

Berghaus-News

Verkehrstechnik · Lichtinnovationen

Ausgabe 17

Juni 2004



Fachbetrieb und Mitglied im
Verein für Verkehrstechnik
und Verkehrssicherung e.V.

Auf einen Blick

Inhaltsverzeichnis

Seite 2

- Neue Technik gegen das menschliche Versagen
- Lkw-Maut: Holzhammer schaffte Durchbruch
- Starker Anstieg unserer Auslandsaktivitäten
- Verkehrsverstöße: 2004 strengere Bestrafung
- Unsere Schmunzecke: Kannibalen und die Putzfrau

Seite 3

- Videokamera PB CAM für den Bereich von Lichtsignalanlagen
- Neuer Unterfahrschutz für Motorradfahrer
- MPB 1/1-H nunmehr auch mit LED-Technik

Seite 4

- Informationen über transportable Schutzeinrichtungen
- Harry's Kolumne: Wir haben es schon schwer!
- Die Story: Unser Auslandsauftrag in Belgien

“Intertraffic”: Die Fachwelt in Amsterdam



Auf der alle zwei Jahre in Amsterdam stattfindenden Fachmesse “Intertraffic” präsentierte sich unser Unternehmen sowohl mit verbessertem Bewährten als auch mit Neuheiten. Zu den Magneten für Fachleute zählten nicht nur das neue Kreuzungssteuer-

gerät EPB 48 Multiprozessor und die Videokamera PB CAM zur Erzeugung virtueller Kontaktschleifen auf der Fahrbahn, sondern auch die STGW Euro H1/W6 im umfangreichen Feld der Stahl-schutzwände.



Die Euro H1/W6 wurde für höchste Anforderungen entwickelt. Fordern Sie bitte den neuen Prospekt an.

Impressum

Herausgeber:
Peter Berghaus GmbH
Herrenhöhe 6
51515 Kürten-Herweg

Redaktion: Dieter Berghaus
51515 Kürten-Herweg
Text und Layout: Hans Kirch

Auflage: 14.000 Exemplare

Druck: Druckerei Brocker
51515 Kürten-Dürscheid



Bei den Baustellen-Signalanlagen setzt sich die LED-Technik immer mehr durch, da sie erhebliche Vorteile bietet: geringere Wartungskosten, helleres und gleichmäßigeres Licht, Stromersparnis gegenüber der bisherigen Technik, kein Glühlampenausfall, sekundenschnelle Montage. Die Funksignalanlagen MPB 3003 und MPB 4000 können auf 16 verschiedene Frequenzen geschaltet werden. Funkstörungen sind damit fast ausgeschlossen.

Bei den transportablen Schutzeinrichtungen arbeiten wir ständig an Weiterentwicklungen. Im vergangenen Jahr wurde unsere neue H1-Wand mit einer Baubreite von 50 cm bei der L.I.E.R. in Frankreich erfolgreich getestet. Das wichtigste Merkmal: Aufhaltstufe H 1 bei Wirkungsbereich W 6. Über die umfangreiche Palette unserer Stahl-schutzwände konnten sich die vielen in- und ausländischen Besucher in Amsterdam auch anhand von speziellem Prospektmaterial informieren.

Stahlpreise steigen stark!

Negative Nachrichten lassen sich leider nicht vermeiden. Die Kunden laufen gegen hohe Stahlpreise Sturm. Sie belasten die weiterverarbeitende Industrie. “Wir gehen mit vollen Auftragsbüchern in die Pleite” sagt der Hauptgeschäftsführer des Wirtschaftsverbandes Stahl- und Metallverarbeitung Andreas Möhlenkamp.

Die Unternehmen versuchen jetzt, die Preissteigerungen wenigstens zum Teil an ihre Kunden weiter zu geben. Der steile Anstieg der Stahlpreise geht in erster Linie auf die große Nachfrage Chinas zurück, das einen Wirtschaftsboom erlebt. Im 1. Quartal dieses Jahres stiegen in China die Investitionen gleich um 43 Prozent gegenüber dem Vorjahr an.

