

Mehr über Straßen wissen ...



Vorstellung der Ergebnisse der Zustandserfassung KStr NRW

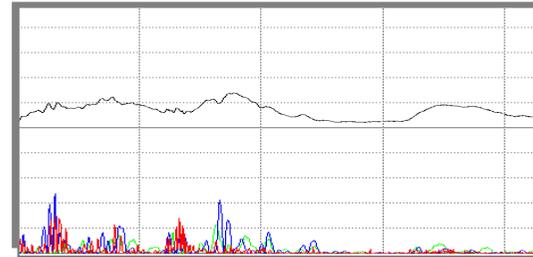
LEHMANN + PARTNER GmbH
6. Februar 2013



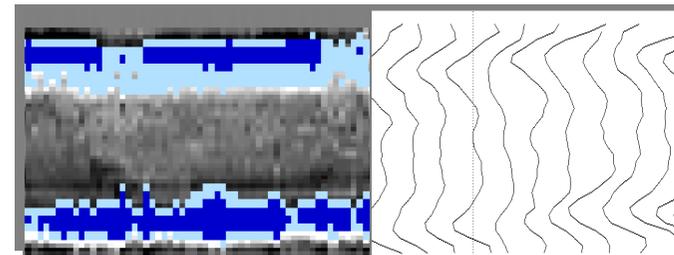
S.T.I.E.R



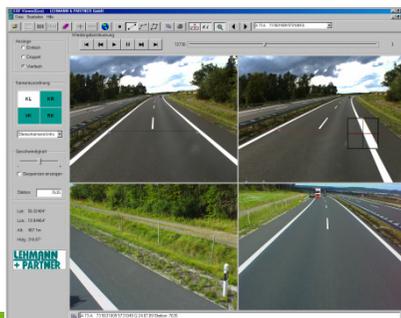
1 - Längsebenheit



2 - Querebenheit



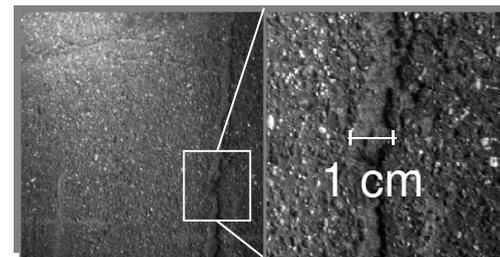
4 - Einzelbilder



5 - Position



3 - Oberflächenbilder



Die aus der messtechnischen oder visuellen Zustandserfassung gewonnenen Zustandsgrößen sind mit physikalischen Einheiten behaftet, die durch eine Normierung bei der Zustandsbewertung in dimensionslose Zustandswerte von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) überführt werden.

.....



Die aus der messtechnischen oder visuellen Zustandserfassung gewonnenen Zustandsgrößen sind mit physikalischen Einheiten behaftet, die durch eine Normierung bei der Zustandsbewertung in dimensionslose Zustandswerte von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) überführt werden.

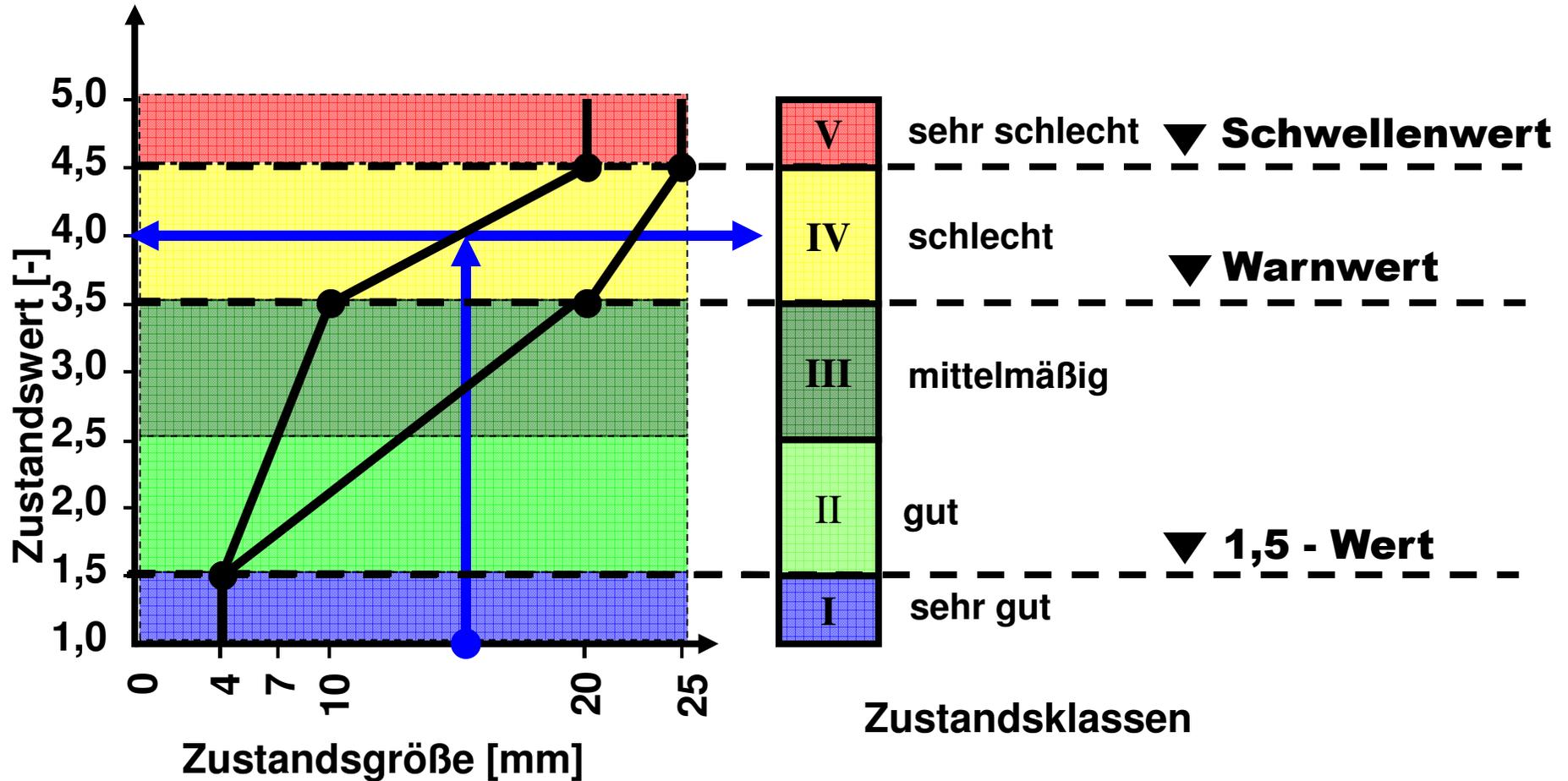
.....

Für die Normierung werden die Funktionsklassen 1 sowie 2 und 3 unterschieden



Zustandsbewertung

Normierung



Der Gebrauchswert

deckt die Teilziele Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit ab, die vor allem durch Längs- oder Querunebenheiten und Wasserrückhalt beeinflusst werden. Folglich besteht der Gebrauchswert aus einer Komponente für die Sicherheit (Querunebenheit, Wasserrückhalt) und für die Befahrbarkeit (Quer- und Längsunebenheit).

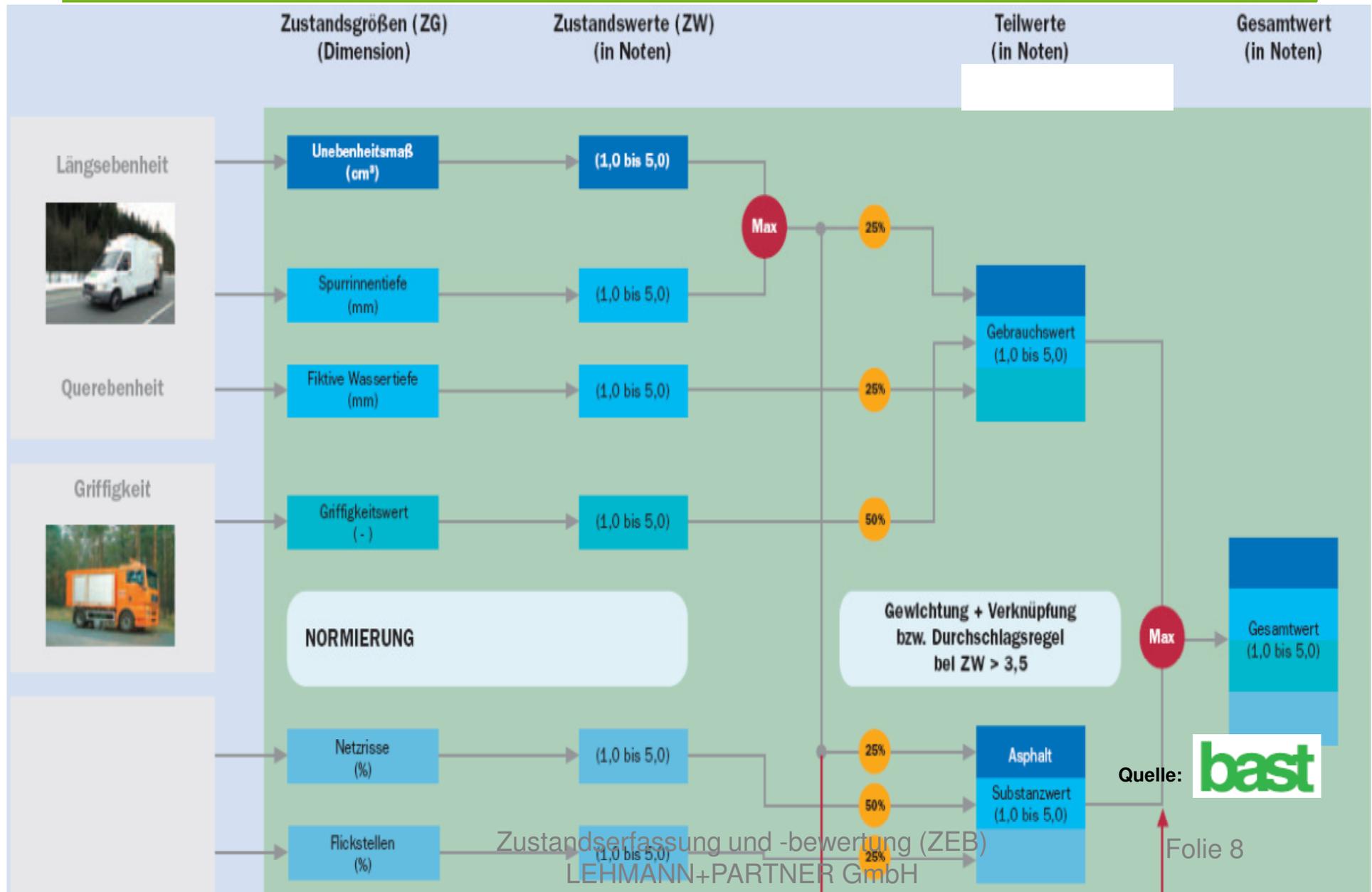


Der **Substanzwert** (Oberfläche)

beschreibt über die Merkmalsgruppe „Ebenheit im Längsprofil“ und die Substanzmerkmale für Asphaltbauweisen bzw. Pflaster und Plattenbeläge an der Fahrbahnoberfläche erkennbare strukturelle Schäden (z.B. Risse) der Fahrbahnbefestigung.

