

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

17. Jahrgang	Ausgegeben zu Düsseldorf am 30. April 1964	Nummer 55
--------------	--	-----------

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des vereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBI. NW.) aufgenommen werden.

Glied.-Nr.	Datum	Titel	Seite
23237		Berichtigung zum RdErl. d. Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten v. 10. 9. 1963 (MBI. NW. S. 1715; SMBI. NW. 23237) Richtlinien für die Ausführung von Bauten im Einflußbereich des untertägigen Bergbaues, Fassung April 1953 (Anlage)	659
913	13. 3. 1964	RdErl. d. Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten Einheitliche Bauweisen bituminöser Fahrbahndecken und Tragschichten	659

I.

23237

Berichtigung

Anlage zum RdErl. d. Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten v. 10. 9. 1963 — II B 2 — 2.796 Nr. 1435/62 — MBI. NW. S. 1715 / SMBI. NW. 23237 —

Betreff: Richtlinien für die Ausführung von Bauten im Einflußbereich des untertägigen Bergbaues, Fassung April 1953.

In Abschn. 2.4 der Richtlinien (S. 1717 des Ministerialblattes) muß die in der 16. Zeile angegebene Formel für den aktiven Erddruck richtig heißen:

$$"E = \gamma \cdot \frac{h^2}{2} \cdot \operatorname{tg}^2 \left(45^\circ - \frac{\varphi}{2} \right) \text{."}$$

— MBI. NW. 1964 S. 659.

913

Einheitliche Bauweisen

bituminöser Fahrbahndecken und Tragschichten

RdErl. d. Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten v. 13. 3. 1964 — IV B 3 — 32—15 (45)

Im Interesse einer Vereinheitlichung der Vorbereitung, Kalkulation, Ausschreibung und Ausführung von Straßenbaumaßnahmen empfiehlt sich die Anwendung einheitlicher Bauweisen. Für den Neu-, Um- und Ausbau von Straßen sind daher

„Vorläufige Richtlinien über einheitliche Bauweisen bituminöser Fahrbahndecken und Tragschichten im Heißeinbau für das Land Nordrhein-Westfalen (Ausgabe 1963)“

Anlage

aufgestellt worden. Diese Richtlinien werden hiermit bekanntgegeben.

Ich bitte, beim Neu-, Um- und Ausbau von Bundesstraßen und Landstraßen in der Baulast des Bundes bzw. der Landschaftsverbände danach zu verfahren. Die Richtlinien sind auch bei Bundesstraßen und Landstraßen, soweit sie nicht in der Baulast des Bundes bzw. der Landschaftsverbände stehen, sowie bei Kreisstraßen anzuwenden, sofern der Neu-, Um- und Ausbau mit Bundes- oder Landesmitteln gefördert wird.

Entsprechend der Verkehrsbelastung ist je nach den örtlichen Gegebenheiten die Bauweise nach Maßgabe der Richtlinien festzulegen.

Von den Richtlinien sollte nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden.

Im übrigen wird den Landkreisen und Gemeinden die Anwendung der Richtlinien empfohlen.

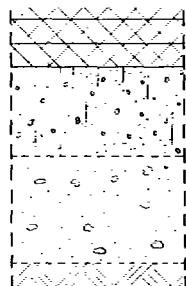
An die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe,
Regierungspräsidenten,
Landkreise und Gemeinden.

Anlage

**Vorläufige Richtlinien
über einheitliche Bauweisen bituminöser Fahrbahndecken
und Tragschichten im Heißsteinbau für das Land Nordrhein-
Westfalen (Ausgabe 1963)**

1. Begriffsbestimmungen

Für den technischen Aufbau der Fahrbahndecken und Tragschichten werden folgende Begriffe und in der zeichnerischen Darstellung die angegebenen Signaturen verwendet:

**1.1 Fahrbahndecke**

- 1.11 Deckschichten bilden den oberen Abschluß der Fahrbahndecke. Sie sind nach den jeweils gültigen „Technischen Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken (TV bit)“ Teil 3 und 6 hohlräumarm aufgebaut.
- 1.12 Binder. Als Binder wird die zwischen Tragschicht und den Deckschichten angeordnete nach den TV bit, Teil 3 und 4 aufgebaute Zwischenschicht bezeichnet.

1.2 Tragschichten

- 1.21 Bitu-Brekzie ist ein annähernd nach der quadratischen Parabel kornabgestuftes und mit Bitumen bzw. Teer heiß gemischtes gebrochenes Steinmaterial; gebrochener Kies ist ausgenommen.
- 1.22 Bitu-Kies ist ein annähernd nach der quadratischen Parabel kornabgestuftes und mit Bitumen bzw. Teer heiß gemischtes, rolliges Steinmaterial, das einen Anteil von mindestens 25 % an gebrochenem Steinmaterial, gebrochener Kies ausgenommen, aufweisen muß.

