

Berghaus-News

Verkehrstechnik · Lichtinnovationen

Ausgabe 21

November/Dezember 2005



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



Auf einen Blick

Inhaltsverzeichnis

Seite 2

- 70 Jahre im Dienst der Berghaus-Gruppe
- Neu: Leitplankenhalter jetzt mit Ausleger
- Neu: Teleskopmast für Verkehrslenkungsstafeln
- Schulungstermine 2006

Seite 3

- Neues Zubehör für unsere Fußgänger-Signalanlage
- Alu-Überspannungsgarnituren TL-geprüft
- Himmlische Hilfe gegen Staus
- Unsere Schmunzelecke

Seite 4

- Harry's Kolumne: Hilfe aus den ZTV-SA
- Mindestanforderung an transportable Schutzwände

Weniger Kinder verunglückt

Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, verunglückten im Jahr 2004 bei Unfällen im Straßenverkehr 37.285 Kinder im Alter von unter 15 Jahren, das waren 7,4% weniger als im Jahr davor. Die Zahl der in Deutschland verunglückten Kinder ging damit stärker zurück als die aller Getöteten und Verletzten, die im Jahr 2004 um 4,9% auf 445.968 abnahm.

Diese und andere Ergebnisse der Unfallstatistik des Jahres 2004 enthält die Broschüre „Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2004“, die im Shop des Statistischen Bundesamtes kostenlos unter www.destatis.de/shop heruntergeladen werden kann.

Impressum

Herausgeber:

Peter Berghaus GmbH
Herrenhöhe 6
51515 Kürten-Herweg

Redaktion: Dieter Berghaus
51515 Kürten-Herweg
Text und Layout: M. Kronenberg

Auflage:

45.000 Exemplare in Deutsch
1.000 Exemplare in Englisch

Druck: Druckerei Brocker
51515 Kürten-Dürscheid

Gute Fachausbildung spart Kosten

Was nützt eine ständige Weiterbildung in der Lichtsignaltechnik, wenn der Servicetechniker nicht ebenfalls stetig weitergebildet wird? Kennen Ihre Mitarbeiter alle Funktionen Ihrer transportablen Signalanlage? Wie beheben Sie Störungen? Geben Sie die Erstellung von Signalzeitenplänen noch außer Haus?

Seit Jahren bieten wir unseren Kunden einen ganz besonderen Dienst an: Wir schulen Ihr Servicepersonal zum „Ampelfachmann“ und vermitteln Ihnen die vielfältigen Möglichkeiten zur Anwendung unserer Lichtsignalanlagen in allen Verkehrsbereichen.

In unserem praxisbezogenen Schulungsprogramm I erläutern wir Ihnen unter anderem die notwendigen Kenntnisse für die Erstellung von Signalzeitenplänen sowie die Umsetzung dieser Phasenpläne in Ihre Signalanlagen und geben leicht verständliche Anleitungen zur effektiven Fehlersuche an der Signaltechnik vor Ort. Diese Schulung empfiehlt sich besonders für den Einsteiger bzw. den Nutzer unserer transportablen



Signalanlagen der Typenreihe „MPB“. Für die Fortgeschrittenen bieten wir, aufbauend auf die Grundbegriffe der Schulung I, unsere Anwenderschulung II für Kreuzungssteuergeräte an. Sie erlernen die grafische Erstellung von Signalzeitenplänen einfach mit unserem

„Ampel-Plan-Programm“ sowie die Umsetzung in die Steuergeräteserie „EPB“. Nehmen Sie unser Angebot zur Schulung auf Seite 2 dieser Berghaus-News an. Wir machen Ihren Techniker fit und Sie sparen ab sofort Kosten durch eigenen Service.

