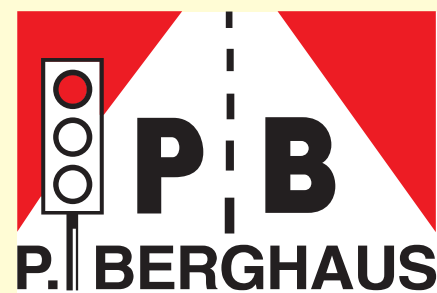


Berghaus-News

Verkehrstechnik · Lichtinnovationen

Ausgabe 22

März/April 2006



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



Auf einen Blick

Inhaltsverzeichnis

Seite 2

- Akkuschutzkästen aus Aluminium
- Weiterbildung mit Schwerpunkt Fehlersuche
- Glosse: Viele Wege führen zum Ziel

Seite 3

- Großer Zuspruch für EPB 48 Multiprozessor
- Höhenwarnanlage im Einsatz
- VVV wählte neuen Vorstand
- NEU: LED-Technik weiter optimiert

Seite 4

- Informationen über transportable Schutzzeineinrichtungen
- Tödliche Unfälle in Autobahnbaustellen
- Harry's Kolumne: Europa und die EN 1317

Jetzt: Neue Preisliste 2006



Herzlichen Glückwunsch!



Die Peter Berghaus GmbH gratuliert Herrn Werner Sporleder herzlich zum 80. Geburtstag und wünscht viel Gesundheit und alles Gute!

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

Amsterdam: Treffpunkt der Fachbetriebe



**“Intertraffic” Amsterdam
Halle 6, Stand 06.202**

Auf der alle zwei Jahre in den Ausstellungshallen RAI in Amsterdam stattfindenden Fachmesse “Intertraffic” präsentiert sich vom 4. bis 7. April 2006 unser Unternehmen wie in den Vorjahren mit weiteren Neuerungen, so zum Beispiel mit dem Signalsystem MPB 3200. Weiterhin zeigen wir Ihnen solarbetriebene Anlagen für den Exportbereich. Ebenso suchen wir

Partner zur Vergrößerung unseres Exportnetzwerkes. Wir würden uns freuen, Sie auf unserem Stand in Halle 6 begrüßen zu dürfen. Für unsere treuen Kunden halten wir 100 Freikarten für die Fachmesse bereit. Melden Sie sich bitte umgehend bei uns schriftlich, per Telefax oder E-Mail. Die Karten werden in Reihenfolge der Anforderung vergeben – solange Vorrat reicht!

MESSE-NEUHEIT: Neue preiswerte Lichtsignalanlage MPB 3200

Pünktlich zur Intertraffic stellt die Peter Berghaus GmbH eine völlig neue transportable Lichtsignalanlage vor.



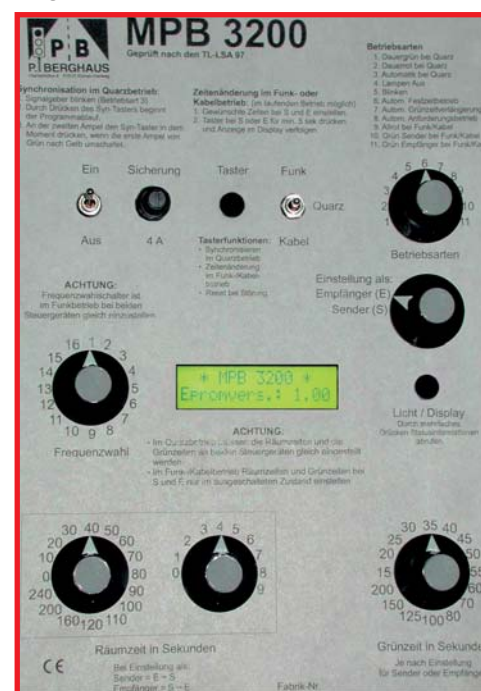
Neu: MPB 3200 – universell einsetzbar, da funk-, kabel- und quarzgesteuert

Unsere neue preisgünstige Signalanlage MPB 3200 kann als Funk-, Kabel- oder als Quarzanlage in Betrieb genommen werden. Sie ist für die Regelung von Engstellenbetrieb konzipiert und in der VA-Version für verkehrsabhängigen Betrieb serienmäßig mit richtungserkennenden Radarmeldern ausgerüstet.

