

Berghaus-News

Verkehrstechnik · Lichtinnovationen

Ausgabe 19

März/April 2005



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



Auf einen Blick

Inhaltsverzeichnis

Seite 2

- Unsere Alternative:
Alles spricht für Aluminium
Mut zur Investition von neuen
Werkzeugmaschinen
- Folgende Produkte werden jetzt
aus Aluminium hergestellt:
- Akkuschutzwagen
aus Aluminium
sowie Aufstellvorrichtungen

Seite 3

- Neue Lösungen bei
Vollsperrung der Autobahn!
- Unsere neue Höhen-
messanlage HM PB 12/230
- Schulung der Ampelfachleute:
Fit für die Zukunft
- Neue Verkehrssicherungspläne
für Baustellen

Seite 4

- Informationen über trans-
portable Schutzeinrichtungen
- Harry's Kolumne:
Seien Sie bitte kritischer!
- Arbeitsstellen-Absicherung
mit Stahlschutzwänden



Seite 2: Alu bietet viele Vorteile

Impressum

Herausgeber:

Peter Berghaus GmbH
Herrenhöhe 6
51515 Kürten-Herweg

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

Auflage:

45.000 Exemplare in Deutsch
1.000 Exemplare in Englisch

Druck: Druckerei Brocker
51515 Kürten-Dürscheid

Vielen Stahlverarbeitern droht das Aus!

Die Explosion der Stahlpreise wird zu einer existenziellen Bedrohung für zahlreiche Unternehmen der stahl- und metallverarbeitenden Branche. In den kommenden Monaten droht vielen Stahlverarbeitern das Aus. Nach einer Umfrage des Wirtschaftsverbandes Stahl- und Metallverarbeitung (WSM) sind 16 Prozent von 1500 befragten Unternehmen in akuter Insolvenzgefahr. Jeder vierte Stahl- und Metallverarbeiter dieser Gruppe rechnet innerhalb der kommenden sechs Monate mit dem Gang zum Amtsgericht. Die Lage könnte sich noch verschärfen. Besonders leiden kleine und mittlere Unternehmen zwischen einem und 100 Mitarbeitern unter der Rohstoffkrise. Sie stellen mit 30 Prozent die größte Gruppe der gefährdeten Firmen.

Erschwerend kommt für die Stahl- und Metallverarbeiter hinzu, dass die Stahlpreise in den kommenden Monaten kaum sinken werden. Man weist darauf hin, dass dies weltweit gelte, da "die Stahlpreiserhöhungen kein hausgemachtes, sondern ein internationales Problem" darstellten.

Die deutsche Stahlproduktion stieg 2004 auf das 20-Jahres-Hoch von 46,5 Millionen Tonnen. Das entspricht einem Zuwachs von vier Prozent gegenüber dem Vorjahr. 2005 sei jedoch nicht mit einer



weiteren Steigerung der Produktion zu rechnen, da die deutschen Stahlkonzerne bereits mit einer Kapazitätsauslastung von rund 98 Prozent arbeiteten.

Weltweit wird die Stahlproduktion in diesem Jahr auf mehr als eine Milliarde Tonnen steigen. Mehr als jede vierte Tonne komme mittlerweile aus China. Die deutschen Unternehmen Thyssen-Krupp und Salzgitter, die zuletzt deut-

liche Gewinnsprünge verzeichnet hatten, hätten nicht nur von den gestiegenen Preisen profitiert. Die Kosten seien durch Rationalisierungsprogramme deutlich verringert worden.

Für die weltweite Stahlindustrie rechnet man in diesem Jahr mit einer weiteren Bereinigung des Marktes. Das betreffe vor allem die Billigstromländer USA und China.

MPB 3003: einfachste Bedienung

Die nach den TL-Typenklassen B und C geprüfte Kabel- bzw. funkgesteuerte Signalanlage MPB 3003 ist eine transportable Anlage für den Einbahnverkehr an Straßenbaustellen oder Engpässen.

Bei der Konstruktion dieser verkehrsabhängigen Anlage haben wir besonderen Wert auf einfachste Bedienung gelegt. Das Einstellen der Signalanlage für den verkehrsabhängigen Betrieb kann in Sekundenschnelle vor Ort vom Bedienpersonal durchgeführt werden. Die technische Ausstattung ist trotzdem optimal. Die Signalanlage MPB 3003 besteht aus je zwei 3-begriffigen Signalgebern. Diese sind aus schlagfestem und uv-beständigem Polycarbonat hergestellt.