Die Stahlkonzerne haben bereits weitere Preiserhöhungen angekündigt. Da Verhandlungen mit den Stahllieferanten aussichtslos erscheinen, werden auch wir unsere Preise leider neu kalkulieren und den Gegebenheiten anpassen müssen, um existenziellen Schaden von unserem Unternehmen abzuwenden. Wir hoffen auf Ihr Verständnis.

Neue Technik gegen das menschliche Versagen

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) will Menschenleben im Straßenverkehr retten. Jedes Jahr sterben weltweit 1,2 Millionen Menschen im Straßenverkehr, rund 20 bis 50 Millionen werden verletzt. Für Menschen im Alter zwischen 15 und 44 Jahren ist der Straßenverkehr sogar die Todesursache Nummer eins. Ian Roberts, Professor an der London School of Hygiene and Tropical Medicine: "Verkehrsunfälle sind genauso vermeidbar wie Herzinfarkte, Schlaganfälle oder Krebs". Unsichere Autos, schlechte Straßen, keine Fußgängersicherung: Diese Bedingungen fordern vor allem in den ärmeren Ländern der Erde das Gros der Verkehrstoten. Erreichten diese Staaten nur ansatzweise europäische Verhältnisse, könnten Millionen von Verkehrstoten noch unverstärkt leben. Tatsächlich schrumpft in Deutschland seit wenigen Jahren die Gesamtzahl der Verkehrstoten. 2003 waren es 6618 Tote und 462 052 Verletzte. Über drei Prozent weniger als im Vorjahr. Gurtpflicht, Knautschzone und Airbag sei Dank. Ohne diese Schutzvorrichtungen steigen bei Zweiradfahrern die Opferzahlen gegen den Trend auf 38 242 Verletzte und 1693 Tote an. Mindestens 85 Prozent der Verkehrsunfälle beruhen hier zu Lande nicht auf technischen Mängeln, sondern auf menschlichem Versagen. Überhöhte Geschwindigkeit, zu geringer Abstand und Nichtbeachten der Vorfahrt führen die Liste der Ursachen an, gefolgt von Alkohol, Müdigkeit und Unerfahrenheit. Es stehen nicht mehr nur passive Techniken im Mittelpunkt, die die Folgen eines Unfalls mildern, sondern aktive intelligente Systeme, die es gar nicht mehr zum Knall kommen lassen. Das Ziel ist ehrgeizig: Bis zum Jahre 2010 sollen mit Sensoren und Verkehrsleitsystemen die Unfallzahlen halbiert werden. Mit Wärmekameras, Radar und Ultraschall schauen moderne Sensoren genau da hin, was den Augen des Fahrers verborgen bleibt. Einen Vorgeschmack auf diese automobilen Zukunft genießen bereits Wagenlenker mit eingebautem Parkpiloten.

Lkw-Maut: Holzhammer schaffte Durchbruch

Der Verhandlungsdurchbruch mit Toll Collect konnte erst dann verkündet werden, als deutlich wurde, dass die Wahl in Hamburg für die SPD verloren war. Das Konsortium ist der Regierung in den entscheidenden Streitpunkten (Vertragsstrafen und Schadenersatz) entgegen gekommen. Offenbar musste man aber erst den Holzhammer schwingen und die Kündigung der Verträge aussprechen, damit das möglich wurde. Es ist schon ein klägliches Bild, das die "Vorzeigeunternehmen" Telekom und DaimlerChrysler abgegeben haben. Zu dem Eindruck, dass sie auf technischer Ebene versagt und unerfüllbare Zusagen gemacht haben, kommt, dass sie ohne Rücksicht gefeilscht haben, bis es beinahe zu spät war. Sie haben den Standort Deutschland aufs Spiel gesetzt und nachhaltig beschädigt. Konsequenter wäre es gewesen, Toll Collect den Auftrag zu entziehen. Zumal es mit Maut-Anbietern aus der Schweiz und aus Österreich Alternativen gibt. Dage-