Die MPB 3200 erfüllt alle Vorschriften der VDE 0832 und RiLSA für funk-, kabel- und quarzgesteuerte Anlagen und entspricht den Typenklassen A, B und C der Technischen Lieferbedingungen (TL) - Transportable Lichtsignalanlagen 97.

Sie ist schnell aufgebaut und lässt sich auch ohne große Vorkenntnisse intuitiv bedienen. Die Signalanlage MPB 3200 besteht aus je zwei dreibegriffigen Signalgebern. Sie sind aus schlagfestem und uv-beständigem Polycarbonat hergestellt. Alle Signalgeber sind gleich ausgestattet. So können sie nicht nur universell eingesetzt werden, sondern es entfällt auch eine aufwändige Ersatzteilhaltung wie sonst bei unterschiedlichen Bauformen erforderlich. Durch die kompakte Bauweise konnte selbst bei Mehrfrequenzausführung die komplette Steuerung in der Grünkammer des Dreikammer-Systems integriert werden. Mit einem Schnappverschluss ist sie bequem zugänglich und doch gegen Fremdeingriff abschließbar. Die fahrbaren Akkuschutzkästen aus Aluminium sind statisch geprüft. Sie tragen die Signalgeber und bieten genug Platz für zwei Akkus (12V/170 Ah). Die Signalgeberunterkante ist stufenlos bis 1,80 m über der Aufstellfläche verstellbar.

Die Bedienung der MPB 3200 ist äußerst einfach, übersichtlich und lässt sich selbst im ausgeschalteten Zustand ablesen. Mit dem Funktionsschalter wird ausgewählt, ob die Signalanlage im Funk-, Kabel- oder Quarzbetrieb genutzt werden soll. Mit dem Betriebsartenschalter wird die gewünschte Einstellung angewählt.



Die neue MPB 3200: einfache Bedienung – übersichtlich auf einen Blick

Da alle Signalgeber gleich sind, entscheiden Sie selber, welcher Signalgeber bei Funkbetrieb als Sender oder Empfänger (mit aktiver Rückmeldung) eingesetzt werden soll.

weiter auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Mit dem Drehschalter stellen Sie die erforderlichen Räumzeiten (Zwischenzeiten) sowie die Grünzeiten beim Sender- und Empfängersteuergerät ein. Diese sind bei Funk- oder Kabelbetrieb auch für jede Fahrtrichtung getrennt einstellbar. Über das beleuchtete Info-Display stehen Ihnen im Funk- oder Kabelbetrieb sogar die Informationen der Gegenseite zur Verfügung. So lässt sich z. B. im Handbetrieb der Umlaufzustand oder eine auftretende Störung an jedem Signalgeber ablesen.

Um eine störungsfreie verkehrsabhängige Regelung zu ermöglichen, ist die Signalanlage für diesen Anwendungszweck serienmäßig mit richtungserkennenden Radarmeldern ausgestattet.



Richtungserkennender Radarmelder serienmäßig bei VA-Ausstattung

Die Verkehrsteilnehmer werden über eine LED-Anzeige im Radarmelder informiert, dass ihre Anforderung erfasst wurde. Ein zuverlässiger Allrot-Betrieb (Grün auf Anforderung) ist nur durch richtungserkennende Radarmelder möglich, da diese sich nicht durch Quer- oder abfließenden Verkehr sowie durch Regen oder Schnee beeinflussen lassen.

Unsere neue MPB 3200 ist serienmäßig mit handelsüblichen Halogenleuchtmitteln 12 V / 10 W ausgestattet. Eine stufenlose Anpassung der Lichtstärke der Signalgeber an die Umgebungshelligkeit wird durch die automatische Nachtabsenkung erreicht. Die Intervalle der Akkuwechsel lassen sich dadurch um ein Vielfaches verlängern.



