Forschungsinstitut der Zementindustrie und im Laboratorium der Dyckerhoff Zementwerke AG, Wiesbaden-Amöneburg, hergestellt und zahlreichen scharfen Frost-Tausalz-Wechseln in Frostkammern unterworfen worden waren [2, 11]; siehe Tafel 2.

Die Fahrbahnen, aus denen die Bohrkerne stammten, wurden teilweise durch Mitarbeiter des Forschungsinstituts besichtigt, oder es stand eine Beschreibung mit Fotos zur Beurteilung des Abwitterungsgrades zur Verfügung. Hiernach konnte die Beschaffenheit der Fahrbahnfläche im Bereich der Entnahmestellen der Bohrkerne in großen Zügen in drei Abwitterungsstufen – „keine", „mäßige" und „starke" Abwitterung – eingeteilt werden (siehe Spalte 3, Tafeln 1 und 2).

Dabei wurde schwaches Absanden der Betonoberfläche oder stellenweises Abwittern des Feinmörtels ohne deutliche Vertiefungen in die Gruppe „keine" Abwitterung einbezogen, weil sich solche Veränderungen in der Praxis nicht bemerkbar machen. Unter Schadensstufe „mäßige" Abwitterung fielen Oberflächen, bei denen der Feinmörtel bis höchstens 5 mm Tiefe abgewittert war und bei denen die größeren Sandkörner und einzelne, oben anstehende Splittkörner freilagen. Schadensstufe „starke" Abwitterung umfaßte jene Flächen, bei denen das Herauswittern des Mörtels tiefer reichte (oft 10 mm und tiefer) und bei denen die größeren Zuschlagkörner freilagen, siehe z. B. Bild 1.

Bild 1
Beispiel einer Betonfahrbahn mit „starker" Abwitterung durch Tausalze