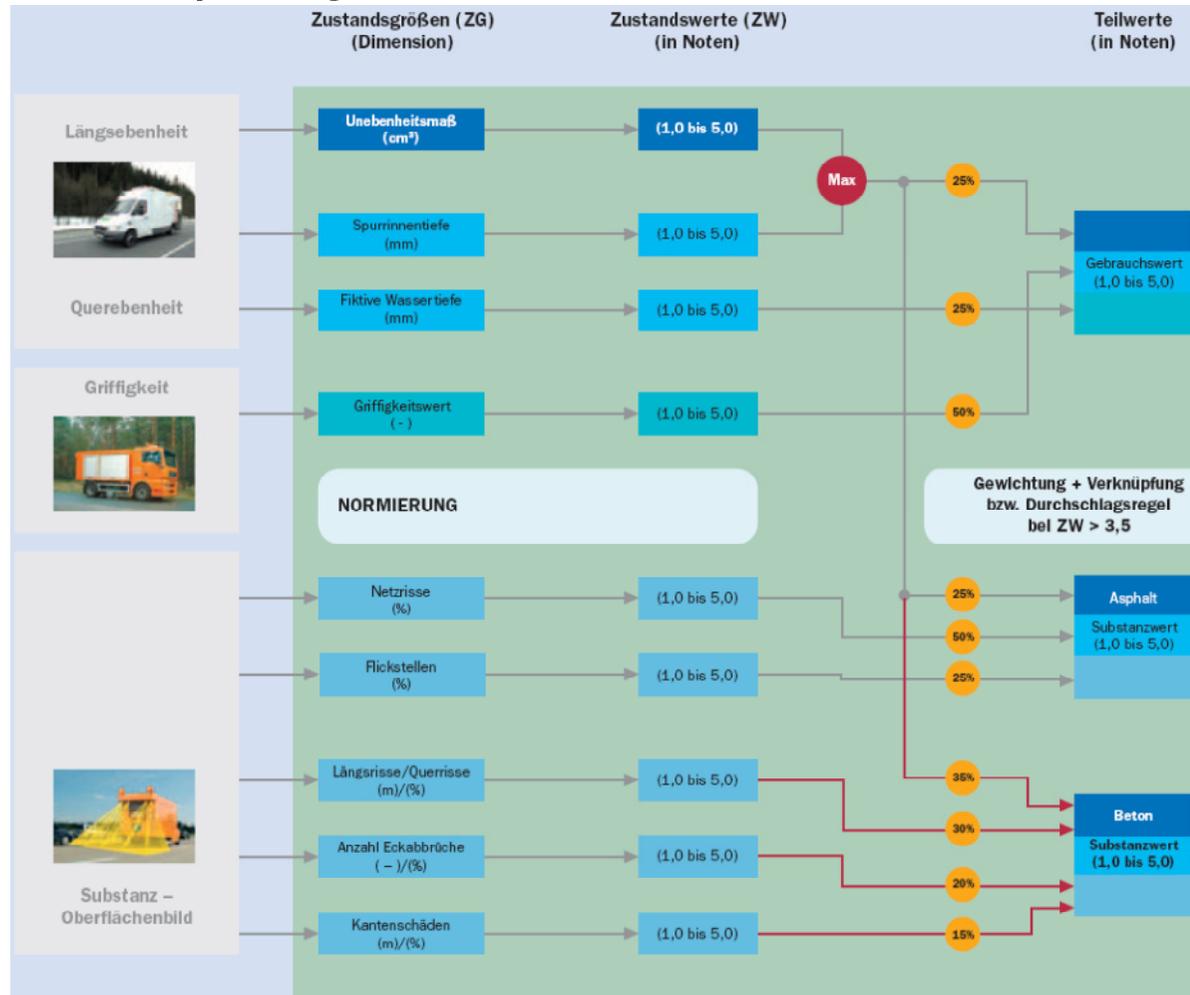


Zustandsbewertung

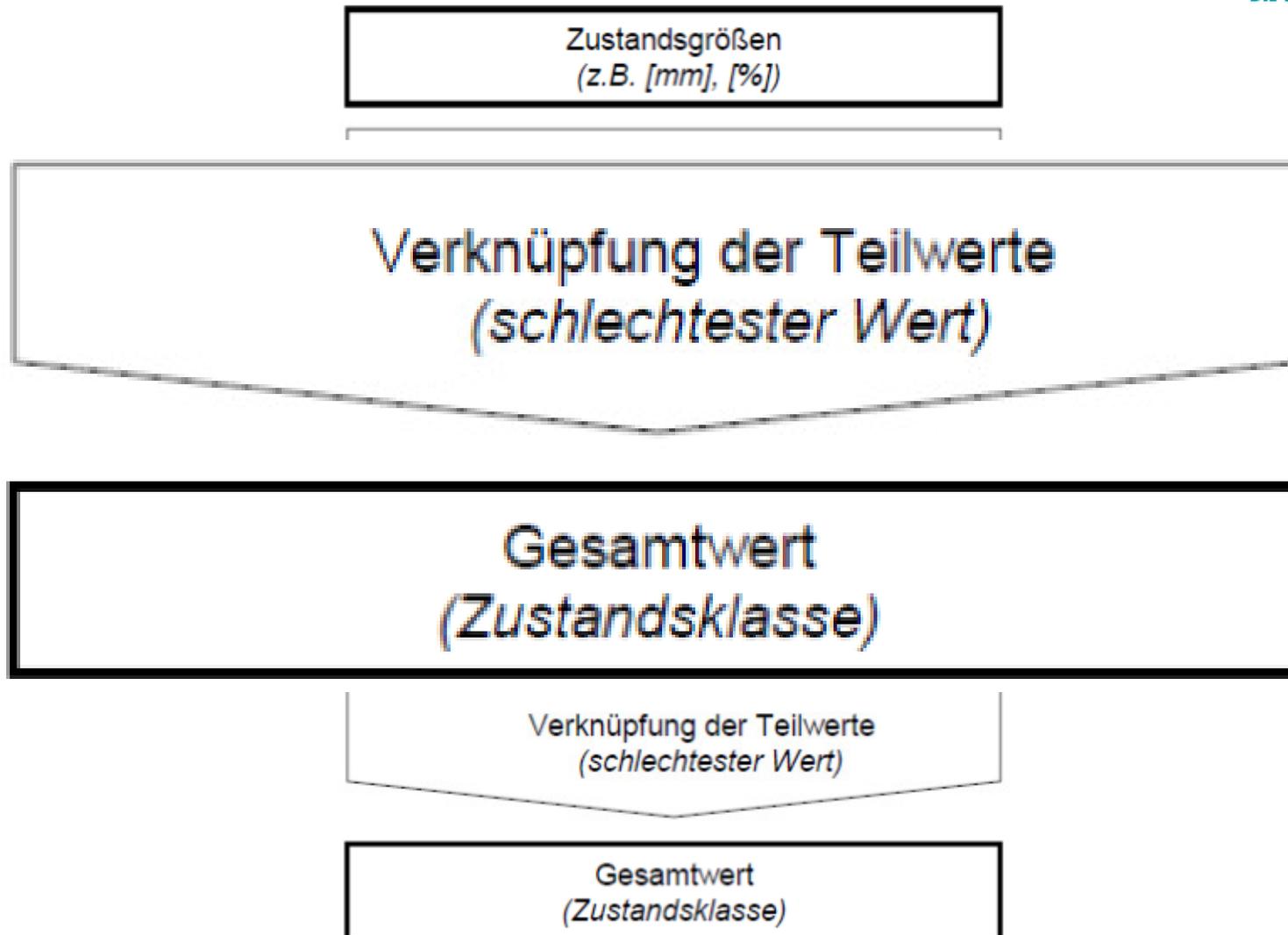


Zustandsbewertung

Verknüpfung

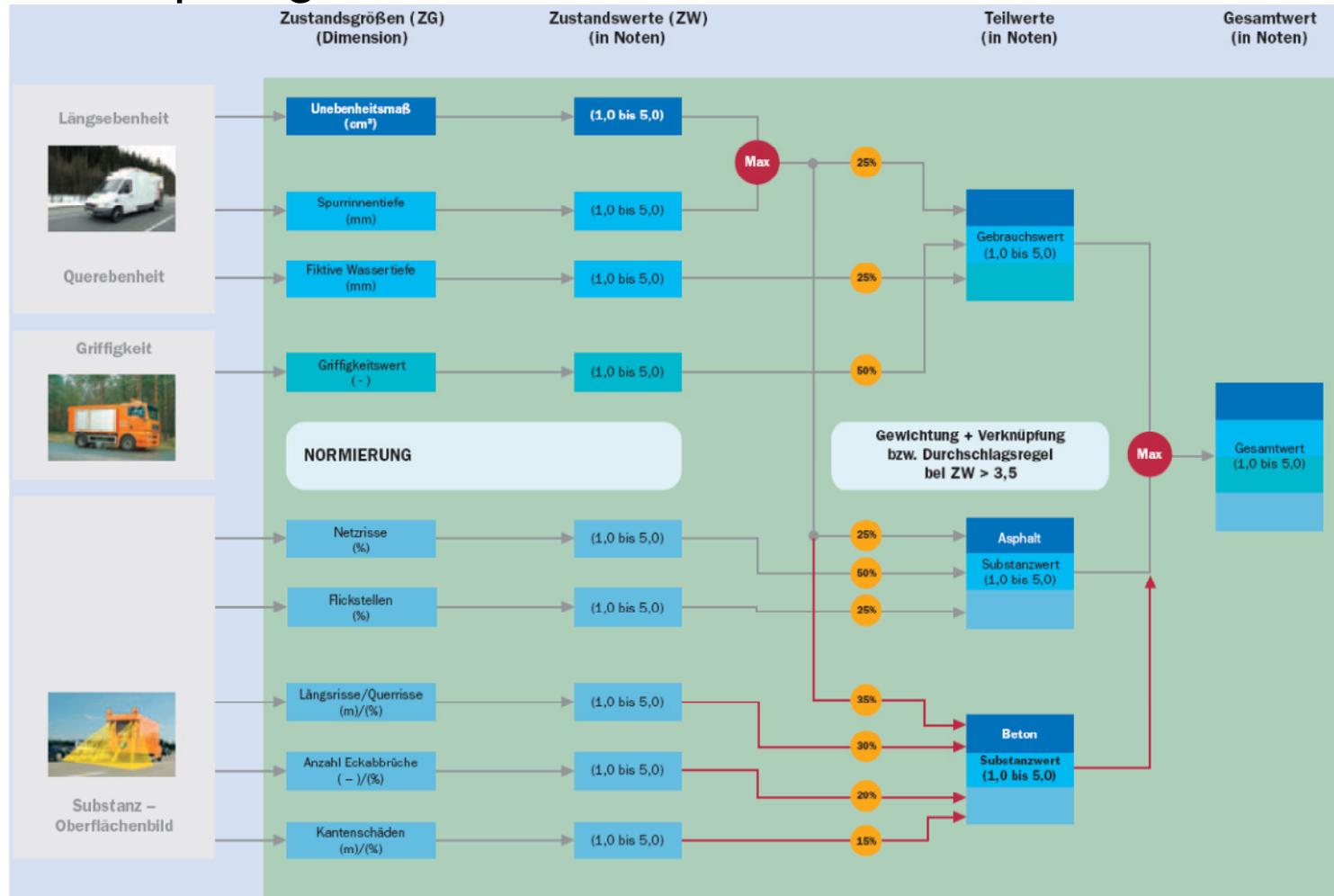


Zustandsbewertung



Zustandsbewertung

Verknüpfung



Quelle: **bast**

Der **Gesamtwert**

ist definiert als der schlechteste Teilwert von Gebrauchs- oder Substanzwert. Da der Gesamtwert an sich keinerlei Rückschlüsse mehr auf das Schadensbild eines Abschnittes zulässt, ist er vornehmlich für darstellerische Zwecke größerer Teilnetze geeignet..



