

BERGHAUS-INFO

SIGNALBAU

BAUSTELLENABSICHERUNGSPRODUKTE



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

Auf einen Blick

INHALT

Seite 2

- Unsere Dienstleister sind stets in Ihrer Nähe
- Jede zweite Baustelle wäre rechtlich anfechtbar
- Ach - das machen die von P. Berghaus auch?
- Rätsel hinter dem Steuer: die Straßenschilder
- Unangenehme Belästigung durch Drängler

Seite 3

- Schmunzecke: "Der Kuhkauf"
- Der Stopp vor dem Abbiegen
- Ein Unfall im Firmenwagen
- Anfahrversuch Quadro T3/W4 erfolgreich bestanden
- Asphalt wie Teppich ausgerollt
- Achtung: Alkohol am Steuer
- Privater Autobahnausbau Köln-Meerbusch

Seite 4

- Ein Renner: der TL-Schilderständer Typ City
- Montblanc-Tunnel mit "sehr gut" bewertet
- Vorschlag: Gesetz gegen rasende Kleinlaster
- Lkw-Maut wurde verabschiedet
- Den Straßen droht der Infarkt!
- STGW 4200: Immer eine Nasenlänge voraus

Unser neuer Mitarbeiter



Herr Norbert Stuht aus Erfurt ist seit dem 1. Juli 2002 unser Fachmann für den Verkauf der P. Berghaus-Produkte für den Bereich Nordost-Deutschland.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Peter Berghaus GmbH
Herrenhöhe 6
51515 Kürten-Herweg

Redaktion: Dieter Berghaus
51515 Kürten-Herweg

Text und Layout: Hans Kirch

Auflage: 13 000 Exemplare

Druck: Druckerei Brocker
51515 Kürten-Dürscheid

"Intertraffic" Amsterdam: Ein voller Erfolg

Unsere Firma präsentierte sich wie bei den vorangegangenen Messen auf der "Intertraffic 2002" in Amsterdam. Die Resonanz der in- und ausländischen Besucher auf unserem Stand war überwältigend. Stahlschutzwände und Signalanlagen fanden starkes Interesse. Da der Stand zeitweise dem regen Interessentenansturm kaum gewachsen war, wurde bereits jetzt beschlossen, die Ausstellungsfläche zur nächsten "Intertraffic" in zwei Jahren zu verdoppeln.



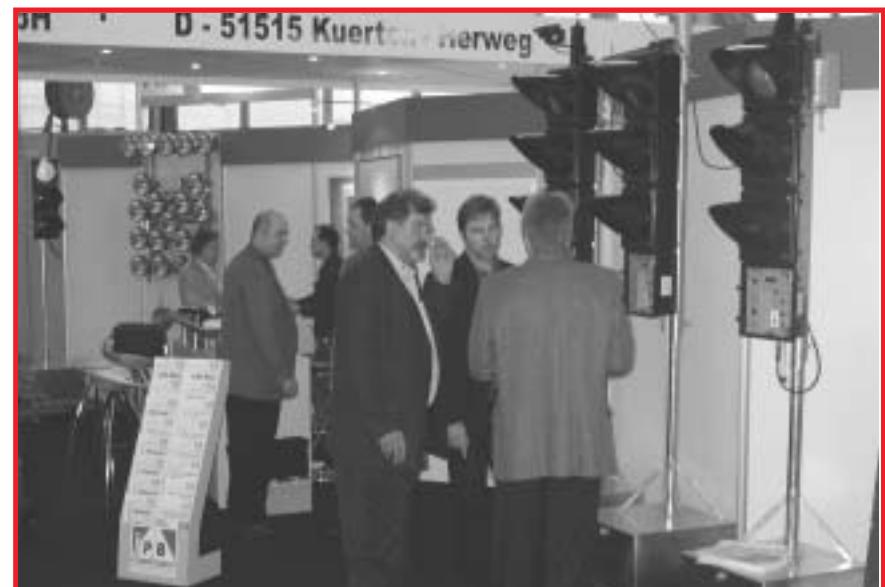
"Ampel-Plan" wurde optimiert

Das in unserer Ausgabe "Berghaus-Info" Nr. 10 vorgestellte Softwareprodukt "Ampel-Plan", Version 1.0, zur Erstellung von Signalzeitenplänen wurde optimiert. Die neue Version 1.01 bietet dem Anwender weitere Spezifikationen und entscheidende Vereinfachungen, so beispielsweise drei variable Möglichkeiten von Balkendiagrammeinstellungen. Mit diesem Programm können wie bisher alle geforderten Unterlagen gemäß RiLSA erstellt werden. Hierzu zählen zum Beispiel Lagepläne, Zwischenzeitberechnungen sowie grafische Signalzeitenpläne in Farbe oder Schwarz-Weiß. Bei der Erstellung der grafischen Signalzeitenpläne erfolgen ständige Kontrollen auf Zwischenzeitverletzung und Konfliktüberwachung.

