.4 RStO 12)}$$

$$f_3 = 1,14 \text{ (s. Tab. A 1.5 RStO 12)}$$

$$f_z = 1,159 \text{ (s. Tab. A 1.7 RStO 12)}$$

$$B = 30 * 120 * 3,3 * 0,23 * 0,50 * 1,40 * 1,14 * 1,159 * 365$$

$$B = 0,92 \text{ Mio.}$$

Bei einer bemessungsrelevanten Beanspruchung B zwischen 0,3 und 1,0 Mio. äquivalenten 10-t-Achsübergängen, ergibt sich für die WÜ 4neu gemäß RStO 12, Tabelle 1 die **Belastungsklasse Bk1,0**.

Ermittlung von Mehr- oder Minderdicken gemäß RStO 12, Tabelle 7

Frosteinwirkungszone: Zone II + 5 cm

Kleinräumige Klimaunterschiede: ± 0 cm

Wasserverhältnisse: ungünstig + 5 cm

Lage der Gradiente: Einschnitt, Anschnitt + 5 cm

Entwässerung der Fahrbahn: ± 0 cm

+15 cm

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues

Mindestdicke infolge Belastungsklasse	= 60 cm
<u>Mehrdicke infolge örtlicher Verhältnisse</u>	<u>= 15 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues	= 75 cm

Aufbau der Fahrbahnbefestigung gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

Asphaltdeckschicht	= 4 cm
Asphalttragschicht	= 14 cm
<u>Frostschuttschicht (gebr. Korn)</u>	<u>= 57 cm</u>
Gesamtaufbau	= 75 cm

1.3 Anschluss West (Künftige St 2270, Richtung Prosselsheim)

$$DTV_{2035} = 2.200 \text{ Kfz/24h}$$

$$SV\text{-Anteil} = 9,55 \%$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 210 \text{ SV/24h}$$

Ermittlung der Belastungsklasse

Aufgrund der Verkehrsbelastungszahlen lässt sich anhand der RStO 12, Anhang 1, Methode 1.2, folgende bemessungsrelevante Beanspruchung errechnen:

$$B = N * DTA^{(SV)} * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

$$DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} * f_A$$

$$N = 30$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 210 \text{ SV/24h}$$

$$f_A = 3,3 \text{ (s. Tab. A 1.1 RStO 12)}$$

$$q_{BM} = 0,23 \text{ (s. Tab. A 1.2 RStO 12)}$$

$$f_1 = 0,50 \text{ (s. Tab. A 1.3 RStO 12)}$$

$$f_2 = 1,10 \text{ (s. Tab. A 1.4 RStO 12)}$$

$$f_3 = 1,02 \text{ (s. Tab. A 1.5 RStO 12)}$$

$$f_z = 1,159 \text{ (s. Tab. A 1.7 RStO 12)}$$

$$B = 30 * 210 * 3,3 * 0,23 * 0,50 * 1,10 * 1,02 * 1,159 * 365$$

$$B = 1,14 \text{ Mio.}$$

Bei einer bemessungsrelevanten Beanspruchung B zwischen 1,0 und 1,8 Mio. äquivalenten 10-t-Achsübergängen, ergibt sich für den Anschluss West gemäß RStO 12, Tabelle 1 die **Belastungsklasse Bk1,8**.

Ermittlung von Mehr- oder Minderdicken gemäß RStO 12, Tabelle 7

Frosteinwirkungszone: Zone II + 5 cm

Kleinräumige Klimaunterschiede: ± 0 cm

Wasserverhältnisse: ungünstig + 5 cm

Lage der Gradiente: Einschnitt, Anschnitt + 5 cm

Entwässerung der Fahrbahn: ± 0 cm

+15 cm

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues

Mindestdicke infolge Belastungsklasse	= 60 cm
<u>Mehrdicke infolge örtlicher Verhältnisse</u>	<u>= 15 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues	= 75 cm

Aufbau der Fahrbahnbefestigung gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