-  1,00-1,49 (besser als 1,5-Wert)
-  1,50-2,49 (1,5-Wert überschritten)
-  2,50-3,49 (2,5-Wert überschritten)
-  3,50-4,49 (Warnwert überschritten)
-  4,50-5,00 (Schwellenwert überschritten)
-  keine gültigen Zustandswerte vorhanden

Quelle:

- TP 0 (Ausgangsdaten)
- Statistik
- Karten
- Zustandsprofile
- Rohdatenprofile
- Bilder
- Bilanzielle Bewertung



- TP 0 (Ausgangsdaten)
- **Statistik**
- Karten
- Zustandsprofile
- Rohdatenprofile
- Bilder
- Bilanzielle Bewertung

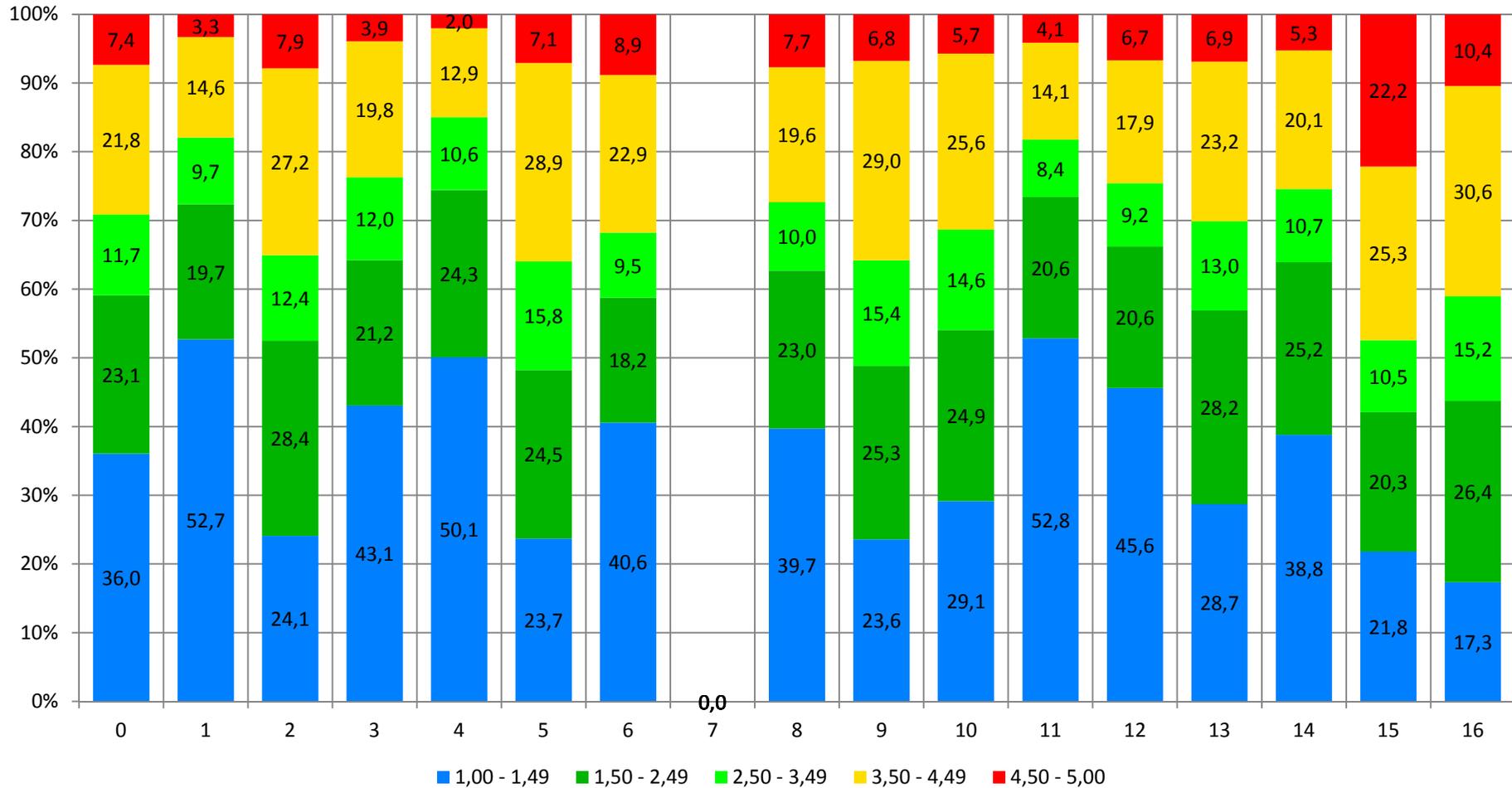


Zustandsgrößen

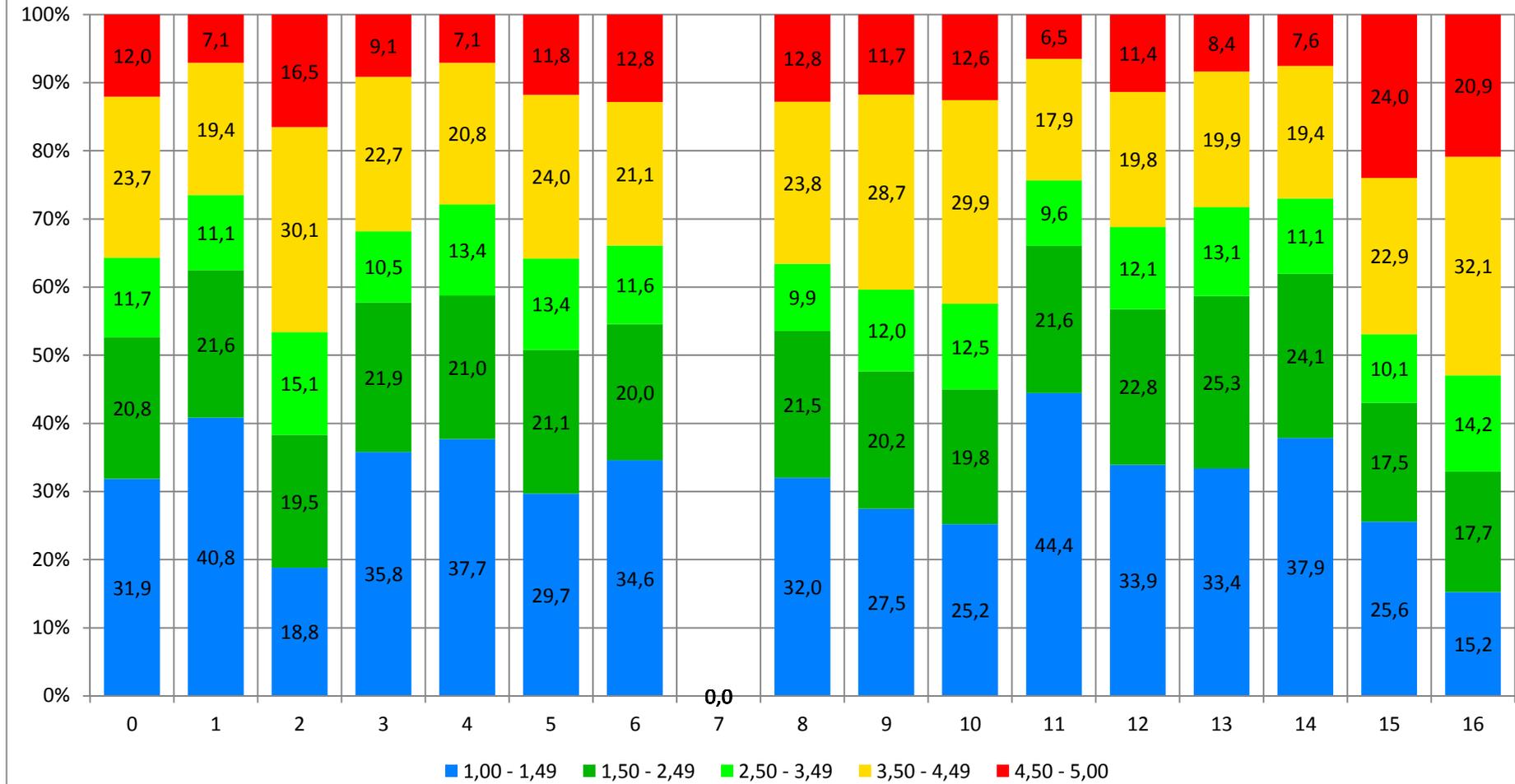
Merkmal	Auswertelänge [km]	Abschnitte	Einheit	Mittelwert	Standardabweichung	Quantile						
						Min.	5%	15%	50%	85%	95%	Max.
ZG_AUN	196,22	3.390	cm3	8,00	9,54	0,27	1,07	1,83	4,62	14,48	25,48	108,21
ZG_LWI_FS	161,84	1.662	-	14,25	28,39	0,24	1,25	2,49	7,50	23,77	45,82	849,44
ZG_LWI_OD	34,38	1.728	-	9,37	22,10	0,12	0,36	0,72	3,09	16,84	36,90	505,14
ZG_SPT	196,22	3.390	mm	3,28	2,12	0,50	1,10	1,50	2,70	5,10	7,40	28,90
ZG_SPH	196,22	3.390	mm	0,56	0,88	0,00	0,00	0,00	0,30	1,00	2,00	17,20
ZG_GRI_40	30,55	1.534	-	0,614	0,084	0,205	0,481	0,542	0,618	0,695	0,741	0,916
ZG_GRI_60	146,13	1.478	-	0,577	0,078	0,343	0,457	0,497	0,575	0,661	0,700	0,851
ZG_RISS	196,22	3.390	%	9,70	13,96	0,00	0,00	0,00	4,00	21,60	40,00	92,98
ZG_FLI	196,22	3.390	%	7,62	14,60	0,00	0,00	0,00	0,33	18,53	39,67	100,00
ZG_AFLI	34,38	1.728	%	3,25	10,05	0,00	0,00	0,00	0,00	3,33	23,33	90,00

