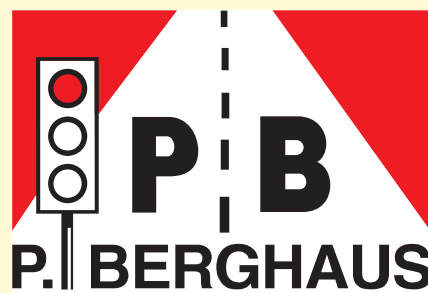


# Berghaus-News

## Verkehrstechnik · Lichtinnovationen

Ausgabe 16

März 2004



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



### Auf einen Blick

#### Inhaltsverzeichnis

Seite 2

- Der Powermoon und diverse Aufstellvorrichtungen
- Die LED-Technik ist auf breiter Front im Vormarsch
- VVV wählte neuen Vorstand

Seite 3

- Annähernd 900 "Ampelfachleute" ausgebildet
- Lkw-Maut: Pleite statt Milliardeninnahmen
- Unsere Glosse: In Amerika ist alles möglich!
- 2003: Weniger Unfalltote
- Gefahr: Zu geringer Abstand

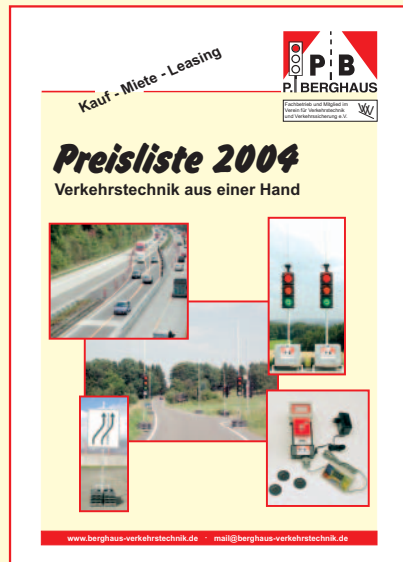
Seite 4

- Informationen über transportable Schutzzeineinrichtungen
- Harry's Kolumne: Ich weiß, was du nicht weißt!
- Der Markt fordert sie: STGW Euro H1/W6
- Auslandsauftrag: 13,5 Kilometer in 2 Tagen

#### Jubiläum: 20 Jahre M+V

In diesem Jahre besteht die M+V GmbH 20 Jahre. Dies werden wir zum Anlass nehmen, um im Juli mit unseren Freunden, Kunden und Lieferanten auf unserem neuen großräumigen Gelände in Kürten-Eichhof zu feiern.

#### Neu erschienen:



#### Impressum

**Herausgeber:**  
Peter Berghaus GmbH  
Herrenhöhe 6  
51515 Kürten-Herweg  
**Redaktion:** Dieter Berghaus  
51515 Kürten-Herweg  
Text und Layout: Hans Kirch  
**Auflage:** 15 000 Exemplare  
**Druck:** Druckerei Brocker  
51515 Kürten-Dürscheid

### Wichtig für Sie: "Intertraffic" Amsterdam Halle 6, Stand 06.304



Die Fachmesse "Intertraffic" findet vom 30. März bis 2. April 2004 in Amsterdam im Messegelände RAI statt. Zu dieser internationalen Fachmesse für Planung, Verwaltung und Instandhaltung von Verkehrs- und Transport-Infrastruktur werden alle wichtigen Hersteller erwartet. Wir würden uns freuen, Sie auf unserem Stand begrüßen zu dürfen. Merken Sie sich bitte diesen Messetermin vor. Zu unseren Highlights zählen u. a. das neue Kreuzungssteuergerät EPB 48 sowie die Videokamera zur Erzeugung virtueller Kontaktschleifen

### Unsere Neuheiten auf der "Intertraffic" in Amsterdam

#### EPB 48 Multiprozessor

Mit unserem neuen Steuergerätesystem Typ EPB 48 Multiprozessor können bis zu 24 Signalgruppen mit maximal 48 Leistungskarten, 96 dreifeldrige voll überwachte Signalgeber gesteuert werden. Die Programmierung erfolgt über PC oder Laptop menügeführt mit dem Ampel-Win-Programm oder in grafischer Form mit dem neuen Ampel-Plan-Programm. Die Programmdateien werden über eine serielle Schnittstelle RS 232 in die Anlage übertragen. Zur Kontrolle und zum Nachweis können alle erforderlichen signaltechnischen Unterlagen direkt aus dem Steuergerät ausgedruckt werden. Die Gerätetechnik des EPB 48 Multiprozessors für das Mastersteuergerät und den Slave sind in Stahlblechschranken der Schutzart IP 55 eingebaut. Das Bedientableau sowie alle steuerungsrelevanten Teile sind in getrennt zugänglichen abschließbaren Schrankteilen in 19-Zoll-Technik untergebracht.

