



Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen



B 6 Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge

Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge - Umbau

B 6, Abschnitt 410, Station 0+100 bis Abschnitt 440, Station 0+752

PROJIS-Nr.:

- Feststellungsentwurf -

Unterlage 14: Straßenquerschnitt

Unterlage 14.1 – Ermittlung der Belastungsklassen und Dicken der Oberbauten

Unterlage 14.2 – Regelquerschnitte

Aufgestellt: Nienburg, den 10.08.2025 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Nienburg - im Auftrage: gez. Lichtenscheidt	

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Planungsabschnitt 1: B 6

Eingabedaten:	Straßenklasse	Bundesstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	2024	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	3,50	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	beide Fahrtrichtungen		
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	4		
	Höchstlängsneigung	2,50	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung)	DTV ^(SV) =	2024
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt			2035
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe			2027
1.4 Anzahl der Differenzjahre A			-8
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Bundesstraßen	p =	0,02
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,853
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	1727
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Bundesstraßen	f _A =	4,0
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Bundesstraßen	q _{Bm} =	0,25
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	0,45
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,10
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,02
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,352
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	6910

10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$

Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum [Mio.] **B = 12,91**

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk32

Bearbeitet:

Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Planungsabschnitt 1: B 6

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk32

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen
Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 60 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 60 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Planungsabschnitt 1: L 191

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	265	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	3,50	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	beide Fahrtrichtungen		
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	2		
	Höchstlängsneigung	0,30	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung) DTV ^(SV) =	265	
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt		2035	
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe		2027	
1.4 Anzahl der Differenzjahre A		-8	
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	245
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	0,50
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,10
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,00
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	808

10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$

Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum [Mio.] **B = 1,30**

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk1,8

Bearbeitet:

Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Planungsabschnitt 1: L 191

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung:	aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse:	Bk1,8
Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: (nach Tabelle 6)		50 cm
Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse: (nach Tabelle 7)		
	Kriterium A:	5 cm
	Kriterium B:	0 cm
	Kriterium C:	0 cm
	Kriterium D:	0 cm
	Kriterium E:	0 cm
abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm		0 cm
Minstdicke des frostsicheren Oberbaus:		55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Planungsabschnitt 1: L 193

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	444	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	3,50	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	beide Fahrtrichtungen		
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	2		
	Höchstlängsneigung	0,30	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung) DTV ^(SV) =	444	
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt		2035	
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe		2027	
1.4 Anzahl der Differenzjahre A		-8	
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	410
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	0,50
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,10
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,00
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	1353

10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$

Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum [Mio.] **B = 2,17**

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk3,2

Bearbeitet:

Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Planungsabschnitt 1: L 193

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 50 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Ausfahrrampe 401A, RiFa Nienburg, L 191 - B 6

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	77	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	6,00	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	jede Fahrtrichtung	getrennt	
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1		
	Höchstlängsneigung	6,00	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung)	DTV ^(SV) =	77
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt			2035
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe			2027
1.4 Anzahl der Differenzjahre A			-8
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	71
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	1,00
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,00
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,14
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	235
10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$			
Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum	[Mio.]	B =	0,78

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk1,0

nach RStO 12 (Tab. 2) min. Bk3,2 bei Rampen

Bk3,2

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Ausfahrrampe 401A, RiFa Nienburg, L 191 - B 6

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk1,0

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 50 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Einfahrrampe 402A, RiFa Nienburg, L 191 - B 6

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	47	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	6,00	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	jede Fahrtrichtung	getrennt	
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1		
	Höchstlängsneigung	4,00	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung)	DTV ^(SV) =	47
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt			2035
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe			2027
1.4 Anzahl der Differenzjahre A			-8
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	43
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	1,00
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,00
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,05
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	143
10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$			
Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum	[Mio.]	B =	0,44

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk1,0

nach RStO 12 (Tab. 2) min. Bk3,2 bei Rampen

Bk3,2

Bearbeitet:

Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Einfahrrampe 402A, RiFa Nienburg, L 191 - B 6

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 50 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Ausfahrrampe 403A, RiFa Hannover, L 191 - B 6

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	28	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	6,00	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	jede Fahrtrichtung getrennt		
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1		
	Höchstlängsneigung	3,00	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung)	DTV ^(SV) =	28
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt			2035
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe			2027
1.4 Anzahl der Differenzjahre A			-8
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	26
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	1,00
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,00
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,02
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	85

10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$

Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum [Mio.] **B = 0,25**

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk0,3

nach RStO 12 (Tab. 2) min. Bk3,2 bei Rampen

Bk3,2

Bearbeitet:

Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Ausfahrrampe 403A, RiFa Hannover, L 191 - B 6

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn/ Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 50 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Einfahrrampe 404A, RiFa Hannover, L 191 - B 6

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	37	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	6,00	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	jede Fahrtrichtung	getrennt	
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1		
	Höchstlängsneigung	3,00	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung)	DTV ^(SV) =	37
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt			2035
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe			2027
1.4 Anzahl der Differenzjahre A			-8
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	34
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	1,00
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,00
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,02
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	113

10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$

Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum [Mio.] **B = 0,34**

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk1,0

nach RStO 12 (Tab. 2) min. Bk3,2 bei Rampen

Bk3,2

Bearbeitet:

Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Einfahrrampe 404A, RiFa Hannover, L 191 - B 6

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 50 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Ausfahrrampe 501A, RiFa Nienburg, L 193 - B 6

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	74	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	6,00	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	jede Fahrtrichtung	getrennt	
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1		
	Höchstlängsneigung	5,99	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung)	DTV ^(SV) =	74
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt			2035
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe			2027
1.4 Anzahl der Differenzjahre A			-8
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	68
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	1,00
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,00
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,09
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	226

10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$

Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum [Mio.] **B = 0,72**

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk1,0

nach RStO 12 (Tab. 2) min. Bk3,2 bei Rampen

Bk3,2

Bearbeitet:

Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Ausfahrrampe 501A, RiFa Nienburg, L 193 - B 6

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus:
(nach Tabelle 6) 50 cm

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen
Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Einfahrrampe 502A, RiFa Nienburg, L193 - B6

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	92	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	6,00	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	jede Fahrtrichtung	getrennt	
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1		
	Höchstlängsneigung	6,07	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung)	DTV ^(SV) =	92
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt			2035
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe			2027
1.4 Anzahl der Differenzjahre A			-8
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	85
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	1,00
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,00
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,14
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	280

10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$

Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum [Mio.] **B = 0,93**

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk1,0

nach RStO 12 (Tab. 2) min. Bk3,2 bei Rampen

Bk3,2

Bearbeitet:

Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Einfahrrampe 502A, RiFa Nienburg, L193 - B6

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus:
(nach Tabelle 6) 50 cm

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen
Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Ausfahrrampe 510A, RiFa Hannover, L 193 - B 6

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	55	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	6,00	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	jede Fahrtrichtung	getrennt	
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1		
	Höchstlängsneigung	6,00	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung)	DTV ^(SV) =	55
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt			2035
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe			2027
1.4 Anzahl der Differenzjahre A			-8
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	51
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	1,00
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,00
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,14
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	168
10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$			
Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum	[Mio.]	B =	0,56

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk1,0

nach RStO 12 (Tab. 2) min. Bk3,2 bei Rampen

Bk3,2

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Ausfahrrampe 510A, RiFa Hannover, L 193 - B 6

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus: 50 cm
(nach Tabelle 6)

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Einfahrrampe 511A, RiFa Hannover, L 193 - B 6

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Untersuchung)	79	Jahr:	2035
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	6,00	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	jede Fahrtrichtung getrennt		
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	1		
	Höchstlängsneigung	2,90	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Untersuchung)	DTV ^(SV) =	79
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt			2035
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe			2027
1.4 Anzahl der Differenzjahre A			-8
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	0,923
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	73
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	1,00
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,00
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,02
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	241

10. $B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$

Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum [Mio.] **B = 0,72**

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk1,0

nach RStO 12 (Tab. 2) min. Bk3,2 bei Rampen

Bk3,2

Bearbeitet:

Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Einfahrrampe 511A, RiFa Hannover, L 193 - B 6