In einigen Oberklasse-Fahrzeugen finden sich schon Radarsysteme mit Arbeitsfrequenzen von 77 Gigahertz, die bis zu 150 Meter vorausschauen und andere Fahrzeuge erkennen können. Gekoppelt mit einem Tempomaten verzögert und beschleunigt diese Adaptive Cruise Control (ACC) selbstständig, so dass immer genug Abstand zum Vordermann bleibt. Doch diese Komfortsysteme lassen nur erahnen, wie der rollende Verkehr in Zukunft aussehen wird. Ergänzend zu Ultraschall und Radar werden Videokameras ihren Blick auf Straßenrand, Fußgänger und Straßenschilder werfen. Die so gewonnenen Informationen verarbeitet ein Bordcomputer, der zunächst mit Warnsignalen auf eine zu hohe Geschwindigkeit oder ein Überholverbot hinweisen wird. Letztlich aktiv und verantwortlich bleibt dabei jedoch der Fahrer. Fahrerassistenzsysteme können aber mehr. Rollt ein Fahrzeug gefährlich nah an den Straßenrand heran, kann es aktiv die Spur korrigieren. Selbst direktere Eingriffe der Elektronik in das Fahrverhalten, wie eine Notbremsung, können in Zukunft kommen. Parallel zu den Sensoren werden Programme entwickelt, die durch Datenabgleich gefährliche Situationen an Kreuzungen oder auf Autobahnen selbst schneller als der Mensch erkennen und dann die Steuerung des Fahrzeugs übernehmen. Ist eine Kollision dennoch unvermeidbar, können angehobene Motorhauben und ausfahrbare Zusatzstoßfänger das Verletzungsrisiko für die ungeschützten Verkehrsteilnehmer mindern. Der Blick der Kameras wendet sich aber auch auf den Fahrer. So erkennt ein System, das von Bosch, BMW und der Universität Würzburg entwickelt wurde, die Schläfrigkeit eines Fahrers unter anderem an der erhöhten Blinzelfrequenz. Gerade bei Lkw-Fahrern mit langen Arbeitsschichten könnten rechtzeitige Einnickwarnungen tödliche Unfälle vermeiden. Am einfachsten und ganz ohne jede Technologie könnte jedoch defensives Fahren die Zahl der Opfer im Straßenverkehr senken.

gen spricht jedoch, dass es für das Hochtechnologieland Deutschland überaus peinlich gewesen wäre, das Know-how für die Maut importieren zu müssen. Zum anderen hätte es unter Umständen noch länger gedauert, bis die Mauteinnahmen geflossen wären. Neue Ausschreibungen hätten auf den Weg gebracht, neue Verträge abgeschlossen und die Infrastruktur neu aufgebaut werden müssen. Angesichts dessen war es wohl besser, Toll Collect eine weitere Chance zu geben. Der designierte Aufsichtsratschef von Toll Collect, Konrad Reiss, ist überzeugt, dass das Maut-System bis zum 1. Januar 2005 funktioniert: "Wir können bis zum Jahresende an den Start gehen. Die Grundfunktionsfähigkeit der Technik steht außer Frage." Reiss räumte eine Mitschuld der Industrie an dem Maut-Debakel ein. Er werde Toll Collect mehr Transparenz verordnen. Die Öffentlichkeit solle über die Zwischenstände informiert werden, auch über noch zu erwartende Fehler.

Starker Anstieg unserer Auslandsaktivitäten

Trotz oder gerade wegen der höheren Anforderungen an heutige Baustellenabsicherungen sind unsere Aktivitäten im Export von Erfolg gekrönt. Nicht zuletzt legen wir großen Wert auch auf die Sicherheit der Arbeiter im Baustellenbereich.



Der Trend bei den transportablen Schutzwänden zeigt eindeutig von Beton in Richtung Stahl. Mehrere Faktoren spielen hierbei eine Rolle: Durch das hohe Gewicht sind die Betonteile zu unhandlich und zu teuer in Auf- und Abbau. Negativ ist auch die Tatsache, dass sie oftmals wegen ihrer Breite zuviel Raum beanspruchen. Bei schweren Unfällen werden oft große Betonteile über die Autobahn geschleudert.