Asphaltdeckschicht	= 4 cm
Asphalttragschicht	= 16 cm
<u>Frostschuttschicht (gebr. Korn)</u>	<u>= 55 cm</u>
Gesamtaufbau	= 75 cm

1.4 Anschluss Süd (Künftige Gemeindeverbindungsstraße, Richtung Prosselsheim)

$$DTV_{2035} = 2.100 \text{ Kfz/24h}$$

$$SV\text{-Anteil} = 0,48 \%$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 10 \text{ SV/24h}$$

Ermittlung der Belastungsklasse

Aufgrund der Verkehrsbelastungszahlen lässt sich anhand der RStO 12, Anhang 1, Methode 1.2, folgende bemessungsrelevante Beanspruchung errechnen:

$$B = N * DTA^{(SV)} * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

$$DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} * f_A$$

$$N = 30$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 10 \text{ SV/24h}$$

$$f_A = 3,3 \text{ (s. Tab. A 1.1 RStO 12)}$$

$$q_{BM} = 0,23 \text{ (s. Tab. A 1.2 RStO 12)}$$

$$f_1 = 0,50 \text{ (s. Tab. A 1.3 RStO 12)}$$

$$f_2 = 2,00 \text{ (s. Tab. A 1.4 RStO 12)}$$

$$f_3 = 1,02 \text{ (s. Tab. A 1.5 RStO 12)}$$

$$f_z = 1,159 \text{ (s. Tab. A 1.7 RStO 12)}$$

$$B = 30 * 10 * 3,3 * 0,23 * 0,50 * 2,00 * 1,02 * 1,159 * 365$$

$$B = 0,10 \text{ Mio.}$$

Bei einer bemessungsrelevanten Beanspruchung B bis 0,3 Mio. äquivalenten 10-t-Ach-sübergängen, ergibt sich für den Anschluss Süd gemäß RStO 12, Tabelle 1 die **Belastungsklasse Bk0,3**. Aufgrund von erhöhten Anforderungen an den Straßenoberbau in Knotenpunktbereichen (Brems- und Anfahrvorgänge) wird die **Dicke des frostsicheren Oberbaus für den Fall Bk1,0 gewählt**.

Ermittlung von Mehr- oder Minderdicken gemäß RStO 12, Tabelle 7

Frosteinwirkungszone: Zone II + 5 cm

Kleinräumige Klimaunterschiede: ± 0 cm

Wasserverhältnisse: ungünstig + 5 cm

Lage der Gradienten: Einschnitt, Anschnitt + 5 cm

Entwässerung der Fahrbahn: ± 0 cm

+15 cm

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues

Mindestdicke infolge Belastungsklasse	= 60 cm
<u>Mehrdicke infolge örtlicher Verhältnisse</u>	<u>= 15 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues	= 75 cm

Aufbau der Fahrbahnbefestigung gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

Asphaltdeckschicht	= 4 cm
Asphalttragschicht	= 14 cm
<u>Frostschuttschicht (gebr. Korn)</u>	<u>= 57 cm</u>
Gesamtaufbau	= 75 cm

1.5 Anschluss St 2270 (Richtung Neusetz)

$$DTV_{2035} = 1.200 \text{ Kfz/24h}$$

$$SV\text{-Anteil} = 5,00 \%$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 60 \text{ SV/24h}$$

Ermittlung der Belastungsklasse

Aufgrund der Verkehrsbelastungszahlen lässt sich anhand der RStO 12, Anhang 1, Methode 1.2, folgende bemessungsrelevante Beanspruchung errechnen:

$$B = N * DTA^{(SV)} * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

$$DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} * f_A$$

$$N = 30$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 60 \text{ SV/24h}$$