Die mit Ampel-Plan erstellten Signalzeitenunterlagen können als Programmierung für unsere transportablen Kreuzungs-Signalanlagen genutzt werden. Die Signalzeitenunterlagen werden in das Ampel-Win-Programm extrahiert und in die entsprechende Anlage übertragen. Das Programm läuft auf dem Betriebssystem Windows (ab Windows 95 B). Das neue Update wird natürlich kostenlos geliefert.



Übersichtliche Darstellung der Signalzeitenpläne

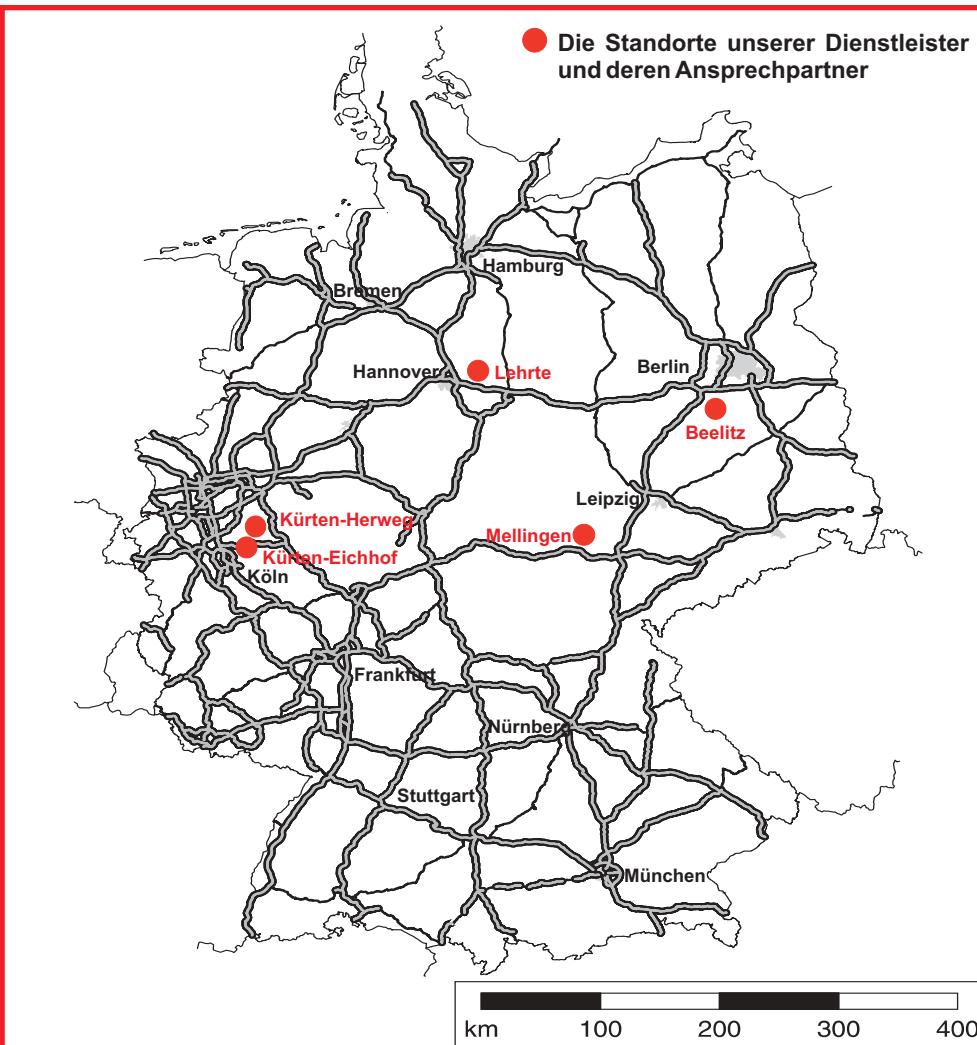


Die Fachberater unseres Hauses wurden ständig mit Fragen überhäuft



Die beiden Geschäftsführer der Firma: Dieter Berghaus und Ralf Gressler

Unsere Dienstleister sind stets in Ihrer Nähe



51515 Kürten-Herweg:

P. Berghaus GmbH, Herrenhöhe 6, Herr Gressler
Telefon: 0 22 07 / 96 77-0, Fax: 0 22 07 / 96 77-80

51515 Kürten-Eichhof:

M+V GmbH, Wipperfürther Straße 320, Herr Keller
Telefon: 0 22 68 / 90 97-0, Fax: 0 22 68 / 90 97-27