Eingabedaten: (für Tabelle 6)	Frostempfindlichkeitsklasse: des anstehenden Bodens (nach ZTV E-StB)	F2 - gering bis mittel frostempfindlich
(für Tabelle 7)	Frosteinwirkung <u>Bild 6</u>	Kriterium A: Zone II
	Kleinräumige Klimaunterschiede	Kriterium B: keine besonderen Klimaeinflüsse
	Wasserverhältnisse im Untergrund	Kriterium C: kein Grund- und Schichtenwasser bis in eine Tiefe von 1,5 m unter Planum
	Lage der Gradiente	Kriterium D: Geländehöhe bis Damm $\leq 2,0$ m
	Entwässerung der Fahrbahn / Ausführung der Randbereiche	Kriterium E: Entwässerung der Fahrbahn über Mulden, Gräben bzw. Böschungen

Berechnung: aus Blatt 1 folgt Belastungsklasse: Bk3,2

Ausgangswert des frostsicheren Oberbaus:
(nach Tabelle 6) 50 cm

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse:
(nach Tabelle 7)

Kriterium A:	5 cm
Kriterium B:	0 cm
Kriterium C:	0 cm
Kriterium D:	0 cm
Kriterium E:	0 cm

abzüglich einer verfestigten oberen Zone eines frostempfindlichen
Untergrundes/Unterbaus bis zu einer Dicke von 20 cm 0 cm

Minstdicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm

Dicke des frostsicheren Oberbaus: 55 cm
--

Bearbeitet:
Hamburg, 04.08.2025
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12

(Methode 1.2 = Bestimmung von B bei konstanten Faktoren)

Projektdaten: B 6 Ortsumgehung Neustadt

Streckenbereich: Planungsabschnitt 1: Nordstraße / Heinrich-Heine-Straße

Eingabedaten:	Straßenklasse	Landes- und Kreisstraßen		
	DTV ^(SV) Ausgangswert (Zählung)	348	Jahr:	2024
	Verkehrsübergabe		Jahr:	2027
	Nutzungszeitraum	30	Jahre	
	Fahrstreifenbreite	4,00	m	
	DTV ^(SV) - Erfassung für	beide Fahrtrichtungen		
	Anzahl der Fahrstreifen, die durch den DTV ^(SV) erfasst sind	2		
	Höchstlängsneigung	8,00	%	

A. Berechnung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B

1. Berechnung des DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe}			
1.1 DTV ^(SV) Ausgangswert	(Zählung) DTV ^(SV) =	348	
1.2 Jahr, in dem der Ausgangswert gilt		2024	
1.3 Jahr der Verkehrsübergabe		2027	
1.4 Anzahl der Differenzjahre A		3	
1.5 Mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs p für	Landes- und Kreisstraßen	p =	0,01
1.6 Korrekturfaktor für DTV ^(SV) Ausgangswert $k = (1+p)^A$		k =	1,030
1.7 DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} = DTV ^(SV) Ausgangswert • k		DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} =	359
2. Achszahlfaktor f _A (Tabelle A 1.1) für	Landes- und Kreisstraßen	f _A =	3,3
3. Lastkollektivquotient q _{Bm} (Tabelle A 1.2) für	Landes- und Kreisstraßen	q _{Bm} =	0,23
4. Fahrstreifenfaktor f ₁ (Tabelle A 1.3)		f ₁ =	0,50
5. Fahrstreifenbreitenfaktor f ₂ (Tabelle A 1.4)		f ₂ =	1,00
6. Steigungsfaktor f ₃ (Tabelle A 1.5)		f ₃ =	1,27
7. Nutzungszeitraum N	in Jahren	N =	30
8. Mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs $f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$		f _z =	1,159
9. Durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs:			
DTA ^(SV) = DTV ^(SV) _{Verkehrsübergabe} • f _A		DTA ^(SV) =	1183

$$10. B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$$

Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum [Mio.] **B = 2,19**

B. Ermittlung der Belastungsklasse (nach Tabelle 1)

Bk3,2

Bearbeitet:

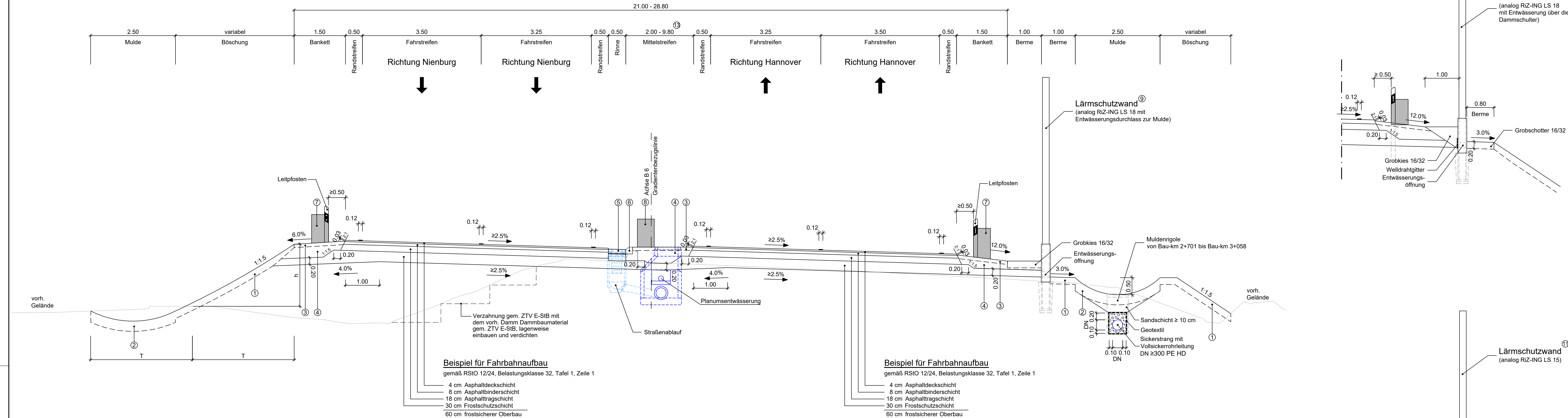
Hamburg, 04.08.2025

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

im Auftrage gez. Freund

\\12709003-CAD\04\SB\OPF\Plan\04-SB-RQ-F-1402.dwg

Regelquerschnitt B 6
Sägezahnprofil, RQ 21 nach RAL,
0+514.890 bis 1+449.256 und 2+251.289 bis 3+957.632