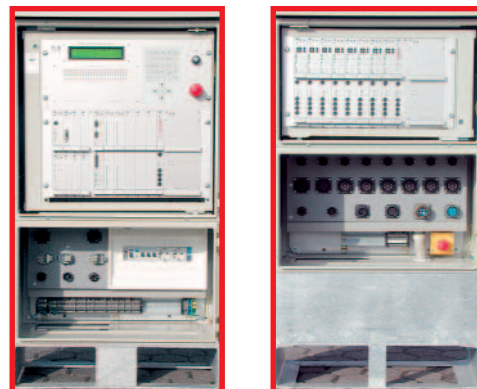
**Durch das dezentralisierte Steuergerätesystem wird der Verkabelungsaufwand um etwa 50% gemindert. Material-, Transport- und Personalkosten werden erheblich reduziert.**

Das Steuergerätesystem EPB 48 Multiprozessor ist serienmäßig mit folgenden Betriebsarten und Zusatzfunktionen serienmäßig ausgestattet:

**Betriebsarten:** Festzeitbetrieb; Festzeitbetrieb oder VA-Betrieb mit Tages- bzw. Feiertagsprogrammen; VA-Betrieb mit Grünzeitenverlängerung; VA-Betrieb mit Grün auf Anforderung; Anforderungsbe-



Steuergerät Master EPB 48 Multiprozessor zur Steuerung von bis zu 24 Signalgruppen, Bauvariante zur direkten Versorgung von 24 voll überwachten Signalgebern sowie Ansteuerung von mehreren Mastverteilern (Slave EPB 48)



links: Steuergerät Master EPB 48 Multiprozessor (kleine Bauvariante) zur Steuerung von bis zu 24 Signalgruppen über mehrere Mastverteilern (Slave EPB 48)  
rechts: Mastverteiler Slave EPB 48 für bis zu 8 Signalgruppen zur Versorgung von 16 voll überwachten Signalgebern

trieb (Grundstellung Allrot); Koordinierungsbetrieb (Grüne Welle); Handbetrieb; Blinkbetrieb; Dunkelbetrieb.

**Zusatzfunktionen:** Prüfbetrieb (Ablauf ohne Außenanlage); Taktbetrieb (Prüfung der Signalgeber auf ordnungsgemäßen Anschluss und Zuordnung); Grünzeitparameteränderung im laufenden Betrieb; Grüne-Welle-Parameteränderung im laufenden Betrieb; Überprogrammierung ohne Abschaltung der Anlage.

Das neue Steuergerätesystem EPB 48 Multiprozessor bietet ein Höchstmaß an Sicherheit. Durch die modulare Bauweise mit neuester Technik ist das System servicefreundlich und zukunftsorientiert.

#### Videokamera PB CAM

Unsere neue Videokamera PB CAM wird zur wirkungsvollen Anwesenheitsermittlung von Fahrzeugen im Bereich von Lichtsignalanlagen eingesetzt. Mit dieser Technik werden die bisher bekannten aufwändig zu installierenden Kontaktschleifen zur Fahrzeugdetektionsauswertung für den verkehrsabhängigen Betrieb abgelöst. Das Detektionssystem verfügt über acht frei einstellbare Detektionszonen, die als virtuelle Kontaktschleifen in den Straßenverlauf gezeichnet werden.

Kurzbeschreibung: einfache Programmierung der Detektionszonen über PC; je Detektionszone zuschaltbare Richtungslogik; Detektionszonen frei in Größe und Form; 4 frei konfigurierbare Schaltausgänge; Haltezeit bis 3 Minuten; RS-232-Schnittstelle zur Systemkonfiguration.



## Der Powermoon und diverse Aufstellvorrichtungen



Statisch geprüfte Aufstellvorrichtung



Generator auf statisch geprüfem fahrbarem Untergestell mit Deichsel

Mit Powermoon werden tageslichtähnliche Lichtverhältnisse erzielt. Er überzeugt mit seinem gleichmäßig angenehmen Licht, das durch die Ballonhülle gestreut wird und Schlagschatten fast völlig verschwinden lässt. Die untere Seite der Schirmleuchte streut das Licht, während die aluminiumbeschichtete obere Seite für eine hohe Lichtausbeute nach



**Powermoon auf Lkw**  
BAST-geprüft:  
Die horizontale Nennbeleuchtungsstärke gemäß ZTV-SA wird erfüllt

unten sorgt. Schon bei einer Installationshöhe von lediglich drei bis fünf Metern wird eine optimale Lichtverteilung erreicht.

