

Anwendung der Tabelle:

1. In den ersten drei Zeilen sind die Reaktionswege (Reaktionsweg incl. Schwellweg) in Abhängigkeit der Geschwindigkeit dargestellt. Die Schwellzeit beträgt jeweils 0,2 sec.
2. Die einzelnen Bremswege bei Berücksichtigung des Schwellweges sind in der unteren Tabellenform in Abhängigkeit der Verzögerung 1 bis 10 m/s² dargestellt. Die Bremswege gelten je nach Geschwindigkeit bis zum Fahrzeugstillstand.
3. Gesamtanhalteweg: Der Gesamtanhalteweg ergibt sich aus der Summe von Reaktions-, Schwell- und Bremsweg.
4. **Unterbrochene Bremsung:** Wird das Fahrzeug aus einer gewissen Geschwindigkeit nicht zum Stillstand abgebremst, so kann der Bremsweg auch aus der Differenz der Tabellenwerte ermittelt werden.
Z.B. Ein Pkw wird von 100 km/h auf 50 km/h abgebremst. Der Bremsweg bei Unterstellung einer Verzögerung von 7,5 m/s² ergibt sich aus 48,1 m – 11,53 m = 37,18 m.
Umgekehrt: Welche Geschwindigkeit hat ein Pkw, wenn er aus 100 km/h bei einer Verzögerung von 7,5 m/s² über eine Bremsstrecke von 18,0 m verzögert wird?
5. Vom Bremsbeginn bis zum Fahrzeugstillstand ergibt sich ein Gesamtbremsweg von 48,7 m. Wird nun die Bremsstrecke von 18,0 m abgezogen, so ergibt sich ein Differenzbetrag von 30,7 m.
Jetzt braucht nur noch der Verzögerungszeit 7,5 m/s² nach rechts gesucht zu werden, bis der Betrag in der gleichen Größenordnung auftaucht, was hier 30,73 m = 80 km/h ergibt.
6. **Bremszeit:** Die Bremszeit ist, je nach Ausgangsgeschwindigkeit und herangezogener Verzögerung, rechts neben dem Gesamtanhalteweg jeweils in sec. Dargestellt. Wird die Gesamtzeit vom Reaktionspunkt bis zum Fahrzeugstillstand benötigt, so muss die Reaktionszeit als auch die Schwellzeit zu der reinen Bremszeit hinzuaddiert werden.

Verzögerungswerte: Ohne durchgeführte Fahrversuche ist die Zuordnung des Verzögerungswertes zu einer vorliegenden Spur nicht immer einfach. Je nach Spurenbild ist somit jede Spurenzeichnung gesondert zu beurteilen. Nachfolgend werden Verzögerungsbereiche in Abhängigkeit der Fahrbahnoberfläche als auch der Reifenart angegeben:

Diagonal- und Gürtelreifen auf trockener Schwarzteerdecke	7,0 m/s ² bis 9,5 m/s ²
Diagonal- und Gürtelreifen auf nasser Schwarzteerdecke	6,0 m/s ² bis 8,5 m/s ²

Auf Betonfahrbahnoberflächen sind ähnliche Werte zu erwarten.

Auf Pflasterstraßen ist ein Abzug von 10% bis 25 % in der Regel vorzunehmen.

Schneebedeckte Fahrbahn	1,5 m/s ² bis 3,5 m/s ²
Eis	1,0 m/s ² bis 2,5 m/s ²
Schmierige Straße	2,0 m/s ² bis 5,5 m/s ²

Dipl.-Ing. Wolfgang Eberhardt & Kollegen

Ing.- u. Sachverständigenbüro für das Kfz.-Wesen



Konrad-Adenauer-Str. 8

D-66346 Püttlingen

Tel. 06898 – 690 690 Fax. 06898 – 66 4 67

eMail: info@wolfgang-eberhardt.de

Internet: www.wolfgang-eberhardt.de

Bremsweg-Tabelle

Reaktions- und Schwellwege Bremswege und Bremszeiten

Copyright Dipl.-Ing. Wolfgang Eberhardt