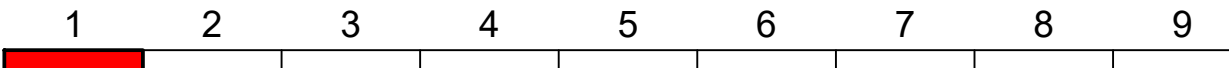
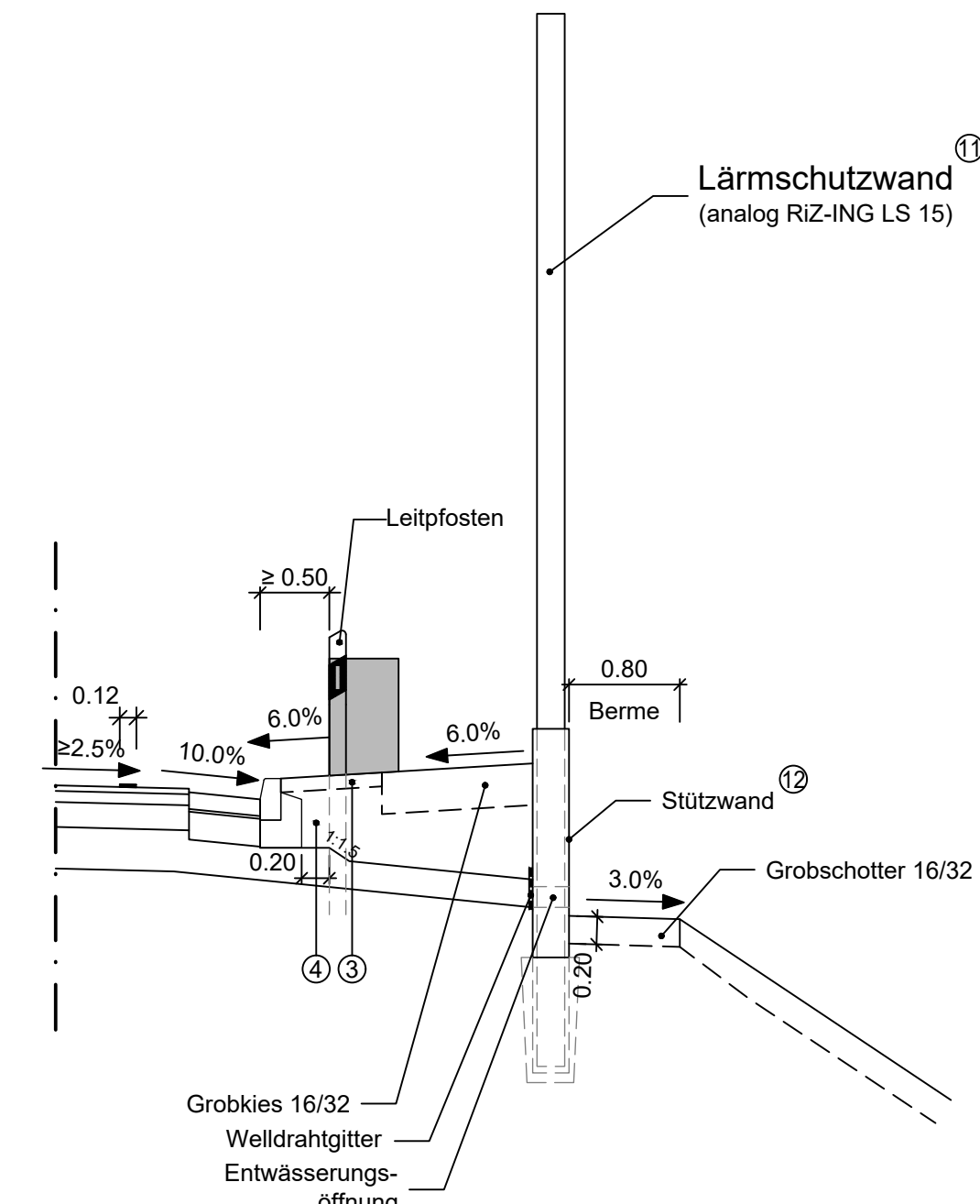
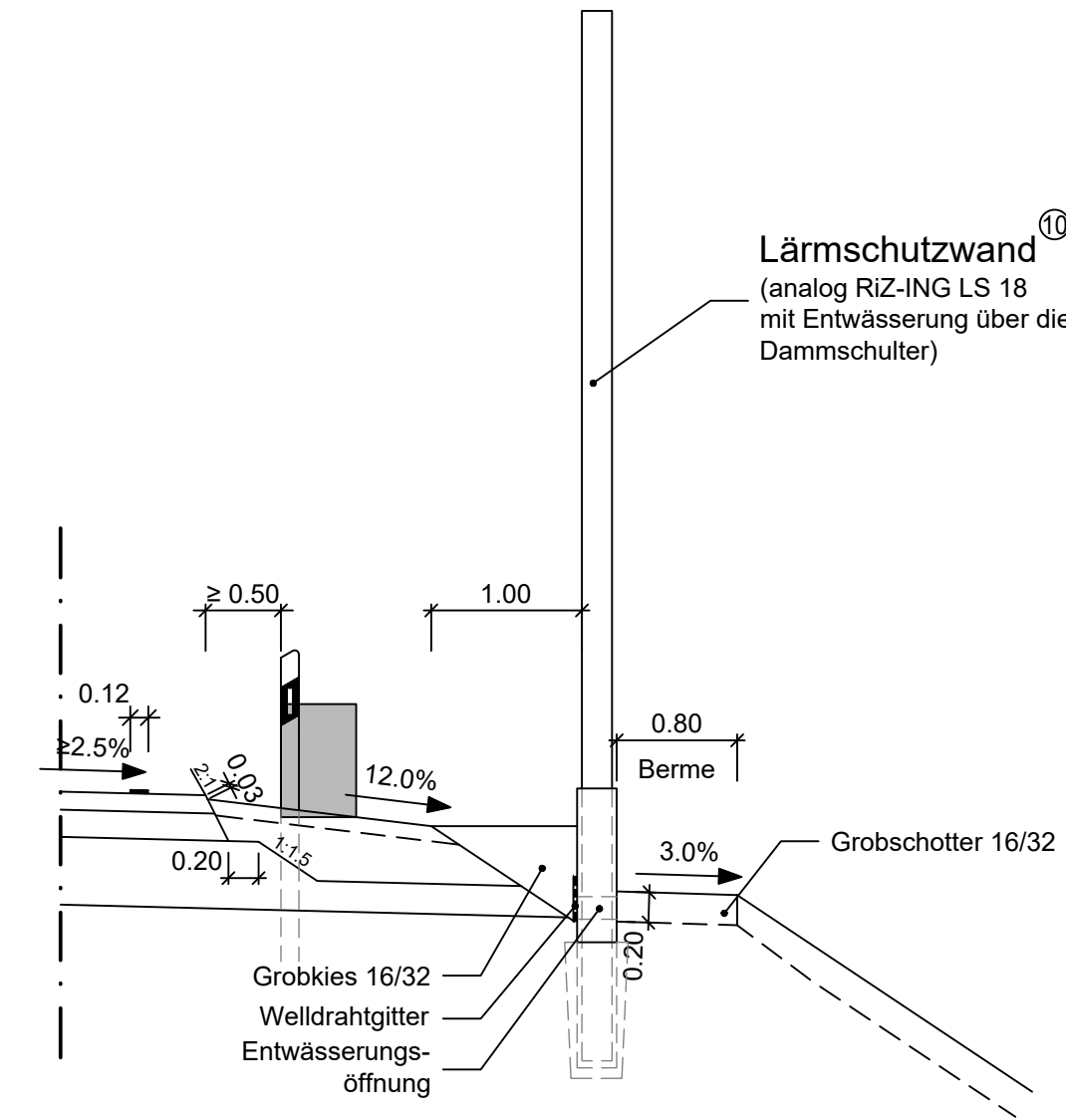
Ausbildung der Damm- und Einschnittsböschung

Böschungshöhe	h < 2.00 m	h ≥ 2.00 m
Regelböschung	b = 3.00 m	1 : 1.5
Tangentenlänge der Ausrundung	T = 1.5 x h	T = 3.00 m

- 20 cm Oberboden
- 30 cm Oberboden
- Vegetationstragdeckschicht aus Mineralstoffgemisch (80V% Mineralstoff 0/32 und 20V% Oberboden)
- Auffüllung mit frostunempfindlichen Material
- 3-reihige Betonpflasterterrinne
- Flachbord
- passive Schutzanlage im äußeren Bankett (freie Strecke mit Dammhöhe 3.00 m: Aufhaltestufe N2 mit Wirkungsbereichklasse W4; Anschlussbereich an Brückenbauwerk: Aufhaltestufe H2 mit Wirkungsbereichklasse W4; Bereich DB-Brücke: Aufhaltestufe H4 mit Wirkungsbereichklasse W4)
- passive Schutzanlage Mittelstreifen, Aufenthaltstufe H2, Wirkungsbereichklasse W4

- Lärmschutzwand Richtung Hannover: von Bau-km 0+498 bis Bau-km 0+665, H= 2.00 m über Gradienten von Bau-km 2+701 bis Bau-km 3+060, H= 5.00 m über Gradienten
- Lärmschutzwand Richtung Hannover: von Bau-km 1+710 bis Bau-km 1+208, H= 5.00 m über Gradienten von Bau-km 2+333 bis Bau-km 2+701, H= 4.00 - 5.00 m über Gradienten von Bau-km 3+060 bis Bau-km 3+453, H= 4.00 - 5.00 m über Gradienten von Bau-km 3+478 bis Bau-km 3+544, H= 4.00 m über Gradienten von Bau-km 3+580 bis Bau-km 3+622, H= 4.00 m über Gradienten
- Lärmschutzwand Richtung Hannover: von Bau-km 1+273 bis Bau-km 1+449, H= 5.00 m über Gradienten

- Stützwand Richtung Hannover: von Bau-km 1+273 bis Bau-km 1+449, h= max. 3.50 m von Bau-km 3+197 bis Bau-km 3+453, h= max. 2.00 m
- Mittelstreifenaufweitung auf b= 9.80 m von Bau-km 0+987 bis Bau-km 1+480
- Mittelstreifenaufweitung auf b= 3.50 m von Bau-km 2+500 bis Bau-km 2+680 von Bau-km 3+075 bis Bau-km 3+275



