

Inhalt

1	<b>Einführung, Zielsetzung</b>	11	7	<b>Visualisierung der Zustandsdaten in Ortsdurchfahrten</b>	52
2	<b>Bau- und messtechnische Gegebenheiten bei der Bewertung von Ortsdurchfahrten</b>	13	8	<b>Eignung der Spurrinnentiefe als Indikator für die Bewertung der Querebenheit in Ortsdurchfahrten</b>	67
2.1	Fahrbahnschäden in Ortsdurchfahrten	13	9	<b>Gleitender Mittelwert der Spurrinnentiefe als ein ergänzender Zustandsindikator für die Ortsdurchfahrten</b>	69
2.1.1	Entwurfs- und bautechnische Besonderheiten in Ortsdurchfahrten	13	10	<b>Zusammenfassung, Ausblick</b>	72
2.1.2	Typische Schadensbilder an Fahrbahnbefestigungen in Ortsdurchfahrten	16		<b>Literatur</b>	74
2.1.2.1	Querunebenheiten	16			
2.1.2.2	Längsunebenheiten	17			
2.1.2.3	Griffigkeitsmängel	17			
2.1.2.4	Substanzschäden	17			
2.2	Erfahrungen aus der Erhaltungspraxis in Ortsdurchfahrten	18			
3	<b>Anforderungen an die Erfassungstechnik bei der Zustandserhebung in Ortsdurchfahrten</b>	19			
3.1	Teilprojektübergreifende Anforderungen	19			
3.2	Teilprojektspezifische Anforderungen	21			
3.2.1	Längsebenheit (TP1A)	21			
3.2.2	Querebenheit (TP1B)	22			
3.2.3	Griffigkeit (TP2)	22			
3.2.4	Substanzmerkmale/Oberflächenbild (TP3)	23			
3.3	Zusammenfassung	24			
4	<b>Auswerteraster, Ermittlung der Zustandsindikatoren</b>	24			
4.1	Auswerteraster für die Ortsdurchfahrten	24			
4.2	Ermittlung der Zustandsindikatoren	29			
5	<b>Merkmalbezogene Festlegungen zur Normierung der Zustandsmerkmale; Bildung von Teilzielwerten</b>	38			
5.1	Längsebenheit (TP1A)	38			
5.2	Querebenheit (TP1B)	39			
5.3	Griffigkeit (TP2)	40			
5.4	Substanzmerkmale/Oberflächenbild (TP3)	40			
5.5	Bildung von Teilzielwerten	43			
6	<b>Ergebnisse der Neubewertung, Vergleich der alternativen Bewertung</b>	45			