99441 Mellingen:

AVS Mellingen GmbH, Hirtentorstraße 2, Herr Cämmerer
Telefon: 03 64 53 / 7 12-0, Fax: 03 64 53 / 7 12-22

31275 Lehrte:

AED GmbH, Daimlerstraße 11, Herr Oppermann

14547 Beelitz:

Telefon: 0 51 32 / 50 02-30, Fax: 0 51 32 / 5 72 35
AED GmbH, Grenzelweg 8, Herr Strutz

Telefon: 03 32 04 / 3 59 19, Fax: 03 32 04 / 3 59 20

Unsere Dienstleistungsfirme verfügen über einen umfangreichen Mietpark an Baustellenabsicherungsprodukten nach dem neuesten Stand der Technik und den gültigen Vorschriften (TL und ZTV-SA). Für die Kunden stehen unter anderem stets lagermäßig bereit:

- TL-Baken und -Leuchten
- Verkehrszeichen
- Fahrbare Absperrtafeln
- Transportable Flutlichtanlagen
- Transportable Stahlschutzwände
- Mobile Signalanlagen
- Kreuzungsanlagen

Jede zweite Baustelle wäre rechtlich anfechtbar

von J.-R. Oppermann, Vorsitzender VVV

Wir arbeiten in einem Land, in dem fast alles geregelt ist, nur leider nicht in vollem Umfang angewandt wird. Die Rede ist hier von der VOB (Verdingungsordnung für Bauleistungen), insbesondere dem § 9 der Leistungsbeschreibung. Dieser Paragraph sagt aus, dass die Leistung so genau zu beschreiben ist, dass man seine Preise sicher kalkulieren kann und dass dem Auftragnehmer kein ungewöhnliches Wagnis aufgeburdet werden darf.

Wünschenswert wäre eine auch ebenso genaue Beschreibung für die Baustellenabsicherung. Im Laufe der Jahre ist zwar auf Bundesfernstraßen eine Besserung zu verzeichnen, die Lage auf dem untergeordneten Straßennetz ist jedoch katastrophal.

Problematisch ist, dass der Verkehrssicherer erst nach der Auftragserteilung den Verkehrsführungsplan fertigen kann. Dieser Plan wird den Behörden zur Genehmigung vorgelegt. Dann erst können die Details festgelegt werden. Liegt das Sicherungsunternehmen mit dem von ihm geplanten Konzept falsch und es wird eine aufwändigere Verkehrsführung gefordert, muss er dies akzeptieren. Kal-

kulierte er auf der sicherne Seite, erhält er den Auftrag nicht. Die Spekulation auf Nachträge ist in unserer Branche an der Tagesordnung, führt aber langfristig zu keinem wirtschaftlichen Erfolg. Das Risiko und die Planungsarbeit, welche in der Verkehrssicherung stecken, werden gerne an die Fachbetriebe der Verkehrssicherungsunternehmen weitergereicht - aus Sicht der Behörden verständlich. Jetzt fragt man sich natürlich, warum niemand dagegen vorgeht? Die Antwort ist ganz einfach: Es ist die Angst vor Repressalien von Seiten der Behörden und Baufirmen. Man möchte nicht als unbequemer, quengelnder Auftragnehmer oder Nachunternehmer dastehen. Aufträge werden gebraucht und keine Prozesse. Würden alle Beteiligten die VOB § 9 beim Wort nehmen und ihre Einsprüche geltend machen, weil die Beschreibung der Leistungen ungenau ist, müsste mehr als die Hälfte aller Ausschreibungen aufgehoben werden.

Die Lösung des Problems ist denkbar einfach: Die ausschreibenden Stellen und deren Ingenieurbüros müssten sich im Vorfeld der Ausschreibung mit den zuständigen Verkehrsbehörden zusammensetzen und die Planungsergebnisse in das Leistungsverzeichnis einfließen lassen.

Ach – das machen die von P. Berghaus auch?



Wir helfen Ihnen bei Ausschreibungen zur Verkehrsabsicherung für Straßen- oder Brückenbaustellen. Und wir möchten auch, dass Sie richtig informiert sind, dass Sie alle Kriterien für den Einsatz von Stahlschutzwänden im Baustellenabsicherungsbereich kennen. Hierfür gibt es bei uns mit Herrn Lippert einen Mitarbeiter, der Sie als Experten gerne besucht und Ihnen und Ihren Mitarbeitern im kleinen oder größeren Kreis alles über die

Vorschriften und die Einsatzkriterien von Stahlschutzwänden in Form eines Vortrages erklärt und Ihre Fragen beantwortet. Zur Unterstützung gibt es eine umfangreiche Mappe mit allen Informationen. Rufen Sie an und vereinbaren Sie einen Termin mit Herrn Lippert, zu erreichen unter 0 22 07 / 96 77-15 oder per e-mail: lippert@berghaus-signalbau.de. Nutzen Sie einfach diesen kostenlosen Service!