Neuer Schilderaufsteller aus Beton vorgestellt

Der neue Schilderstand aus fertigen Betonelementen ist durch seine große Auflagefläche und das hohe Gewicht bei geringem Volumen äußerst standsicher. Der Aufbau gestaltet sich sehr einfach, da der Beton-Standfuß – mit den Maßen von 1200x450x60 mm bei einem Gewicht von 80 kg – aus nur einem Modul und der Aufnahme für das Schaftrohr besteht. Ein System für alle Anwendungen. Schon mit drei übereinander liegenden Betonelementen wird bei einer Bauhöhe von nur 18 cm die Standsicherheitsklasse bis K8 erreicht. Im Vergleich zu sonst verwendeten Schilderständen, welche mit Recycling-Fußplatten beschwert werden, wären bis zu acht Fußplatten er-

forderlich. Begleitend zu den Testreihen bei Tochterfirmen, die als Dienstleister tätig sind, führen wir über unseren Außendienst Kundenbefragung und Marktanalyse zu diesem neuen System durch. Bedingt durch hohe Haltbarkeit der Materialien, eignet er sich ebenso in Bereichen, in denen man vor Manipulation an den Schilderständen weitgehend sicher sein möchte.



ADAC testet Autobahnbaustellen

In der September-Ausgabe seiner „Motorwelt“ hat der ADAC 50 Autobahnbaustellen in elf Ländern Europas auf Verkehrssicherheit überprüfen lassen. Die Bewertung erfolgte durch die Technische Universität Dresden an Kriterien wie: Verkehrsführung, Beschilderung / Markierung, Fahrbahn, Orientierung bei Nacht und Information der Verkehrsteilnehmer. Sicherste Baustelle im Test wurde die österreichische A1 bei Traun. Bei sieben von neun Absicherungen schnitt Deutschland gut ab. Schlusslicht bildete Italien, wo vier von fünf Baustellen mangelhaft eingerichtet waren. Erschreckend: Fast zwei Drittel aller getesteten Autobahnbaustellen in Europa waren nur ausreichend oder schlechter abgesichert.

Leuchtpfeil L8-2 AL und Leuchtpfeil L15 weiter auf dem Vormarsch

Nicht nur Behörden haben unseren neuen transportablen Leuchtpfeil L 8-2 AL auf Aluminiumrahmen gut angenommen. Mit einem Gewicht von knapp 9 kg ist er nun ein Leichtgewicht seiner Art. Ebenso konnte durch die neue Konstruktion auf Aluminiumbasis auch der Preis deutlich

gesenkt werden. Sicherheit, die leicht und schnell aufzubauen ist, zum kleinen Preis für Jedermann.

Mit Erscheinen der Richtlinien zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen wurde bereits 1995 (RSA) die Warnausstattung für Arbeits- und Sicherungsfahrzeuge bundesweit vereinheitlicht. Der an den Fahrzeugen zusätzlich zur rot-weiß-roten Warnmarkierung angebrachte Leuchtpfeil L15 (Bild rechts) gehört nicht, wie oft fälschlicherweise angenommen, zur „Beleuchtung des Fahrzeuges“, sondern wird als „zusätzliche Sicherheitsausrüstung“ gemäß den RSA (Teil A 7.1 [7e]) vorgegeben. Er kann an allen Arbeits- und Sicherungsfahrzeugen, welche entsprechend § 35 StVO gekennzeichnet sind, verwendet werden. Sichern Sie Ihr Personal ab, warnen Sie Verkehrsteilnehmer professionell. Wir rüsten ihre Fahrzeuge auch mit neuer LED-Technik aus!



70 Jahre im Dienst der Berghaus-Gruppe



In der Berghaus-Gruppe wurden im Rahmen einer Feierstunde langjährige Mitarbeiter ausgezeichnet (v. l.: D. Berghaus, A. Dorff, U. Banischewski, G. Krämer).

Für insgesamt 70 Jahre Betriebszugehörigkeit wurden Ende August durch Dieter Berghaus, Geschäftsführer der M + V GmbH und Gesellschafter der Peter Berghaus GmbH, verdiente Mitarbeiter ausgezeichnet. Alle Beschäftigten der beiden Tochterunternehmen waren gerne der Einladung zu einer Feierstunde auf das Betriebsgelände der M + V GmbH nach Eichhof gefolgt.

Auf 25 Jahre in der Peter Berghaus GmbH können Uwe Banischewski (Steuerungsbau EPB) und Andreas Dorff (Elektrowerkstatt) zurückblicken. Jubilar Guido Krämer (Disposition Vermietung) ist seit 1985 Mitarbeiter der M + V GmbH. Dieter Berghaus lobte diese Firmentreue und sprach den Jubilaren im Namen aller Mitarbeiter Dank und Anerkennung für ihre gute Arbeit aus.