Auf Wunsch ist die Signalanlage bereits ab Werk, oder auch durch den Anwender nachträglich selbst nachrüstbar, mit einer neuen LED-Technik ausgestattet. Die bei unseren LED-Modulen bisher schon sehr geringe Stromaufnahme konnte durch eine neue Ansteuerlektronik und die Verwendung innovativer LED-Technologie noch weiter gesenkt werden. So lässt sich eine zusätzliche Energieeinsparung von bis zu 50% gegenüber der bisher bekannten LED-Technik erreichen, und das immer noch bei gleichbleibender Helligkeit, selbst wenn die Versorgungsspannung absinkt!

Neueste Technik kommt auch bei der Funkübertragung zur Anwendung: Nun ist eine noch höhere Übertragungsqualität als bisher möglich. Die Sicherheit der Funkverbindung wird gesteigert. Die neue funk-, kabel- und quartzgesteuerte MPB 3200: Innovative Technik zum kleinen Preis. Holen Sie Ihr Angebot ein!

Akkuschutzkästen aus Aluminium

Preisvorteil, leichter Transport durch erhebliche Gewichtseinsparung (20 kg gegenüber 50 kg) bei gleicher Stabilität: das sind die Merkmale unserer Akkuschutzkästen aus Aluminium. Der überaus positive Zuspruch unserer Kunden hat uns dazu bewogen, die Produktion



Nun serienmäßig bei allen Signalanlagen: Akkuschutzkasten aus Aluminium

von Aluminiumprodukten noch weiter auszubauen. So statten wir Zug um Zug nun auch unsere transportablen Lichtsignalanlagen mit Aluminium-Akkuschutzkästen aus. Die für den einfachen Transport der Signalanlage mit Vollgummirädern versehenen Akkuuntergestelle dienen zur geschützten Aufnahme von zwei Akkus 12 V / 170 Ah. Der statisch geprüfte Akkuschutzkasten besitzt eine hohe Standfestigkeit und erfüllt so die Vorgaben der TL-Transportable Lichtsignalanlagen 97 (TL-LSA). Die Standfestigkeit der Signalanlage ist auch gewährleistet, wenn die Signalgeber mit ihrer Unterkante auf die maximal mögliche Höhe von 1,80 m auf dem Standrohr hinaufgezogen werden.

Für den Export und zum Einsatz z. B. mit Vorwarnleuchten oder sonstige Anwendungen wird auch ein Akkuuntergestell zur Aufnahme von lediglich einem Akku hergestellt.

Immer mehr Behörden und Verkehrsabsicherungsunternehmen haben die Gewichtserleichterung und das daher einfachere Handling bei Aufbau und Transport unserer Aluminiumprodukte erkannt und rüsten nach und nach ihren Gerätepark auf Aluminium um.

Weiterbildung mit Schwerpunkt Fehlersuche

Seit mehr als zehn Jahren bieten wir sowohl im nordrhein-westfälischen Kürten als auch im thüringischen Mellingen Fortbildungskurse für "Ampelfachleute" an, die sich großer Beliebtheit erfreuen. So war auch diesmal die Nachfrage so stark, dass der Januar-Termin in Kürten in kürzester Zeit ausgebucht war. Technischer Leiter Alfred Wurth und Servicetechniker Uwe Banischewski führten, wie in den Jahren zuvor, die Teilnehmer durch die Kurse. Je nach Ausbildungsstand der Absolventen wurden zwei Schulungen angeboten. Dabei umfasste das Programm I an zwei Tagen die Berechnung von Signalphasenplänen für Einbahnwechselverkehrsanlagen, die Umsetzung der Phasenpläne in die Signalanlagen der MPB-Reihe, Fehlersuche und Störungsbeseitigung. Die Berechnung von Signalphasenplänen für Einmündungs- und Kreuzungssignalanlagen mit dem Ampel-Plan-Programm, die Umsetzung der Phasenpläne in die Signalanlage MPB 4000 und die Einweisung in das SMS-Fernüberwachungssystem standen ebenso auf der Tagesordnung. Das Schulungsprogramm II (ebenfalls zwei Tage) umfasste in erster Linie die

Erstellung von Signalzeitenplänen mit dem Ampel-Plan-Programm, die Umsetzung des Signalzeitenplans in die Steuergeräte EPB 6000 S, EPB 2400 und in das neue Steuergerät EPB 48 Multiprozessor sowie die Einweisung in das SMS-Fernüberwachungssystem, die Programmierung mit dem neuen 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.