Die kompakte Bauweise ermöglicht Lagerung und Transport auf engstem Raum. Mit vier Powermoon, die sich leicht in einem Pkw-Kombi verstauen lassen, ist in einer Rüstzeit von etwa zehn Minuten eine Fläche in der Größe eines Fußballfeldes komplett ausgeleuchtet. Die leistungsstarke HQI-Metall dampflampe sorgt für höchste Leuchtkraft bei geringem Anschlusswert.

Der Powermoon lässt sich ebenfalls auf Arbeitsmaschinen befestigen und leuchtet ideal den Einzugsbereich der Geräte aus.

Stativ



Masthalter

Der Leuchtengrundkörper ist komplett aus robustem Aluminiumguss und Edelstahl gefertigt. Mittlerweile haben wir für Powermoon das komplette Programm für Transport und Montage entwickelt, ganz egal, ob der Powermoon an einem festen Standort steht oder mit der Baustelle "wandern" muss. Wir bieten für alle Fälle die richtige Aufstellvorrichtung.



Powermoon mit Generator

## Die LED-Technik ist auf breiter Front im Vormarsch

Die LED-Technik bestimmt auf vielen Ebenen das Bild der Zukunft. Im Bereich der Verkehrstechnik sind wir dieser neuen Technik gegenüber sehr aufgeschlossen. Im umfangreichen Feld der Berghaus-Lichtsignalanlagen bieten wir diese Technik bereits seit längerem an. Nach den Vorwarnleuchten und Leuchtpfeilen sind jetzt auch die fahrbaren Absperrrtafeln AM 2 und die Aufbau-Lauflichtanlage AL 12 mit der Berghaus-LED-Technik lieferbar.



Lichtsignalanlage

Die LED-Technik bietet wichtige Vorteile für Anwender:

- erhebliche Senkung der Wartungskosten
- bedeutend helleres Licht als die bisher bekannten LED-Einsätze
- bis zu 70% Stromersparnis gegenüber der bisherigen Technik
- nie mehr Glühlampenausfall
- alle Leuchten sind baugleich (geringe Ersatzteillagerung)
- sekundenschnelle Montage

- vollflächige Ausleuchtung der Leuchten
- schonende Entladung der Akkus (dadurch höhere Lebensdauer)
- flächendeckende, gleichmäßige Ausleuchtung der Streuscheibe
- gleichbleibende Helligkeit bei ungünstigem Betrachtungswinkel
- gleichbleibende Helligkeit auch bei abfallender Akku-Spannung
- serienmäßige Nachtabenkung (automatische Lichtanpassung)



Fahrbare Absperrrtafel



Vorwarnblinker 340 und 200 mm, gelb



Aufbau-Lauflichtanlage

Unsere neue Aufbau-Lauflichtanlage AL 12 LED umfasst im Normalfall zehn Leuchten, Ø 200 mm, gelb, mit je 13 m Kabel sowie einem Anschlusskabel. Die Betriebsspannung beträgt 12 Volt, eine Dämmerungsschaltung ist serienmäßig, separates Steuergerät beziehungsweise Anschlussbox sind nicht mehr notwendig.

Die Aufbau-Lichtanlage arbeitet exakt wie in der RSA 95, Punkt 3.2.2 (4) beschrieben: "Alle Leuchten gehen nacheinander an und gemeinsam wieder aus. Bei Dunkelheit muss ein gelbes Dauerlicht unterlegt sein."

### VVV wählt neuen Vorstand

Am 17. Januar 2004 wurde die Jahreshauptversammlung des VVV in Husum durchgeführt. Auf der Tagesordnung stand unter anderem die Neuwahl des Vorstandes. Hier das Ergebnis:

Neuer und bisheriger Vorsitzender: Jens-Rolf Oppermann; 1. Stellvertreter Dieter Berghaus; 2. Stellvertreter Steffen Plötner; 3. Stellvertreter Uwe Hoss; Schatzmeister Peter Gerding; 1. Kassenprüfer Dieter Pfaff; 2. Kassenprüfer Stephan Henning; Kontrollausschuss: Dirk Trompeter, Wolfgang Nimtz, Herbert Sauer.