Neu: Leitplankenhalter jetzt mit Ausleger

Als Ergänzung zu unserem bewährten TL-geprüften feuerverzinkten Leitplankenhalter, welcher eine Schilderaufstellung unmittelbar am Standpfosten der Schutzplanke ermöglicht, haben wir unsere Produktpalette um einen weiteren TL-geprüften Leitplankenhalter mit seitlichem Ausleger erweitert:



Neu: Leitplankenhalter mit seitlichem Ausleger; Best.-Nr.: VZ 5101A

Hiermit lassen sich Verkehrszeichen und Verkehrslenkungstafeln schnell und sicher auf 40x40-mm- und 60x60-mm-Vierkantschaftrohren auch außerhalb des Verkehrsraumes aufstellen. Die TL-Leitplankenhalter sind durch einen vereidigten Sachverständigen gemäß den technischen Lieferbedingungen für Aufstellvorrichtungen für Schilder und Verkehrseinrichtungen an Arbeitsstellen geprüft und erfüllen die Stand-sicherheitsklasse bis 2xK9 (TL-Aufstellvorrichtungen).



Teleskopmast für Verkehrslenkungstafeln

Auf Anregung eines Kunden entwickelten wir ein neues vereinfachtes Aufstellungssystem für Plantafeln. Der aus Aluminium bestehende Teleskopmast dient zum schnellen und leichten Aufbau von Verkehrslenkungstafeln Größe II (1650x1250 mm) und der Größe III (2000x1250 mm). Die Aufstellhöhe wird durch die untere Halterung, welche auf dem Mast frei verschiebbar ist, bis zu einer maximalen Kopffreiheit von 2,2 m Unterkante stufenlos eingestellt. Mit dem dreiteiligen Teleskopmast – bestehend aus: Standmast, unterer U-Profilhalterung zum Überschieben auf den Standmast, dem ausschiebbaren Teleskopmast mit U-Profil und Arretierungszapfen – können alle Verkehrslenkungstafeln mit einer Randdicke von bis zu 50 mm aufgestellt werden. Die Sicherung der eingesetzten Verkehrs-

lenkungstafel erfolgt an der unteren Halterung durch zwei Spannschrauben und am oberen U-Profil (am ausschiebbaren Teleskopmast) durch einen Arretierungszapfen. Der Aufbau kann durch das leichte aber sehr stabile Aluminiumsystem einfach und schnell erfolgen: Teleskopmast in den entsprechenden Schilderständern, Leitplankenhalter o. ä. stellen; die untere Halterung auf die



Schulungstermine 2006 – jetzt anmelden!

Wie auf der Titelseite beschrieben, bieten wir Ihnen wieder unsere Schulungen zum "Ampelfachmann" an. In den letzten zehn Jahren wurden von uns über 1000 Fachleute im Umgang mit transportablen Baustellen-Signalanlagen und der Erstellung von Signalzeitenplänen in unseren Häusern sowohl in 51515 Kürten als auch in 99441 Mellingen geschult. Seminarleiter ist wie in den Vorjahren, Elektromeister Alfred Wurth.

Die Termine für 2006 lauten für Kürten:

Schulung I: 30./31. Januar 2006

Schulung II: 1./2. Februar 2006

und für unser Haus in Mellingen:

Schulung I: 6./7. März 2006

Schulung II: 8./9. März 2006

Nutzen Sie die Chance sich zu qualifizieren, damit Sie für die Zukunft gewappnet sind – melden Sie sich jetzt schon schriftlich oder per Fax bei uns an und sichern Sie sich so einen unserer begehrten Schulungsplätze.



✂.....bitte ausschneiden und einsenden.....✂

Anmeldung

Schulungsprogramm I (290 € pro Person)

Termin: _____

in: _____

Firma: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____

Vor-/Nachname: _____

Vor-/Nachname: _____

Schulungsprogramm II (290 € pro Person)

Termin: _____

in: _____

Firma: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____

Vor-/Nachname: _____

Vor-/Nachname: _____

Datum _____ Unterschrift _____

Das Schulungsprogramm I dauert zwei Tage und befasst sich mit folgenden Themen:

1. Tag:

- Kurze Erläuterung der TL-LSA und ZTV-SA
- Berechnung von Signalphasenplänen für Einbahnwechselverkehrsanlagen
- Umsetzung der Phasenpläne in die Signalanlagen MPB 3003 und MPB 4000
- Analytische Fehlersuche und Störungsbeseitigung