Die großen Vorteile unserer transportablen Stahlschutzwände sind:

- ! geprüfte Systeme nach europäischer Norm EN 1317
- ! Verfügbarkeit verschiedener Systeme von Aufhaltstufe T1 bis H1
- ! ausgeklügelte Logistik
- ! enorm hohe Montageleistungen
- ! äußerst reparaturfreundliche Systeme
- ! platzsparend durch geringe Bauweiten

Verkehrsverstöße: 2004 strengere Bestrafung

Ab Frühjahr 2004 werden einige Verkehrsverstöße strenger bestraft:

- Während der Fahrt am Steuer eines Autos mit Handy telefonieren kostet 40 € und einen Punkt.
- Radfahrer, die beim Fahren mit dem Handy in der Hand telefonieren, müssen 25 € zahlen.
- Beachten Fahrgäste in Reisebussen, die entsprechend ausgestattet sind, die Gurtanlegepflicht nicht, drohen 30 €.
- Falschparker, die ihr Fahrzeug an Engstellen abstellen und dadurch Rettungsfahrzeuge behindern, sind mit 40 € und einem Punkt dabei.
- In bestimmten Fällen kann künftig statt Entzug der Fahrerlaubnis ein Fahrverbot bis maximal sechs Monate verhängt werden. Nach der Frist erhält der Verkehrs-

sünder den Führerschein automatisch zurück.

- Neu für Fahranfänger: In einigen Bundesländern können Jugendliche im Rahmen eines Modellprojekts den Führerschein mit 17 Jahren machen, müssen dann allerdings vor dem 18. Geburtstag immer mit speziell geschulten Begleitern fahren. Andere Bundesländer setzen auf die zweistufige Fahrausbildung. Bei freiwilliger Teilnahme an aktiven Fahrtrainings wird die Probezeit halbiert.
- Bei Parkautomaten wird die so genannte Brötchentaste eingeführt. Damit dürfen Kurzparker das Auto in der ersten halben Stunde gratis abstellen.
- Neue Tilgungsfristen können unter Umständen dazu führen, dass Punkte später gelöscht werden.

Unsere Schmunzelecke



Kannibalen und die Putzfrau

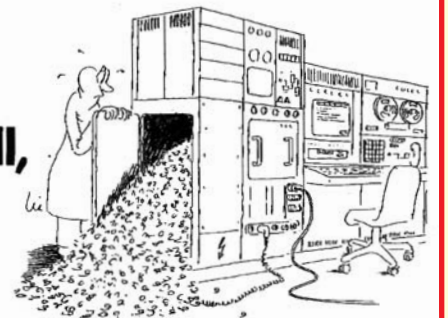


In der Firma XYZ wird ein Austauschprogramm gestartet. Es werden vier Mitarbeiter gegen vier Kannibalen ausgetauscht. Bei der Begrüßung der Kannibalen sagt der Chef: "Ihr könnt jetzt hier arbeiten, verdient gutes Geld und könnt zum Essen in unsere Kantine gehen. Also lasst die anderen Mitarbeiter in Ruhe." Die Kannibalen geloben, keine Kollegen zu belästigen. Nach vier Wochen kommt der Chef wieder und sagt: "Ihr arbeitet sehr gut. Nur fehlt uns eine Putzfrau. Wisst ihr, was aus der gewor-

den ist?" Die Kannibalen antworten alle mit nein und schwören, mit der Sache nichts zu tun zu haben. Als der Chef wieder weg ist, fragt der Boss der Kannibalen: "Wer von euch Affen hat die Putzfrau gefressen?" Darauf meldet sich einer ganz kleinlaut: "Ich war es." Darauf sagt der Boss: "Du Idiot. Wir ernähren uns seit vier Wochen von Teamleitern, Systemadministratoren, Qualitätsbeauftragten und Personalreferenten, damit niemand etwas merkt. Und du Depp musst eine Putzfrau fressen!"

„Irren ist menschlich. Aber wenn man richtig Mist bauen will, braucht man einen Computer.“

Dan Rather



Videokamera PB CAM für den Bereich von Lichtsignalanlagen

Die bisherige aufwändige Technik der Anbringung von Kontaktschleifen zur Fahrzeugdetektionsauswertung wird mit unserer neuen Videokamera PB CAM abgelöst. Dies ist ein entscheidender Fortschritt im Bereich von Lichtsignalanlagen.

