



**Liebe Leserinnen und Leser!**

Nicht selten wird der winterliche Fahrbahnzustand von Asphaltstraßendecken von Fahrzeuglenkern nicht richtig eingeschätzt und als „trockene“ Fahrbahn angesehen. Dies kann unter bestimmten Umständen zu Schleuderunfällen führen, welche durch das rechtzeitige Erkennen der winterlichen Bedingungen leicht vermieden werden könnten. Daher möchten wir in dieser Ausgabe der *forschungsnews* genauer über die „Winterglätte“ informieren.

**ERKENNTNISSE ZUR WINTERGLÄTTE OHNE VEREISUNG AUF ASPHALTFAHRBAHNDECKEN**



Unter der „Winterglätte“, insbesondere auf Asphaltfahrbahndecken, versteht man nicht die Vereisung, sondern einen winterlichen Fahrbahnzustand bei Temperaturen unter ca. -5°C. Dabei ist die Fahrbahnbelagsoberfläche aufgetrocknet, aber mit Restsalz und normalem Straßenschmutz verunreinigt.



Trotz einer guten Makrorauheit der Asphalt-Deckschicht (im Bild SMA11LM mit Diabas-Edel-Hartsplittkörnung) ist dieser Zustand nicht einer „trockenen“ Fahrbahn gleichzusetzen, weil hohe Restsalzmengen darauf vorhanden sind und auch vorhanden sein müssen, weil sonst

bei Auftreten von Feuchtigkeit unmittelbar Vereisung eintritt.



*Messung der Restsalzmenge*

Die zusätzliche Verunreinigung der Fahrbahndecken mit normalem Straßenschmutz und Reifenabrieb verbleibt im Winter bei niedrigeren Temperaturen länger auf der Fahrbahn, weil die reinigende Wirkung des Regens, wie in der warmen Jahreszeit, nicht eintritt. Eine maschinelle Nassreinigung der Fahrbahndecke ist ebenfalls nicht möglich, weil dadurch einerseits die aus Sicherheitsgründen erforderliche Restsalzmenge davon entfernt werden und andererseits unmittelbar nach der Nassreinigung Vereisungen auftreten würden. Dies ist bei der Beurteilung des winterlichen Fahrbahnzustandes der „Winterglätte“ zu beachten.



Nach Unfällen bei Winterglätte werden oft, insbesondere auf Mautstraßen, Ansprüche an die Fahrbahnerhalter gestellt und nicht nur mit



## BAUTECHNISCHE VERSUCHS- UND FORSCHUNGSANSTALT SALZBURG

A-5020 Salzburg, Alpenstraße 157 - Tel (+43)0 662/ 621758\*0, Fax (+43)0 662/ 621758\*199 - e-mail: info@bvfs.at, Internet: [www.bvfs.at](http://www.bvfs.at)

einem aus der Sicht der verunfallten Fahrer ungenügenden Winterdienst, sondern auch mit einer vermuteten generellen zu geringen Griffigkeit der Fahrbahndecke begründet. Zur Verifizierung dieser Vermutung eignen sich Griffigkeitsmessungen mit dem SRT-Pendelgerät.



Bei der Prüfung mit diesem Skid-Resistance-Tester gemäß DIN EN 1341 wird die Reibungsenergie gemessen und lässt sich daraus die Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche einordnen und bewerten.



Eine weitere Methode zur Beurteilung der Griffigkeit einer Fahrbahnoberfläche ist die Messung der Rautiefe mit der Sandfleckmethode wie nachfolgend abgebildet.



Vorangegangene Untersuchungen zeigen, dass sich beim vorbeschriebenen Fahrbahnzustand der „Winterglätte“ ein Griffigkeitsabfall von ca. 25% gegenüber der sauberen salzfreien Fahrbahn einstellt und dies ohne sichtbaren Hinweis wie Nässe und Vereisung. Dies sollte von allen Fahrzeuglenkern bedacht werden.

Aus Untersuchungen anlässlich von Schleuderunfällen bei „Winterglätte“ ist zu vermuten, dass derartige Unfälle besonders bei Einheimischen Lenkern auftreten, die aus dem vorangegangenen Befahren einer bestimmten Strecke eine „Geschwindigkeitsreserve“ gegenüber der verordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgetestet haben. Wird der Griffigkeitsabfall bei „Winterglätte“ nicht beachtet und der Fahrbahnzustand fälschlicherweise als „trocken wie im Sommer“ eingeschätzt, so kann es zum Schleuderunfall kommen.

Bisherige Erhebungen der bvfs ergaben, dass bei Einhaltung der verordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch bei „Winterglätte“ keine derartigen Unfälle auftreten.

Ing. F. Oberleithner  
[www.bvfs.at](http://www.bvfs.at)