2. Tag:

- Berechnung von Signalphasenplänen für Einmündungs- und Kreuzungssignalanlagen mittels Ampel-Plan-Programm
- Umsetzung der Phasenpläne in die Signalanlage MPB 4000
- Einweisung in das SMS-Fernüberwachungssystem

Das Schulungsprogramm II dauert zwei Tage und umfasst folgende Themenbereiche:

1. Tag:

- Erläuterung der TL-LSA
- Erstellung von Signalzeitenplänen mit dem Ampel-Plan-Programm
- Umsetzung des Signalzeitenplans in die Steuergeräte EPB 6000 S, EPB 2400 und in das neue Steuergerät EPB 48 Multiprozessor
- Einweisung in das SMS-Fernüberwachungssystem

2. Tag:

- Programmierung mit neuem Ampel-Win-Programm, Version 3.0
- Praxisbezogene Anwendungen für die Steuergeräte EPB 6000, EPB 2400 und EPB 48 Multiprozessor
- Analytische Fehlersuche und Störungsbeseitigung
- Videodetektor mit Präsentdetektion



gewünschte Höhe einstellen und festschrauben; die Verkehrslenkungstafel von unten in das obere U-Profil des ausschiebbaren Teleskopmastes stecken; Verkehrslenkungstafel zusammen mit dem Teleskopmast bis über die untere Halterung hochschieben und die Tafel einfach in das U-Profil des unteren Halters absetzen. Abschließend noch die Spannschrauben anziehen – fertig!

Neues Zubehör für Fußgänger-Signalanlage

Unsere bewährte kabelgesteuerte transportable Fußgänger-Signalanlage Typ FÜ – 12 V/230 V wird für die vorübergehende Verkehrsregelung an Fußgängerüberwegen (z.B. für die Schulwegsicherung) im Anforderungs- oder Automatikbetrieb eingesetzt. Sie besitzt Signalsicherung nach VDE 0832 und RiLSA. Die Regelung von Einbahnwechselverkehr statt Fußgängerbetrieb kann mit dieser Signalanlage ebenfalls vorgenommen werden.

Die Spannungsversorgung der Signalanlage erfolgt mit 12-Volt-Akkus oder über das Netzgerät 230 V/12 V. Die Steuerzentrale mit den Bedienelementen ist – in einem eigenen Gehäuse und vor Fremdeingriff zuverlässig geschützt – in einem der Untergestelle eingebaut. Serienmäßig sind alle Signalgeber mit G4-Halogenlampen 12 V/10 W bestückt. Die Verwendung von 20-Watt-Halogenleuchtmitteln ist durch die G4-Steckfassungen ebenso möglich.

Neu- bzw. weiterentwickelt wurden folgende zusätzliche Ausstattungen, welche auf Wunsch bei der Beschaffung der Signalanlage mitbestellt werden können:

LED-Technik ab Werk

Auf Wunsch kann die Signalanlage nun bereits ab Werk mit neuer energiesparender LED-Technik ausgerüstet werden. So lässt sich der Stromverbrauch der Signalanlage bei unverminderter Helligkeit um bis zu 60% deutlich verringern.

Ebenso sinken die Wartungskosten, da auf diese Weise die Intervalle der Akkuwechsel um ein Vielfaches verlängert und

keine Halogenleuchtmittel mehr ausgetauscht werden müssen. Auch entsteht bei diesem LED-System nahezu kein Phantomeffekt, da bei unserer Entwicklung grundsätzlich keine Reflektoren verwendet werden, die bei herkömmlicher Technik sonst einfallendes Sonnenlicht irritierend zurückwerfen könnten.

Signalisierung für Sehbehinderte

Bei Bedarf kann die FÜ-Signalanlage mit taktilen Signalgebern ausgestattet werden.



So wird, wie zunehmend bei vielen stationären Fußgänger-Signalanlagen vorhanden, ein Orientierungssignal (ein dauerhafter Pilotton, dann bei Grün ein Freigabeton) über die akustischen Signalgeber abgegeben. In diesem Fall wird die Signalanlage gemäß RiLSA ebenso ab Werk mit speziellen Anforderungstastern versehen, die über die tastbare Symbolik zusätzlich Lage und Art des Überweges wiedergeben.

