

Versuche zur Verzögerung auf neuen Asphaltdecken

Von Michael Salingré*

Dieser Kurzbeitrag basiert auf Versuchen und Beobachtungen des Autors zur Veränderung der Bremsverzögerung nach einer Erneuerung der Fahrbahnoberfläche mit Asphalt.

Praxisbeobachtung

Bei Unfällen auf neuen Fahrbahnen wird nicht selten von Parteien vorge-tragen, auf derartigen Oberflächen seien nicht die sonst möglichen Verzögerungswerte realisierbar. Hauptgrund hierfür sei, dass auf neuen Fahrbahnen

noch vorhandene (Bitumen-) Binde-mittel auf der Oberfläche.

Wie Straßenbauunternehmen auf Rückspra-che mitteilten, wird vor der Freigabe ei-ner neu asphaltierten Straße beim letz-ten Walzgang als abstumpfendes Mittel Sand aufgebracht. Am Sand könne das Bindemittel anhaften und anschlie-

ßend von einer Kehrmaschine entfernt werden. Deshalb unterscheidet sich die Griffbarkeit einer neuen Asphaltdecke nicht von der einer alten Asphaltdecke.

Zur aufgezeigten Problemstellung wurden vom Autor Bremsversuche durchgeführt: 3 h nach dem Aufbrin-gen einer neuen Asphaltdecke, sowie 1,5 Monate und 13 Monate nach Fer-tigstellung der Straße, **BILDER**. Die Ver-suche ergaben, dass die erzielbare Ver-zögerung 1 Jahr nach Fertigstellung der Straße, um circa $0,5 \text{ m/s}^2$ gestiegen ist.

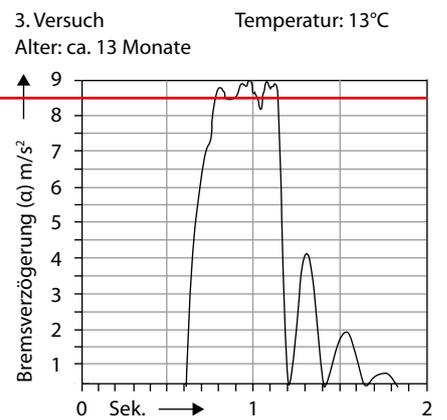
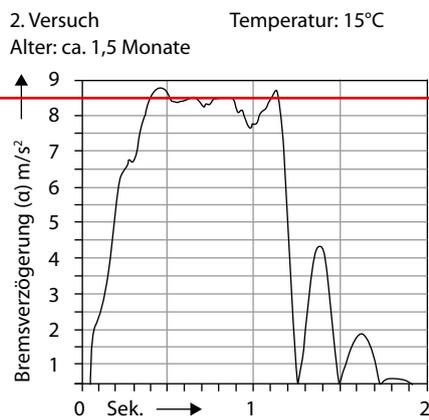
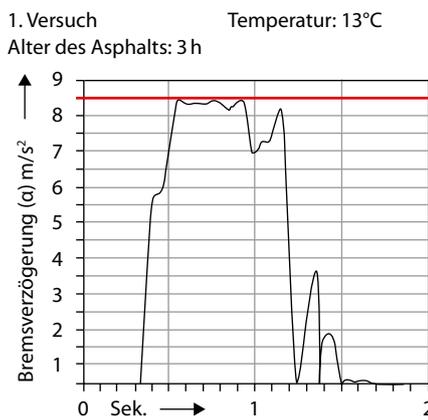


BILD: In Versuchen ergab sich eine Erhöhung der Bremsverzögerung um $0,5 \text{ m/s}^2$ 13 Monate nach der neuen Asphaltierung

FIGURE: In tests, there was an increase in braking deceleration of 0.5 m/s^2 13 months after the new asphaltting

Trial on deceleration on new asphalt surfaces

This short article is based on the author's experiments and observations on the change in braking deceleration after renewing the road surface with asphalt.

* Autor

Dipl.-Ing. Michael Salingré ist von der IHK zu Köln ö. b. u. v. Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle und Inhaber des Ingenieurbüros Salingré & Hübel in Bergkamen. ::