Den Absolventen beider Kurse wurde abschließend ein Zertifikat mit der Qualitätsbezeichnung "Geprüfter Fachbetrieb für transportable Baustellen-Signalanlagen" überreicht.



Glosse: Viele Wege führen zum Ziel

Eine Frage, die in einer Physikprüfung an der Universität von Kopenhagen gestellt wurde, lautete:

Beschreiben Sie, wie man die Höhe eines Wolkenkratzers mit einem Barometer feststellt.

Ein Kursteilnehmer antwortete: Sie binden eine lange Schnur an den Ansatz des Barometers, senken dann das Barometer vom Dach des Wolkenkratzers zum Boden. Die Länge der Schnur plus die Länge des Barometers entspricht der Höhe des Gebäudes.

Diese in hohem Grade originelle Antwort entrüstete den Prüfer dermaßen, dass der Kursteilnehmer sofort aus der Prüfung entlassen wurde. Er appellierte aber an seine Grundrechte, mit der Begründung, dass seine Antwort unbestreitbar korrekt war, und die Universität ernannte daraufhin einen unabhängigen Schiedsrichter, um den Fall zu entscheiden. Der Schiedsrichter urteilte, dass die Antwort in der Tat korrekt war, aber dennoch kein wahrnehmbares Wissen von Physik zeige. Um das Problem zu lösen, wurde entschieden, den Kursteilnehmer nochmals herein zu bitten und ihm sechs Minuten zuzugestehen, in denen er eine mündliche Antwort geben konnte, die mindestens eine minimale Vertrautheit mit den Grundprinzipien der Physik zeigte.

Für fünf Minuten saß der Kursteilnehmer still, den Kopf nach vorne, in Gedanken versunken. Der Schiedsrichter erinnerte ihn, dass die Zeit lief, worauf der Prüfling erwiderte, dass er einige extrem relevante Antworten hätte, aber sich nicht entscheiden könnte, welche er verwenden sollte. Als ihm geraten wurde, sich zu beeilen, antwortete er wie folgt: "Erstens könnten Sie das Barometer bis zum Dach des Wolkenkratzers nehmen, es über den Rand fallen lassen und die Zeit messen die es braucht, um den Boden zu erreichen. Die Höhe des Ge-

bäudes kann mit der Formel $H=0.5g \times t$ im Quadrat berechnet werden. Das Barometer wäre allerdings hin!

Oder, falls die Sonne scheint, könnten Sie die Höhe des Barometers messen, es hochstellen und die Länge seines Schattens messen. Dann messen Sie die Länge des Schattens des Wolkenkratzers, anschließend ist es eine einfache Sache, anhand der proportionalen Arithmetik die Höhe des Wolkenkratzers zu berechnen. Wenn Sie aber in einem hohem Grade wissenschaftlich sein wollten, könnten Sie ein kurzes Stück Schnur an das Barometer binden und es schwingen lassen wie ein Pendel, zuerst auf dem Boden und dann auf dem Dach des Wolkenkratzers. Die Höhe entspricht der Abweichung der gravitatationalen Wiederherstellungskraft $T=2 \text{ Pi}$ im Quadrat (l/g) . Oder, wenn der Wolkenkratzer eine äußere Nottreppe besitzt, würde es am einfachsten gehen, dort hinaufzusteigen, die Höhe des Wolkenkratzers in Barometerlängen abzulängen und oben zusammenzuaddieren.

Wenn Sie aber bloß eine langweilige und orthodoxe Lösung wünschen, dann können Sie selbstverständlich das Barometer benutzen, um den Luftdruck auf dem Dach des Wolkenkratzers und auf dem Grund zu messen. Der Unterschied bezüglich der Millibare ist umzuwandeln, um die Höhe des Gebäudes zu berechnen.

Aber, da wir ständig aufgefordert werden, die Unabhängigkeit des Verstandes zu üben und neue wissenschaftliche Methoden anzuwenden, würde es ohne Zweifel viel einfacher sein, an der Tür des Hausmeisters zu klopfen und ihm zu sagen: "Wenn Sie ein schönes neues Barometer möchten, gebe ich Ihnen dieses hier, vorausgesetzt Sie sagen mir die Höhe dieses Wolkenkratzers."