Digitales Zählwerk

Ein serienmäßig eingebautes digitales Zählwerk zeigt die Anzahl der durch die Fußgänger angeforderten Umläufe an.



Auf Wunsch kann die Steuerung ab Werk zusätzlich mit einem digitalen über Laptop auslesbaren, Verkehrszähler (Windows-kompatibel) ausgestattet werden.

Unsere kabelgesteuerte transportable Fußgänger-Signalanlage Typ FÜ – 12 V/230 V besteht serienmäßig aus vier Fahrzeug- und zwei Fußgängersignalgebern mit drucklosen Piezzo-Anforderungstasten. Die Steuerzentrale mit sekunden genauer Zeiteneinstellung über BCD-Schalter von 1 bis 999 Sekunden ist in einem der zwei Untergestelle eingebaut. Diese bieten ebenso Platz für die Aufnahme von Akkus oder Netzgerät und dienen zur Unterbringung aller Bestandteile der Signalanlage (z.B. Signalgeber, Kabel, Halter usw.) bei Lagerung. Mitgeliefert werden alle zum Betrieb nötigen Verbindungskabel, aber auch je zwei teilbare 6-Meter-Steckmasten, welche zur Überspannung der Kabel über die Fahrbahn dienen.



Himmliche Hilfe gegen Staus



Unterstützung von höchster Ebene für die Polizei beim XX. Weltjugendtag

Mit Verkehrsdaten, die das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom Zeppelin aus erhoben hat, erhielt die Polizei im Großraum Köln Unterstützung der besonderen Art beim Verkehrsmanagement der Zentralveranstaltungen zum XX. Weltjugendtag. So war zu den Spitzenzeiten ein Team vom Berliner DLR-Institut für Verkehrsforschung hoch über Köln im Einsatz, um in Echtzeit Luftbilder an die Polizei zu übermitteln und Verkehrsvorhersagen für die nächsten 30 bis 60 Minuten zu entwickeln. Nach verschiedenen Einsätzen der DLR-Wissenschaftler mit modernster Kamera- und Messtechnik für Forschungsaufgaben war dies der erste operative Einsatz auf einem Zeppelin im Rahmen einer Großveranstaltung. Die Verkehrsprognosen der DLR-Verkehrsforscher, gewonnen aus den luftgestützt und stationär erhobenen Verkehrsdaten sowie aus der Verkehrssimulation im DLR-Traffic-Tower, diente der Einsatzzentrale der Polizei dazu, mögliche Engpässe und Staus frühzeitig zu erkennen. Ganz zu vermeiden, das war allen klar, waren Behinderungen nicht. Zufrieden lobte dann auch abschließend der Kölner Polizeipräsident Klaus Steffenhagen, dass der überwiegende Teil der Bevölkerung mit der ihr eigenen rheinischen Gelassenheit auf Verkehrsbehinderungen reagiert habe.



Statisch geprüfte Aluminium-Systeme

Unsere statisch geprüften Aluminium-Systeme eignen sich hervorragend z. B. für die sichere Aufstellung von Verkehrszeichen, zur Aufnahme von Signalgebern, zur Kabelüberspannung, usw. – praktisch zur universellen Verwendung in der mobilen Verkehrstechnik. Der 6 m hohe Aluminium-Gittermast besteht aus lediglich acht Einzelteilen. Durch die modulare Steckbauweise lässt er sich – auch mit dem 6 m langen Ausleger – schnell und einfach montieren. Die 50x50 cm Gittermast-Konstruktion garantiert trotz



geringem Gewicht eine außerordentlich hohe Festigkeit und lässt sich ohne großen Platzbedarf trans-

portieren. Das stabile 6 m Aluminium-Rundmast-System wurde in erster Linie für die Anwendung in der mobilen Signaltechnik konstruiert. Es eignet sich hervorragend als Standmast für die Überspannung von Leitungen und – mit oder ohne Ausleger – für die Aufnahme von Signalgebern, welche so einfach am Fahrbahnrand oder mittig über der Fahrspur aufgehängt werden können. Beide Systeme stehen sicher in Betonsockeln und können schnell auf- und abgebaut werden. Ein weiterer Vorteil dieser modularen Konstruktionen liegt neben der einfachen Handhabung auch im geringen Gewicht der Einzelteile. Bitte fordern Sie unser detailliertes Sonderprospekt "Konstruktionen aus Aluminium" an.