Die Funktionsweise der PB CAM:

Einfache Programmierung der Detektionszonen über PC-Programm

Je Detektionszone zuschaltbare

Richtungslogik

Detektionszonen frei in Größe und Form

Vier frei konfigurierbare Schaltausgänge (Relais, potentialfreie Wechslerkontakte)

Einstellbare Oder-Verknüpfung mehrerer Zonen zu einem Schaltausgang

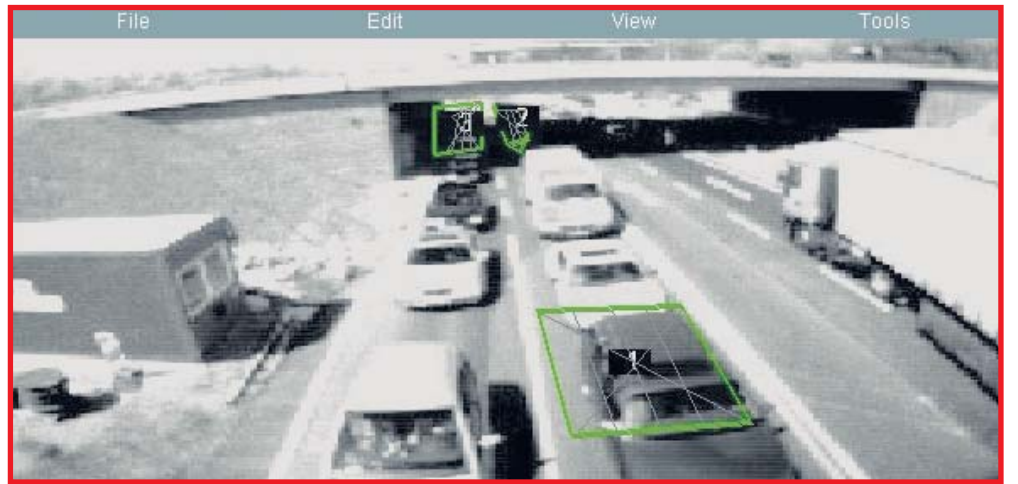
Haltezeit bis drei Minuten

RS-485-Schnittstelle zur Systemkonfiguration

Automatischer Abgleich nach Übertragung der Konfiguration

den, dass sich die Fahrzeuge im vorausliegenden Blickfeld der Kamera befinden (nicht quer zur Fahrbahn montieren!). Bei der Ausrichtung ist darauf zu achten, dass sie nicht in den Horizont hinein ragt. Nach der korrekten Ausrichtung werden die Zonen mit der Maus eingerichtet. Form und Größe sind frei gestaltbar. Jede Zone kann in den gewünschten Bereich verschoben werden. Eine Änderung oder Löschung der Zonen ist jederzeit möglich. Es besteht ebenfalls die Möglichkeit, die Daten der aktuellen Baumaßnahme auszulesen und ggf. auf Kundenwunsch zu ändern. Die Daten müssen danach lediglich erneut an die Kamera übertragen werden. Diese führt automatisch einen Neuabgleich durch. Danach erfolgt der Betrieb mit den geänderten Daten. Objekte, die sich im Kamerabereich befinden, werden schemenhaft dargestellt.

Unsere PB CAM hat sich bereits mehrfach im Einsatz bewährt. Die Vorteile liegen klar auf der Hand:



Einfache und frei gestaltbare Programmierung der Detektionszonen über PC

Die PB CAM dient als gleichwertiger Ersatz für die bisherigen Induktionsschleifen mit folgenden Funktionen:

- Fahrzeug-Anwesenheits-Erkennung
- Impulsausgabe bei Verkehrsfluss für Grünzeitverlängerung / Dehnung
- Stau-Erkennung

Technische Daten:

- Weitwinkelobjektiv
- Brennweite 104°, 2,5 mm
- Reichweite: 3 bis 25 m

- Versorgungsspannung 10 – 26 V DC
- Leistungsaufnahme: 1,5 W
- 4 Schaltausgänge: Relaiskontakte potentialfrei (5 A)
- Datenschnittstelle: RS 485
- Temperaturbereich: – 34° bis + 74° C
- Gewicht: ca. 0,5 kg
- Anschluss: zwölfadriges (0,25 mm²) abgeschirmtes vorkonfektioniertes Kabel mit Stecksystem
- Verfügbare Kabellängen: 10, 30, 50 und 100 Meter