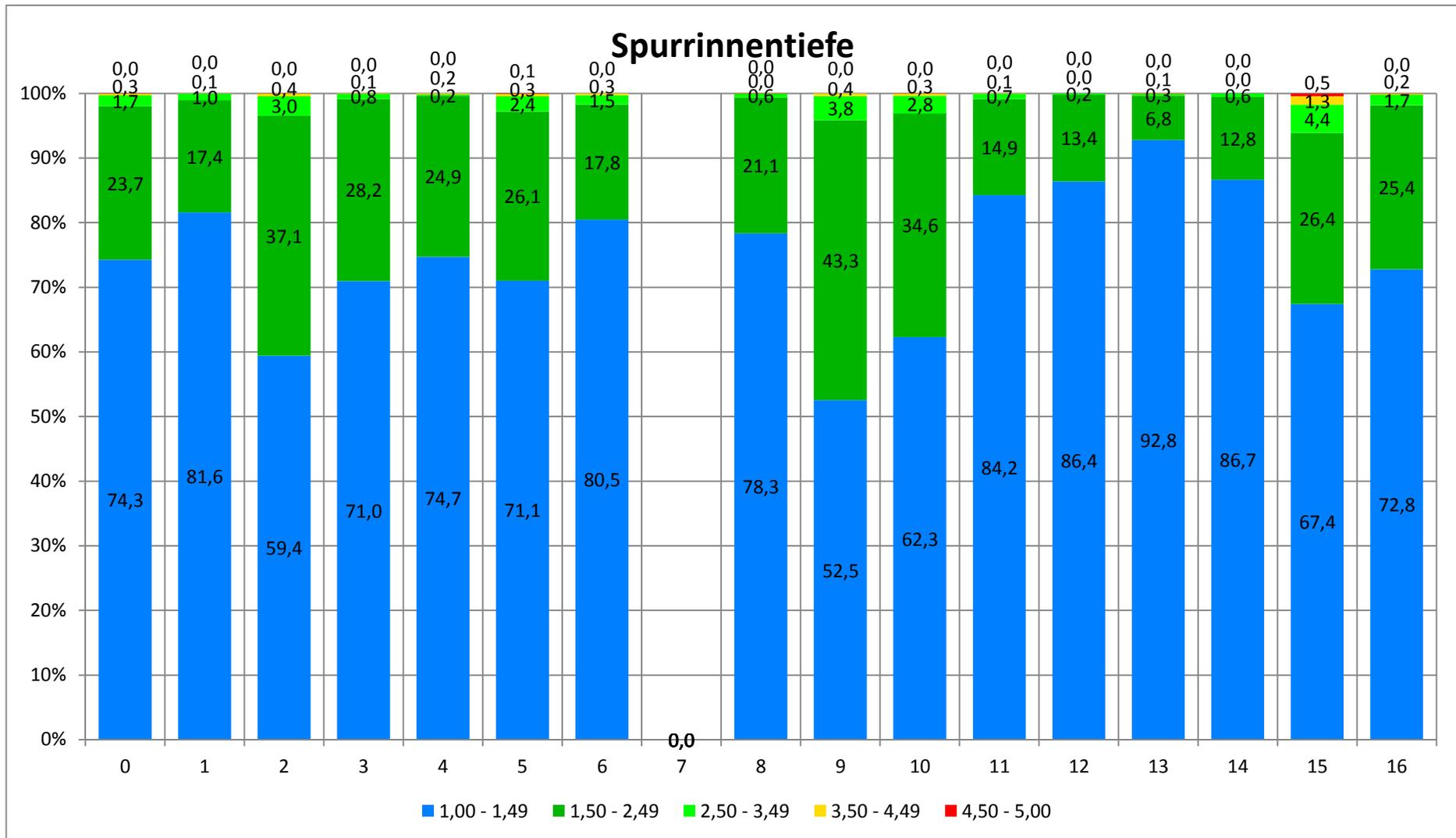


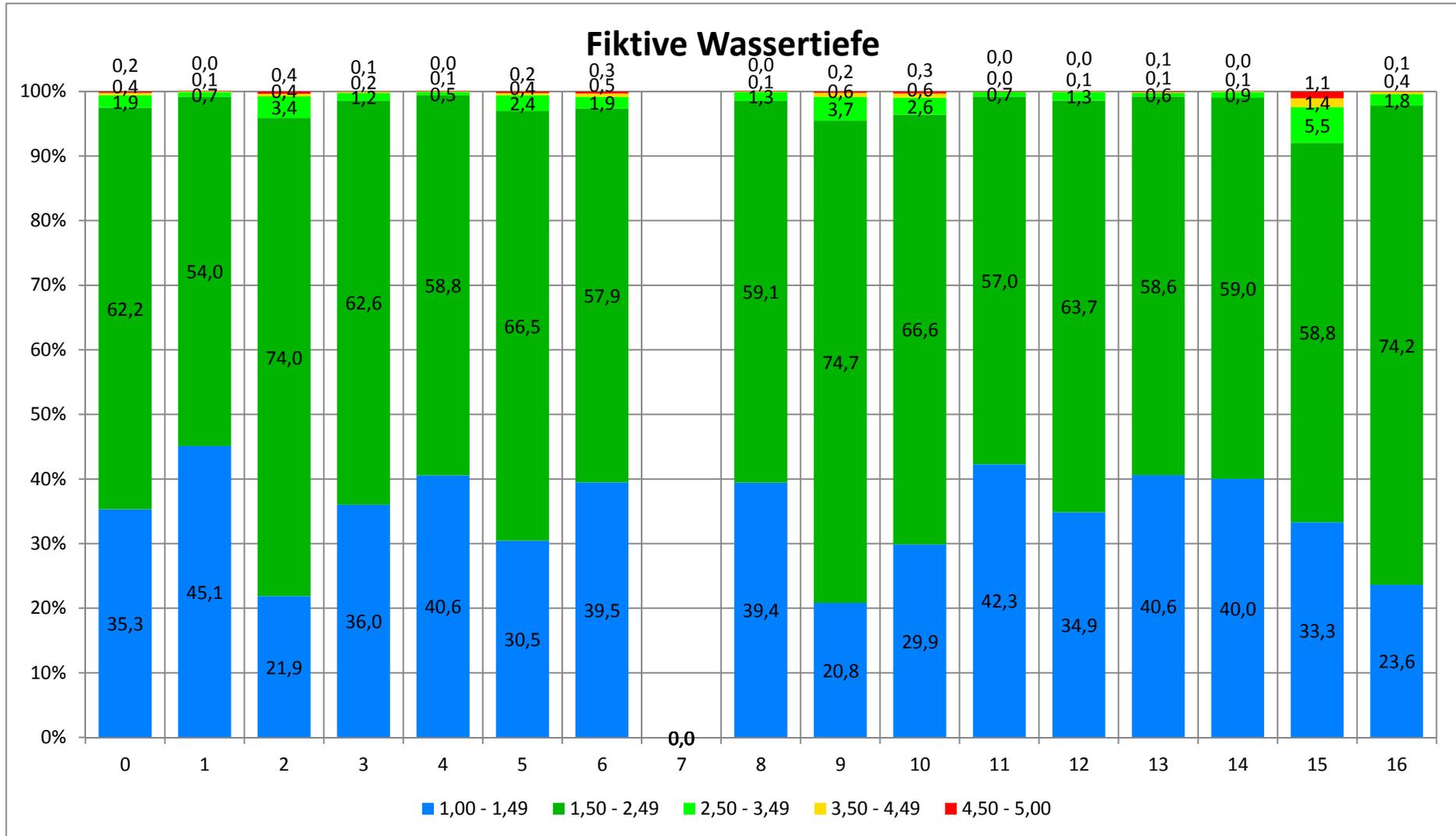
Allgemeine Unebenheiten

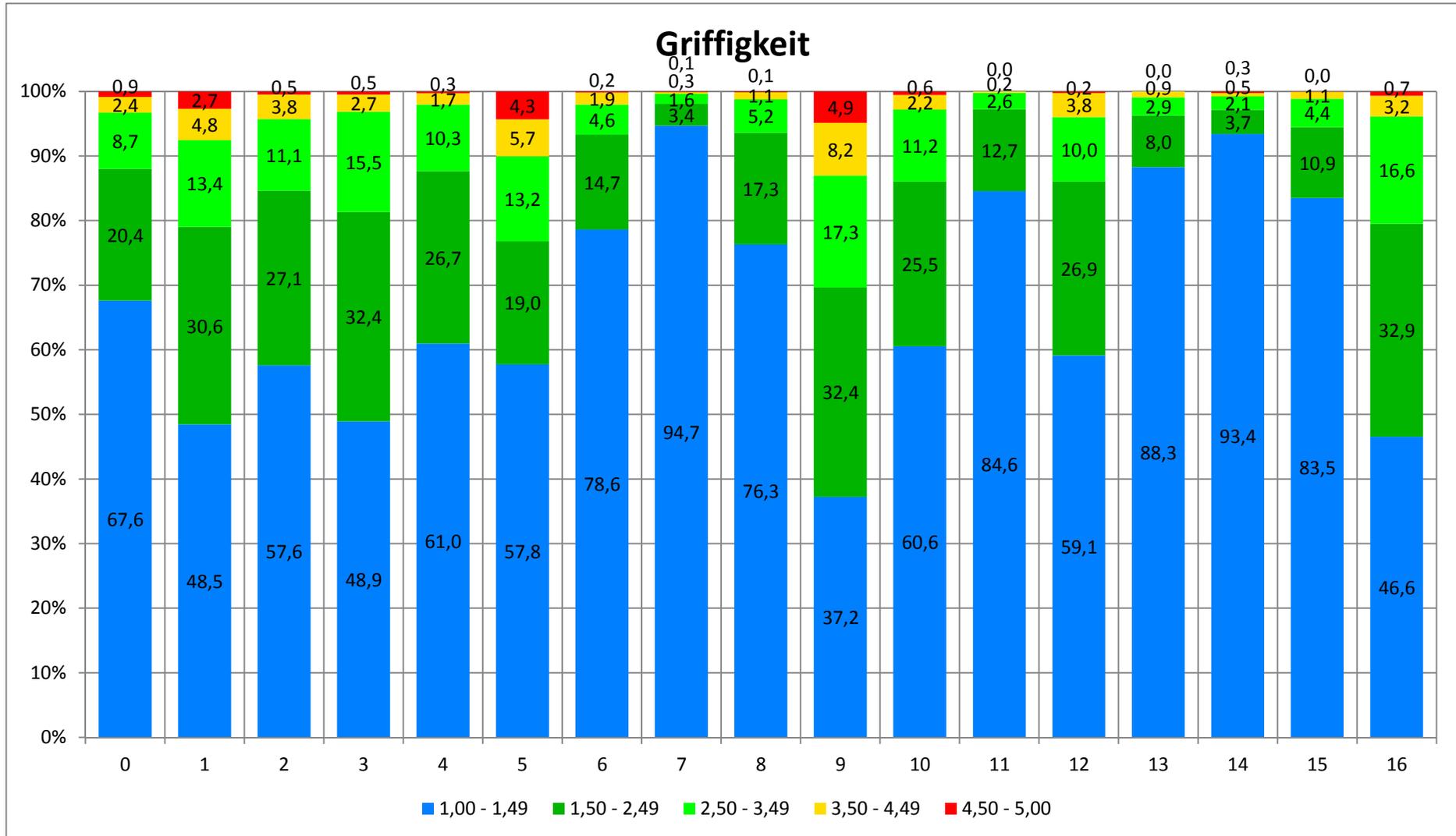


Längsebenheitswirkindex

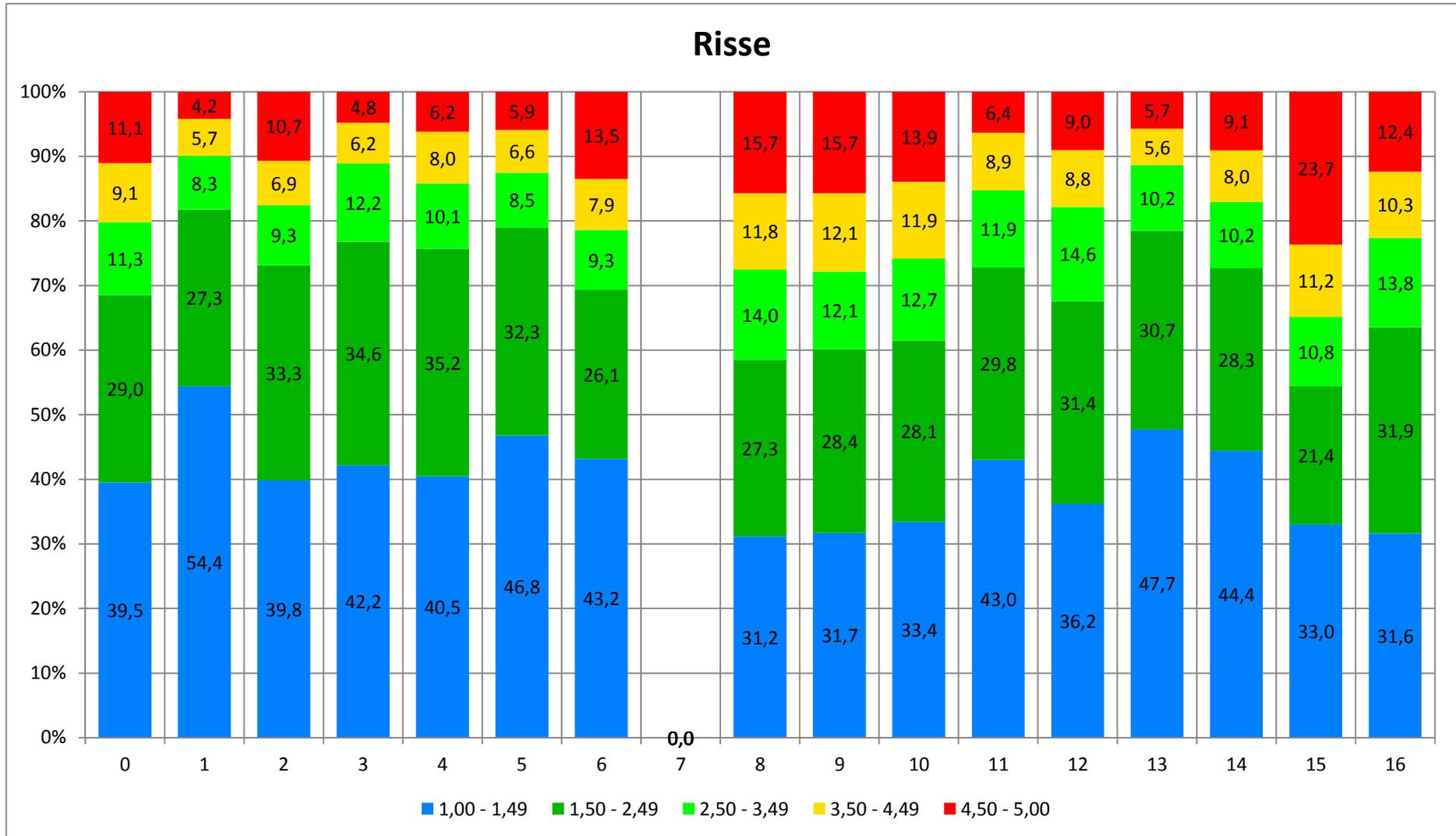


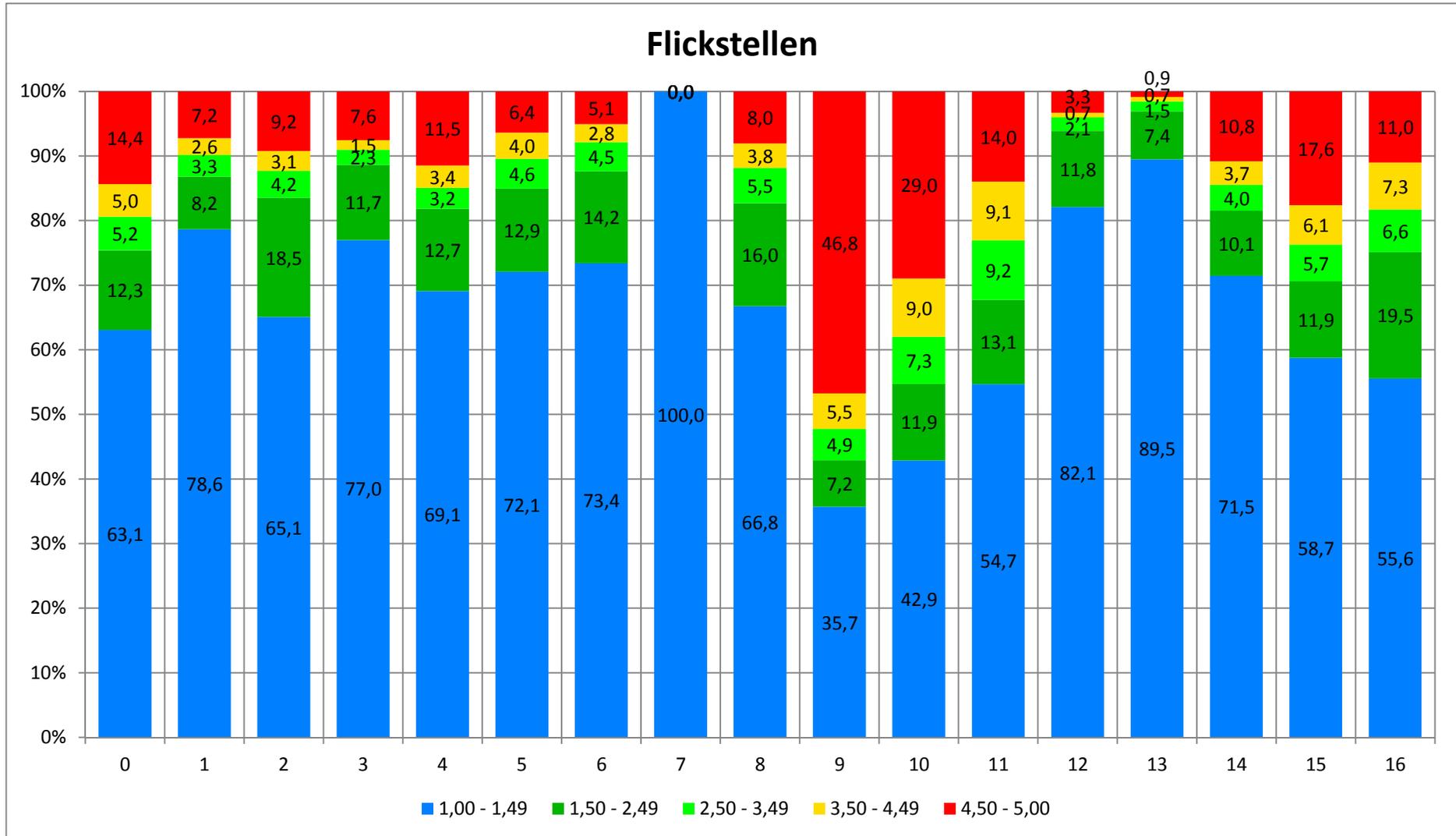


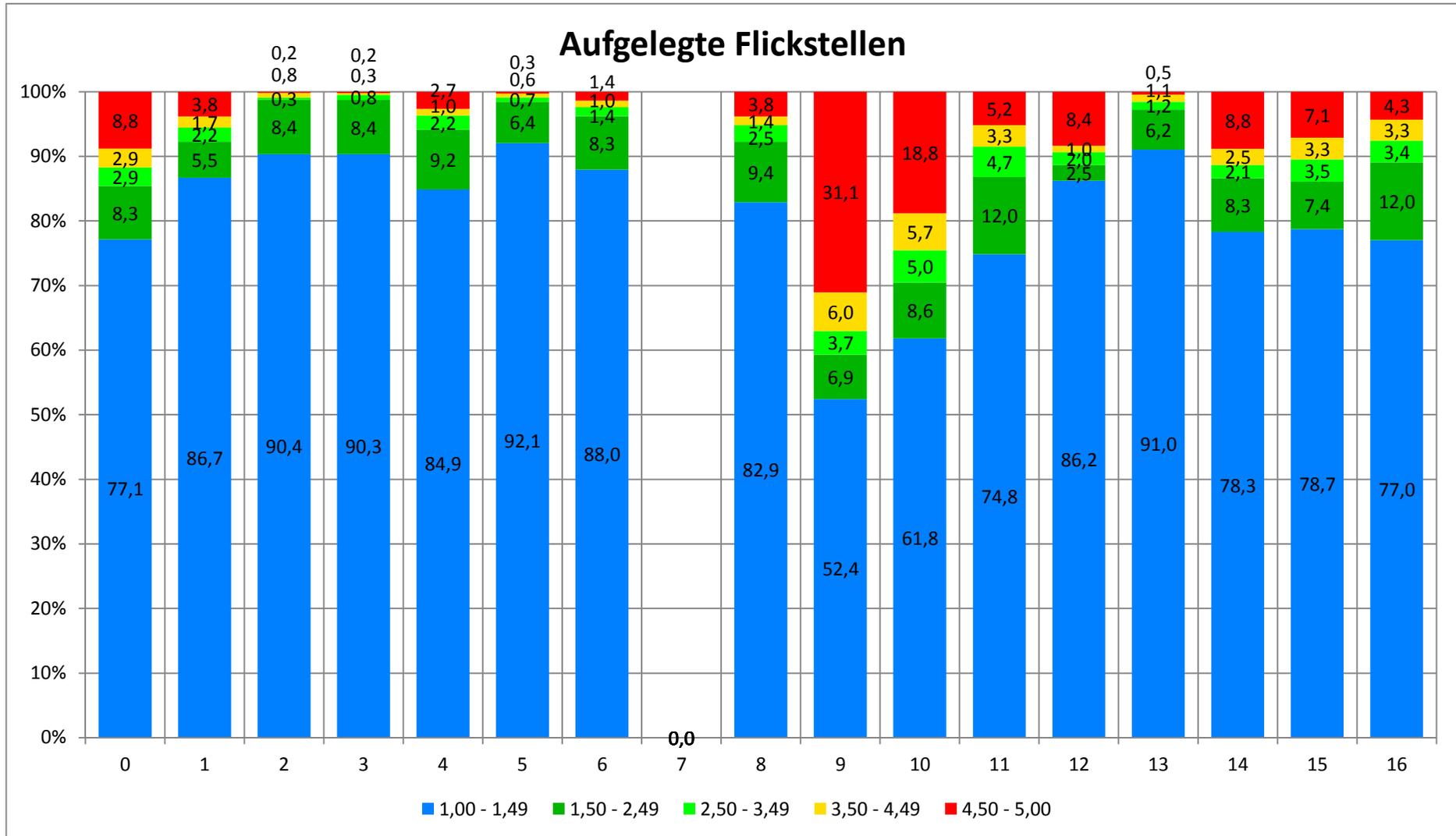




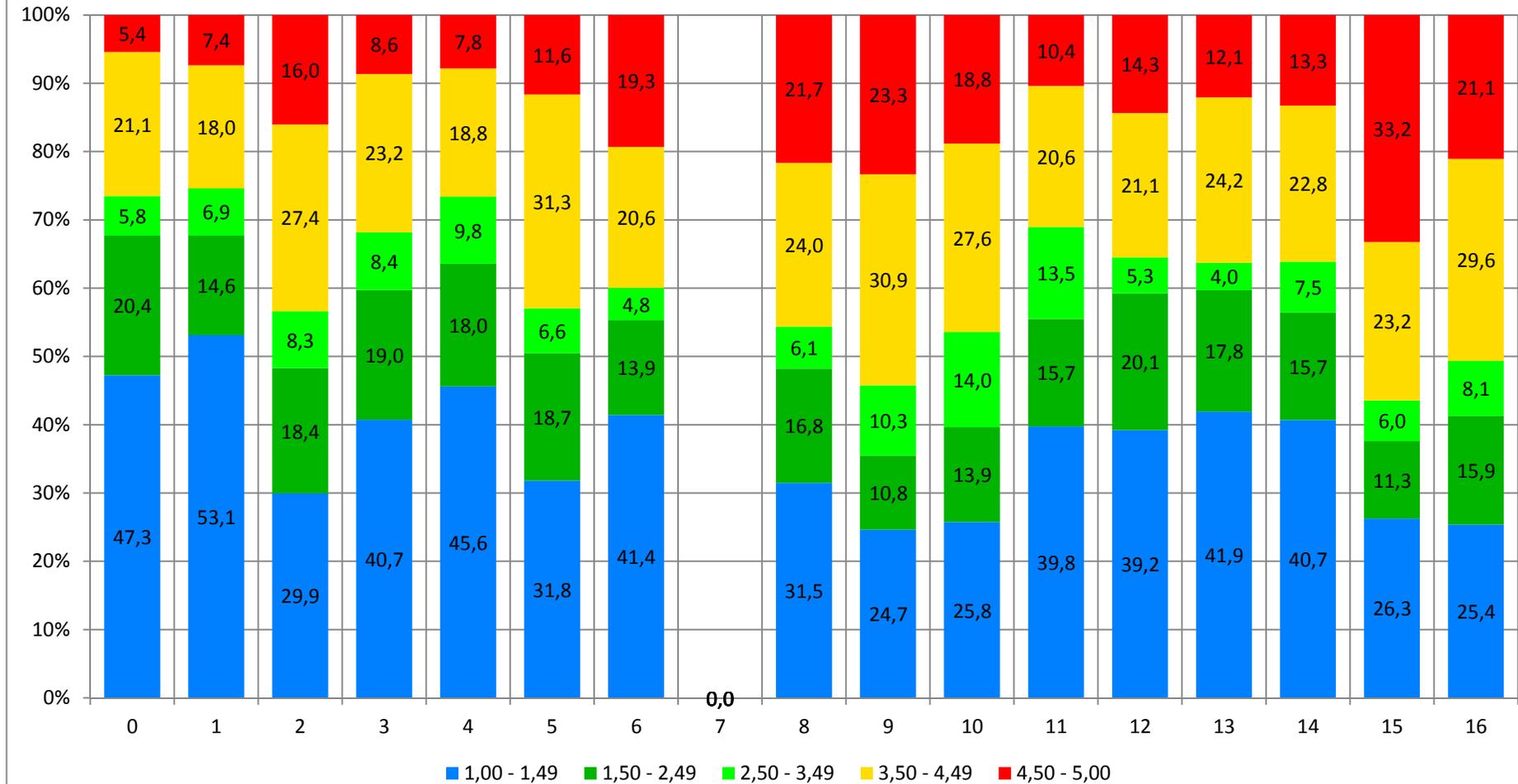
Risse



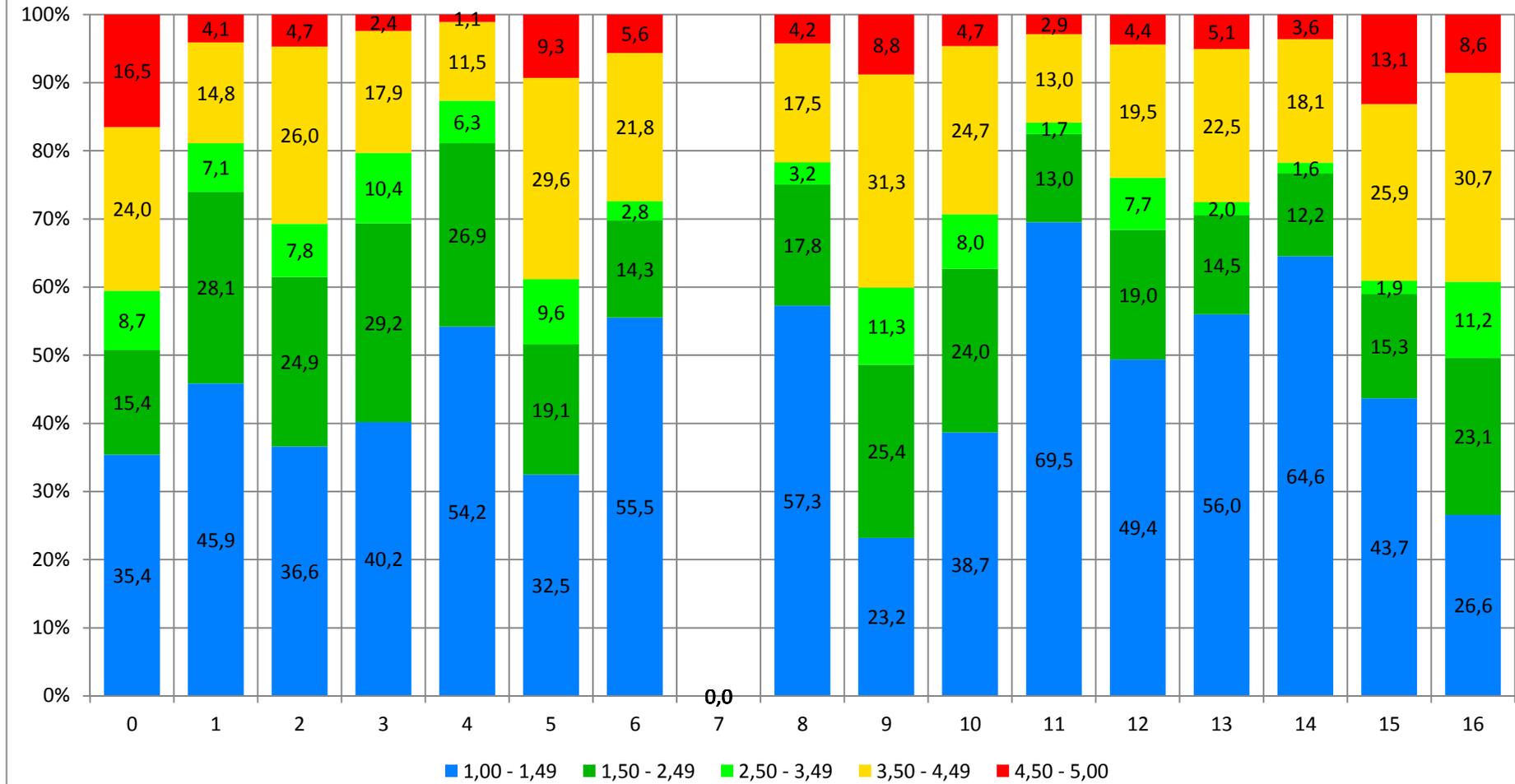




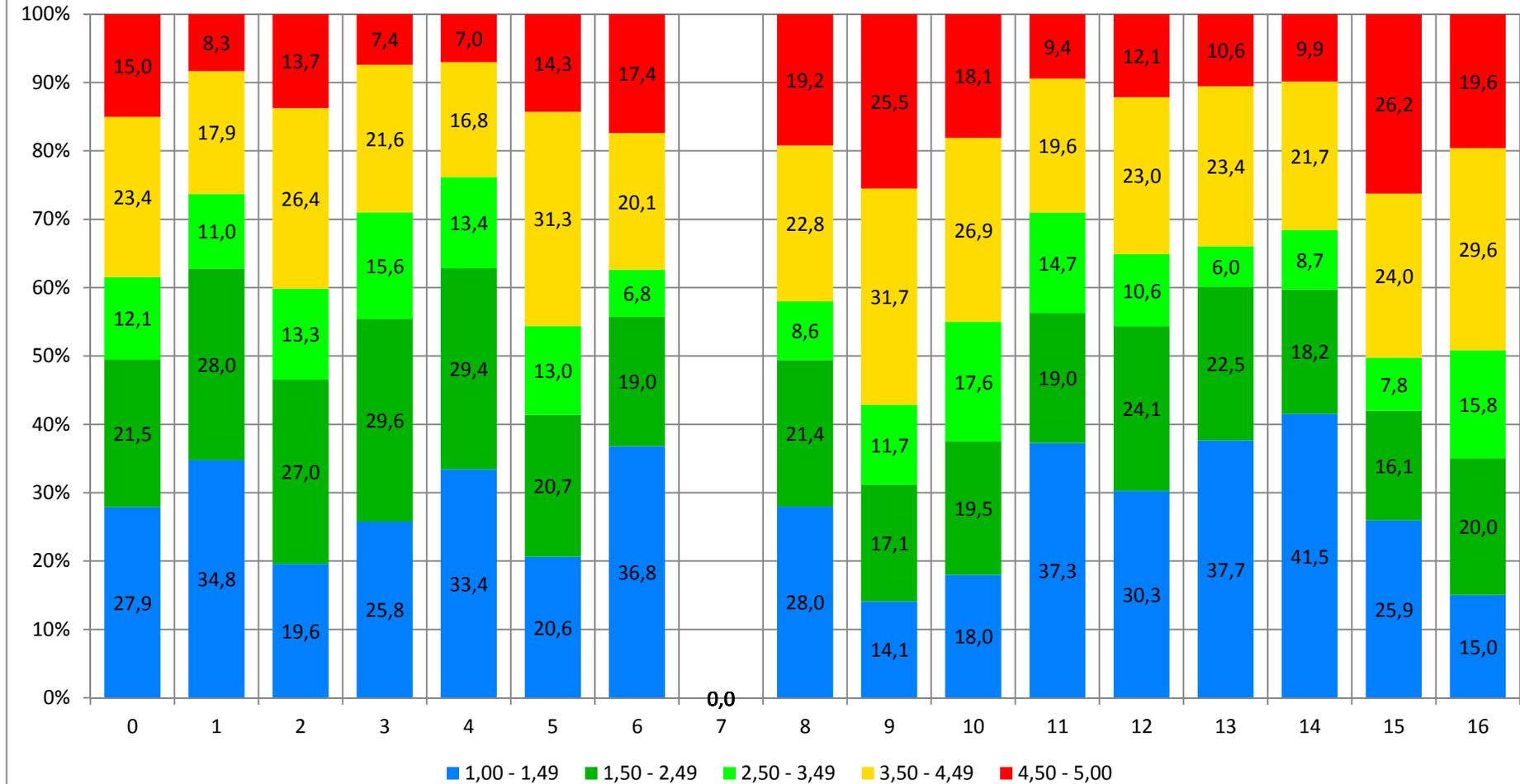
Substanzwert

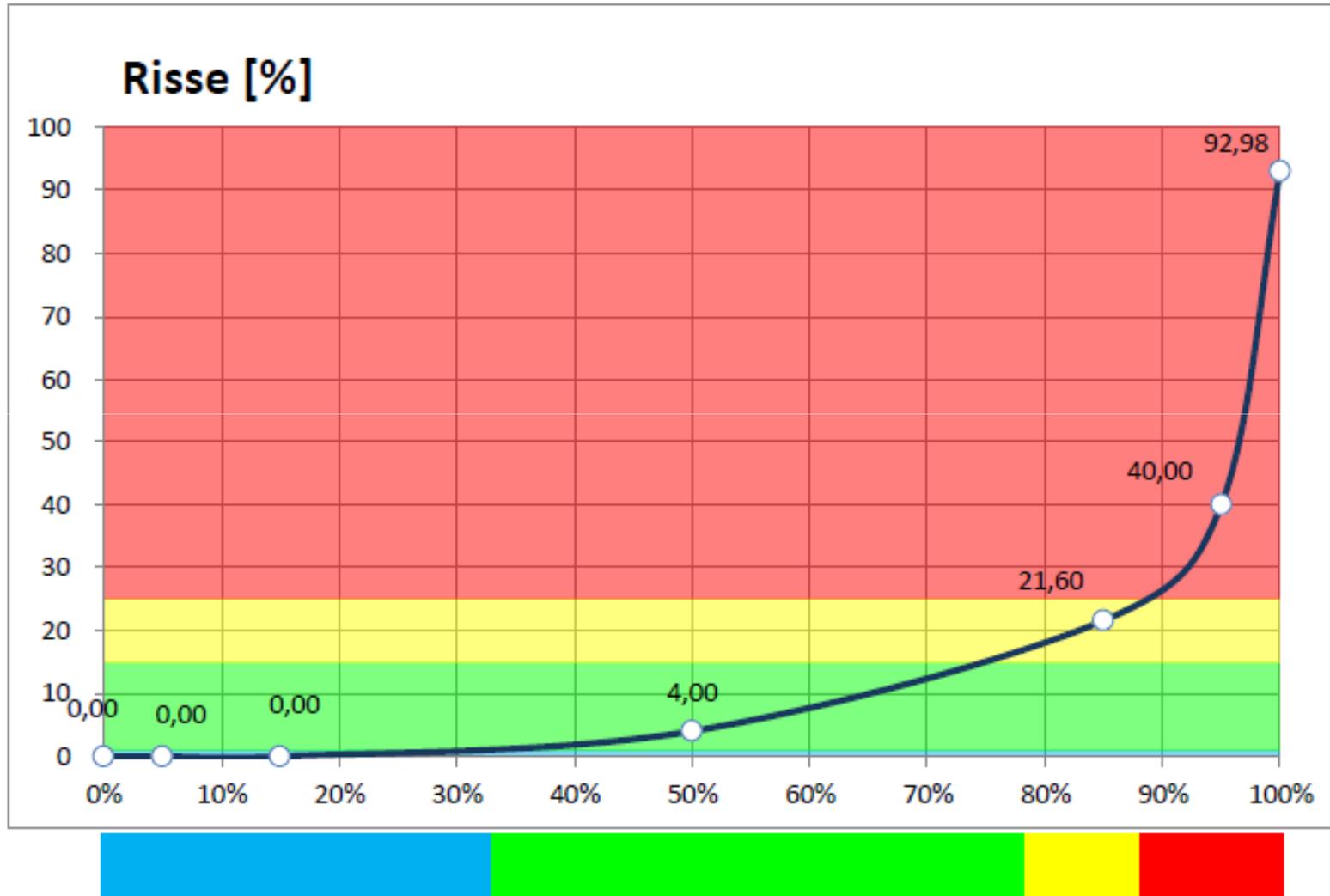


Gebrauchswert

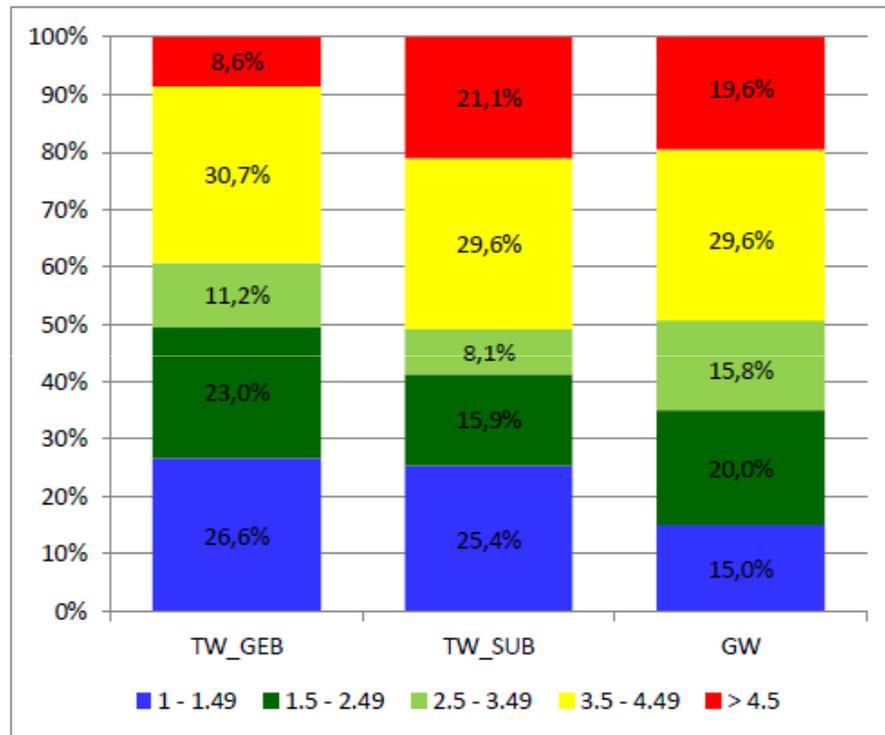


