

Inhalt

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