1.23 Kornabgestuftes Mineralgemisch ist ein annähernd nach der quadratischen Parabel kornabgestuftes und nicht mit Bindemitteln verklebtes, gebrochenes Material aus Naturstein, Hochofenschlacke oder Hüttenchlacke; gebrochener Kies ist ausgenommen.

1.24 Rüttelschotter ist eine durch Walzen und Rüttelgeräte verdichtete mit Splitt, Brechsand oder Natura sand verfüllte Schüttung aus Schotter.

2. Bemessungsgrundlagen**2.1 Allgemeines**

Für die Bemessung der Fahrbahnbefestigung wird die Straße je nach ihrer Verkehrsbelastung in eine der unter 2.2 aufgeführten Belastungsgruppen eingestuft. Hierbei ist zunächst von der doppelten im Jahre 1960 ermittelten Verkehrsmenge auszugehen, sofern nicht besondere Gründe für eine andere Bemessungsgrundlage vorliegen.

Maßgebend für die Einstufung in die Belastungsgruppen ist der künftige durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV_K) der Lkw über 5 t Nutzlast. Liegen jedoch die ermittelten Belastungswerte für die Gesamtzahl der Kfz innerhalb der Grenzwerte einer höheren Belastungsgruppe, so ist die Fahrbahnbefestigung entsprechend dieser höheren Belastungsgruppe zu bemessen.

Bundes- und Landstraßen in der Baulast des Bundes bzw. der Landschaftsverbände sind mindestens entsprechend der Belastungsgruppe „mittlerer Verkehr“ zu bemessen. Das gleiche gilt für Bundes- und Landstraßen, die nicht in der Baulast des Bundes bzw. der Landschaftsverbände stehen sowie für Kreisstraßen, deren Neubau, Um- oder Ausbau aus Bundes- oder Landesmitteln gefördert wird.

Kreuzungsfreie 4- und mehrspurige Straßen sind grundsätzlich wie Straßen mit „sehr starkem Verkehr“ zu bemessen.

2.2 Belastungsgruppen**2.21 mittlerer Verkehr:**

bei DTV_K = 100 — 499 Lkw über 5 t Nutzlast
bzw. = 2000 — 4999 Kfz insgesamt

2.22 starker Verkehr:

bei DTV_K = 500 — 999 Lkw über 5 t Nutzlast
bzw. = 5000 — 9999 Kfz insgesamt

2.23 sehr starker Verkehr:

bei DTV_K = mehr als 1000 Lkw über 5 t Nutzlast
bzw. = mehr als 10 000 Kfz insgesamt
jeweils bezogen auf zwei Fahrspuren.

3. Aufbau der Fahrbahnbefestigung

Für die unter 2.2 festgelegten Belastungsgruppen ist folgender Aufbau der Fahrbahn vorzusehen:

Verkehrsbelastung	mittel		stark		sehr stark		Körnung
DTV _K der Lkw > 5 t Nutzlast	100 — 499		500 — 999		≥ 1000		
DTV _K der Kfz insgesamt	2000 — 4999		5000 — 9999		≥ 10000		
Einbaugewicht bzw. Schichtstärke im verdichteten Zustand	kg/m ²	cm	kg/m ²	cm	kg/m ²	cm	mm

3.1 Fahrbahndecke

Deckschicht	90	3,5	90	3,5	90	3,5	0/12
Binderschicht	80	3,5	80	3,5	80	3,5	0/18
	—	—	115	5,0	115	5,0	0/25
Summe	170	7,0	285	12,0	285	12,0	

3.2 Tragschichten

3.21 Tragschichten aus Bitu-Brekzie

Tragschicht	140	6,0	140	6,0	115	5,0	0/25
	140	6,0	140	6,0	115	5,0	
Summe Tragschichten	280	12,0	280	12,0	345	15,0	
Summe Decke u. Tragschichten	450	19,0	565	24,0	630	27,0	
Frostschutz		61,0		56,0		53,0*	0,60—0,75
Gesamtdicke der Fahrbahnbefestigung		80,0		80,0		80,0	

* Bei Straßen mit sehr starkem Verkehr und bei Verwendung von drei bituminösen Tragschichten sind die oberen 15 cm der Frostschutzschicht zu stabilisieren.