Unsere Kamera PB CAM erübrigt das aufwändige Anbringen von Kontaktschleifen in die Fahrbahndecke

Von der ausgerichteten Kamera wird ein Standbild (Snapshot) erzeugt. In dieses Bild hinein werden mit der Maus des PC virtuelle Zonen gezeichnet. Jede Zone entspricht einer Kontaktschleife. Der zugeordnete Ausgang wird aktiviert. Maximal können acht Zonen erstellt werden, die auf vier Ausgänge beliebig zugeordnet werden. Je Zone kann eine Richtungserkennung aktiviert werden. Die Kamera muss so ausgerichtet wer-

Es müssen keine Schleifen mehr in den Asphalt gefräst werden
Nahezu keine Behinderung des fließenden Verkehrs bei der Montage
Geringer Kostenaufwand, da aufwändige Fräsarbeiten und Verlegung der Schleifen entfallen
Schnelle Anpassung bei einer erforderlichen Veränderung oder Verlegung der Schleifen
Immer wieder verwendbar

Neuer Unterfahrschutz für Motorradfahrer

NRW-Verkehrsminister Axel Horstmann (SPD) stellte zum Schutz der Motorradfahrer in der Nähe von Bad Münstereifel neuartige Planken vor. Die Stahlprofile werden unter der normalen Leitplanke angebracht und sollen verhindern, dass Motorradfahrer bei Stürzen in die Lücke zwischen Leitplanke und Bankett geraten und dabei schwerste Verletzungen erleiden.

Der Unterfahrschutz wurde vom Landesbetrieb "Straßen NRW" und der Gütegemeinschaft Schutzplanken entwickelt und von der Bundesanstalt für Straßenwesen getestet. Er soll in Kurven an beliebten Biker-Strecken angebracht werden.



MPB 1/1-H nunmehr auch mit LED-Technik

Erhebliche Energieeinsparung

Unsere transportable Signalanlage MPB 1/1-H, die für den Einbahnverkehr an Straßenbaustellen oder Engpässen konzipiert wurde, hat sich zum Exportschlager entwickelt. Die sehr preisgünstige Anlage, die jetzt auch in LED-Technik zur Verfügung steht, zeichnet sich darüber hinaus durch einfachste Bedienung aus. Durch die LED-Technik wird eine erhebliche Energieeinsparung erzielt. Der Stromverbrauch ist gegenüber der herkömmlichen Ausstattung um etwa 70% geringer. Dadurch sowie durch die schonendere Entladung der Akkus ist ein Akkuwechsel nur noch etwa alle vier Wochen erforderlich. Den unangenehmen Phantomeffekt durch starkes Fremdlicht (vor allem schräg einfallendes Sonnenlicht) gibt es bei uns nicht mehr. Bei den neuen LED-Signalgebern sind Reflektoren überflüssig. Dadurch ist eine Reflexion nicht mehr möglich. Die LED-Technik sorgt nicht nur für gleichbleibende Helligkeit bei ungünstigem Betrachtungswinkel, sondern auch bei abfallender Akkuspannung. Zusätzlich sind unsere Lichtsignalanlagen mit serienmäßiger Nachtabsenkung ausgestattet, wobei die Lichtstärke der Signalgeber stufenlos an die Umgebungshelligkeit angepasst wird.

Geringere Wartungsprobleme

Lampenausfälle, die bei herkömmlichen Lichtsignalgebern zu fehlenden Signalen oder sogar zum Ausfall der gesamten Anlage führten, gehören bei dieser neuen Technik der Vergangenheit an. Die Anzahl der Wartungsfahrten zu den Baustellen wird vor allem deshalb reduziert, weil Leuchtdioden zuverlässiger und wesentlich langlebiger arbeiten als herkömmliche Glüh- oder Halogenlampen.

Hohe Kostenreduzierung

Durch den Einsatz von LED-Signalgebern wird eine erhebliche Senkung der

Wartungskosten erreicht. Die neue Technik dient jedoch nicht nur der Kostenreduzierung, sondern auch der höheren Verkehrssicherheit.