Unsere Schmunzelecke



Können Frauen so raffiniert sein?



Ein Polizist stoppt eine junge Frau, die in einer 30-km/h-Zone mit 80 km/h erwischt wird. Es kommt zu folgender Unterhaltung:

Polizist: Kann ich bitte Ihren Führerschein sehen?

Frau: Ich habe keinen mehr. Dieser wurde mir vor ein paar Wochen entzogen, da ich zum dritten Mal betrunken Auto gefahren bin.

Polizist: Aha. Kann ich dann bitte den Fahrzeugschein sehen?

Frau: Das ist nicht mein Auto. Ich habe es gestohlen.

Polizist: Der Wagen ist geklaut?

Frau: Ja, aber lassen Sie mich kurz überlegen. Ich glaube, die Papiere habe ich im Handschuhfach gesehen als ich meine Pistole hineingelegt habe.

Polizist: Sie haben eine Pistole im Handschuhfach?

Frau: Stimmt. Ich hatte sie dort schnell reingeworfen, nachdem ich die Fahrerin des Wagens erschossen und die Leiche in den Kofferraum gelegt hatte.

Polizist: Eine Leiche im Kofferraum?

Frau: Ja!

Nachdem der Polizist das alles gehört hat, ruft er über Funk sofort den dienst-

höheren Kollegen, damit er von ihm Unterstützung bekomme. Das Auto wurde umstellt. Der Kollege ging langsam auf die Fahrerin zu und fragte nochmal:

Polizist: Kann ich bitte Ihren Führerschein sehen?

Frau: Natürlich. Hier, bitte.

Polizist: Wessen Auto ist das?

Frau: Meins. Hier sind die Papiere.

Polizist: Können Sie bitte noch das Handschuhfach öffnen. Ich möchte prüfen, ob Sie eine Pistole dort deponiert haben.

Frau: Natürlich gern. Aber ich habe keine Pistole.

Polizist: Kann ich einen Blick in Ihren Kofferraum werfen? Mein Mitarbeiter sagte mir, dass Sie darin eine Leiche haben. – (Keine Leiche.)

Polizist: Das verstehe ich überhaupt nicht. Der Polizist, der Sie angehalten hat, sagte mir, dass Sie keinen Führerschein, das Auto gestohlen, eine Pistole im Handschuhfach und eine Leiche im Kofferraum haben.

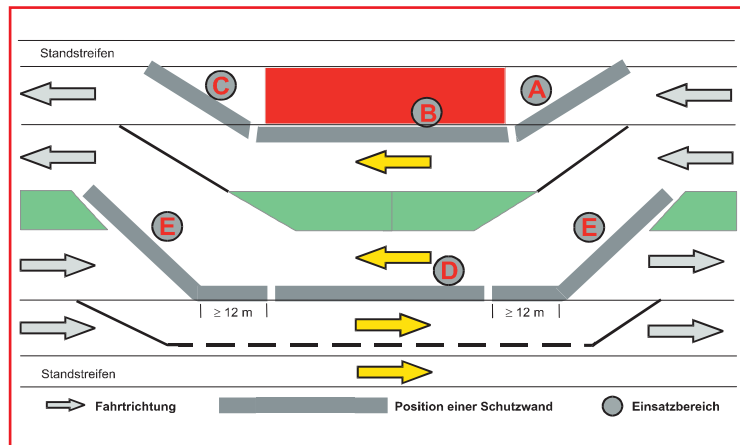
Frau: Toll. Und ich wette, er hat auch noch behauptet, dass ich zu schnell gefahren bin!