Der Kursteilnehmer war Niels Bohr, der erste Däne, der überhaupt den Nobelpreis für Physik gewann.

Großer Zuspruch für EPB 48 Multiprozessor



Kreuzungssteuergerät EPB 48 Master

Auf der letzten Intertraffic stellten wir unseren Kunden als Messeneinheit das neue Kreuzungs-Steuerungssystem EPB 48 Multiprozessor vor und erhielten für das innovative dezentralisierte System von allen Seiten enormen Zuspruch.

Rückblickend auf das vergangene Jahr konnten wir mit großer Freude feststellen, dass schon viele Verkehrsabsicherungsunternehmen in Deutschland

die Vorteile der EPB 48 Multiprozessor erkannt und ihren Mietpark umgestellt oder erweitert haben. Gerade im Hinblick darauf, dass die Serienproduktion erst Anfang 2005 begann, ist dieses für das neue Master-Slave-Steuergerätesystem ein beachtlicher Siegeszug.

Viele unserer bisherigen Kunden haben sich von der schnellen und einfachen Montage des innovativen Master- und Slave-Systems, welches die Montagezeiten um bis zu 50 Prozent reduziert, überzeugt. Sehr erfreulich ist, dass wir gerade mit dieser neuen Technik auch etliche Neukunden überzeugen konnten. Verkehrsabsicherer, die bisher den Markt der "verkabelten Kreuzungsanlagen mit 42-Volt-Technik, geprüft nach den Technischen Lieferbedingungen für transportable Lichtsignalanlagen (TL-LSA 97), Typenklasse D" nicht bedienen konnten, haben die neuen Möglichkeiten genutzt und konnten ihr Angebot für ihre Kunden dementsprechend erweitern. Mit unserem kompakten Steuergerätesystem EPB 48 lassen sich Groß-Kreuzungsanlagen mit bis zu 24 Signalgruppen und 96 Signalgebern voll

verkehrsabhängig in kürzester Zeit im gesamten Bundesgebiet montieren. Die menügeführte Programmierung ermöglicht eine schnelle und einfache Umsetzung der Signalphasenpläne in das Steuergerät. Eine große Zeitersparnis lässt sich durch das Multiprozessor-System erreichen, da lediglich ein Datenkabel und eine Netzleitung vom Master-Steuergerät zu den Slave-Unterverteilern über die Straße gespannt werden muss. So sind nur noch kurze Zuleitungen zur dezentralen Versorgung der Signalgeber erforderlich. Mit der EPB 48 sparen Sie Zeit, Material und Personalkosten!

Bitte fordern Sie unseren Sonderprospekt EPB 48 und ein persönliches Angebot an.



Kreuzungssteuergerät EPB 48 Slave

Höhenwarnanlage im Einsatz



Einsatz unserer Höhenwarnanlage vor einem Brückenbauwerk in Köln

Bei Brückenbaumaßnahmen in Köln und in Halle an der Saale wird zur Zeit unsere mobile Höhenwarnanlage eingesetzt. Sie wurde speziell für Bereiche konzipiert, bei denen es durch Missachtung von Höhen- und Durchfahrtsbegrenzungen zu schwerwiegenden Unfällen und Beschädigungen an Bauwerken kommen kann. Die Höhenwarnanlage HWA erfasst über zwei beheizte Spezial-Lichtschranken mit richtungserkennender Logik zuverlässig zu hohe Fahrzeuge. Wird ein solches erfasst, löst die Anlage sofort für fünf Sekunden ein akustisches Signal aus. Zwei in etwa 30 Meter Entfernung vor der Brücke

aufgestellte 300 mm hochleuchtende zweiteilige Signalgeber (LED) werden über Gelb auf Dauerrot geschaltet. Das zu hohe Fahrzeug wird angehalten.