Entwurfsbearbeitung:	Projekt-Nr.: 27090
OBERMEYER Infrastruktur	bearbeitet: 08/25 FRE
Melberg 4 20095 Hamburg Telefon: 040/3 49 62 99-0 www.obermeyer-group.com	gezeichnet: 08/25 HaN
	geprüft: 04.08.2025 gez. i.V. Freund

Entwurfsaufstellung:	P-Nr.: 185825 (185928/186027)
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg Bismarckstr. 39 31582 Nienburg	nachgeprüft: 08.08.2025 gez. Callies

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

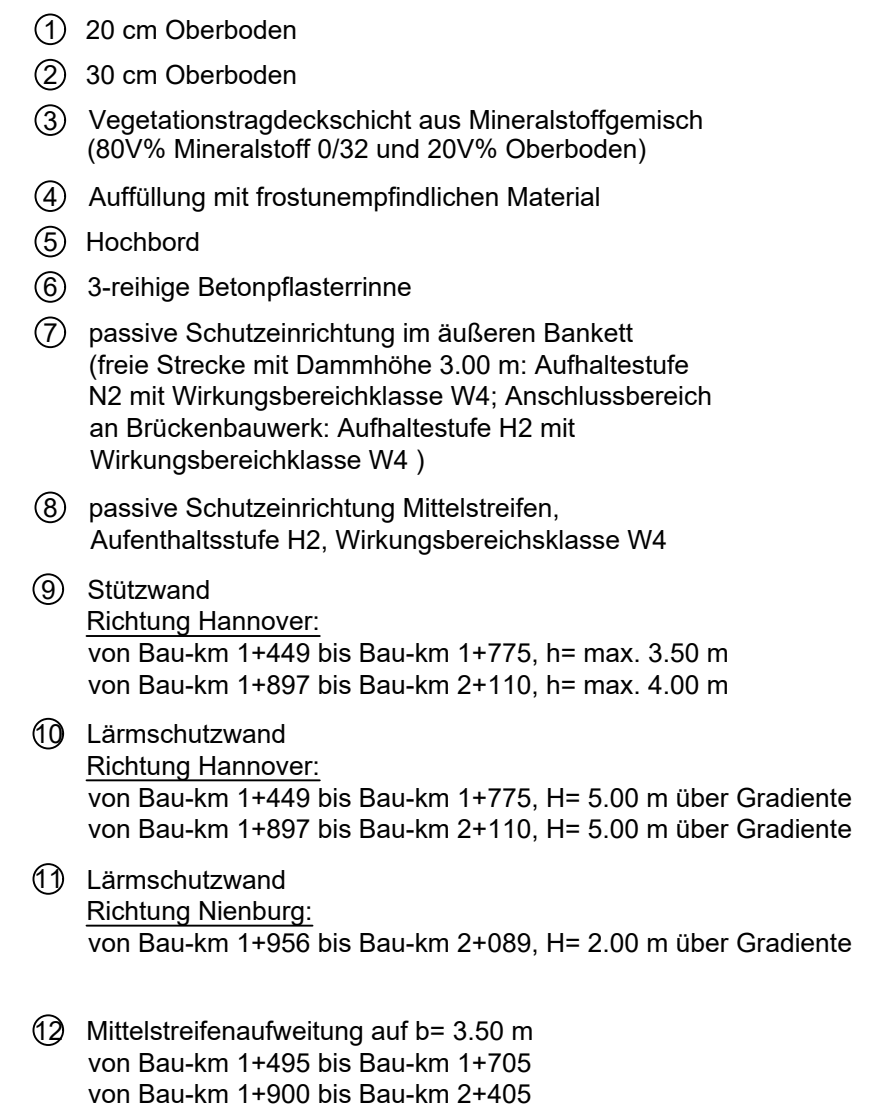
FESTSTELLUNGSENTWURF

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen	Unterlage / Blatt-Nr.: 14.2 / 1
B 6, Abschnitt 410, Stat. 0+100 bis Abschnitt 440, Stat. 0+752	Regelquerschnitt B 6 - Sägezahnprofil
PROJIS-Nr.:	Maßstab: 1 : 50

B6 Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge Umbau

Aufgestellt: Nienburg, den 10.08.2025 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg im Auftrage: _____ gez. Lichtscheidt	
---	--

Böschungshöhe	$h < 2.00 \text{ m}$	$h \geq 2.00 \text{ m}$
Regelböschung	$b = 3.00 \text{ m}$	$1 : 1.5$
Tangentenlänge der Ausrundung	$T = 1.5 \times h$	$T = 3.00 \text{ m}$

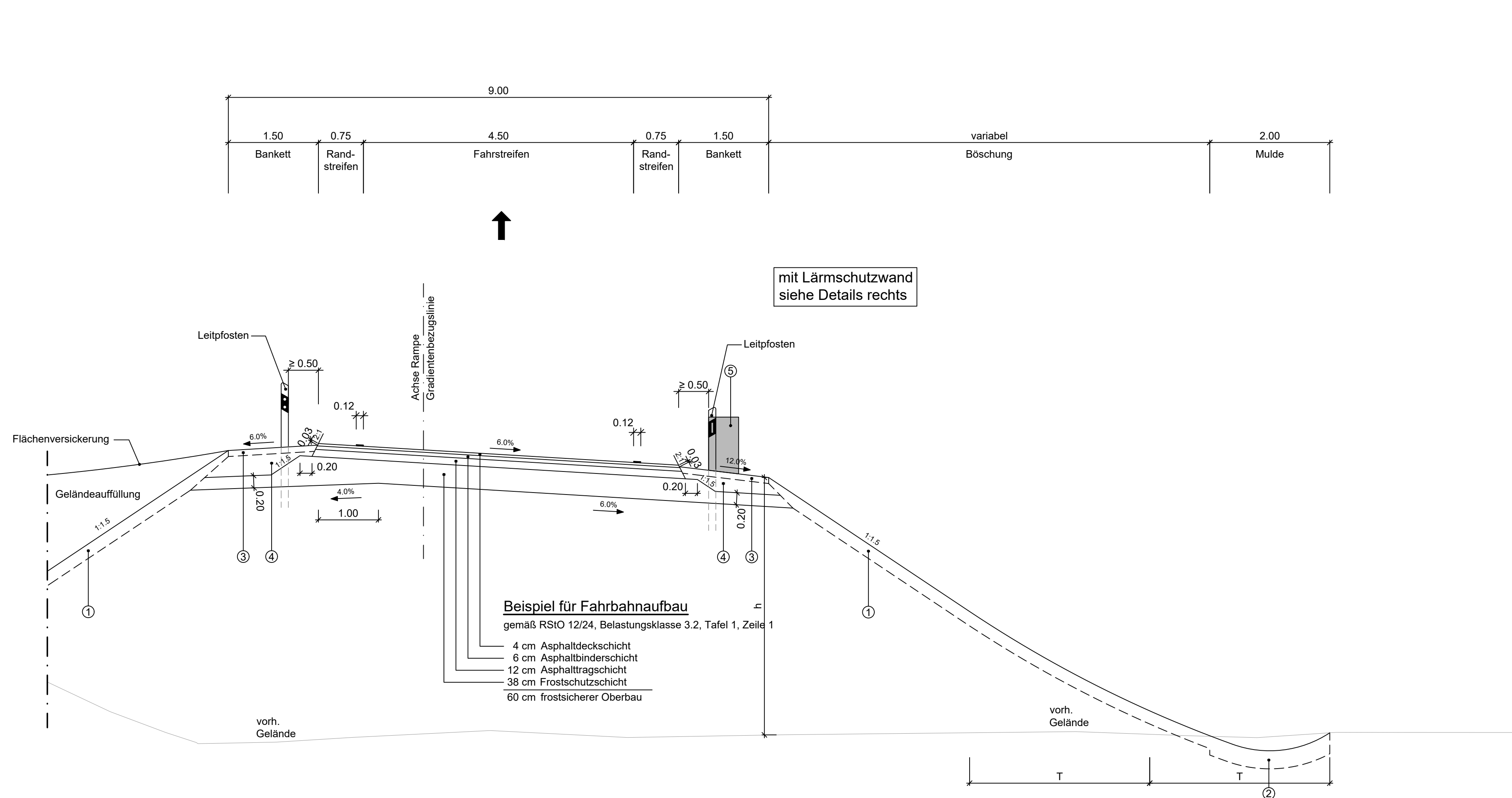


Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen	Unterlage / Blatt-Nr.: 14.2 / 2 Regelquerschnitt B 6 - Dachprofil
B 6, Abschnitt 410, Stat. 0+100 bis Abschnitt 440, Stat. 0+752	
PROJIS-Nr.:	Maßstab: 1 : 50

Aufgestellt: Nienburg, den 10.08.2025 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg	
im Auftrage:gez. Lichtenscheidt.....	