Optimale Ausleuchtung der Streuscheibe über Prismensystem (es sind keine einzelnen LEDs erkennbar). Die Lebensdauer der LEDs wird mit acht bis zehn Jahren durch die Hersteller garantiert. Sehr gute Erkennbarkeit der Leuchten auch aus seitlichen Winkelbereichen.

Informationen über transportable Schutzeinrichtungen

Die Story: Unser Auslandsauftrag in Belgien

Es ist Freitag, der 27. Februar 2004. Ein Blick auf meine Uhr: 7.00. Es ist kalt, nasskalt. Die Temperaturanzeige im Auto steht auf minus 1 Grad Celsius. Überall liegt eine dünne Schneedecke. Ich stehe hier auf der Autobahn E 17 in Belgien auf der linken abgesperrten Spur Richtung Kortrijk. Im Radio nur Chaos-Meldungen: Unfälle auf allen Straßen. Der Schnee kam zu unerwartet. Keiner war darauf eingestellt - wir auch nicht.



Beginn der Arbeiten: Kälte, Schnee

Hier sollen wir nun 13.500 Meter Stahl-schutzwand aufbauen. Die Vormarkierung für die Wände ist nicht zu sehen, zugedeckt von einer weißen Schneeschicht. Wir haben alles gut vorbereitet und hoffen, dass wir das Chaos umgehen können. Unsere Fahrzeuge stehen alle in der Nähe der Baustelle. Ein Teil des Materials liegt auf einem Zwischenlager in den nahen Ausfahrten Nr. 4 und 6.

Alle sind ein wenig angespannt. Viele Monteure laufen umher, formieren sich, positionieren ihre Fahrzeuge. Für heute ist geplant, in zwei Trupps, von der Mitte der halben Baustellenlänge jeweils in die entgegengesetzte Richtung zu arbeiten. Der Auftraggeber wirkt leicht nervös. Die Vorgabe ist klar formuliert: „Jungs ihr habt zwei Tage Zeit, die 13,5 Kilometer Stahlschutzwände aufzubauen, nicht

eine Stunde mehr“. Es ist kurz vor halb acht. Das erste Stahlelement, 16 m lang, hängt am Kran. Langsam lässt der Kranführer das schwere Teil zu Boden. 15 Minuten später setzt der zweite Trupp sein erstes Element auf die Autobahn.

Ab jetzt gibt es kein Halten mehr. Element für Element wird abgeladen und aufgestellt. Ein Lkw hinter dem anderen rollt an und bringt Nachschub. Jeder Wagen ist mit bis zu 480 Meter Stahlschutzwänden beladen. Es sind viele Fahrzeuge im Einsatz.

Langsam entfernen sich die beiden Trupps voneinander. Bald sind sie außer Sichtweite. Alles läuft wie ein Uhrwerk: das Wetter wird besser, die Stimmung ist gut, der Auftraggeber wird ruhiger, bleibt aber skeptisch. Der erste Tag geht zu Ende. Die letzte Handlung an diesem Tage: Alle Fahrzeuge werden beladen und dort abgestellt, wo sie morgen früh wieder entladen werden.

Der nächste Tag, ein Samstag, beginnt um Punkt 7 Uhr. Heute geht es schneller.



13.500 Meter: Jeder Handschlag sitzt

Jeder kennt seinen Einsatzort. Das Wetter ist wesentlich besser. Heute haben wir die Montagetrupps anders aufgeteilt. Einer beginnt am Ende der Baustelle und arbeitet rückwärts, der zweite schließt da an, wo gestern Abend aufgehört wurde. Wir arbeiten nunmehr aufeinander zu.



Zweiter Tag, kurz vor 18 Uhr: Es ist fast geschafft, die letzte Lücke wird geschlossen

HARRY'S KOLUMNE

Wir haben es schon schwer!

Viele Vorschriften wollen beachtet werden. Mit fehlerhaften Ausschreibungen müssen wir zurecht kommen. Über Letzteres habe ich mich ja schon in der Ausgabe Nr. 15 ausgelassen. Aber es gibt da noch einen Punkt, den ich nochmals ansprechen muss.

Leider kommt es immer wieder vor, dass in den Ausschreibungen steht: . . . "transportable Schutzeinrichtung aufbauen gem. RPS Ausgabe 1989 . . ."