Informationen über transportable Schutzeinrichtungen

Mindestanforderung an transportable Schutzwände

Transportable Schutzwände haben die Funktion, einen optimalen Schutz zu bieten. Der Schutzbereich einer Wand ist jedoch von mehreren Faktoren abhängig. Die Länge einer Schutzwand ist nicht gleichzusetzen mit der Länge des zu schützenden Objektes. Wir sprechen von Mindestlänge, Prüflänge, Aufstelllänge, Länge des zu schützenden Bereiches, Baustellenlänge und sicherlich noch von einigen Längen mehr. Beziehen wir die vorgenannten Längen auf eine Schutzeinrichtung, so können diese nicht einfach gleichgesetzt werden.

immer mit der Prüflänge gleichzusetzen. Wollen wir ein Gerüst mit einer Länge von 20 Metern schützen, so ist eine Wand zu suchen, die z. B. eine recht kurze Prüflänge hat. Diese Länge muss dann auch mindestens aufgebaut werden. Aber es geht noch weiter, denn selbst die Prüflänge reicht nicht aus, um einen wirklichen Schutz zu bieten! Warum nicht? Die Schutzwand wird bei einer Prüfung (Crashtest) im ersten Drittel der aufgestellten Länge angefahren, die restlichen zwei Drittel der Länge dienen dazu, die Energie des Fahrzeuges aufzunehmen und es umzulenken. In der Praxis muss diese Situation natürlich auch nachvollziehbar sein. Das heißt, die Länge vor dem zu schützenden Objekt muss mindestens ein Drittel der Prüflänge und die Länge dahinter sollte dann ebenfalls mindestens ein weiteres Drittel betragen. Nach meiner persönlichen Einschätzung wären hinter dem Objekt



Einsatzbereich für transportable Schutzeinrichtungen auf zweibahnigen Straßen

Schauen wir uns das Bild aus der ZTV-SA an. Hier erkennt man die diversen Einsatzbereiche. Der Bereich „D“ zur Trennung entgegengesetzt gerichteter Verkehrsströme ist von der Länge her recht unproblematisch. Die Mindestlänge wird hier wohl immer erreicht. Was schon einmal zu einem Problem in diesem Zusammenhang werden kann, ist, dass die aufgemessene Länge im Vergleich zur ausgeschriebenen Länge sehr unterschiedlich sein kann, obwohl die Kilometrierung stimmt. Es ist immer wieder erstaunlich, was es ausmacht, ob eine Wand im Kurveninnen- oder auf dem Außenradius der Fahrbahn steht. Schlimmer wird es, wenn eine Schutzwand vom Innen- auf den Außenradius umgebaut wird und die Monteure auf einmal feststellen, dass ihnen ein paar Meter Wand fehlen. Aber das soll hier nicht das Thema sein. Wir wollen uns nun den Bereich „B“ auf dem Bild anschauen. Dort werden jetzt immer mehr und mehr Schutzwände gefordert, welches sehr zu begrüßen ist. So z. B. zur Sicherung des dahinter arbeitenden Personals oder als Schutz für ein Lehrgerüst. Doch in den Ausschreibungen stehen leider immer wieder Längen, die so nicht ohne weiteres hinzunehmen sind. Wenn ein Lehrgerüst z. B. 20 Meter lang ist, kann nicht eine Wand von 20 Meter Länge dafür als Schutz ausgeschrieben werden. Warum nicht? Nun, jede temporäre Schutzeinrichtung hat eine Mindestlänge, die die Aufhaltstufe garantiert. Diese Länge ist

sogar zwei Drittel der Prüflänge erforderlich (gleiche Bedingungen wie bei den Anfahrversuchen). Wenn Sie dieses nun



alles zusammenaddieren, kommen Sie auf eine ganz andere Länge als die, die in der Ausschreibung steht. Wie gehen Sie als Anbieter damit um, wenn Sie so einen Leistungstext zu bearbeiten haben? Was können Sie als ausschreibende Behörde mit dieser Information anfangen? Es gibt sicherlich mehrere Wege, um diese Ausschreibung zu bearbeiten. Doch nur einer kann für so eine Maßnahme richtig sein: Wenn Schutzwände Sicherheit bieten sollen – dafür gibt es sie und dafür werden sie ausgeschrieben – dann sollten aber auch die Mindestbedingungen erfüllt werden. Alles andere ist nicht im Sinne der ZTV-SA und entspricht ebenso wenig der DIN EN 1317.