Regelquerschnitt RRQ 1
einstreifiger Rampenquerschnitt gemäß RAL 2012

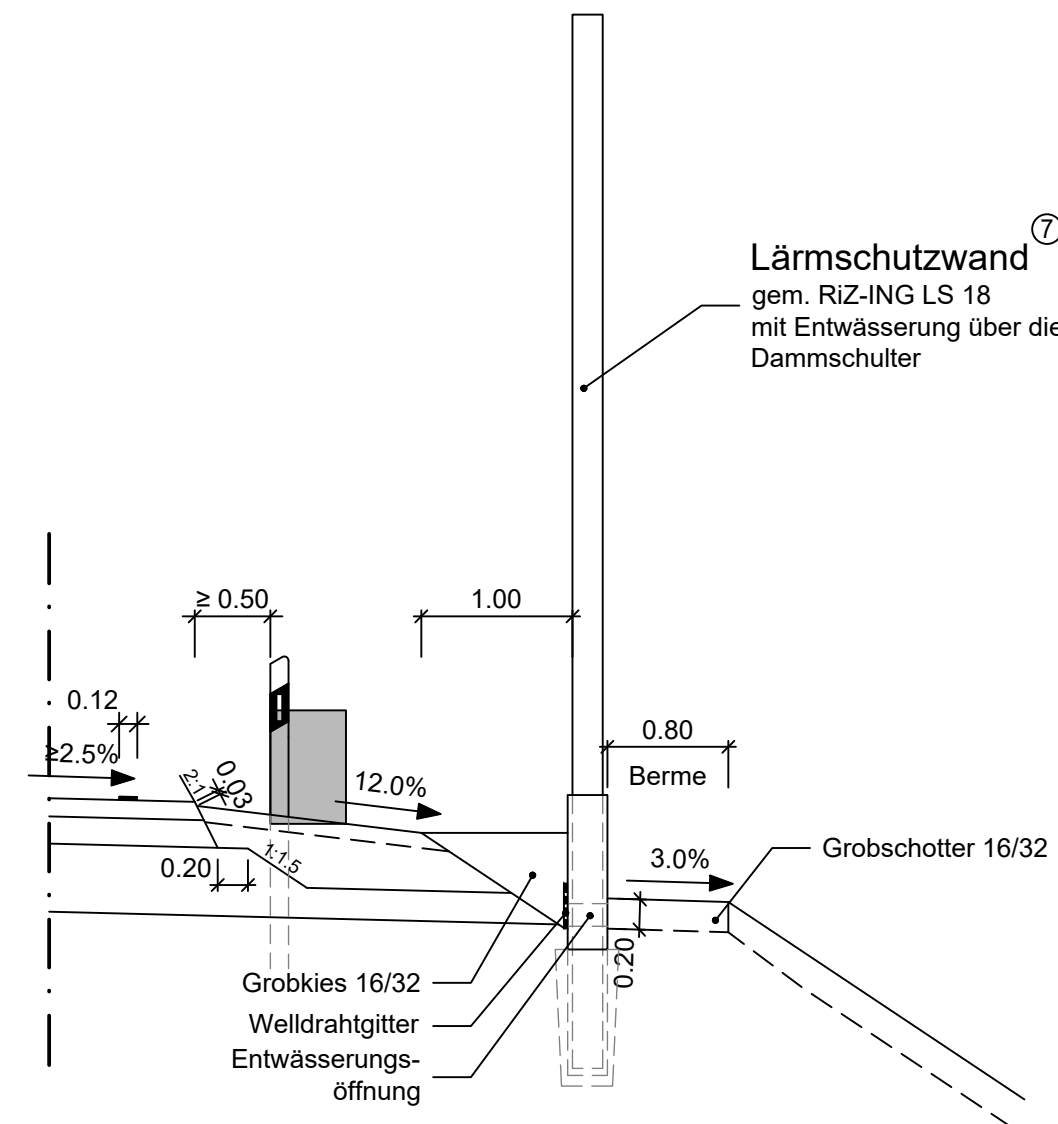
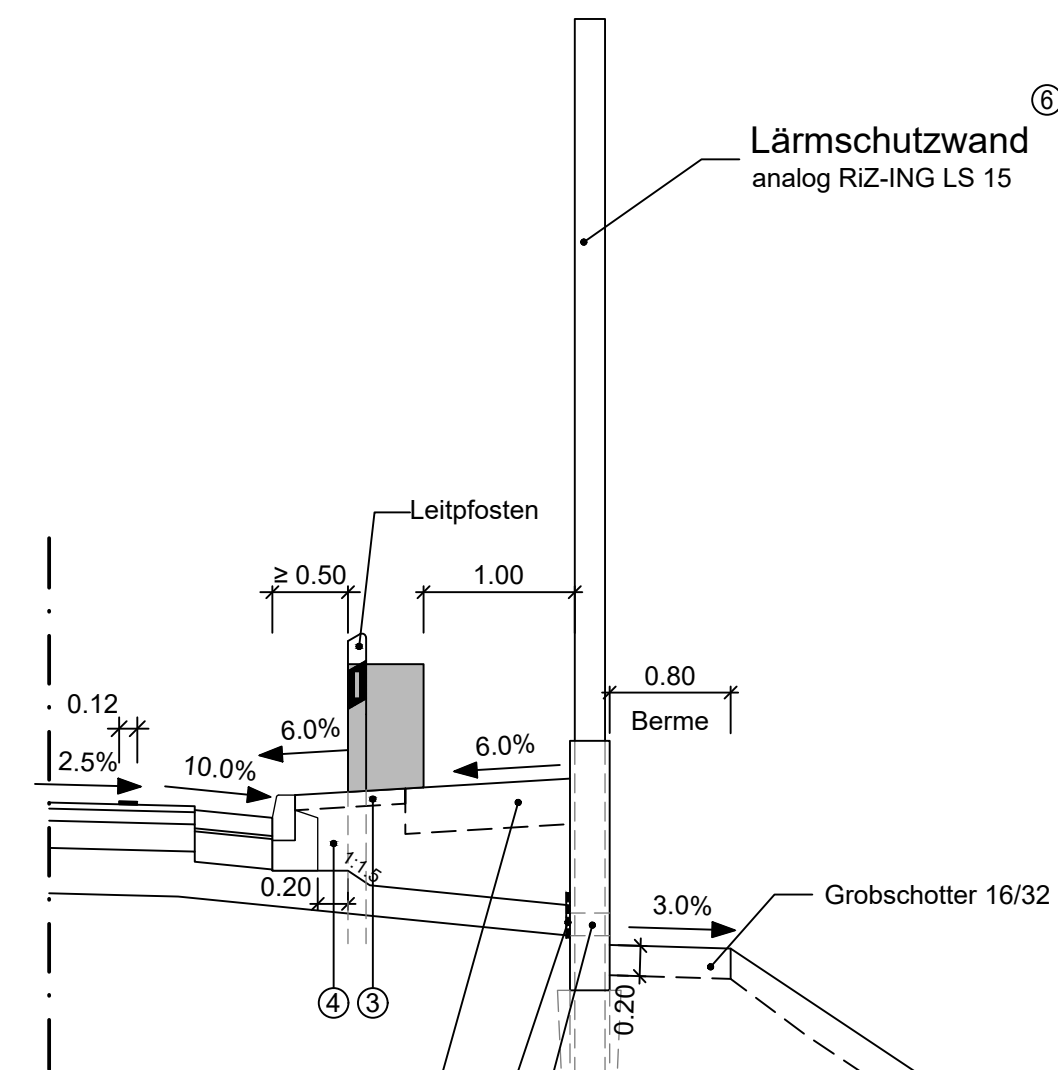