Rätsel hinter dem Steuer: die Straßenschilder

Verkehrszeichen stehen in Massen entlang der Straße. Sie geben dem Fahrer im Minutenrhythmus während der Fahrt Informationen über Gefahren oder Vorschriften. Die Autofahrer fühlen sich zum einen von der Menge der Informationen überwältigt. Mancher fragt sich bei einigen Verkehrszeichen, was dessen wahre Bedeutung ist.

Das fängt oft schon bei den vermeintlich einfachen Schildern an. So beispielsweise das bekannte Warnzeichen mit den herab polternden Steinen, der Steinschlagwarnung. Viele Menschen denken, dass sie sich vor Steinen in Acht nehmen müssen, die von oben auf sie fallen könnten. Tatsächlich geht es aber vor allem darum, dass an solchen Stellen oft Steine auf der Straße liegen.

Flächen geparkt werden. Kinder dürfen auf der Fahrbahn überall spielen. Und wer weiß schon, was Verkehrszeichen 394 bedeutet? Das ist im Grunde eine Banderole, die sich an den Pfählen der Straßenlaternen finden kann - und zwar an solchen, die nicht die ganze Nacht brennen. Darauf kann sogar angegeben sein, wann die Laterne erlischt.

Grundsätzlich seien 98 Prozent der Symbole auf den Hunderten von Verkehrszeichen zweifelsfrei erkennbar. "Die Kenntnisse über die Regelungen müssten sicher besser verbreitet werden", sagt Reinhold Maier, stellvertretender Leiter des Institutes für Straßenverkehr in Köln (ISK). "Auch über einfachere Formulierungen müsste nachgedacht werden." Die Experten sind überzeugt, dass ein Teil der Schilder an Straßen entbehrlich ist, was jedoch nicht auf Kosten der Sicherheit gehen darf.

Auch wer sich mit Verkehrszeichen auskennt, muss in diesem Jahr dazu lernen: Als Neuheit kommt nun die so genannte Verkehrslenkungstafel an den Straßenrand. Auf Autobahnen mit zwei Fahrstreifen darf künftig die Pannenspur - je nach Verkehrsaufkommen - zeitweise als Hilfsfahrstreifen geöffnet werden. Für die Umsetzung der Regelung sorgen drei



Zu den großen Unbekannten gehört traditionell ein großes blaues Schild, auf dem ein Auto, ein Haus, eine erwachsene Person und ein Kind zu sehen sind: Der Hinweis auf eine verkehrsberuhigte Zone, meist Spielstraße genannt. Hier gilt Schrittgeschwindigkeit. Daneben umfasst dieser Bereich noch weitere Regeln: Es darf nur auf extra gekennzeichneten

neue Verkehrszeichen. Sie zeigen (von links nach rechts) "Seitenstreifen befahren", "Seitenstreifen räumen", "Seitenstreifen nicht mehr befahren".



Unangenehme Belästigung durch Drängler

Wer von Dränglern belästigt wird, soll auf keinen Fall Gas geben. Auch wenn ein dicht auffahrendes Auto als Gefährdung und unangenehme Belästigung empfunden wird, ist dies kein Grund, das

eigene Tempo zu erhöhen, weil kein Notfall vorliegt. Auf Autobahnen muss allerdings das Rechtsfahrgebot - ohne den Verkehr zu gefährden - eingehalten werden.

Schmunzelecke: "Der Kuhkauf"

Ein Bauer kaufte vor einiger Zeit einen Mercedes C 180 E von der Daimler Benz AG. Er ärgerte sich über Auf- und Zusatzpreise. Kurze Zeit später kaufte sich ein Vorstandsmitglied der Daimler Benz AG bei ihm eine Kuh für seinen Freizeithof. Der Bauer schrieb folgende Rechnung:

Kuh (Standardausführung)	4.888 €
Aufpreise:	
Zweifarbig Ausführung (schwarz-weiß)	300 €
Rindlederbezug	200 €
Milchbehälter (für Sommer- und Winterbetrieb)	120 €
4 Stück Zapfhähne (selbstschließend) à 25 €	100 €
2 Stück Stoßstangen vorne (poliert) à 45 €	90 €
Fliegenwedel hinten (halbautomatisch)	60 €
Düngevorrichtung (biologisch, umweltfreundlich)	120 €
Allwetterhufe (für Sommer- und Winterbetrieb)	200 €
Zweikreisbremssystem (Vorder- und Hinterläufe)	800 €
Signalhorn (mehrstimmig)	270 €
Halogenaugen (verschließbar)	300 €
Vielstoff-Futterverarbeiter-Antrieb	2.500 €
Endpreis für Kuh (in gewünschter Ausführung)	9.948 €

Der Stopp vor dem Abbiegen

Auch an Ampelkreuzungen mit Grüner-Pfeil-Regelung müssen Autofahrer vor dem Abbiegen bei Rotlicht komplett anhalten. Andernfalls können erhebliche Bußgelder fällig werden. Darauf macht der Automobilclub Kraftfahrer-Schutz (KS) in München aufmerksam. Der Grüne Pfeil an Ampeln erlaubt das Rechtsabbiegen auch bei Rotlicht, sofern die Straße frei ist. Diese Verkehrsregelung stammt aus der ehemaligen DDR und wurde 1990 bundesweit übernommen.