HARRY'S KOLUMNE

Hilfe aus den ZTV-SA

Eine Baumaßnahme auf einer Autobahn wurde ausgeschrieben und von unterschiedlichen Verkehrsabsicherern angeboten. Die Firma X bekam den Auftrag. Ausgeschrieben waren unter anderem über 6000 m transportable Schutzwände T1 / W3 zur Trennung des Gegenverkehrs in einer 4+0-Verkehrsführung. Das Unternehmen X war froh, den Auftrag erhalten zu haben. Verkehrszeichenpläne wurden erstellt, darin wurde die Lage der Schutzwand und der Markierung festgelegt. Beim Nachmessen der Querschnitte auf der Autobahn stellte sich jedoch heraus, dass die notwendigen Breiten, wie sie in den RSA vorgeschrieben sind, unterschritten werden müssen. Der zuständige Autobahnmeister verlangte daraufhin vom Verkehrsabsicherer, dass er vor der Schutzwand eine 15 cm breite gelbe Markierungsfolie zur besseren optischen Erkennung der Fahrspurbreiten aufbringen solle.



Firma X. Fast hätte der Sachbearbeiter der Firma X resigniert. Aber ich konnte natürlich auch mit den "original" ZTV-SA dienen, und unter Punkt 6.9 steht dort ebenfalls:
„(1) Bauliche Leitelemente können in folgenden Fällen in der Leistungsbeschreibung vereinbart werden:

- als Ersatz für durchgehende Markierung auf allen Straßen...
 - zur Erhöhung der Leitwirkung und Dämpfung der Geschwindigkeit.“
- Schon war das Amt damit einverstanden. Schnell war allen klar, dass eine Markierung vor einer Schutzwand nicht mit einzurechnen ist, denn eine Schutzwand nach den TL ersetzt die Markierung! Wenn das Amt, als die anordnende Behörde, eine Markierung vor einer Schutzeinrichtung wünscht, wie in unserem Fall, dann muss diese auch separat beauftragt und bezahlt werden (z. B. als Nachtrag).

Anmerkung zu den ZTV-SA: die Gliederung in den ZTV-SA und in den ZTV-SA mit Kommentar sind gleich; so findet man in beiden Ausführungen die gleichen verbindlichen Angaben.

Ihr

Harry Lippert

Sie haben noch Fragen?

So erreichen Sie mich:
e-mail: h.lippert@tb-l.de
oder Telefon: 0700 / 454 77 378
oder per Fax: 02681 / 98 31 37

Die Firma X fiel aus allen Wolken. Dieses war gar nicht in ihrem Auftrag enthalten und erst recht nicht einkalkuliert. Außerdem würde man es ja schon immer so handhaben, dass vor einer Schutzwand, welche mit Reflektoren – wie ja in den TL-Transportable Schutzeinrichtungen 97 gefordert – bestückt ist, keine Markierungsfolie verlegt würde. Die Antwort vom Amt lautete aber, dass bei einer traditionellen Verkehrsführung, wie z. B. bei einer 4+0-Führung, ursprünglich auch immer eine doppelte Linie Markierungsfolie verlegt wurde. Also müsse diese dann jetzt auch bei dieser Maßnahme verlegt werden!

Nun wurde ich vom zuständigen Sachbearbeiter der Firma X gefragt, ob denn nicht irgendwo stünde, dass man vor einer Schutzwand nicht unbedingt noch Folie verlegen muss? Und ob es hierzu einen Passus in den RSA oder den ZTV-SA gäbe? Die ZTV-SA, und in diesem Fall nutzten wir die "ZTV-SA mit Kommentar", hält sehr viel Informationen bereit.

Schnell hatte ich es herausgesucht, und der entsprechende Beitrag wurde umgehend von Firma X eingereicht. Vom Amt wurde er jedoch sofort abgelehnt. Denn – so die Meinung des Amtes – alles was in den "ZTV-SA mit Kommentar" stünde, sei nicht zwingend und somit auch gar nicht relevant für den Auftraggeber der

BDSF Bundesverband Deutscher Sachverständiger und Fachgutachter e. V.
www.bdsf.de
Tel: 07621 / 77 00 715 • Fax: 07621 / 77 00 716

ERNENNUNG

Harry Lippert
Dorfstraße 16a, 57612 Ölsen
Tel: 02268 / 98 48 28, Mobil: 0163 / 66 10 649
Fax: 02268 / 98 31 37

wurde vom Bundesverband Deutscher Sachverständiger und Fachgutachter e. V. zum

Sachverständigen für
Arbeitsstellensicherung
auf Straßen
ernannt.

Wir wünschen viel Erfolg!