- ① 20 cm Oberboden
② 30 cm Oberboden
③ Vegetationstragdeckschicht aus Mineralstoffgemisch (80V% Mineralstoff 0/32 und 20V% Oberboden)
④ Auffüllung mit frostunempfindlichen Material
⑤ passive Schutzvorrichtung im äußeren Bankett (Aufhaltestufe N2 mit Wirkungsbereichklasse W4)
⑥ Lärmschutzwand
Richtung Hannover - Ausfahrrampe Achse 403A:
von Bau-km 403+000 bis Bau-km 403+063, H= 2.00 - 5.00 m über Gradiente
Richtung Hannover - Einfahrrampe Achse 404A:
von Bau-km 404+226 bis Bau-km 404+254, H= 5.00 m über Gradiente

- ⑦ Lärmschutzwand
Richtung Hannover - Ausfahrrampe Achse 403A:
von Bau-km 403+063 bis Bau-km 403+167, H= 2.00 m über Gradiente
Richtung Hannover - Ausfahrrampe Achse 510A:
von Bau-km 510+000 bis Bau-km 510+040, H= 4.00 m über Gradiente
Richtung Hannover - Einfahrrampe Achse 511A:
von Bau-km 511+064 bis Bau-km 511+149, H= 4.00 m über Gradiente

Ausbildung der
Damm- und Einschnittsböschung

Böschungshöhe	h < 2.00 m	h ≥ 2.00 m
Regelböschung	b= 3.00 m	1 : 1.5
Tangentenlänge der Ausrundung	T= 1.5 x h	T= 3.00 m



1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Entwurfsbearbeitung:	Projekt-Nr.: 27090
OBERMEYER Infrastruktur	bearbeitet: 08/25 FRE
Meißberg 4 20095 Hamburg Telefon: 040/3 49 62 99-0 www.obermeyer-group.com	gezeichnet: 08/25 HaN
	geprüft: 04.08.2025 gez. i.V. Freund

Entwurfsaufstellung:	P-Nr.: 185825 (185928/186027)
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg Bismarckstr. 39 31582 Nienburg	nachgeprüft: 08.08.2025 gez. Callies

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
-----	------------------	-------	---------

FESTSTELLUNGSENTWURF

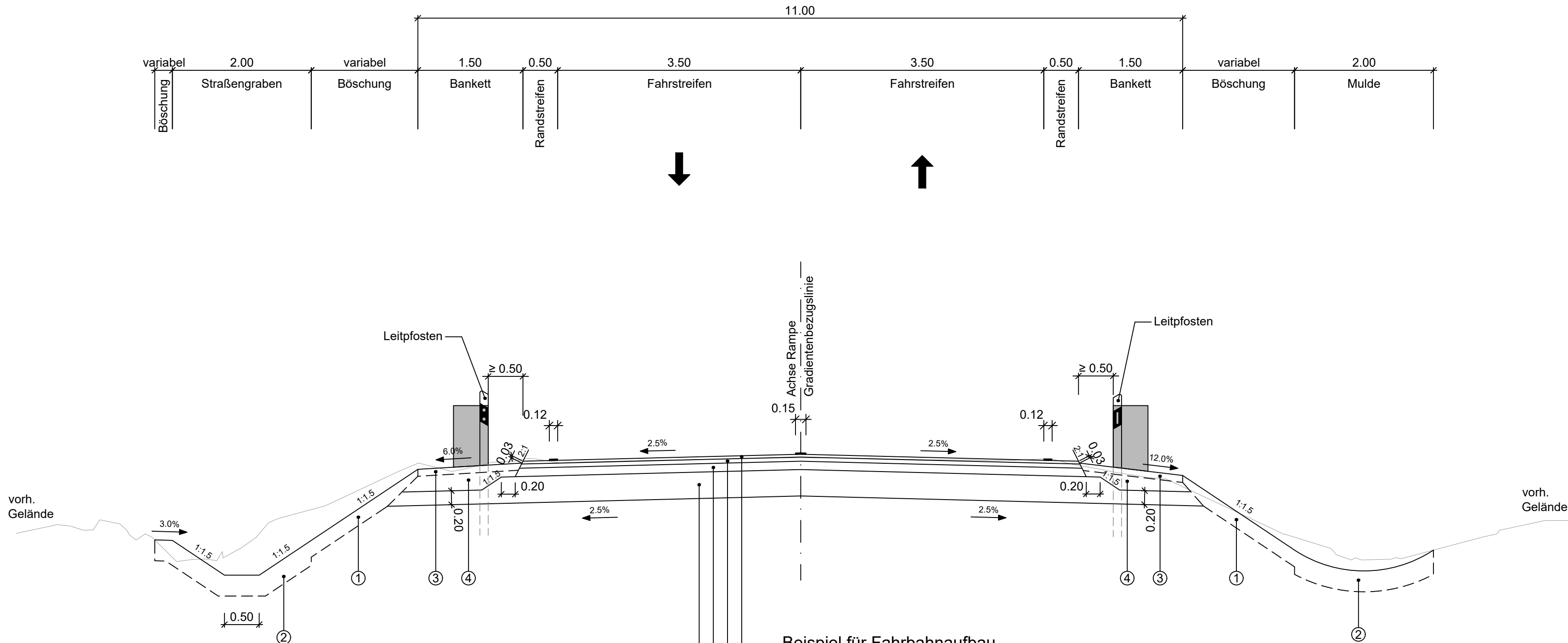
Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen	Unterlage / Blatt-Nr.: 14.2 / 3 Regelquerschnitt RRQ 1
B 6, Abschnitt 410, Stat. 0+100 bis Abschnitt 440, Stat. 0+752 PROJIS-Nr.:	Maßstab: 1 : 50

B6 Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge
Umbau

Aufgestellt: Nienburg, den 10.08.2025 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg im Auftrage:gez. Lichtenscheidt.....	
---	--

M:\27090\3-CAD\04\SB\QP\Plan\04-SB-RQ-P-1402.dwg

Regelquerschnitt RRQ 2
zweistreifiger Rampenquerschnitt gemäß RAL 2012



Ausbildung der
Damm- und Einschnittböschung

Böschungshöhe	h < 2.00 m	h ≥ 2.00 m
Regelböschung	b= 3.00 m	1 : 1.5
Tangentenlänge der Ausrundung	T= 1.5 x h	T= 3.00 m

Beispiel für Fahrbahnaufbau

gemäß RStO 12/24, Belastungsklasse 3.2, Tafel 1, Zeile 1

- 4 cm Asphaltdeckschicht
- 6 cm Asphaltbinderschicht
- 12 cm Asphalttragschicht
- 38 cm Frostschuttschicht
- 60 cm frostsicherer Oberbau

- ① 20 cm Oberboden
- ② 30 cm Oberboden
- ③ Vegetationstragdeckschicht aus Mineralstoffgemisch (80V% Mineralstoff 0/32 und 20V% Oberboden)
- ④ Auffüllung mit frostunempfindlichen Material

1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Entwurfsbearbeitung: OBERMEYER Infrastruktur Meßberg 4 20095 Hamburg Telefon: 040/3 49 62 99-0 www.obermeyer-group.com	Projekt-Nr.: 27090	
	bearbeitet:	08/25 FRE
	gezeichnet:	08/25 HaN
	geprüft:	04.08.2025 gez. i.V. Freund

Entwurfsaufstellung: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg Bismarckstr. 39 31582 Nienburg	P-Nr.: 185825 (185928/186027)	
	nachgeprüft:	08.08.2025 gez. Callies

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

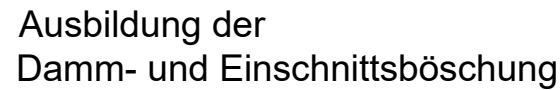
FESTSTELLUNGSENTWURF

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen	Unterlage / Blatt-Nr.: 14.2 / 4
B 6, Abschnitt 410, Stat. 0+100 bis Abschnitt 440, Stat. 0+752	Regelquerschnitt RRQ 2
PROJIS-Nr.:	Maßstab: 1 : 50

B6 Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge
Umbau

Aufgestellt: Nienburg, den 10.08.2025. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg im Auftrage:gez. Lichtenscheidt.....	

analog RAS_t



Böschungshöhe	$h < 2.00 \text{ m}$	$h \geq 2.00 \text{ m}$
Regelböschung	$b = 3.00 \text{ m}$	$1 : 1.5$
Tangentenlänge der Ausrundung	$T = 1.5 \times h$	$T = 3.00 \text{ m}$