Folgende Mitgliedsfirmen wurden in den Verein neu aufgenommen: Fa. Ludwig aus Kaufering, Fa. Lauer VT aus Oldenburg.

Die nächsten Schulungstermine wurden terminiert. März: Bauleiter- und Batterieschulung in Freiburg; Juni: VOB-Schulung in Kassel; September: Nachtbaustellen in Kürten.

Im Februar wurde bereits eine zweitägige MVAS-Schulung in Gütersloh durchgeführt.



## Annähernd 900 "Ampelfachleute" ausgebildet

Alljährlich werden von der Firma Peter Berghaus sowohl in Kürten als auch in Mellingem jeweils zwei zweitägige Schulungen für Ampelfachleute durchgeführt. Die Resonanz war auch diesmal wieder sehr groß. Im Januar und März wurden mehr als 80 Fachleute von Seminarleiter Alfred Wurth und Service-Techniker Uwe Banischewski geschult.

Das Schulungsprogramm I umfasste an zwei Tagen den Grundkurs für die Anlagen MPB 4000 und MPB 3003. Die Erstellung von Signalzeitenplänen mit dem neuen Ampel-Plan-Programm, Version 2.0 sowie die Umsetzung der Phasenpläne in die Signalanlagen MPB 3003 und MPB 4000 standen danach auf der Tagesordnung. Am zweiten Tag standen in erster Linie die Handhabung des Programmiergeräts Typ MPB 4000 und die Umsetzung der Phasenpläne in diese Signalanlage auf dem Programm.

Das Schulungsprogramm II hatte am ersten Tag die Anwenderschulung für Kreuzungs-Signalanlagen zum Thema:

wie der neuen Videokamera PB CAM. Den Absolventen beider Kurse wurde abschließend ein Zertifikat mit der Qualitätsbezeichnung "Geprüfter Fachbetrieb für transportable Baustellen-Signalanlagen" überreicht. Insgesamt wurden in den vergangenen neun Jahren in unseren Räumen rund 900 Ampelfachleute geschult.

Wegen der ständig wachsenden Anforderungen an die Signaltechnik durch immer stärkeres Verkehrsaufkommen steigen die Anforderungen an das Personal der Verkehrsabsicherungsunternehmen ständig. Es wird in Zukunft immer wichtiger, das Personal laufend zu schulen. Denn nur durch Fachpersonal ist es möglich, dem hohen Standard und den rasant erfolgenden Weiterentwicklungen Rechnung zu tragen (siehe auch Hinweis Fachpersonal/Fachleute RiLSA).

Von den Anwendern dieser Richtlinien wird erwartet, dass sie im Sinne der allgemein angestrebten Vereinheitlichung die vorgegebenen Grundlagen beachten.



Prokurist Alfred Wurth und Programmierer Uwe Banischewski bei der Schulung

die Erstellung von Signalzeitenplänen mit dem neuen Ampel-Plan-Programm, Version 2.0, die Umsetzung des Signalzeitenplanes in die Steuergeräte EPB 6000 S, EPB 2400 und in das neue Steuergerät EPB 48 Multiprozessor sowie die Einweisung in das neue SMS-Fernüberwachungssystem.

Am zweiten Tag ging es in die Praxis: Programmierung mit dem neuen Ampel-Win-Programm, Version 3, praxisbezogene Anwendungen für die Steuergeräte EPB 6000, EPB 2400 und das neue Steuergerät EPB 48 Multiprozessor so-

Nicht alle in der Praxis auftretenden Fragen können durch Richtlinien vollständig erfasst werden. Der technische Fortschritt oder auch besondere örtliche Gegebenheiten sind im Einzelfall zu berücksichtigen. Fachleute müssen aufgrund ihrer Sachkenntnisse und Erfahrung in der Lage sein, falls erforderlich in Eigenverantwortung von den festgelegten Grundlagen abzuweichen. Die Richtlinien enthalten zu einer Reihe von Fragen Empfehlungen und Vorschläge, die den Rahmen für ein eigenständiges und fachmännisches Handeln abstecken.

## Unsere Glosse: In Amerika ist alles möglich!

Dies ist eine einmalige Anwalts-geschichte des Jahres und wohl auch die des Jahrzehnts. Sie ist wahr und hat den ersten Platz im amerikanischen "Wettbewerb der Strafverteidiger" (Criminal Lawyer Award Contest) gewonnen.

