

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	11	<b>3.8.1</b>	Griffigkeitsmessungen auf der Vergleichsstrecke	37
<b>2</b>	<b>Kombiniertes Messverfahren aus SRT-Pendel und Ausflussmesser im Vergleich zum SKM-Messverfahren</b>	12	<b>3.8.2</b>	Durchführung der SRT- und Texturmessungen	38
2.1	Messtechnische Grundlagen	12	<b>3.8.3</b>	Berechnung des SKM-Wertes aus SRT-Messdaten	39
2.2	Einsatzbereiche der Messverfahren	13	<b>3.9</b>	Einfluss der Spurlage auf das Messergebnis	41
2.3	Einflüsse auf die Präzision des SRT-Messverfahrens und Möglichkeiten der Präzisierung	14	<b>4</b>	<b>Praktische Anwendung des Umrechnungsverfahrens</b>	41
2.4	Die Bewertung der Grobtextur durch Ausflussmesser und Texturmessverfahren – ein Vergleich	18	<b>5</b>	<b>Zusammenfassung</b>	42
2.5	Der Einfluss der Grobtextur auf die Geschwindigkeitsabhängigkeit des SKM-Wertes	23	<b>6</b>	<b>Literatur</b>	43
<b>3</b>	<b>Vergleich von SKM- und SRT-Messdaten auf ausgewählten Messstrecken</b>	24			
3.1	Beschreibung des zur Verfügung stehenden Streckenkollektivs	24			
3.2	Erhebung der SKM-Messdaten	25			
3.3	Erhebung der SRT-Messdaten und Entnahme der Bohrkerne	26			
3.4	Auswertung der SKM-Messergebnisse	26			
3.5	Korrelation zwischen SKM-Messwert und SRT-Messwert	28			
3.6	Umrechnung der Messergebnisse von SKM- und SRT-Messungen	30			
3.6.1	Direkte Umrechnung von SRT- auf SKM-Messwerte	31			
3.6.2	Umrechnung mit für die Belagsart typischer Geschwindigkeitsabhängigkeit des SKM-Griffigkeitsmesswertes	32			
3.6.3	Umrechnung mit ergänzenden Sandfleck-Messdaten	33			
3.6.4	Umrechnung mit Daten des Elektronischen Ausflussmessers	34			
3.6.5	Bewertung der Umrechnungsverfahren	35			
3.7	Schlussfolgerungen für bislang nicht untersuchte Deckschichtarten	35			
3.8	Erprobung des Umrechnungsverfahrens auf Vergleichsstrecken	37			