Einige Autofahrer beachten allerdings nicht das Stopp-Gebot, was böse Folgen haben kann. Wer vor dem Rechtsabbiegen am Grünen Pfeil sein Fahrzeug nicht komplett zum Stillstand bringt, muss mit 50 Euro Strafe und drei Punkten in der Verkehrssünderkartei in Flensburg rechnen. Werden andere Fahrzeuge gefährdet, sind es 60 Euro, bei der Gefährdung von Radfahrern 75 Euro.

Der KS beurteilt daher den Grünen Pfeil insgesamt weiterhin skeptisch, da er für Passanten auch bei grüner Fußgängerampel eine Gefahr bedeuten könnte. Außerdem seien Fahrer aus dem Ausland mit dieser deutschen Sonderregelung nicht vertraut.

Ein Unfall im Firmenwagen

Vom Unfallhergang hängt es ab, welche Versicherung bei Unfällen zahlt. Trägt der Lenker des Wagens nur geringe Schuld, muss der Arbeitgeber voll haften. Kann dem Arbeitnehmer eine "normale" oder "mittlere" Fahrlässigkeit nachgewiesen werden, müssen Fahrer und Chef die Kosten teilen. War der Fahrer betrunken, stand unter Drogen, telefonierte ohne Freisprecheinrichtung oder verhielt sich in anderer Form grob fahrlässig, muss er in vollem Umfang für den Schaden aufkommen.

Anfahrversuch Quadro T3/W4 erfolgreich bestanden



Umfangreiche Vorbereitungen vor dem Anfahrversuch



Anfahrtstest Pkw für die Prüfung TB 21 bei der L.I.E.R. in Lyon

Nach intensiver Forschung und gewissenhaften Vorbereitungen haben wir es nunmehr geschafft, eine Stahlschutzwand zu bauen, die der Aufhaltestufe T 3 entspricht und den Wirkungsbereich W 4 erreicht. Mit einer Bauhöhe von 70 cm und einer Fußbreite von lediglich 40 cm (Planungsbreite sogar nur 38 cm) ist sie die schmalste Wand der Aufhaltestufe T 3 mit dem Wirkungsbereich W 4.

Vor dem Prüfinstitut L.I.E.R. in Lyon bestanden wir am 12. März 2002 zunächst den Anfahrtstest mit einem Lkw für die Prüfung TB 41: Gewicht 10.000 kg, Anfahrtswinkel 8 Grad, Geschwindigkeit 70 km/h. Am folgenden Tag war der Pkw-Test für die Prüfung TB 21 ebenfalls erfolgreich: Gewicht 1300 kg, Anfahrtswinkel 8 Grad, Geschwindigkeit 80 km/h. Bei der mobilen Stahlschutzwand Quadro

T 3 / W 4 gibt es keinen Wasserstau. 5 cm Bodenfreiheit garantieren den problemlosen Abfluss von Regenwasser und Schmutz. Ein weiterer Vorteil besteht in der Logistik. Mit 16-Meter-Elementen sind wir in der Lage, bis zu 2 Kilometer pro Tag witterungsunabhängig zu montieren. Durch geringen Montageraumbedarf werden die Unfall- und Stau gefahren wesentlich reduziert.



Anfahrtstest Lkw für die Prüfung TB 41 bei der L.I.E.R. in Lyon



Beim Anprall entstanden lediglich geringfügige Blechschäden

Asphalt wie Teppich ausgerollt

Im Straßenbau gibt es Innovationen. In Köln wurde die in den Niederlanden entwickelte "abrollbare" Straße aus Asphalt vorgestellt. Eine 30 mm dicke Deckenschicht aus Asphalt wird wie ein Teppichboden ausgerollt und mit der unteren Schicht verklebt. Eine Verkürzung der Bauzeit bedeutet zeitliche Begrenzung des Staurisikos. Es wird eingeräumt, dass der Marktanteil des Betons im Straßenbau als Folge des Autobahnbaus in den neuen Ländern zunimmt. Betonhersteller verweisen auf längere Lebensdauer und die größere Verkehrssicherheit, da Beton heller ist als Asphalt. Dennoch dominiert Asphalt mit einem Marktanteil von 75 bis 80 Prozent bei weitem.