Die Steuerung befindet sich in der Grünkammer. Durch den Schnappverschluss ist sie bequem zugänglich und abschließbar. Eine stufenlose Anpassung der Lichtstärke der Signalgeber an die Umgebungshelligkeit wird durch die automatische Nachtabsenkung er-

reicht. Die Intervalle der Akkuwechsel lassen sich dadurch um ein Vielfaches verlängern. Das Untergestell wurde passend für zwei Akkus 12 V / 170 Ah konstruiert. Die Anlage kann auch bei Verwendung unseres Netzgerätes Typ N1 (Best.-Nr. A 44000) mit 230-V-Netzspannung betrieben werden.

Einsatzbereiche: Die preisgünstige Signalanlage kann entweder als Funk- oder als Kabelanlage betrieben werden. Sie ist für die Regelung von Einbahnwechselverkehr konzipiert. Die Anlage ist serienmäßig mit Radarmelder (richtungserkennende Erfassung) für verkehrsabhängigen Betrieb (VA) ausgerüstet. **Betriebsarten:** Automatik-Festzeitbetrieb; Automatik-Grünzeitverlängerung; Automatik-Grün auf Anforderung (Anforderungsbetrieb, Grundstellung Allrot); Handbetrieb; Lampen aus; Blinken.

Serienmäßig eingebaut sind: Rot-Überwachung; Grün-/Grün-Verriegelung; Grün-Status-Überwachung; LED-Akku-Zustandsanzeige; LED-Kontrollanzeige für Radarmelder; Störungs-LED (Rotlampe defekt, Grün/Grün-Verriegelung und Kabel- oder Funkstrecke gestört).



Stahl: Ein Brief an unsere Leser

Sehr geehrter Kunde!

Täglich ist in den Medien zu lesen und zu hören: "Stahl wird teurer und knapper". Der oben abgedruckte Bericht hat uns zum Umdenken veranlasst. Es ist höchste Zeit, neue Wege zu gehen. Dieser Herausforderung haben wir uns gestellt. Unsere Geschäftsleitung hat sich entschlossen, auf preiswertere Lösungen umzustellen. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass viele unserer Stahlprodukte künftig in Aluminium hergestellt werden können. Dabei sind Konstruktionsänderungen möglich geworden, die uns selbst überrascht haben.

Die Gewichtsreduzierung durch Verwendung von Aluminium ist so gravierend, dass bei der Montage die Tagesleistung erheblich gesteigert werden kann. Die Monteure werden dankbar anerkennen, dass sie bei Baustelleneinrichtungen nicht mehr mit den schweren Eisenkonstruktionen auf der Fahrbahn hantieren müssen.

Wenn Sie auf unsere neuen Systeme erst einmal umgestellt haben, werden Sie feststellen, dass sich ungeahnte Möglichkeiten für weitere Anwendungen bieten, die Ihren Geschäftsbereich erweitern.

Um die genannte Beschilderungskonstruktion sowie die Aufstellvorrichtungen noch preiswerter und sicherer zu machen, haben wir eine Alternative zu den bisherigen Stahlkonstruktionen zu bieten. Die Vielseitigkeit der Anwendungen zeigen wir Ihnen auf der nächsten Seite.

Mit freundlichen Grüßen

Unsere Alternative: Alles spricht für Aluminium

Unabhängig von Stahlpreisschwankungen haben wir durch die Umstellung auf Alu-Produkte die massivste Preissenkung unserer Unternehmensgeschichte erreicht. Nunmehr stehen Produkte bereit, die nicht nur vorteilhaft für den Anwender, sondern wesentlich preiswerter, gewichtsreduzierter und montagefreundlicher sind. Die Produktumstellung von Stahl auf Aluminium erforderte die nebenstehenden Neuanschaffungen:

Mut zur Investition von neuen Werkzeugmaschinen

Aluminium ist ein silberweißes Metall, dessen hervorragendste Eigenschaft sein geringes Gewicht ist; chem. Zeichen Al, Wertigkeit 3, Ordnungszahl 13, Massenzahl 27, Atomgewicht 26,98, spezifisches Gewicht 2,7, Schmelzpunkt 658° C, Siedepunkt bei 2400° C. Die Festigkeit kann durch geeignete Legierung mit Magnesium, Kupfer, Silizium, Zink erheblich gesteigert werden. Hierauf beruht die Verwendung des Aluminium im Leichtmetallbau. Das Material ist bei mäßiger Temperatur sehr gut zu formen. Es lässt sich ziehen, stanzen, pressen und auswalzen. An der Luft ist Aluminium beständig. Es rostet nicht, da es sich allmählich mit einer dünnen Oxydschicht überzieht, die das darunterliegende Metall vor weiteren Angriffen des Sauerstoffs schützt. Diese Oxydschicht gibt dem Aluminium das bläulichweiße, matte Aussehen.



Schweißanlage



Stanze



Biegemaschine



Abkantbank



Schlagschere

Folgende Produkte werden nunmehr aus Aluminium gefertigt:

Akkuschutzwagen aus Aluminium

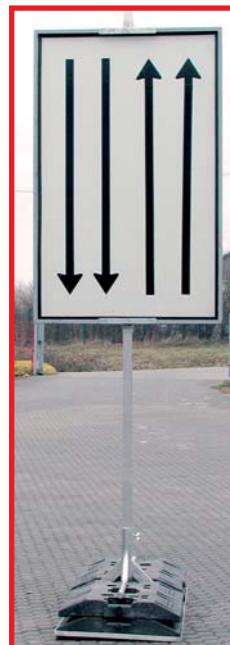
Erhebliche Gewichtseinsparung (20 kg gegenüber 50 kg) bei gleicher Stabilität. Verbesserung der Standsicherheit durch die herausziehbaren Standfüße. Stapelbar durch das herausnehmbare Standrohr. Die komplette Signalanlage ist in kleinen Fahrzeugen transportabel. Beim Export sind Einsparungen bei den Frachtkosten möglich!



← Einfacher und günstiger Schilderträger für Schild-Kombinationen wie z.B. Parkverbote. Dieser neue "T"-Ständer wird in zwei Fußplatten integriert und erreicht auf diese Weise eine hervorragende Stabilität.



← Kleiner Fußplattenträger aus Aluminium, z.B. für Innenstadtbereiche, wo Platzprobleme kleine und sichere Ständer erforderlich machen. Ideal z.B. für Parkverbotsbeschilderung.



← Schilderständler für 8 Fußplatten (hier mit optionalem Sicherungsbügel für die Fußplatte). Enormer Gewichtsvorteil durch Aluminiumbauweise (10 kg gegen 65 kg). Schneller Aufbau (ist von einem Monteur zu tragen).



← Kleine Ausführung für 60x60-mm-Schaftrohre. Anwendung z.B. für Kabelüberspannungen bei Signalanlagen. Durch Gewichtsvorteil einfacheres Handling.



Mast für Signalgeber und Kabelüberspannung, hier mit zusätzlicher Quertraverse für "Überkopf"-Signalgeber



Hier zeigt die Straßenüberspannung eine Weihnachtsbotschaft, um die Passanten auf das dahinter liegende Gewerbegebiet aufmerksam zu machen.