Die Rückstellung der Anlage erfolgt je nach Option mittels Schlüssel, über Zeitmodul, Funk oder SMS. Die Höhenwarnanlage kann mit unserem mobilen Ständersystem einfach und schnell an jedem Ort aufgebaut werden. Mit unserer Laser-Ausrichthilfe ist der präzise Aufbau kein Problem. Die Versorgungsspannung erfolgt über 12-V-Akkus oder 230-V-Netzspannung. Die Steuerung ist in einem wasserdichten abschließbaren Gehäuse untergebracht und besitzt serienmäßig Netz-Batterie-Umschaltung sowie Unterspannungs- und Verpolungsschutz. Alle Teile wie Lichtschranken, Hupe, Signalgeber und Schlüsseltaster sind über wasserdichte Steckverbinder miteinander verbunden.

Die mobile Höhenwarnanlage dient zur Vermeidung von Fahrzeug- und Bauwerksschäden nicht nur während Baumaßnahmen und geänderten Verkehrsführungen. Einsatzbereiche sind zum Beispiel: Brückenbauwerke, Bahnunterführungen, Tunneldurchfahrten, Hallen-, Tiefgaragen- oder Parkhauseinfahrten.



Höhenwarnanlage im Einsatz in Halle/Saale

NEU: LED-Technik weiter optimiert

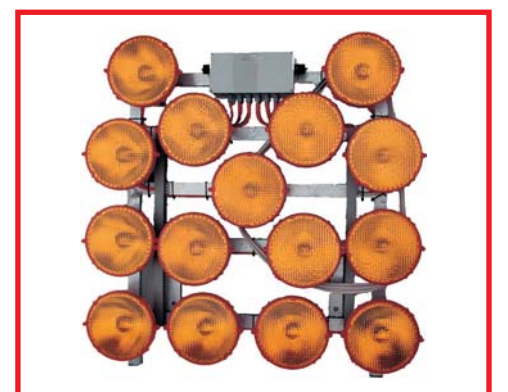
Ob in Lichtsignalanlagen, Vorwarnleuchten, Leuchtpfeilen, Aufbaulichtanlagen: Man trifft mittlerweile überall auf LED-Technik. Was noch vor zehn Jahren teilweise bestaunt und andererseits belächelt wurde, hat einen rasanten Einzug in die Verkehrstechnik gefunden. Die Entwicklung setzt sich mit riesengroßen Schritten fort.

Die im Hause Peter Berghaus entwickelten und DGM-geschützten LED-Module mit bewährter LED-Technik konnten in den letzten Monaten weiter optimiert werden. So konzipierten unsere Techniker im Werk Kürten eine neue Ansteuerplatine, die in Verbindung mit der neuesten LED-Technologie eine bis zu 50% geringere Stromaufnahme als bisherige LED-Systeme hat. Bei gleicher Helligkeit sind unsere LED-Module nun noch wirtschaftlicher als zuvor. Die Einsatzzeiten von akkubetriebenen Geräten lassen sich somit noch einmal deutlich steigern. Selbst bei absinkender Versorgungsspannung bleibt die Helligkeit der LED-Module dank unserer intelligenten Ansteuertechnik nahezu gleich.

Wer bisher noch unsicher war oder Bedenken beim Umstieg auf LED-Technologie hatte, sollte sich unser optimiertes System unbedingt ansehen und sich auch von den Energiesparvorteilen und der unglaublichen Helligkeit bei vollflächiger Ausleuchtung der neuen LED-Module überzeugen lassen. Besuchen Sie uns doch auf der "Intertraffic" in Amsterdam.



Aufbaulichtanlage mit LED-Technik



Leuchtpfeil L15 mit LED-Technik



Transportable Lichtsignalanlagen mit LED-Technik

VVV wählt neuen Vorstand

Anlässlich der Jahreshauptversammlung des Vereins für Verkehrstechnik und Verkehrssicherung e.V. (VVV) in Korbach hielt der 1. Vorsitzende Jens-Rolf Oppermann einen Rückblick über die Tätigkeit des Vereins im letzten Jahr. Er dankte den 32 Mitgliedsunternehmen und Institutionen aus Dienstleistung (Verkehrssicherung) und Entwicklung/Herstellung (Verkehrstechnik) für die geleistete Facharbeit u. a. im Industrieverband Straßenausstattung e. V. (IVSt) insbesondere in der Mitwirkung im Arbeitskreis Ausbildung und bei der Vorbereitung und Durchführung des Straßenausstattertages in Hannover.