Verkehrsbelastung	mittel		stark		sehr stark		Körnung
DTV _K der Lkw > 5 t Nutzlast	100 — 499		500 — 999		≥ 1000		
DTV _K der Kfz insgesamt	2000 — 4999		5000 — 9999		≥ 10000		
Einbaugewicht bzw. Schichtstärke im verdichten Zustand	kg/m ²	cm	kg/m ²	cm	kg/m ²	cm	mm

3.22 Tragschicht aus Bitu-Kies

Tragschicht	115 115 115	5,0 5,0 5,0	115 115 115	5,0 5,0 5,0	140 140 140	6,0 6,0 6,0	0/35
Summe Tragschichten	345	15,0	345	15,0	420	18,0	
Summe Decke u. Tragschichten	515	22,0	630	27,0	705	30,0	
Frostschutz		58,0		53,0		50,0*	0/60 — 0/75
Gesamtdicke der Fahrbahnbefestigung		80,0		80,0		80,0	

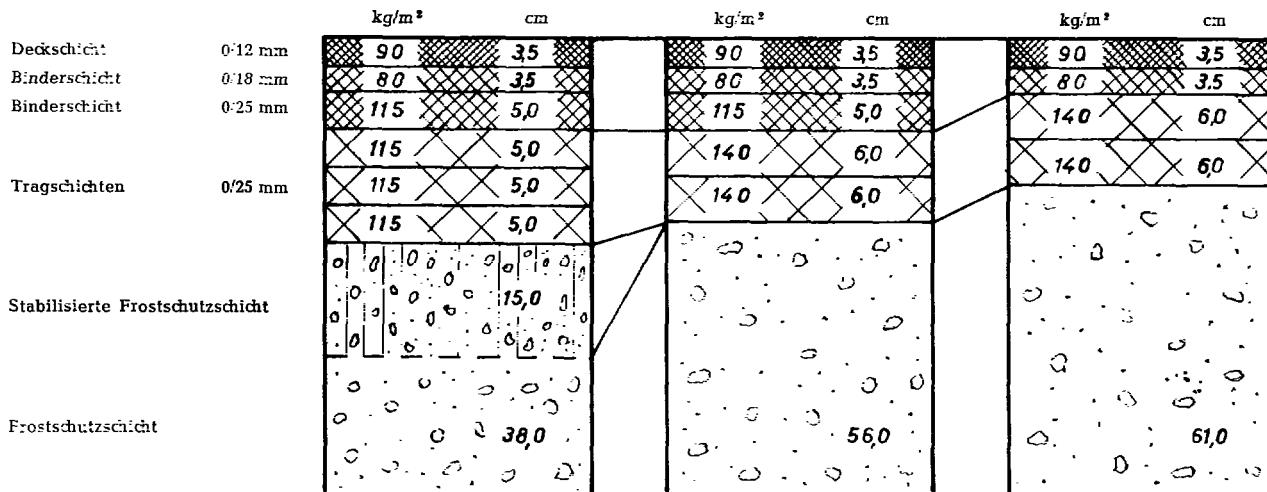
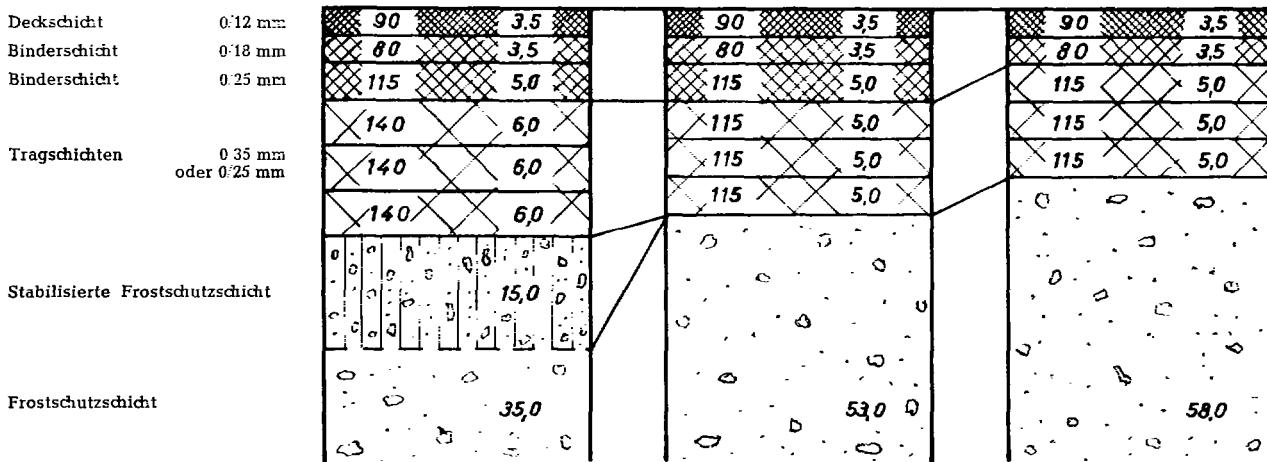
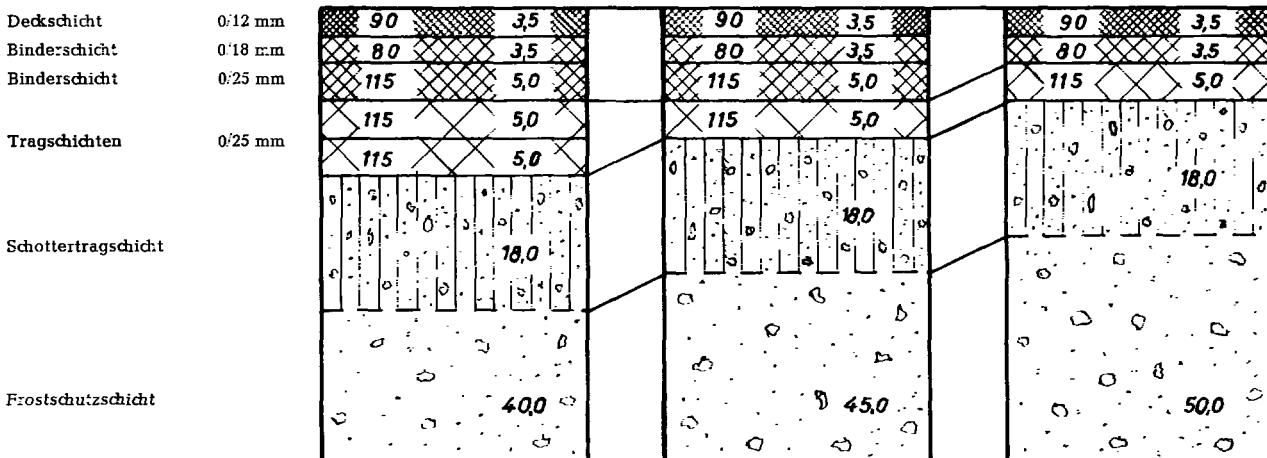
3.23 Tragschichten aus Bitu-Brekzie und kornabgestuftem Mineralgemisch oder Rüttelschotter