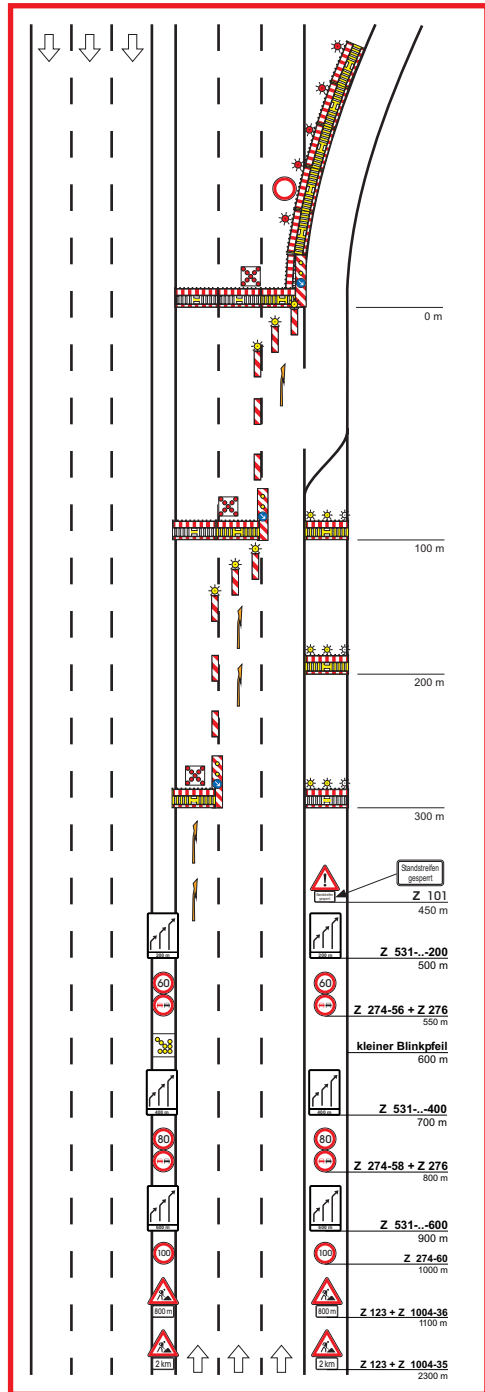
Zwei Betonfußplatten, zwei senkrechte Traversen und eine Quertraverse, und schon ist die Straßenüberspannung fertig für vielerlei Anwendungen.



Es ist kaum zu glauben: Dieser Auslegemast mit einer Durchfahrhöhe von 4,50 Meter und einer Ausladung von 6 Meter kann von einer einzigen Person aufgebaut werden.



Neue Lösungen bei Vollsperrung der Autobahn!



Auf der A 7 zwischen den Anschlussstellen Göttingen und Hann.-Münden-Hedemünden wurden bei zwei Vollsperrungen mit dem neuen Arbeitsstellenzaun Feldversuche durchgeführt. Wir sprachen mit dem verantwortlichen Dienstleister Herrn Werner Sporleder (B.A.S. Verkehrstechnik AG Hannover)

Frage: Herr Sporleder, weshalb sind Sie der Meinung, dass eine Vollsperrung mit dem Arbeitsstellenzaun besser ist als mit den fahrbaren Absperrtafeln?

H. Sp.: Nebeneinander aufgestellte fahrbare Absperrtafeln zeigen unsynchronisierte Blink- und Blitzsignale. Der Arbeitsstellenzaun in Verbindung mit einem gelben Blinkpfeil und der 2.500 mm hohen Lichtleitbake (VZ 605-23) ergibt für den Kraftfahrer eine deutlichere Aussage. In dieser Verbindung steht zur Diskussion, hierfür entsprechend dem roten Kreuz der Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) ein durch neun Richtstrahlleuchten gebildetes rotes Sperrkreuz oberhalb des Arbeitsstellenzaunes zur Sperrung von Fahrstreifen an Baustellen einzusetzen. Dadurch erhält der Kraftfahrer ein gleiches Signalbild.

Frage: Müssten die Vorschriften für diese Art der Absicherung geändert werden?

H. Sp.: Fast alle in den „Richtlinien zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)“ gezeigten Regelpläne wurden 1979 – also vor einem Vierteljahrhundert – erstellt, und zwar auf Basis der damals in der StVO genannten Bezeichnung „Absperrbake“. Dieser Begriff ist bereits seit Jahren in „Leitbake“ geändert worden. Schräge Schraffen sind grundsätzlich eine Leiteinrichtung – also eine Empfehlung – und somit rechtlich keine Abspernung. Deshalb änderte die StVO auch die Absperrschranke in senkrechte Schraffen (Z 600). Diese grundsätzlichen Gegebenheiten sind in den Regelplänen

jedoch bis heute noch nicht geändert worden.

Frage: Wie war die Resonanz allgemein nach Durchführung der Maßnahme?

H. Sp.: Polizei, Autobahnmeisterei und Straßenbauamt waren im Gegensatz zu früheren Sperrungen äußerst zufrieden. Sie benötigten weniger Personal und hatten weniger Ärger. Kraftfahrern wurde eine deutlichere Verkehrsführung geboten, sodass sich dadurch die Staulänge verkürzte.

Frage: Welche Art von Baustellen sollte nach Ihrer Meinung in Zukunft mit dem Arbeitsstellenzaun ausgeführt werden?