Im Rahmen der Jahreshauptversammlung wählten die anwesenden Mitglieder auch einen neuen Vorstand. Hier die Ergebnisse:

Neuer 1. Vorsitzender: Uwe Hoss; 1. Stv. Vorsitzender (IVSt-Beauftragter) Dirk Trompeter; 2. Stv. Vorsitzender (Geschäftsstellenleiter) Steffen Plötner; 3. Stellvertreter (Veranstaltungsleiter) Andreas Plank; Schatzmeister Oliver Tauffenbach; 1. Kassenprüfer Stephan Henning; 2. Kassenprüfer Wolfgang Ziegler; Kontrollausschuss: Herbert Sauer (Vorsitzender), Wolfgang Nitz, Torsten Restemeyer.

Der besondere Dank aller Mitglieder galt natürlich dem bisherigen 1. Vorsitzenden Jens-Rolf Oppermann, der sich nach zehn Jahren erfolgreicher Tätigkeit nun nicht mehr zur Wahl stellte sowie der Firma Horizont, welche in diesem Jahr den Rahmen der Jahreshauptversammlung ausrichtete.

Informationen über transportable Schutzeinrichtungen

Tödliche Unfälle in Autobahnbaustellen



Tödlicher Frontalunfall in einer Autobahnbaustelle – läßt sich das Risiko nicht mindern?

München: Bei einem schweren Unfall an einer Autobahn-Baustelle nördlich von München sind am 4. Oktober letzten Jahres vier Menschen ums Leben gekommen. Weitere vier Menschen wurden verletzt, einer von ihnen schwer. Nach Angaben der Polizei geriet ein in Richtung Süden fahrendes Auto auf die Gegenfahrbahn. Die entgegengesetzten Fahrrichtungen der Autobahn 9 waren an dieser Stelle zu dieser Zeit nicht durch eine transportable Schutzwand, sondern nur durch Warnbaken getrennt.

Meerbusch: Bei einem schweren Verkehrsunfall auf der Autobahn 57 bei Meerbusch sind am 5. Dezember letzten Jahres drei Menschen ums Leben gekommen. Laut Polizei war ein niederländischer Sattelzug im Bereich einer Baustelle auf die Gegenfahrbahn geraten. *Anmerkung des Autors: die Trennung der entgegengesetzten Verkehrsströme erfolgte mittels doppelreihiger gelber Markierung und Sichtzeichen.*

Hier ein Auszug aus den ZTV-SA: Punkt 6.11.1 „Aufstellen von Transportablen Schutzeinrichtungen“

(1) Zur Vermeidung der Unfallfolgen infolge des Abkommens von Fahrzeugen von der Fahrbahn sollten in längerfristigen Arbeitstellen grundsätzlich transportable Schutzeinrichtungen vorgesehen werden, wo dies aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite des gesamten Fahrbahnquerschnitts möglich ist. Abhängig vom Einsatzbereich gemäß Bild 2 (s. ZTV-SA) sind transportable Schutzeinrichtungen entsprechend der Festlegungen in Tabelle 5 (s. ZTV-SA) einzu-

setzen. Für Straßen außerhalb von Autobahnen sind gegebenenfalls die Einsatzbereiche in Analogie zu Bild 2 festzulegen.

Die Mehrzahl der Verantwortlichen in den Behörden haben diese Formulierung aus den ZTV-SA „sollten..grundsätzlich“ verstanden und setzen dies sichtbar in den Ausschreibungen und auf unseren Straßen zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erfolgreich um – aber leider immer noch nicht **alle** Verantwortlichen. Dabei gibt es doch für nahezu jeden Anwendungsfall eine passende Schutzwand. Intensive Entwicklungsarbeit und die Erfahrungen aus der Praxis flossen in eine Vielzahl von Modellen ein; selbst geringe Platzverhältnisse stellen heute keinen Grund mehr da um auf eine Schutzwand zu verzichten!

Die neuesten Statistiken zeigen eine deutliche Senkung der Unfalltoten gerade auf unseren Autobahnen. Wenn man jedoch Polizeiberichte wie die oben angegeben Ausschnitte liest, kann diese Zahl bestimmt noch weiter gesenkt werden.