- ① 20 cm Oberboden
- ② 30 cm Oberboden
- ③ Vegetationstragdeckschicht aus Mineralstoffgemisch (80V% Mineralstoff 0/32 und 20V% Oberboden)
- ④ Auffüllung mit frostunempfindlichen Material
- ⑤ 2-reihige Betonpflasterrinne
- ⑥ Hochbord

1	2	3	4	5	6	7	8	9

Entwurfsbearbeitung:  OBERMEYER Infrastruktur	Meißberg 4 20095 Hamburg Telefon: 040/3 49 62 99-0 www.obermeyer-group.com	
	Projekt-Nr.:	27090
	bearbeitet:	08/25 FRE
	gezeichnet:	08/25 SeO
geprüft:		04.08.2025 gez. i.V. Freund

Entwurfsaufstellung: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg Bismarckstr. 39 31582 Nienburg	P-Nr.: 185825 (185928/186027)
	nachgeprüft: 08.08.2025 gez. Callies

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

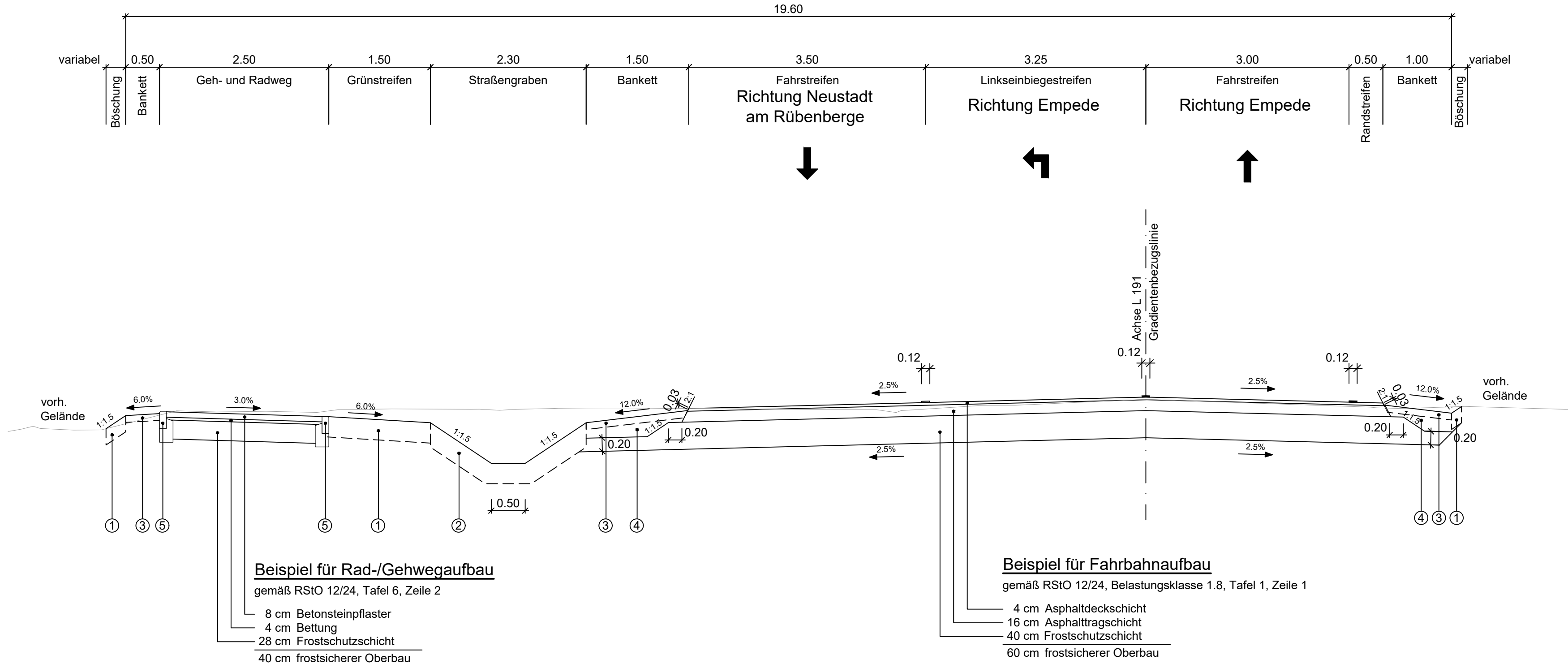
 Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen 	Unterlage / Blatt-Nr.: 14.2 / 5 Regelquerschnitt Nordstraße
	Maßstab: 1 : 50

B6 Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge Umbau

Aufgestellt: Nienburg, den 10.08.2025. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg im Auftrage:gez. Lichtenscheidt	

Regelquerschnitt L 191

Leinstraße analog RAsT (Bestand)
mit Linksabbiegestreifen und Geh-/Radweg



Ausbildung der Damm- und Einschnittböschung		
Böschungshöhe	$h < 2.00 \text{ m}$	$h \geq 2.00 \text{ m}$
Regelböschung	$b = 3.00 \text{ m}$	$1 : 1.5$
Tangentenlänge der Ausrundung	$T = 1.5 \times h$	$T = 3.00 \text{ m}$

- ① 20 cm Oberboden
- ② 30 cm Oberboden
- ③ Vegetationstragdeckschicht aus Mineralstoffgemisch (80V% Mineralstoff 0/32 und 20V% Oberboden)
- ④ Auffüllung mit frostunempfindlichen Material
- ⑤ Tiefbord

1	2	3	4	5	6	7	8	9

Entwurfsbearbeitung:  OBERMEYER Infrastruktur Meßberg 4 20095 Hamburg Telefon: 040/3 49 62 99-0 www.obermeyer-group.com	Projekt-Nr.:	27090	
	bearbeitet:	08/25	FRE
	gezeichnet:	08/25	HaN
	geprüft:	04.08.2025 gez. i.V. Freund	

Entwurfsaufstellung: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg Bismarckstr. 39 31582 Nienburg	P-Nr.: 185825 (185928/186027)
	nachgeprüft: 08.08.2025 gez. Callies