H. Sp.: Experten bezeichnen diesen als „Zaun der Zukunft“. Anwender wählen den Begriff „Zaun der Vernunft“, weil er Sicherheit durch die hohe Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer und auf der Baustelle tätigen Personen bietet und eine Visitenkarte für die ausführende Firma ist. Es ist davon auszugehen, dass der Arbeitsstellenzaun die bisherigen Absperrschranken ablösen wird. Dieser besitzt keine scharfen Kanten und rostet nicht. Er besteht aus schlagfestem, stoßabsorbierendem, hell voll durchgefärbtem Kunststoff (HDPE), der gleichzeitig Spannungssicherheit bietet, eine gute Lebensdauer aufweist und dadurch wirtschaftlicher ist. Der Arbeitsstellenzaun entspricht voll dem Slogan der Berufsgenossenschaft: „Gefahr erkannt – Gefahr gebannt“.



Unsere neue Höhenmessanlage HM PB 12/230

Unsere neue Höhenmessanlage wurde speziell für diejenigen Bereiche konzipiert, bei denen es bisher im öffentlichen Straßenraum sowie durch Missachtung von Höhen- und Durchfahrtsbegrenzungen zu teilweise schwerwiegenden Unfällen kam. Die Messanlage HM PB 12/230 mit Richtungserkennung erfasst mittels zweier Spezial-Lichtschranken alle zu hohen Fahrzeuge in Fahrtrichtung (Brücke, Unterführung usw.). Wird ein überhohes Fahrzeug erfasst, löst die Anlage sofort für fünf Sekunden ein akustisches Signal aus. Weiterhin werden zwei etwa 30 Meter voraus aufgestellte 300 mm hochleuchtende zweiteilige Signalgeber (LED) über Gelb auf Dauerrot geschaltet. Dadurch wird das zu hohe Fahrzeug rechtzeitig angehalten. Die Rückstellung der Anlage erfolgt mittels Schlüssel oder optional über Zeitmodul (z. B. 30 Sekunden), per Funk oder

SMS. Die Höhenmessanlage kann einfach und schnell mit unserem mobilen Ständersystem an jedem Ort aufgebaut werden. Die Versorgungsspannung erfolgt über 12-V-Akkus oder 230-V-Netzspannung. Die Steuerung ist in einem wasserdichten Gehäuse IP 66 untergebracht und besitzt serienmäßig Netz-Batterie-Umschaltung, Unterspannungs- und Verpolungsschutz.

Alle Teile, wie Lichtschranken, Hupe, Signalgeber und Schlüsseltaster sind über wasserdichte Steckverbinder IP 67 angeschlossen.

Durch die Inbetriebnahme einer Höhenmessanlage mit akustischer und optischer Signaleinheit wird eine erhöhte Wahrnehmung bzw. Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erzielt. Unfälle sind nahezu ausgeschlossen. Einsatzbereiche für die Höhenmessanlage HM PB 12/230 sind: Bahnunterführungen, Brückenbauwerke, Tunnel-, Hallen- oder Parkhauseinfahrten usw.

Technische Daten:
Versorgungsspannung:
12 V DC und 230 V AC
Reichweite der
Lichtschranke: 0 bis 60 m
Schutzart: IP 67
Ausstattung der Lichtschranke: Frontheizung und Wetterschutzhaube.



Schulung der Ampelfachleute: fit für die Zukunft

Seit nunmehr zehn Jahren werden von der Firma Peter Berghaus zwei zweitägige Schulungen für Ampelfachleute durchgeführt. In dieser Zeit wurden insgesamt knapp 1000 Fachleute von Seminarleiter Alfred Wurth und Service-Techniker Uwe Banischewski geschult.

Je nach Ausbildungsstand wurden im Januar 2005 zwei Schulungsprogramme angeboten. Im Mittelpunkt des Schulungsprogramms I stand die Berechnung von Signalphasenplänen für Einbahnwechselverkehrsanlagen, die Berechnung von Signalphasenplänen für Einmündungs- und Kreuzungssignalanlagen sowie die Handhabung und Bedienung der Signalanlage MPB 4000 (mit



der neuen Software), während im Schulungsprogramm II die Erstellung von Signalzeitenplänen mit dem Ampel-Plan-Programm sowie die Programmierung mit dem Ampel-Win-Programm für die Kreuzungssteuergeräte EPB 6000-S, EPB 800, EPB 2400 und EPB-48 im Vordergrund standen. Rund 50 Ampelfachleute nutzten die Chance, sich zu qualifizieren.

