

Inhalt

Glossar	8	5 Berechnung stündlicher Werte der Fahrbahnoberflächentemperatur ...	38
1 Einleitung	9	5.1 Vergleich der Fahrbahnoberflächen- temperatur	38
2 Grundlagen zur Berechnung der Schadenssumme	9	5.2 Vergleich von KiST-Raten und Schadenssummen nach GMA	41
2.1 Schadenspotenziale	9	6 KiST-Rate	42
2.2 Dimensionierungsrelevante Temperaturzustände	10	6.1 Genauigkeit	43
3 Klimatologische Betrachtungen	12	6.1.1 Varianz der Schadenspotenziale	43
3.1 Datengrundlage	13	6.1.2 Varianz der Jahressummen	43
3.2 Ergebnisse	14	6.1.3 Varianz der mittleren KiST-Rate	45
3.2.1 Temperatur an der Fahrbahn- oberfläche	14	6.2 Rasterdaten	45
3.2.2 Temperaturzustände	16	7 Vergleich der Schadenssummen nach EPM mit den KiST-Raten	48
3.2.3 Schadenssummen	17	7.1 Vergleich mit den KiST-Zonen	48
4 KiST-Methode	22	7.2 Vergleich mit Schadenssummen nach EPM für den Zeitraum 2001 bis 2015	49
4.1 Grundsätzliche Überlegungen	22	8 Sensitivitätsuntersuchungen	52
4.2 Regressionsrechnungen	22	8.1 Tagesmittel der Fahrbahnober- flächentemperatur	53
4.2.1 Daten der Fahrbahnoberflächen- temperatur	22	8.2 Tagesamplitude der Fahrbahnober- flächentemperatur	53
4.2.2 Meteorologische Daten	22	8.3 Tagesgang der Fahrbahnober- flächentemperatur	53
4.2.3 Auswahl von GMA und ihrer Messwerte	23	9 Vorschlag für KiST-Zonen	56
4.2.4 Regressionsmodell	23	9.1 Berechnung von Häufigkeitsvertei- lungen für KiST-Zonen	57
4.3 Ergebnisse	25	10 Schlussfolgerungen	59
4.3.1 Tagesmittel der Fahrbahnober- flächentemperatur	25	11 Zusammenfassung	60
4.3.2 Tagesamplitude der Fahrbahn- oberflächentemperatur	29	Literatur	63
4.3.3 Rasterdaten	33	Bilder	63
4.4 Mittlerer Tagesgang der Fahr- bahnoberflächentemperatur	35	Tabellen	66
4.4.1 Tagesgang für kleine Amplituden	36	Anhang: Häufigkeitsverteilungen für KiST-Zonen	67
4.4.2 Tagesgang für mittlere Amplituden	36		
4.4.3 Tagesgang für große Amplituden	36		
4.4.4 Reduzierte, normierte Tagesgänge ...	36		
4.4.5 Vergleich mit Messwerten	37		