$$f_A = 3,3 \text{ (s. Tab. A 1.1 RStO 12)}$$

$$q_{BM} = 0,23 \text{ (s. Tab. A 1.2 RStO 12)}$$

$$f_1 = 0,50 \text{ (s. Tab. A 1.3 RStO 12)}$$

$$f_2 = 1,40 \text{ (s. Tab. A 1.4 RStO 12)}$$

$$f_3 = 1,02 \text{ (s. Tab. A 1.5 RStO 12)}$$

$$f_z = 1,159 \text{ (s. Tab. A 1.7 RStO 12)}$$

$$B = 30 * 60 * 3,3 * 0,23 * 0,50 * 1,40 * 1,02 * 1,159 * 365$$

$$B = 0,41 \text{ Mio.}$$

Bei einer bemessungsrelevanten Beanspruchung B zwischen 0,3 und 1,0 Mio. äquivalenten 10-t-Achsübergängen, ergibt sich für den Anschluss St 2270 gemäß RStO 12, Tabelle 1 die **Belastungsklasse Bk1,0**.

Ermittlung von Mehr- oder Minderdicken gemäß RStO 12, Tabelle 7

Frosteinwirkungszone:	Zone II	+ 5 cm
Kleinräumige Klimaunterschiede:		± 0 cm
Wasserverhältnisse:	ungünstig	+ 5 cm
Lage der Gradiente:	Geländehöhe bis Damm ≤ 2,00 m	± 0 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn:</u>		<u>± 0 cm</u>
		+10 cm

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues

Mindestdicke infolge Belastungsklasse	= 60 cm
<u>Mehrdicke infolge örtlicher Verhältnisse</u>	<u>= 10 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues	= 70 cm

Aufbau der Fahrbahnbefestigung gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

Asphaltdeckschicht	= 4 cm
Asphalttragschicht	= 14 cm
<u>Frostschuttschicht (gebr. Korn)</u>	<u>= 52 cm</u>
Gesamtaufbau	= 70 cm

1.6 Anschluss KT 30 (Kreisstraße, Richtung Escherndorf)

$$DTV_{2035} = 500 \text{ Kfz/24h}$$

$$SV\text{-Anteil} = 6,00 \%$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 30 \text{ SV/24h}$$

Ermittlung der Belastungsklasse

Aufgrund der Verkehrsbelastungszahlen lässt sich anhand der RStO 12, Anhang 1, Methode 1.2, folgende bemessungsrelevante Beanspruchung errechnen:

$$B = N * DTA^{(SV)} * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

$$DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} * f_A$$

$$N = 30$$

$$DTV^{(SV)}_{2035} = 30 \text{ SV/24h}$$

$$f_A = 3,3 \text{ (s. Tab. A 1.1 RStO 12)}$$

$$q_{BM} = 0,23 \text{ (s. Tab. A 1.2 RStO 12)}$$

$$f_1 = 0,50 \text{ (s. Tab. A 1.3 RStO 12)}$$

$$f_2 = 1,40 \text{ (s. Tab. A 1.4 RStO 12)}$$

$$f_3 = 1,14 \text{ (s. Tab. A 1.5 RStO 12)}$$

$$f_z = 1,159 \text{ (s. Tab. A 1.7 RStO 12)}$$

$$B = 30 * 30 * 3,3 * 0,23 * 0,50 * 1,40 * 1,14 * 1,159 * 365$$

$$B = 0,23 \text{ Mio.}$$

Bei einer bemessungsrelevanten Beanspruchung B bis 0,3 Mio. äquivalenten 10-t-Ach-sübergängen, ergibt sich für den Anschluss KT 30 gemäß RStO 12, Tabelle 1 die **Be-lastungsklasse Bk0,3**. Aufgrund von erhöhten Anforderungen an den Straßenoberbau in Knotenpunktbereichen (Brems- und Anfahrvorgänge) wird die **Dicke des frostsiche-ren Oberbaus für den Fall Bk1,0 gewählt**.