Neue Verkehrssicherungspläne für Baustellen!

Eine zeitgemäße Anpassung der „Richtlinien zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)“ ist vorläufig nicht zu erwarten. Vermutlich wird diese erst 2007 oder später erfolgen. Verkehrssicherungspflichtige und die in der Aufsichtspflicht befindlichen Auftraggeber und Behörden müssen jedoch entsprechend dem Bürgerlichen Gesetzbuch § 823 bei Schaffung einer Gefahrenstelle dafür sorgen, dass anderen nichts passiert und somit entsprechend dem Stand der Technik geeignete Sicherungsmaßnahmen durchführen. Mit Leitbaken - wie in den in der RSA 1955 gezeigten Regelplänen - sind rechtlich keine Sperrungen durchzuführen. Die Fachkommission Großstädtischer Straßenverkehrsbehörden im Deutschen Städtetag hat sich daher entschlossen, eine Arbeitsgruppe speziell für die Sicherung von Arbeitsstellen im innerörtlichen Bereich einzu-

setzen und zeitgemäße Verkehrssicherungspläne zu erstellen. Durch intensive Arbeit sind diese innerhalb eines Vierteljahres erarbeitet worden, so dass bei der nächsten Sitzung der Fachkommission im April 2005 das Thema erörtert und entschieden werden kann. In den Plänen sind auch die neuen Arbeitsstellenzäune vermerkt, die den Sicherungszweck für Verkehrsteilnehmer und den auf Baustellen beschäftigten Personen gut sichtbar kennzeichnen. Der Arbeitsstellenzaun kann nicht rosten und besitzt keine scharfen Ecken. Außerdem kann der Arbeitsstellenzaun von einer Person montiert werden und ist somit wesentlich wirtschaftlicher als bisherige Absperrschranken. Mit Interesse werden die Ergebnisse der Arbeitsgruppe von der Fachkommission Großstädtischer Straßenverkehrsbehörden im Deutschen Städtetag erwartet.

Informationen über transportable Schutzeinrichtungen

Arbeitsstellen-Absicherung mit Stahlschutzwänden

Eine konsequente Umsetzung der ZTV-SA ist eine Lebensversicherung für den Straßen- bzw. Brückenbauarbeiter.

In der ZTV-SA wird im Bild 2 der Einsatz von Schutzwänden dargestellt. Der Bereich "B" stellt die "Trennung" zwischen Baustellenbereich und Fahrbahn dar. Diese "Trennung" wollen wir etwas näher betrachten. In der Tabelle 5 zum vorgenannten Bild wird angegeben, welche Schutzwand im Bereich "B" in Abhängigkeit von der Verkehrsführung aufgestellt werden soll. Einfach erklärt, fahren neben dieser Trennung nur Pkw, so reicht eine kleinere Schutzeinrichtung nach T 1. Fahren dort auch Lkw, so wird eine höherwertige Schutzwand mit mindestens T 3 gefordert.

Ihr Arbeitsbereich!

Aber dies allein besagt noch nichts über die Sicherheit hinter der Wand aus. Diejenigen, die im Baustellenbereich arbeiten müssen, werden sich subjektiv sicher fühlen. Denn die Schutzeinrichtung stellt optisch eine mehr oder weniger massive Trennung je nach Wandtyp dar. Schauen wir nochmal in die Tabelle 5 in unserer ZTV-SA. Dort sehen wir eine Spalte für den Wirkungsbereich mit einer relativen Aussage, *der Örtlichkeit angepasst* $\leq W 8$. Hierauf muss man ein besonderes Augenmerk legen. Denn hinter der Wand ist **Ihr Arbeitsbereich**. Dieser wird zum Lagern von Material genutzt, hier steht ein Leegerüst für die neu zu bauende Brücke. Dieser Bereich wird als Baustellenstraße benutzt, hier bewegt sich der Mitarbeiter mit seinem Kleinbagger, hier laufen die Poliere zum nächsten Gewerk. Der **Wirkungsbereich** sagt uns, wieviel Platz hinter einer Schutzwand **sein muss**, damit die Wand sich bei einem Fahrzeuganprall auslenken kann.