Privater Autobahnausbau Köln–Meerbusch

Der sechsspurige Ausbau der Autobahn 57 zwischen Köln-Nord und dem Autobahnkreuz Meerbusch-Strümpf kann schneller realisiert werden als geplant. Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig sagte, durch die Einbeziehung privater Investoren im Rahmen eines privatwirtschaftlichen Betreibermodells könne bereits in diesem Jahr mit dem Bau begonnen werden. Das wäre mindestens drei Jahre früher als bislang angenommen. Das Projekt A 57 ist laut Bodewig "das erste, bei dem aus dem Zusammenspiel von Nutzer- und Haushaltsfinanzierung der Ausbau eines Autobahnabschnittes vorgezogen werden kann".

Bodewig hatte im Oktober 2001 das Programm "Bauen jetzt - Investitionen beschleunigen" vorgestellt. Der Bund wird demnach den Autobahnausbau künftig gemeinsam mit der Industrie finanzieren und für den Betrieb die Lkw-Maut, die von 2003 an eingeführt werden soll, befristet abtreten. Insgesamt sollen bundesweit 3,5 Milliarden Euro, je zur Hälfte von Bund und Industrie finanziert, in zehn Vorhaben fließen.

Der Ausbau der A 57 soll rund 220 Millionen Euro kosten, die sich Bund und Betreiber je zur Hälfte teilen. Die Finan-

zierung ist nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums ungeachtet der Diskussionen um das Mautgesetz gesichert. Die Mittel, die der Bund übernimmt, werden aus dem Straßenbauhaushalt aufgebracht. Mit dem oder den Betreibern würden zeitlich befristete Verträge mit einer Laufzeit von zehn bis 20 Jahren geschlossen. In diesem Zeitraum erhält der Investor die Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut. Gezahlt wird der Anteil der Maut, der für das betreffende Teilstück tatsächlich anfällt. Dafür ist der Investor auch zum Erhalt der Autobahn verpflichtet.

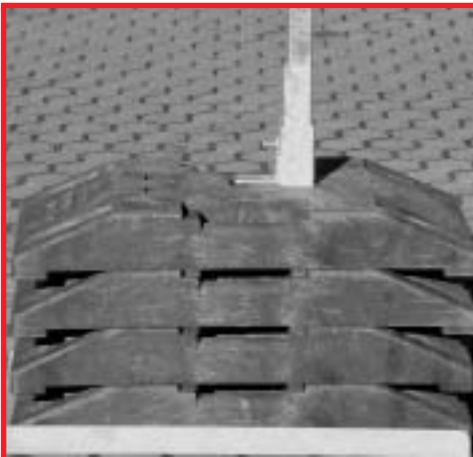
Der Sprecher des Ministeriums betonte, dass "Autofahrer finanziell nicht belastet werden. Die Kosten für die Pkw-Nutzung sind durch den Bundesanteil an der Finanzierung gedeckt. Es wird keine Pkw-Maut geben, und auch keine zusätzliche Lkw-Maut."

Der Ausbau dürfte den Kölner Autobahnring entlasten. Die Autobahn 57 gehört zu den höchstbelasteten in Deutschland. Täglich wird sie von 70 000 bis über 100 000 Kraftfahrzeugen befahren. Zudem verkürzt sich die Fahrt zum Düsseldorfer Flughafen über die neue Niederrheinbrücke oder in Richtung niederländische Nordseeküste.

Achtung: Alkohol am Steuer

Wer zu einem Betrunkenen ins Auto steigt, kann im Falle eines Unfalls einen Teil seiner Ansprüche gegen den Fahrer und seine Haftpflichtversicherung verlieren. So ein Urteil des Oberlandesgerichts Saarbrücken. Ein Mitverschulden kann dem Mitfahrer jedoch nur dann angelastet werden, wenn er von der Fahrunfähigkeit des Fahrers hätte wissen müssen oder können.

Ein Renner: der TL-Schilderständer Typ City



Unser neuer TL-Schilderständer, Typ "City", fand auf der "Intertraffic" in Amsterdam sehr starke Beachtung. Dieser Ständer ist auf Grund seiner geringen Standfläche besonders für den Innenstadtbereich (zum Beispiel Halteverbotschilder) geeignet. Der Schilderständer Typ "City" ist geprüft nach den Technischen Lieferbedingungen für Aufstellvorrichtungen bis K4 (mit 4 Fußplatten K1) für Schaftröhre 40x40 mm. Es können alle handelsüblichen Fußplatten der Klasse K1 verwendet werden.