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

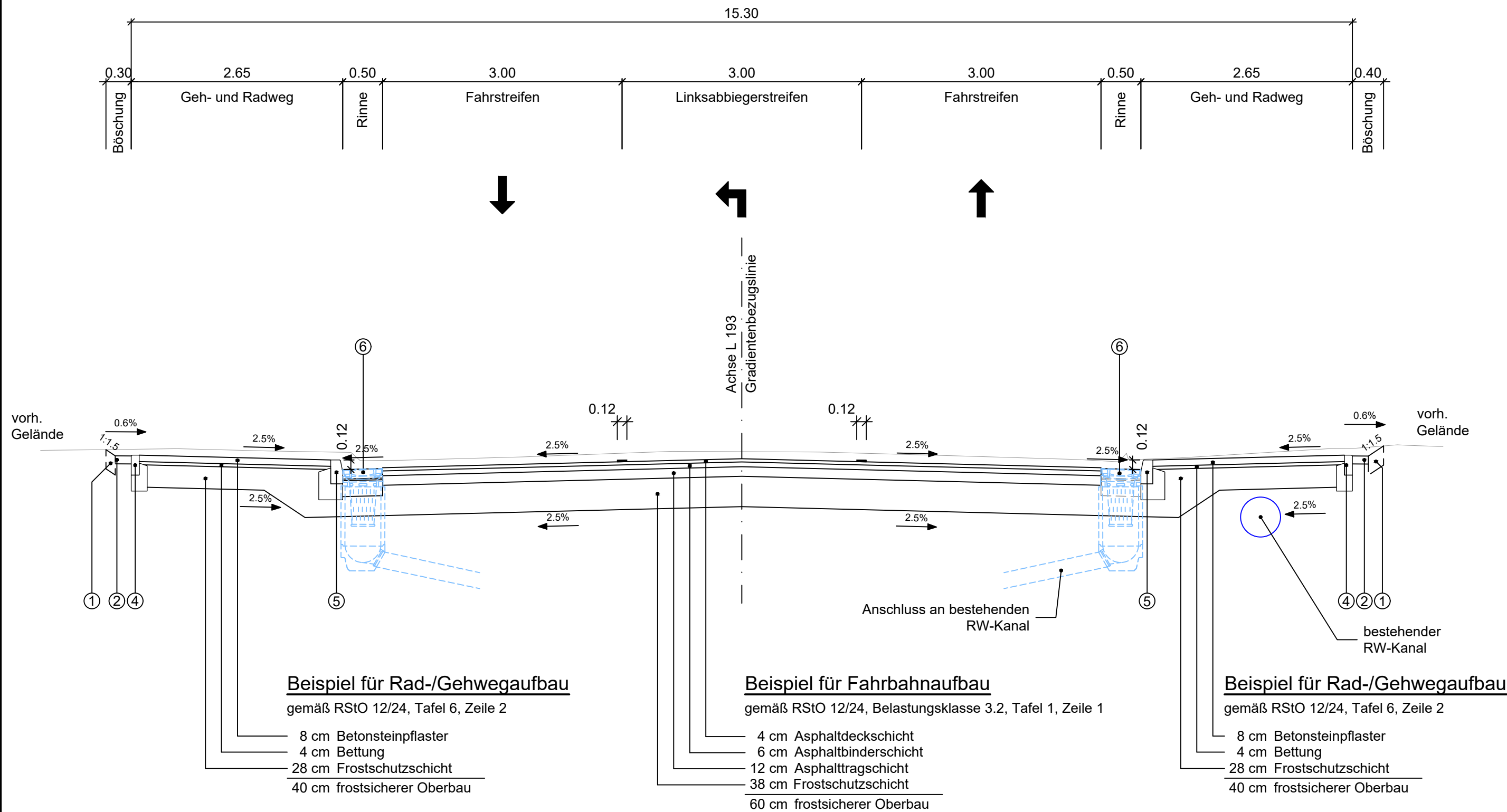
FESTSTELLUNGSENTWURF

 Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen 	Unterlage / Blatt-Nr.: 14.2 / 6 Regelquerschnitt L 191, Leinstraße
B 6, Abschnitt 410, Stat. 0+100 bis Abschnitt 440, Stat. 0+752	Maßstab: 1 : 50
PROJIS-Nr.:	

B6 Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge Umbau

Aufgestellt: Nienburg, den <u>10.08.2025</u> Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg im Auftrage: gez. Lichtenscheidt	

Regelquerschnitt L 193
Mecklenhorster Straße analog RAST (Bestand)



Beispiel für Rad-/Gehwegaufbau
gemäß RStO 12/24, Tafel 6, Zeile 2

- 8 cm Betonsteinpflaster
- 4 cm Bettung
- 28 cm Frostschuttschicht
- 40 cm frostsicherer Oberbau

Beispiel für Fahrbahnaufbau
gemäß RStO 12/24, Belastungsklasse 3.2, Tafel 1, Zeile 1

- 4 cm Asphaltdeckschicht
- 6 cm Asphaltbinderschicht
- 12 cm Asphalttragschicht
- 38 cm Frostschuttschicht
- 60 cm frostsicherer Oberbau

Beispiel für Rad-/Gehwegaufbau
gemäß RStO 12/24, Tafel 6, Zeile 2

- 8 cm Betonsteinpflaster
- 4 cm Bettung
- 28 cm Frostschuttschicht
- 40 cm frostsicherer Oberbau

**Ausbildung der
Damm- und Einschnittsböschung**

Böschungshöhe	h < 2.00 m	h ≥ 2.00 m
Regelböschung	b= 3.00 m	1 : 1.5
Tangentenlänge der Ausrundung	T= 1.5 x h	T= 3.00 m

- ① 20 cm Oberboden
- ② Vegetationstragdeckschicht aus Mineralstoffgemisch (80V% Mineralstoff 0/32 und 20V% Oberboden)
- ③ Auffüllung mit frostunempfindlichen Material
- ④ Tiefbord
- ⑤ Hochbord
- ⑥ 3-reihige Betonpflasterrinne

1	2	3	4	5	6	7	8	9

Entwurfsbearbeitung:	Projekt-Nr.: 27090
 Meißberg 4 20095 Hamburg Telefon: 040/3 49 62 99-0 www.obermeyer-group.com	bearbeitet: 08/25 FRE
	gezeichnet: 08/25 HaN
	geprüft: 04.08.2025 gez. i.V. Freund

Entwurfsaufstellung:	P-Nr.: 185825 (185928/186027)
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg Bismarckstr. 39 31582 Nienburg	nachgeprüft: 08.08.2025 gez. Callies

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

 Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen 	Unterlage / Blatt-Nr.: 14.2 / 7 Regelquerschnitt L 193, Mecklenhorster Straße
B 6, Abschnitt 410, Stat. 0+100 bis Abschnitt 440, Stat. 0+752	Maßstab: 1 : 50
PROJIS-Nr.:	

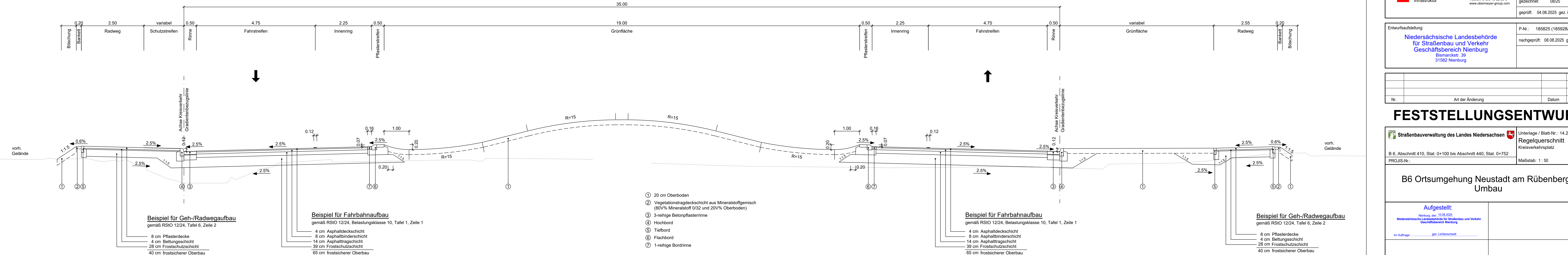
**B6 Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge
Umbau**

Aufgestellt: Nienburg, den 10.08.2025 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg im Auftrage:gez. Lichtenscheidt.....	

M:\27090\3-CAD\04\SB\QPlan\04-SB-RQ-P-1402.dwg

Regelquerschnitt Kreisverkehrsplatz

mit Geh- und Radweg
in Anlehnung an den Musterplan der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen



1 2 3 4 5 6 7 8 9

Entwurfsbearbeitung:	Projekt-Nr.: 27090
OBERMEYER Infrastruktur	bearbeitet: 08/25 FRE
Meißberg 4 20095 Hamburg Telefon: 040/3 49 62 99-0 www.obermeyer-group.com	gezeichnet: 08/25 WDe
	geprüft: 04.08.2025 gez. i.V. Freund

Entwurfsaufstellung:	P-Nr.: 185825 (185928/186027)
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg Bismarckstr. 39 31582 Nienburg	nachgeprüft: 08.08.2025 gez. Callies

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

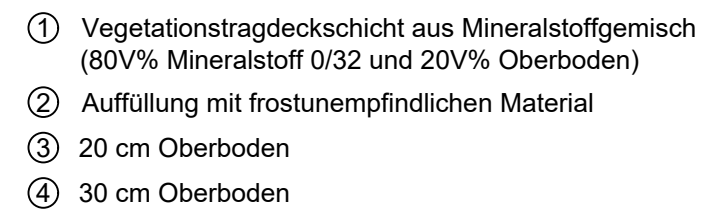
Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen	Unterlage / Blatt-Nr.: 14.2 / 8
Regelquerschnitt Kreisverkehrsplatz	
B 6, Abschnitt 410, Stat. 0+100 bis Abschnitt 440, Stat. 0+752	
PROJIS-Nr.:	Maßstab: 1 : 50

B6 Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge Umbau

Aufgestellt: Nienburg, den 10.08.2025 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg	
im Auftrage: gez. Lichtenscheidt	

Blattgröße: 297x1308

zwischen L193 und Bauende



gemäß RStO 12/24, Tafel 6, Zeile 1

- | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| | | | | | | | | |

Entwurfsaufstellung: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg Bismarckstr. 39 31582 Nienburg	P-Nr.: 185825 (185928/186027)
	nachgeprüft: 08.08.2025 gez. Callies

FESTSTELLUNGSENTWURF

B6 Ortsumgehung Neustadt am Rübenberge Umbau

Aufgestellt: Nienburg, den <u>10.08.2025</u> Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg im Auftrage: gez. Lichtenscheidt	