Wirkungsbereich!

Ein Lkw fährt gegen die Schutzeinrichtung, verschiebt die Wand und drückt diese in den abgesperrten Bereich hinein, also dorthin, wo gearbeitet wird, wo Sie sich befinden, wo das Leegerüst steht usw. Wie weit die Wand verschoben wird, hängt von Anprall und aufgestelltem System ab. Da das Schutzsystem bei einem Anpralltest seine Aufhaltetätigkeit unter Beweis stellen muss, wissen wir (*kann im Prüfbericht nachgelesen werden*), wie die Wand sich verhalten müsste. Dieser Bereich, in den sich die Wand hinein bewegt, wird als "Wirkungsbereich" bezeichnet und ist in Klassen von W 1 bis W 8 unterteilt. Hinter diesen Bezeichnungen verbergen sich Angaben in Meter von W 1 = 0,6 bis zu W 8 = 3,5 m. Wie dies in der Praxis aussehen kann, verdeutlicht die nebenstehende Skizze.

Sie werden erkennen, dass der "Wirkungsbereich" ein wichtiger Faktor für Ihren Arbeitsraum ist, in dem Sie sich bewegen – ein lebensnotwendiger Faktor.

Hier muss von der ausschreibenden Stelle schon eine gute Vorarbeit geleistet werden. Es darf nicht sein, dass während der Bauausführung festgestellt wird, dass der Platz hinter der Schutzeinrichtung für das Bauvorhaben nicht ausreicht und sich die dort tätigen Personen nicht sicher bewegen können. Schauen Sie sich die Skizze genau an.

Ihre Sicherheit!

Sehr oft finden wir in den Ausschreibungen Forderungen für Schutzwände mit dem Wirkungsbereich W 8. Ist dieser enorme Platzbedarf wirklich vorhanden? Kann hier mit der gebotenen Sicherheit für Mensch und Material gearbeitet werden? Nicht, dass Sie jetzt meinen, dann solle man doch generell einen kleineren Wirkungsbereich ausschreiben und schon könne es keine Probleme auf den Baustellen mehr geben. Nur, hier spielt die Physik nicht mit. Im Zusammenspiel von Schutzeinrichtung, Fahrzeug und Geschwindigkeit ergeben sich je nach Wandtyp unterschiedliche Wirkungsbereiche. Die Wand wird mehr oder weniger weit verschoben. Eine Auslenkung im Bereich von W 1 (entspricht 0,6 m) gibt es auf dem Markt leider nicht. Ein Wirkungsbereich von W 8 ist wohl nicht das, was auf den Baustellen vom Platz her zu realisieren ist. Die Bereiche, die zu realisieren sind, liegen zwischen W 5 und W 3, wobei eine Wand mit T 3 / W 4 sich als optimal herauskristallisiert hat. Wände mit der Aufhaltetaste H 1 liegen hier zwischen W 5 und W 7. Die ZTV-SA macht keinen Unterschied zwischen Beton- und Stahlschutzwänden.

Auch dieser Artikel ist so gesehen neutral zu verstehen. Denn es geht hier um Ihre Sicherheit. Sie als Straßen- und Brückenbauarbeiter bewegen sich in dem Bereich, der grundsätzlich gefährdet ist.

Eine stabile Stahlschutzwand mit einem realistischen Wirkungsbereich ist Ihre beste Lebensversicherung!

HARRY'S KOLUMNE

Seien Sie bitte kritischer!

Wenn ich so über unsere Autobahnen fahre und mir die Schutzwände anschau, die dort stehen und dann mit den mir bekannten Forderungen in den Ausschreibungen vergleiche, stehen mir die Haare zu Berge. Ich



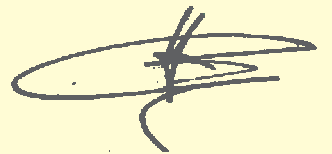
Man könnte sicherlich noch mehr aufzählen. Aber ich möchte nur einige Hinweise geben, um Ihnen die Augen für diese Problematik zu öffnen. Lassen Sie sich nichts einreden, sondern

prüf- behaupte, dass ich alle Schutzwände kenne, die es auf dem Markt gibt. Auch habe ich mir deren Prüfberichte angeschaut und studiert. Über deren Umsetzung aber bin ich entsetzt. Wände, die verschraubt sein müssten, werden mit für diese Aufhaltetaste nicht geprüften Steckverbindungen aufgebaut (sogenannte Schnellverbinder). Kipplängenbegrenzer werden in Systemen integriert, die nicht im Verbund geprüft wurden. Wände, die alle zwei Meter einen Fuß haben müssten, haben diese notwendigen Stützen nur alle vier Meter. Wo eine T 3 / W 4 ausgeschrieben ist, steht eine Wand mit T 3 / W 5, manchmal sogar eine T1-Wand!

