



Stand: 6.10.2020

### AP Trag Teil C 5, Ausgabe 2020

Köln: Forschungsgesellschaft für  
Straßen- und Verkehrswesen

24 S. A 4 (W 2)

20,00 EUR

(FGSV-Mitglieder erhalten einen  
Rabatt von 30 %)

(FGSV 433 C 5)

---

Der Titel ist erhältlich beim  
FGSV Verlag

Wesselinger Str. 15-17

50999 Köln

Telefon: 0 22 36 / 38 46 30

Telefax: 0 22 36 / 38 46 40

[info@fgsv-verlag.de](mailto:info@fgsv-verlag.de)

[www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de)

---



## AP Trag Teil C 5 - Arbeitspapier Tragfähigkeit von Verkehrsflächenbefestigungen Teil C 5: Traffic Speed Deflectometer (TSD): Auswertung und Bewertung – Asphaltbauweise, Ausgabe 2020

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat das „Arbeitspapier Tragfähigkeit von Verkehrsflächenbefestigungen – Teil C 5: Traffic Speed Deflectometer (TSD): Auswertung und Bewertung - Asphaltbauweise“ (AP Trag Teil C 5) (FGSV 433 C 5), Ausgabe 2020, herausgegeben. Der Bezugspreis ist 20,00 EUR (FGSV-Mitglieder erhalten einen Rabatt von 30 %).

In dem Teil C 5 des AP Trag wird die Auswertung und Bewertung von Verformungsmessungen mit dem Traffic Speed Deflectometer (TSD) auf Verkehrsflächenbefestigungen in Asphaltbauweise beschrieben. Aus den Ergebnissen können Erkenntnisse über das Vorhandensein von strukturellen Schäden und Defiziten (z. B. Unterdimensionierung) gewonnen und objektive Grundlagen für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen erarbeitet werden. Aussagen über die Restnutzungsdauer von Verkehrsflächenbefestigungen können nicht allein aus den Ergebnissen der Tragfähigkeitsmessungen getroffen werden. Da sich das TSD sehr gut für ein netzweites Monitoring eignet, sollte es auch Entscheidungsprozesse für die Erhaltung auf der Netzebene unterstützen. Zur Bewertung reicht hierfür bereits in einem ersten Schritt die netzbezogene, nach Klassen unterteilte farbliche Darstellung einzelner Kennwerte.

Mit dem TSD gemäß AP Trag Teil B 5 werden vertikale Verformungsgeschwindigkeiten der Fahrbahnoberfläche in verschiedenen Abständen von der rollenden Last gemessen. Die daraus mathematisch abgeleiteten Verformungen entsprechen den tatsächlichen kurzzeitigen elastischen, vertikalen Verformungen der Verkehrsflächenbefestigung, die typischerweise von den Lastachsen der LKW bei den üblichen Fahrgeschwindigkeiten verursacht werden. Insofern spiegelt das Messverfahren die realen mechanischen Vorgänge eines rollenden Rades im Straßenaufbau wider.