Gesamtwert

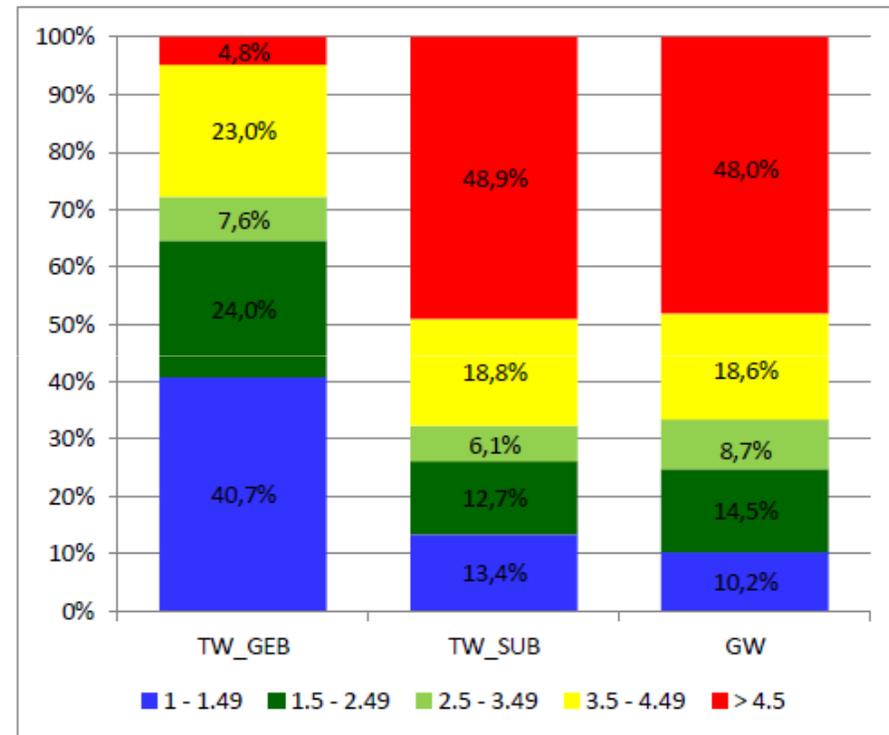




2012

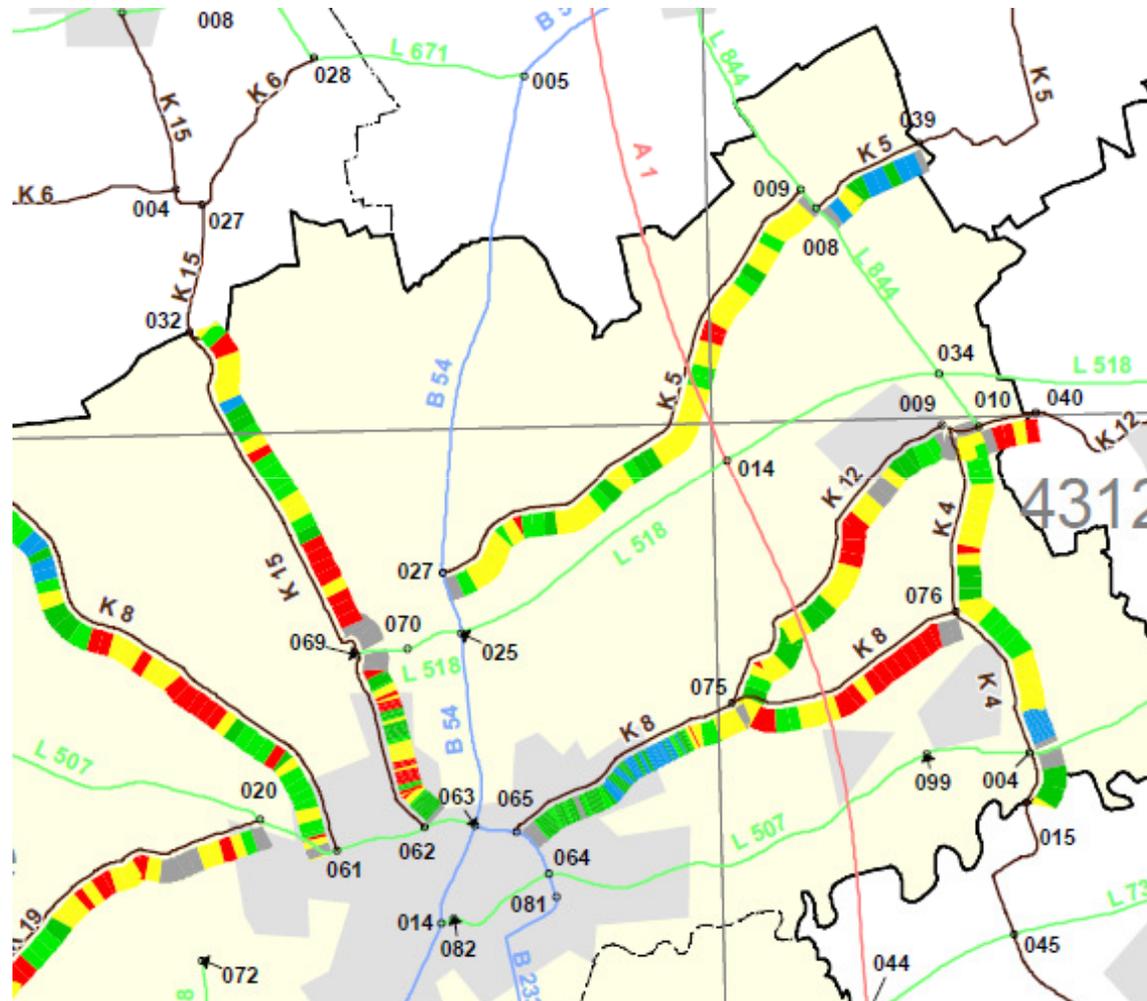


2008



- TP 0 (Ausgangsdaten)
- Statistik
- **Karten**
- Zustandsprofile
- Rohdatenprofile
- Bilder
- Bilanzielle Bewertung





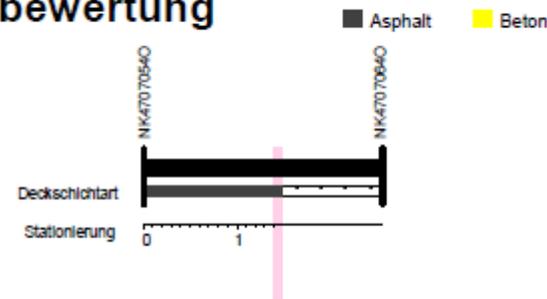
- TP 0 (Ausgangsdaten)
- Statistik
- Karten
- **Zustandsprofile**
- Rohdatenprofile
- Bilder
- Bilanzielle Bewertung



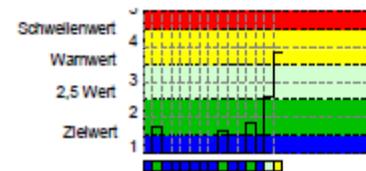
Profildarstellung der Zustandswerte Zustandserfassung, -bewertung ZEB 2012