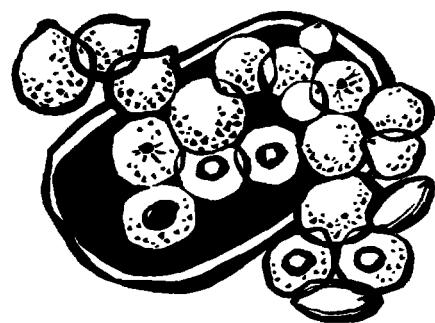
Tragschicht aus Bitu-Brekzie 1. Lage 2. Lage	115	5	115	5	115 115	5 5	0/25
Summe Bitu-Tragschichten	115	5	115	5	230	10	
Mineralgemisch oder Rüttelschotter	400	18	400	18	400	18	0/75 bzw. 35/75 + 0/8 Füllkorn
Summe Tragschichten	515	23	515	23	630	28	
Summe Decke u. Tragschichten	685	30	800	35	915	40	
Frostschutz		50		45		40	0/60 — 0/75
Gesamtdicke der Fahrbahnbefestigung		80		80		80	

* Bei Straßen mit „sehr starkem“ Verkehr und bei Verwendung von drei bituminösen Tragschichten sind die oberen 15 cm der Frostschutzschicht zu stabilisieren.

Aufbau der Fahrbahnbefestigung

Verkehrsbelastung DTV \leq der Lkw > 5 t Nutzlast bzw. Kfz. insgesamt	sehr stark $\geq 1\,000$ $\geq 10\,000$	stark 500 — 999 5 000 — 9 999	mittel 100 — 499 2 000 — 4 999
---	---	-------------------------------------	--------------------------------------

Tragschicht aus Bitu.-Brekzie**Tragschicht aus Bitu.-Kies****Tragschicht aus Bitu.-Brekzie und kornabgestuftem Mineralgemisch oder Rüttelschotter**



Südfrüchte, Trockenobst,
Feigen, Datteln, Nüsse
in Deinem **PÄCKCHEN**
erfreuen „drüber“
die ganze Familie

Einzelpreis dieser Nummer 0,70 DM

Einzellieferungen nur durch den August Bagel Verlag, Düsseldorf, gegen Voreinsendung des Betrages zuzügl Versandkosten (Einzelheft 0,25 DM) auf das Postscheckkonto Köln 85 16 oder auf das Girokonto 35 415 bei der Rhein. Girozentrale und Provinzialbank Düsseldorf. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.)

In der Regel sind nur noch die Nummern des laufenden und des vorhergehenden Jahrgangs lieferbar.
Wenn nicht innerhalb von acht Tagen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen.
Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Mannesmannufer 1 a. Druck: A. Bagel, Düsseldorf;
Vertrieb: August Bagel Verlag Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einseitiger Druck) durch die Post.
Ministerialblätter, in denen nur ein Sachgebiet behandelt ist, werden auch in der Ausgabe B zweiseitig bedruckt geliefert.
Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 13,45 DM, Ausgabe B 14,65 DM.