Es werden verschiedene Wandsysteme zusammenschraubt ohne Beachtung der Mindestlänge. Wände haben keine oder zu wenig Reflektoren. (Selbst die dann notwendige Markierung vor der Wand fehlt.)

prüfen Sie richtig. Nur anhand der Prüfzeugnisse (ich sage absichtlich Prüfzeugnisse!) können Sie eine Wand beurteilen (die BAST-Begutachtungen enthalten oftmals nicht genügend Informationen). Kriterien sind die Art der Verbindung der einzelnen Elemente, die Konstruktion als solches, wie viele Ständer in welchen Abständen angebracht sind. Auch die Materialstärke ist für ein System ausschlaggebend.

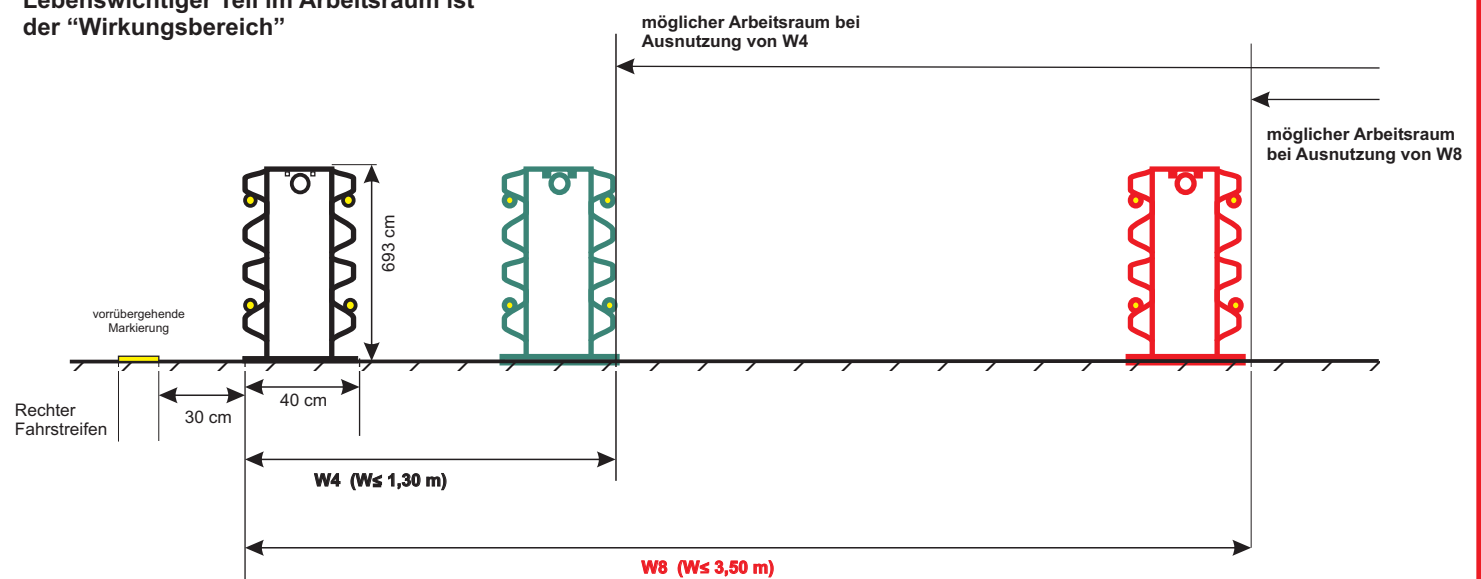
Leider ist jedes System nur so gut wie die Kontrolle. Bleiben Sie bitte kritisch!



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

Lebenswichtiger Teil im Arbeitsraum ist der "Wirkungsbereich"



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