Montblanc-Tunnel mit "sehr gut" bewertet

Ende letzten Jahres wurde der Montblanc-Tunnel wieder eröffnet. In den vergangenen drei Jahren wurde er mit einem Kostenaufwand von 300 Millionen Euro renoviert, nachdem im März 1999 ein mit Mehl und Margarine beladener belgischer Lastwagen durch eine glühende Zigarettenkippe in Brand geriet. 42 Menschen starben.

Der ADAC hat die knapp zwölf Kilometer lange Röhre bereits vor der Wiedereröffnung getestet. Das Ergebnis: "sehr gut". In allen Tunnelbereichen stellten die Tester wesentliche und umfangreiche Verbesserungen fest. Die wichtigsten: Zur Entdeckung von Zwischenfällen im Tunnel wurde eine Vielzahl hoch moderner Messgeräte installiert. Es gibt eine ausreichende Anzahl von Pannenbuchten. Alle Notrufnsischen sind gegen Lärm geschützt. Eine gefahrlose Flucht aus dem Tunnel sollen 37 hitzeständige Fluchtkammern sichern, die mit einem durchgehenden Rettungsschacht (zugeleich Zuluftkanal) unter dem Tunnel verbunden sind. Rauch und Hitze können punktuell abgesaugt, Frischluft überall eingeblasen werden. 76 Längsventilatoren lassen die Luft in der Röhre in die gewünschte Richtung strömen.

Für Gefahrguttransporte ist der Montblanc-Tunnel gesperrt. Der Schwerverkehr muss spezielle Kontrollpunkte weit

vor den beiden Portalen passieren und wird nur bis zu einer bestimmten Menge durch den Tunnel gelassen. Innen gilt generell eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Stundenkilometern, außerdem ist für alle Fahrzeuge ein Mindestabstand von 150 Metern zum voraus fahrenden Auto vorgeschrieben. 74 Ampeln und 40 Halbschranken können den Verkehr je nach Bedarf regeln. Variable Schrifttafeln im Abstand von 600 Metern informieren die Autofahrer und geben ihnen Verhaltshinweise.

Die Feuerwehr ist an den beiden Portalen und in der Tunnelmitte rund um die Uhr vor Ort. Die Kommandozentrale wurde am französischen Portal installiert. Sie wird von den französischen und italienischen Betreibern gemeinsam verwendet und kann mehr als 20 000 Informationen gleichzeitig verarbeiten.

Geplant ist, Lkw an beiden Portalen einer thermografischen Überwachung zu unterziehen, um die Einfahrt überhitzter Fahrzeuge in den Tunnel zu verhindern. Dennoch bleiben Schwachpunkte. Der gravierendste liegt in der Konstruktion des Montblanc-Tunnels: Er verfügt lediglich über eine Verkehrsrohre. Der Verkehr muss sich deshalb auf nur sieben Metern Fahrbahnbreite aneinander vorbeiquetschen. Das erfordert gerade auch vom Autofahrer äußerste Disziplin.

Vorschlag: Gesetze gegen rasende Kleinlaster

Mehr Überholverbote für Lastwagen auf Autobahnen, elektronische Fahrten-schreiber und neue Gesetze gegen rasende Kleinlaster sollen das wachsende "Unfallrisiko Lkw" entschärfen. Der 40. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar empfahl dem Gesetzgeber, Alkoholsünder den Führerschein vorzeitig wieder zu geben, wenn sie an Nachschulungen teilnehmen. Zugleich soll der Kampf gegen Drogen am Steuer durch neue Gesetze vereinfacht werden.

Verstärkt sollten die Behörden gegen Kleintransporter vorgehen, die häufig mit

Tempo 180 und ungesicherter Ladung über die Autobahnen rasen. Diese Fahrzeuge mit bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und nicht selten 150 PS haben sich nach Ansicht der Forscher zum Unfallrisiko Nummer eins entwickelt.

Mehr als 1,7 Millionen Kleintransporter sind mittlerweile in Deutschland unterwegs, und die Zahl steigt ständig. An rund 20 000 Unfällen mit Personenschäden sind diese Fahrzeuge im Jahr beteiligt, zu zwei Dritteln sind ihre Fahrer auch die Verursacher, ermittelten die Statistiker.

Lkw-Maut wurde verabschiedet

Lastwagen ab einem Gewicht von 12 Tonnen müssen ab 2003 in Deutschland eine streckenbezogene Autobahngebühr zahlen. Dies beschloss die rot-grüne Koalitionsmehrheit im Bundestag im Dezember 2001 gegen die Stimmen der Opposition. Abhängig von Achslast und Schadstoffausstoß wird eine Maut zwischen 10 und 17 Cent erhoben. Die Bundesregierung erwartet aus der Maut jährliche Einnahmen von rund 3,3 Milliarden Euro, die Mittel sollen zum großen Teil in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Eine Freiheit von der Mautpflicht soll nur für kommunale, nicht jedoch für kommerzielle Straßendienste gelten. Die Bundesregierung lehnte die Forderung des Bundesrates ab, nicht nur die Straßenreinigungs- und Winterdienstfahrzeuge der Kommunen, sondern auch solche von Privatunternehmen zu befreien. Andernfalls würde eine ungerechtfertigte Subvention geschaffen, sagte ein Sprecher.