Ermittlung von Mehr- oder Minderdicken gemäß RStO 12, Tabelle 7

Frosteinwirkungszone:	Zone II	+ 5 cm
Kleinräumige Klimaunterschiede:		± 0 cm
Wasserverhältnisse:	ungünstig	+ 5 cm
Lage der Gradiente:	Einschnitt, Anschnitt	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn:</u>		<u>± 0 cm</u>
		+15 cm

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues

Mindestdicke infolge Belastungsklasse	= 60 cm
<u>Mehrdicke infolge örtlicher Verhältnisse</u>	<u>= 15 cm</u>
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues	= 75 cm

Aufbau der Fahrbahnbefestigung gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

Asphaltdeckschicht	= 4 cm
Asphalttragschicht	= 14 cm
<u>Frostschuttschicht (gebr. Korn)</u>	<u>= 57 cm</u>
Gesamtaufbau	= 75 cm

1.7 Buswendeschleife (am Anschluss WÜ 4, Richtung Untereisenheim)

Für die Buswendeschleife wurde die **Belastungsklasse Bk1,8** (gem. RStO 12, Tabelle 3) gewählt.

Ermittlung von Mehr- oder Minderdicken gemäß RStO 12, Tabelle 7

Frosteinwirkungszone:	Zone II	+ 5 cm
Kleinräumige Klimaunterschiede:		± 0 cm
Wasserverhältnisse:	ungünstig	+ 5 cm
Lage der Gradiente:	Einschnitt, Anschnitt	+ 5 cm
<u>Entwässerung der Fahrbahn:</u>		± 0 cm
		+15 cm

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues

Mindestdicke infolge Belastungsklasse	= 60 cm
<u>Mehrdicke infolge örtlicher Verhältnisse</u>	= 15 cm
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues	= 75 cm

Aufbau der Fahrbahnbefestigung gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1

Asphaltdeckschicht	= 4 cm
Asphalttragschicht	= 16 cm
<u>Frostschuttschicht (gebr. Korn)</u>	= 55 cm
Gesamtaufbau	= 75 cm

1.8 Gemeindeverbindungsstraßen

Analog zu den bituminös befestigten öffentlichen Feld- und Waldwegen (vgl. Kapitel 2.1.1) werden die geplanten GVS in der Gemarkung Untereisenheim nach den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Ausgabe 1999“ (RLW 99) als „Wege mit starker Beanspruchung“ bemessen.

Asphalttragdeckschicht	= 8 cm
<u>Schottertragschicht</u>	= 35 cm
Gesamtaufbau	= 43 cm

2 Sonstige öffentliche Straßen

2.1 Öffentliche Feld- und Waldwege

Die Befestigungsbreiten und –arten des geplanten landwirtschaftlichen Ersatzwegenetzes werden nach den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Ausgabe 1999“ (RLW 99) festgelegt.

2.1.1 Wirtschaftswege, bituminös befestigt (Wege mit starker Beanspruchung)

Asphalttragdeckschicht	= 8 cm
<u>Schottertragschicht</u>	= 35 cm
Gesamtaufbau	= 43 cm

2.1.2 Wirtschaftswege, leicht befestigt (Wege mit mittlerer Beanspruchung)

Deckschicht (ohne Bindemittel)	= 5 cm
<u>Schottertragschicht</u>	= 25 cm
Gesamtaufbau	= 30 cm

2.1.3 Wirtschaftswege, unbefestigt (Wege die als Anwand- / Wendewege beansprucht werden)

= Grünwege aus standfestem, tragfähigem Bodenmaterial mit Grasbewuchs

2.2 Beschränkt-öffentliche Wege

2.2.1 Geh- und Radwege

Die Befestigung der geplanten **Geh- und Radwege** wird nach Ziffer 5.2 i. V. m. Tafel 6, Zeile 2 der RStO 12 festgelegt. Es sind ungünstige Wasserverhältnisse im Untergrund zu berücksichtigen mit einer Mehrdicke von + 5 cm zu berücksichtigen.

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues

Minstdicke für F3-Böden	= 30 cm
<u>Mehrdicke infolge örtlicher Verhältnisse</u>	= 5 cm
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues	= 35 cm

Aufbau der Wegbefestigung

Asphalttragdeckschicht	= 10 cm
<u>Schottertragschicht</u>	= 25 cm
Gesamtaufbau	= 35 cm