

Handwritten signature and date: 30.12.1986

An die
Oberste Baubehörde im
Bayer. Staatsministerium
des Innern
Abt.
Postfach 227
8000 München 22

33-4336-5630

TAM Birk

29.12.1986

Erfahrungsbericht über eishemmende Fahrbahnbeläge im Bauamts-
bezirk des Straßenbauamtes Neu-Ulm

Das Straßenbauamt Neu-Ulm wurde von der Regierung von Schwaben fernmündlich beauftragt, einen Erfahrungsbericht über eishemmende Fahrbahnbeläge unmittelbar der Obersten Baubehörde vorzulegen, wobei Herstellung, Dauerhaftigkeit und Wirksamkeit vorrangig beschrieben werden sollen.

Herstellung:

Im Bereich des SBA Neu-Ulm wurden bisher auf 2 Streckenabschnitten eishemmende Beläge mit Verglimitzusatz aufgebracht:
auf der B 18 zwischen Mindelheim und Türkheim, Str.-km 86,3 - km 87,0 (ca. 5000 m², im Oktober 1982) und der B 16 bei Breitenbrunn Str.-km 15,470 - 15,750 (ca. 2000 m², im September 1984). Die Zugabemenge des Verglimits ist abhängig von der Verkehrsbelastung. So wurden auf der B 18 bei einem DTV von ca. 10000 Kfz/24h 5,5 % und auf der B 16 bei einem DTV von ca. 2500 Kfz/24h 6 % Verglimit zugegeben. Bei der Herstellung müssen verschiedene Änderungen an der Mischanlage wegen der erforderlichen exakten Zugabe des Verglimits vorgenommen werden.

Der Hohlraumgehalt muß zwischen 3 und 4 Vol-% liegen. Liegt der Hohlraumgehalt zu niedrig, ist die Wirkung erheblich eingeschränkt; liegt er zu hoch, ist die Lebensdauer des Belags relativ gering und es entstehen vorzeitig Spurrinnen. Die Baukosten beliefen sich bei o.g. Einbauflächen auf 20,30 bzw. 24,90 DM/m² Verglimitbelag bei 4 cm Belagdicke.

Dauerhaftigkeit:

Spurrinnenmessungen im November 86 bei dem auf der B 18 vor vier Jahren aufgetragenen eishemmenden Belag haben ergeben, daß die max Spurrinntiefen derzeit zwischen 5 und 8 mm liegen. Dies entspricht dem normalen Verschleiß einer konventionellen Asphaltbetondeckschicht.

Wirksamkeit:

Die in unserem Bauamtsbereich vorhandenen Verglimitbeläge wurden an solchen Streckenabschnitten aufgebracht, auf denen durch kleinklimatische Verhältnisse bedingt Glättebildung auftrat, obwohl die Lufttemperatur in der Umgebung noch Plus-Grade aufwies. Zweck des Einbaues von eishemmenden Belägen war es, die unterschiedliche Vereisungstendenz einzelner Streckenabschnitte auszugleichen. Nach unseren Erfahrungen vermeiden diese Beläge die frühzeitige aber nicht die allgemeine Glättebildung, so daß an diesen Stellen nur die prophylaktischen, aber nicht die normalen Streueinsätze eingespart werden können. Die Reduzierung der Vereisungstendenz auf das Niveau der angrenzenden Normalstrecken bringt erhöhte Verkehrssicherheit.

Die Beurteilung der Wirksamkeit der Verglimitbeläge fällt nach Überprüfung der Unfallmeldeblätter 1980-1985 der zuständigen Polizeiinspektion positiv aus. Ab dem Zeitpunkt des Einbaues des Belages hat sich z.B. auf der B 18 in diesem Bereich nur noch ein glättebedingter Unfall ereignet. Das Unfallgeschehen vorher stellt sich wie folgt dar:

Jahr 1980 7 Unfälle, Jahr 1981 8 Unfälle und im Jahr 1982 5 Unfälle.

1.V.

Schiefer
BOR

2. Abdruck
an die
Regierung von Schwaben
SG 430

3. 2/6 z.K.
4. Zum Akt. 81.

Translation

Report from the department of roads „Neu-Ulm" to the ministry of Bavaria, Munich 29.12.86

Report about the experiences with ice-retardant pavements in the district of Neu-Ulm

Objects: B 18 near Mindelheim, length = 700 m, placed 1982
B 16 near Krumbach, length = 280 m, placed 1984

Effectiveness

The judgement of the effectiveness of the VERGLIMIT surfaces is, based on the accident reports from the police from 1980 to 1985, positive. Since these surfaces have been placed, there has been on the B 18 for example, only one accident on this road section due to winter conditions.

The accident figures from the previous years are as follows:

1980 = 7 accidents;
1981 = 8 accidents;
1982 = 5 accidents.

(*accident reduction rate = 97 %*)

Traduction

Rapport du département de route de „Neu-Ulm" au ministère de Bavière, Munich, 29.12.86

Rapport d'expérience avec des revêtements antigels dans le district de Neu-Ulm

Objets: B 18 près de Mindelheim, longueur = 700 m, pose 1982
B16 près de Krumbach, longueur = 280 m, pose 1984

Efficacité

Le jugement d'efficacité de ces revêtements VERGLIMIT est, basé sur les rapports d'accidents préparés par la police pour les années 1980 - 1985, positif. Depuis le placement de ces revêtements, il avait, sur le tronçon de B 18 par exemple, un seul accident dans les conditions hivernales arrivés.

Les chiffres d'accidents des années précédentes, sont les suivants:

1980 = 7 accidents;
1981 = 8 accidents;
1982 = 5 accidents.

(*réduction d'accidents = 97 %*)