In Charlotte (NC) kaufte ein Rechtsanwalt eine Kiste mit sehr seltenen und sehr teuren Zigarren. Er versicherte diese unter anderem gegen Feuerschaden. In den nächsten Monaten rauchte er die Zigarren vollständig auf und forderte von der Versicherung den ihm entstandenen Brandschaden ein. In seinem Anspruchsschreiben führte der Anwalt aus, dass die Zigarren "durch eine Serie kleiner Feuerschäden" vernichtet worden seien. Die Versicherung verweigerte die Schadensregulierung mit der Begründung, die Zigarren wären bestimmungsgemäß verbraucht worden. Der Rechtsanwalt klagte vor Gericht – und gewann!

Das Gericht stimmte mit der Versicherung überein, dass der Anspruch zwar unverschämmt sei, doch ergab sich aus

der Versicherungspolice eindeutig, dass die Zigarren gegen jede Art von Feuer versichert seien und Haftungsaus-schlüsse nicht bestünden. Folglich müsste die Versicherung zahlen. Sie hätte schließlich diesen Vertrag selbst unterschrieben. Statt ein langes und teures Berufungsverfahren anzustrengen, akzeptierte die Versicherung das Urteil zunächst und bezahlte 15 000 Dollar an den Rechtsanwalt, der seine edlen Zigarren in "zahlreichen Feuerschäden" verloren hatte.

Doch jetzt kommt die Retourkutsche: Nachdem der Anwalt den Scheck der Versicherung eingelöst hatte, wurde er auf deren Antrag wegen "24 Fällen von Brandstiftung" verhaftet.

Unter Hinweis auf seine zivilrechtliche Klage und seine eigenen Angaben vor Gericht wurde er wegen vorsätzlicher Inbrandsetzung seines versicherten Eigentums zu einer Freiheitsstrafe von 24 Monaten (ohne Bewährung) und einer Geldstrafe von 24 000 Dollar verurteilt.

## Lkw-Maut: Pleite statt Milliardenereinnahmen

Nach der Kündigung der Verträge mit Toll Collect am 17. Februar stehen jetzt zahlreiche Verkehrsprojekte auf der Kippe. Die Bundesregierung beziffert den Schaden durch ausbleibende Mauteinnahmen auf 6,5 Milliarden Euro. Bis Ende 2004 fehlen allein 2,8 Milliarden Euro. Toll Collect hatte zuletzt maximal 600 Millionen Euro pro Jahr an Schadensausgleich angeboten.



Bildhafte Computeranimation der jetzt endgültig am Boden liegenden Mautsituation

Rund fünf Millionen Euro sollten täglich seit September 2003 aus der Lkw-Maut in den Bundeshaushalt fließen. Bisher gab es jedoch nur Pleiten, Pech und Pannen. Alles hatte viel versprechend begonnen: Deutschland wollte mit einer weitgehend automatischen Erhebung der Lkw-Maut eine Vorreiterrolle in diesem Technologiebereich in Europa und weltweit einnehmen. Noch Mitte Dezember erklärte Dr. Manfred Stolpe: "Die weltweit erstmalige Realisierung eines solchen Systems kann ... einen Innovationsschub auslösen."

Inzwischen lacht ganz Europa über diesen Flop. Der Vertrauensvorschuss für die deutschen Technologiegiganten Telekom und DaimlerChrysler sowie Cofiroute (Frankreich) als Hauptanbieter von Toll Collect war wohl zu groß. Statt Maut für unsere Straßen gibt es inzwischen einen riesigen Fehlbetrag. Geld, das für dringend notwendige Investitionen fest verplant war.

Um zumindest einen Teil des Geldes hereinzubekommen, hat Stolpe angekündigt, die vor dem geplanten Mauttermin abgeschaffte Eurovignette für Lastwagen wieder einzuführen. Das würde dem Bund monatlich 40 Millionen Euro einbringen, weniger als ein Viertel der eingeplanten Summe. Zur Schadensbegrenzung steht noch ein Schiedsverfahren an, bei dem die Mautausfälle von monatlich 180 Millionen Euro (seit September) geltend gemacht werden. Zwischenzeitlich wurde mehr als eine Milliarde Euro für Investitionen

in Verkehrsausbaumaßnahmen (Straße, Schiene, Wasserwege) gesperrt. Das bedeutet nach Meinung des ADAC allein im Straßenbereich Kürzungen um mehr als eine halbe Milliarde Euro.