Es gibt keinen Grund auf Sicherheit zu verzichten! Folgen Sie der Empfehlung der ZTV-SA und sichern Sie sicher Ihre Baustelle mit transportablen Schutzwänden ab. Sprechen Sie uns an, wir beraten Sie gerne kostenlos.

Verantwortlich ist man nicht nur für das, was man tut, sondern auch für das, was man nicht tut. (Laotse, chin. Philosoph, 4.-3. Jhd.v.Chr.)

HARRY'S KOLUMNE

Europa und die EN 1317

Gut, dass es eine Europäische Norm (EN) gibt! Sie haben es ja schon öfter bei mir gelesen oder von mir gehört: Schutzwände werden nach der EN 1317 getestet.



Das heißt, in allen europäischen Ländern müssen die gleichen Testbedingungen zur Prüfung angewandt werden. Dieses wird nachweislich durch akkreditierte Prüfinstitute erreicht. Daraus folgt, dass diese so geprüften Schutzeinrichtungen in ganz Europa aufgestellt werden können. Das heißt aber nicht, dass z. B. eine Baustelleneinrichtung in einem andern europäischen Land genauso aussehen muss wie eine Absicherung hier bei uns in Deutschland – denn jedes EU-Land hat das Recht zur nationalen Umsetzung dieser geprüften Systeme. Wir in Deutschland haben dafür unsere Regelwerke, wie z. B. die "Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen" (ZTV-SA), die "Richtlinien für Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen" (RSA) und die "Technischen Lieferbedingungen für transportable Schutzeinrichtungen" (TL-Transportable Schutzeinrichtungen 97). Andere Länder haben teilweise nationale Einschränkungen oder Erweiterungen, aber immer basierend auf der EN 1317. Die PETER BERGHAUS-Firmengruppe, als sicherlich einer der führenden deutschen Hersteller, stellt ihre Schutzwandssysteme immer wieder erfolgreich in vielen europäischen Ländern an Straßenbaustellen auf, da unsere Produkte zumeist den nationalen Bestimmungen der europäischen Nachbarn entsprechen. Es gibt Länder, die sich den deutschen Vorgaben angenähert haben. Hierzu würde ich als Beispiel Belgien und Österreich benennen. Wieder andere gehen weit darüber hinaus, wie man es

zum Beispiel in den Niederlanden oder in Frankreich sehen kann. Einige EU-Länder stellen an sich selber noch höhere Anforderungen und entwickeln sogar mit staatlicher Hilfe eigene Schutzwände, so als Beispiel die Niederländer mit der Entwicklung der Step-barrier-Systeme. Auf Fahrten durch ganz Europa werden Sie immer wieder deutsche Produkte auf den Straßen sehen. Und natürlich gilt dieses auch umgekehrt – in Deutschland finden Sie ebenso Produkte aus anderen Ländern Europas, die ja eingesetzt werden dürfen, sobald diese Schutzeinrichtungen der EN 1317 entsprechen und den deutschen Vorgaben wie ZTV-SA und TL gerecht werden.

Wände im vereinten Europa können nicht nur trennen, sondern auch schützen und verbinden

meint Ihr

Harry Lippert.

Sie haben noch Fragen?

So erreichen Sie mich:
e-mail: h.lippert@tb-l.de
oder Telefon: 0700 / 45 477 378, Mobil: 0163 / 6 610 649
oder per Fax: 02681 / 98 31 37

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

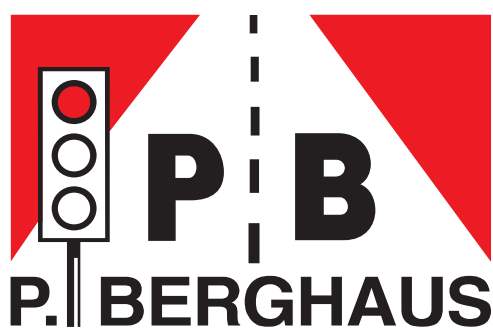
ERNENNUNG

Harry Lippert
Dorfstraße 16a, 57612 Oelsen
Tel: 0700 / 45 477 378, Mobil: 0163 / 6 610 649
Fax: 02681 / 98 31 37

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

Sachverständigen für Arbeitsstellensicherung auf Straßen
ernannt.

Wir wünschen viel Erfolg!



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