

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>7</b>	<b>4.11</b>	Abgleich mit den bemessungs-relevanten Kenngrößen nach den RStO 01	44
<b>2</b>	<b>Vorgang</b>	<b>8</b>	<b>4.11.1</b>	Mittlerer Lastkollektivquotient $q_{Bm}$	45
<b>3</b>	<b>Achslasterfassung auf BAB</b>	<b>9</b>	<b>4.11.2</b>	Mittlere Achsanzahl pro Fahrzeug des Schwerverkehrs $f_A$	45
3.1	Messverfahren und Ausstattung der Messquerschnitte	9			
3.2	Voraussetzungen für die Erfassung von Achslasten	10	<b>5</b>	<b>Modellansatz zur Berechnung der schwerverkehrsinduzierten Belastung/Beanspruchung der BAB</b>	46
3.3	Geografische Lage der Messquerschnitte der 1. und 2. Ausbaustufe	10	5.1	Struktur des Modells SVIB-BAB	46
3.4	Datenerfassung	11	5.2	Erfassung des Schwerverkehrs an Dauerzählstellen	48
<b>4</b>	<b>Analyse der erfassten Einzelfahrzeugdaten</b>	<b>13</b>	5.3	Tertiärebene des Modells SVIB-BAB	48
4.1	Vorbemerkungen	13	5.4	Sekundärebene des Modells SVIB-BAB	53
4.2	Ort und Zeitraum der Einzelfahrzeugdatenerfassung	13	5.4.1	Fahrzeugartbezogene Zusammenhänge zwischen Fahrzeug-Gesamtgewicht, Fahrzeug-Teilgewichten und Achslasten	54
4.3	Umfang und Struktur der Einzelfahrzeugdaten	13	5.4.2	Modellierung des Modells SVIB-BAB auf der Sekundärebene mittels Petri-Netzen	62
4.4	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs	15	5.4.2.1	Was sind Petri-Netze?	62
4.5	Zusammensetzung des Schwerverkehrs auf BAB	16	5.4.2.2	Modellierung des Modells SVIB-BAB auf der Sekundärebene	62
4.5.1	Neuklassifizierung von falsch zu-geordneten Fahrzeugarten	16			
4.5.2	Zusammensetzung des Schwerverkehrs	18			
4.6	Aus dem Schwerverkehr resul-tierende Lastmenge	26	<b>6</b>	<b>Nutzen des SVIB-BAB-Modells</b>	65
4.7	Aus dem Schwerverkehr resul-tierende Achslastverteilung	29	<b>7</b>	<b>Zusammenfassung</b>	67
4.8	Aus dem Schwerverkehr resul-tierende äquivalente 10-t-Achs-übergänge	31	<b>8</b>	<b>Literatur</b>	70
4.9	Häufigkeitsverteilung der Fahrzeug-Gesamtgewichte	36			
4.10	Tagesganglinien des DTVSV, der Lastmenge und der äquivalenten 10-t-Achsübergänge	41			