Berlin werde auch der Länderforderung nicht folgen, bestimmte Autobahnabschnitte von der Mautpflicht auszunehmen, um Ausweichverkehr zu verhindern.

Den Straßen droht der Infarkt!

Die Belastung des Verkehrsnetzes wird bis 2015 dramatisch zunehmen, die Staus werden sich fast verfünfachen. Dies belegt eine aktuelle Studie des Kölner Instituts für Verkehrswissenschaft. Demnach wird die Zahl der Autobahnkilometer, auf denen täglich mindestens eine Stunde lang der Verkehr ruht, von zur Zeit 209 auf 940 ansteigen. Zugleich müssen sich die Autofahrer nach Angaben der Wissenschaftler im Jahr 2015 auf 3300 von insgesamt 11 300 Autobahnkilometern auf tägliche Behinderungen und eine Durchschnittsgeschwindigkeit unter 60 Stundenkilometer einstellen. Heute werden solche Störungen nur auf knapp 2000 Autobahnkilometern beobachtet. Die am stärksten belastete Strecke Deutschlands ist der Kölner Autobahnring, der bereits jetzt vor dem Kollaps steht. Hier registrierte die Polizei im Jahr 2000 mehr als 2500 Unfälle, jedes zweite Mal krachte es dabei am Ende eines Staus. Der Kölner Professor Herbert Baum resümiert: "Der Verkehrsinfarkt ist nicht nur ein Schlagwort, sondern eine reale Gefahr für unser Land."

STGW 4200 : Immer eine Nasenlänge voraus



Unsere STGW 4200 ist eine stabile Stahlschutzwand zur Trennung von Gegenverkehrsströmen. Sie bietet Sicherheit auf engstem Raum. Ein bis ins Detail durchdachtes System mit einer Baubreite von nur 38 cm wurde konstruiert, nach DIN EN 1317-2 gebaut und anschließend erfolgreich nach TB 21 getestet.

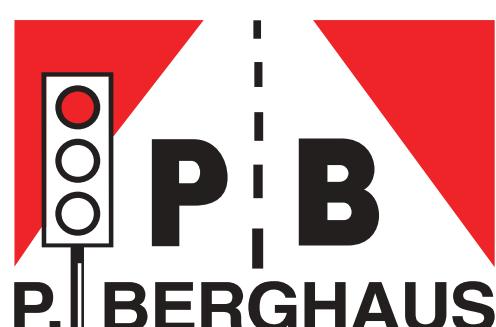
Viele Autobahnquerschnitte sind leider nicht breit genug für die Einrichtung einer normalen 4:0-Verkehrsführung. Es wurde und wird immer wieder versucht, nur mit Leitschienen oder sogar lediglich mit Markierungsfolie die sich bei relativ hoher Geschwindigkeit begegnenden Verkehrsströme auf Autobahnen und sonstigen Straßen zu trennen. Für diese Maßnahme können wir mit unserer STGW 4200 ein sicheres System zur Trennung des Gegenverkehrs mit nur 40 cm Baubreite (Planungsbreite 38 cm) anbieten. So verbleiben bei minimal zur Verfügung stehenden Querschnitten noch ausreichend breite Fahrspuren.

Auch im Stadtbereich wird diese Wand vorzugsweise eingesetzt. Außer der sicheren Verkehrsleitung trennt sie den Fußgänger konsequent von der Fahr-

bahn. Bei innerstädtischen Baustellen ist es für die Anwohner unmöglich, in diese einzufahren und dadurch die Bauarbeiten zu behindern. Ebenso ist es für die Baufirmen nicht mehr so leicht möglich, den Baustellenbereich durch einfaches Verschieben zu erweitern, wie es bei lediglich mit Baken gesicherten Baustellen der Regelfall ist. Auf die Gelbmarkierung neben der Wand kann verzichtet werden. Durch Aufsätze kann sogar ein Handlauf angebracht werden. 2-Meter-Elemente lassen bei dieser Wand selbst kleinste Radien zu. Alle diese Vorteile der STGW 4200 überzeugen auch beim Einsatz im innerstädtischen Baustellenbereich!



Unsere schmalste Stahlschutzwand



P. BERGHAUS GmbH

Signalbau · Baustellenabsicherungsprodukte

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

Internet: www.berghaus-signalbau.de · e-mail: mail@berghaus-signalbau.de