Land: Nordrhein-Westfalen
ZEB: 2012 Straße: K10
Fahrstreifen: 1, In Stat.richtung
Erstellungsdatum: 30.01.2013

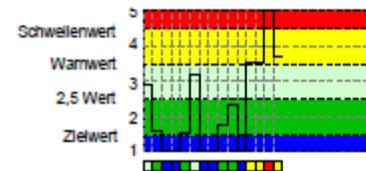
Maßstab = 1:100 000
Maßstab für Ortsdurchfahrten 1:25000



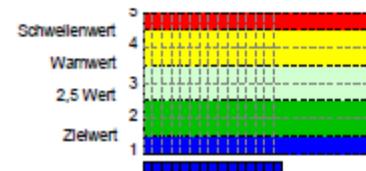
Allgemeine Unebenheit



Längsebenheitswirkindex



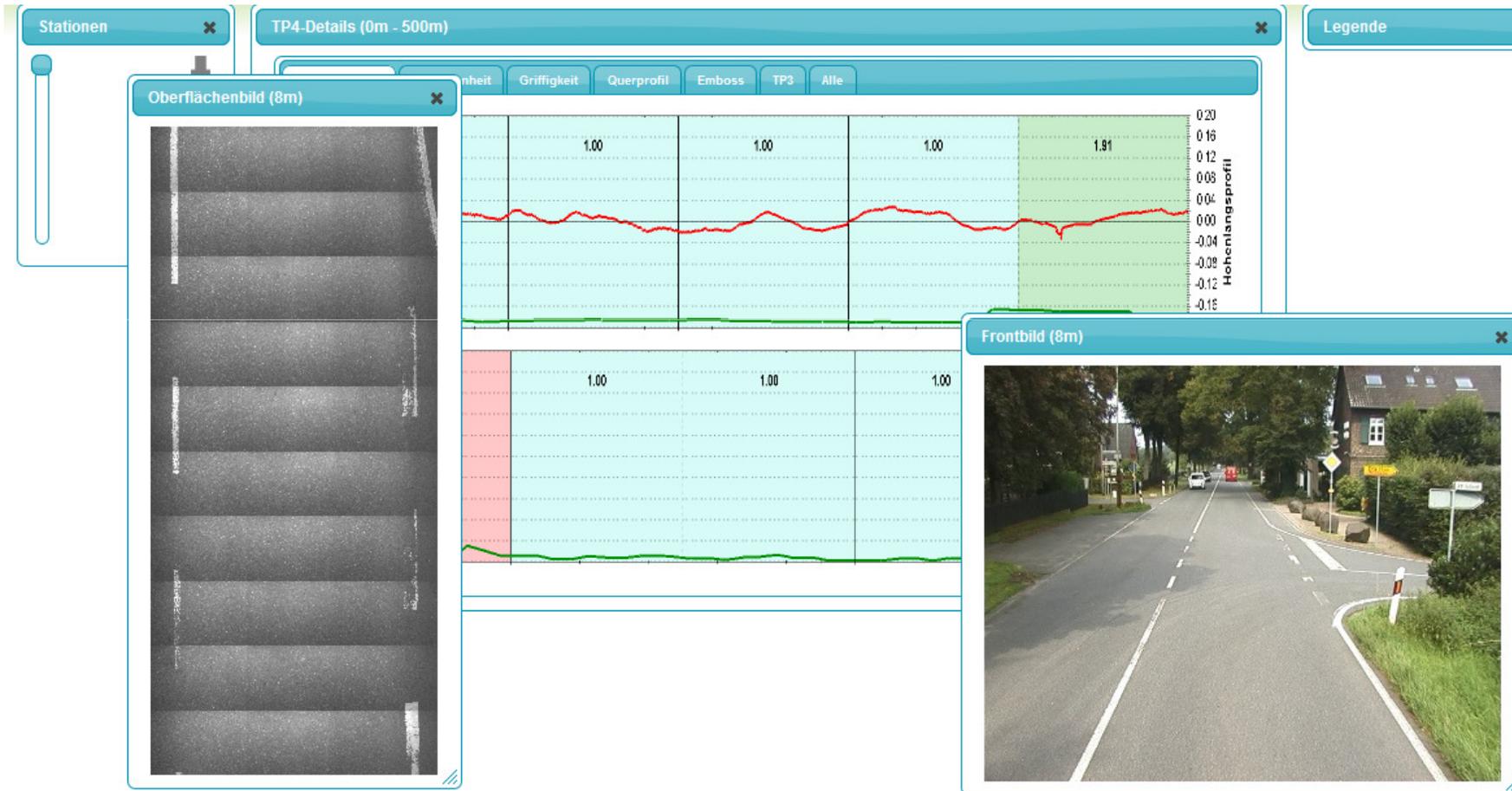
Spurrinntiefe



- TP 0 (Ausgangsdaten)
- Statistik
- Karten
- Zustandsprofile
- Rohdatenprofile
- Bilder
- Bilanzielle Bewertung



Frei bewegbare und in Größe änderbare Fenster



Direktes Anwählen einer Station aus Diagramm (hier: FLI)

The screenshot displays a software interface for road data analysis. It features several panels:

- Stationen:** A vertical scale with markers at 0-500, 500-1000, and 1000-1051.
- TP4-Details (0m - 500m):** A main panel containing:
 - Oberflächenbild (417m):** A vertical strip of surface images. A yellow box highlights a specific defect.
 - Frontbild (417m):** A perspective view of a road with a yellow box highlighting the same defect.
 - Diagramm:** A table with columns for 'Alle' and 'Asphalt'. A yellow arrow points from a red bar in the 'Asphalt' column to the highlighted defect in the surface image.
- Legende:** A legend defining defect types:
 - Substanzmerkmale Asphalt:** BIN - Bindemittelanreicherung, ONA - offene Arbeitsnähte, AUS - Ausbrüche, FLI - Flickstellen, EFLI - eingelegte Flickstellen, AFLI - aufgelegt Flickstellen, RISS - Risse.
 - Substanzmerkmale Beton:** BTE - bituminöser Teilersatz, FUF - schadhafte Fugenfüllung, NTR - Nester und Abplatzungen, KASL - Kantenschäden, EABF - Eckabbrüche, LQRL - Längs- und Querrisse.