Hier noch einmal der Hinweis: Transportable Schutzeinrichtungen unterliegen nicht der RPS. Regelwerke für unsere Schutzeinrichtungen sind die ZTV-SA und die "TL - Transportable Schutzeinrichtungen Ausgabe 97".

Berührungspunkte mit der RPS gibt es auch, und zwar dort, wo wir eine temporäre Schutzwand mit einer permanenten Schutzeinrichtung (Leitplanke) verbinden. Hier treffen "beide Welten" aufeinander. In diesem Zusammenhang kommt dann stets die Frage auf,



ob denn der Übergang von der mobilen Wand zur permanenten Einrichtung nach RPS geprüft ist. NEIN! Kein Systemübergang ist geprüft. WARUM NICHT? Weil es keine Prüfungsvorschriften dafür gibt. (Sie gibt es noch nicht. In der neuen DIN EN 1317 soll diese Prüfung in den Teilen 3 und 4 vorgesehen werden!)

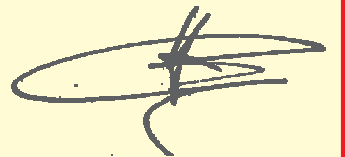
Unsere Übergangskonstruktionen sind so ausgelegt, dass diese die auftretenden Kräfte in das nachfolgende System übertragen können. Das heißt, die Bauart entspricht immer den beiden zu verbindenden Systemen. Sie wird den gegebenen

Erfordernissen entsprechend gefertigt. Jeder Hersteller ist in der Pflicht, diese Konstruktion nach bestem Wissen seiner Schutzwand anzupassen - "kraftschlüssig" ist das Zauberwort.

Achten Sie einmal auf diese Übergangskonstruktionen! Was man da sehen kann, ist schon interessant bis erschreckend. Aber sie können auch vertrauenserweckend aussehen, wie bei der Firma AVS Mellingen GmbH.



Übergang von der mobilen auf die stationäre Schutzeinrichtung (abfließender Verkehr)



Sie haben noch Fragen? Und so erreichen Sie mich: e-mail: lippert@stahlschutzwaende.de oder Telefon: 0 22 07 / 96 77-15 oder per Fax: 0 22 07 / 96 77-80

Alle sind zuversichtlich, dass wir es schaffen. An zwei Lagerplätzen werden die Fahrzeuge beladen. Die zunächst sehr kurzen Anfahrtswege werden immer länger. Ein striktes Verbot des Autobahnammes, in die abgesperrte Spur hinein zu fahren oder diese zu verlassen zwingt uns, stets von vorne in die Baustelle hinein zu fahren und erst am Ende diese wieder zu verlassen. Aber auch das wird unsere Planung nicht umstoßen können.

16.20 Uhr: Das letzte Fahrzeug wird vom nahen Lagerplatz zum Montagetrupp geschickt. Es sieht sehr gut aus, der Auftraggeber scheint zufrieden zu sein. Um 17.30 Uhr kann sich der erste Montagetrupp verabschieden. Erleichtert fahren die Monteure in Richtung Heimat. Es ist

nur noch eine einzige Lücke zu schließen. Um 18 Uhr stehen dann auch die letzten Wände. Es ist geschafft.

13.500 Meter Stahlschutzwände stehen auf der E 17 in Belgien. Alle sind zufrieden. Ein neuer Rekord wurde aufgestellt. Schnell kommt der Hinweis der Mitarbeiter, dies bitte nicht als Maßstab für neue Aufträge zu nehmen. Ja, es hat viel Kraft und logistische Klimmzüge gekostet. Aber es geht. Wann testen Sie uns?

Immer wieder neue Herausforderungen, die wir bewältigen mussten, haben uns zu dem gemacht, was wir heute sind. Wir sind stolz darauf, mit unserer Mannschaft dies geschafft zu haben.

Ein Dank an alle, die an diesem Erfolg mitgewirkt haben.



Peter Berghaus GmbH

Verkehrstechnik • Lichtinnovationen

Herrenhöhe 6 • 51515 Kürten-Herweg • Ruf 0 22 07 / 96 77- 0 • Fax 0 22 07 / 96 77- 80

www.berghaus-verkehrstechnik.de • mail@berghaus-verkehrstechnik.de