Durch die Pannen bei der Lkw-Maut sind viele wichtige Verkehrsprojekte gefährdet. Es geht nicht nur um die Bewältigung der erwarteten Lkw-Flut aus dem Osten. Das nächste wichtige Datum ist

die Fußball-Weltmeisterschaft im Juni 2006. Auch hier werde es drastische Verkehrsengpässe geben. Aktuell steht nicht nur der Ausbau des Kölner Rings auf der Kippe, sondern viele weitere Projekte.

Jetzt rächen sich die Sünden der Vergangenheit. Vor allem der hastige Vertragsabschluss, mit dem Ex-Minister Kurt Bodewig das Prestigeprojekt noch in seiner Amtszeit im September 2002 unter Dach und Fach bringen wollte. Und die naiv-optimistische Art, in der Nachfolger Manfred Stolpe die Mauteinnahmen umgehend für Verkehrsprojekte verplante.

Die Mautpleite wirft Deutschland weit zurück. Die Risiken gehen eindeutig zu Lasten des Bundes. Es gibt viele Verlierer, hier vor allem die Steuerzahler. Spediteure dürfen nun voraussichtlich bis Ende des Jahres ohne jede Autobahngebühr fahren.

Abgesehen davon, dass die Bundesregierung viel zu lange Geduld hatte, trifft das Desaster in erster Linie die deutschen Vorzeigeunternehmen DaimlerChrysler und die Deutsche Telekom. Diese sind bis auf die Knochen blamiert. Zu anspruchsvoll waren die technischen Ziele. Der Imageschaden der industriepolitischen Pleite ist riesengroß.

Die Kündigung des Mautvertrages ist für Konkurrenten von Toll Collect das Startsignal. Der schweizerische Mautbetreiber "Fela" sowie das italienische Unternehmen "Autostrada" kündigten an, der Bundesregierung Angebote zum Aufbau eines vereinfachten Systems zu machen.

### 2003: Weniger Unfalltote

Jahr für Jahr kommen auf deutschen Straßen immer noch zu viele Menschen ums Leben. Kleiner Lichtblick: Die Zahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten ist im vergangenen Jahr nach bisher vorliegenden Zahlen mit 6605 auf den niedrigsten Stand seit Beginn der Zählung im Jahre 1950 gesunken. Dies sind rund 3,5 Prozent weniger als 2002. Trauriger Rekord waren 21 332 Tote im Jahre 1970. Bei Unfällen mit Personenschaden gab es 2003 einen Rückgang von 1,6 Prozent.

### Gefahr: Zu geringer Abstand

Zu geringer Sicherheitsabstand ist eine der häufigsten Gefahrenquellen im Straßenverkehr. Kommt unangemessen hohes Tempo hinzu, sind Unfälle vorprogrammiert, warnt der Auto Club Europa (ACE). Bereits bei 70 km/h hat ein Auto laut ACE 20 Meter zurückgelegt, bevor der Fahrer überhaupt mit einem Tritt aufs Bremspedal reagieren kann. Als Faustregel gilt, mindestens die Hälfte der Geschwindigkeit in Metern als Abstand einzuhalten – bei Tempo 130 also 65 Meter.



# Informationen über transportable Schutzeinrichtungen

## Der Markt fordert sie: STGW Euro H1/W6

Der Trend in den Ausschreibungen ist recht klar zu erkennen: Es werden mehr "hohe Schutzwände" gefordert. Das Sicherheitsbewusstsein der Auftraggeber, welches wir voll unterstützen, gibt uns die Möglichkeit, innovative Gedanken umzusetzen.

Die Firma Peter Berghaus GmbH hat sich vor einiger Zeit dazu entschlossen, eine neue Stahlschutzwand zu entwickeln. Die Engpässe bei den Schutzwänden mit einer Aufhaltestufe von H1 zeigten uns ganz klar, in welche Richtung wir unsere Gedanken lenken mussten.

Unsere Entwicklungsabteilung wurde mit Daten und den notwendigen Vorgaben gefüttert. Heraus kam eine schmale

etwa 5 cm, ein nach oben und unten offenes System, das keinen Wärmestau zulässt, reparaturfreundlich ist und – für uns sehr wichtig – die Möglichkeit der schnellen Montage durch vorgefertigte Systemlängen von 16 m bietet. Auch hier garantieren wir Ihnen, dass wir an einem einzigen Arbeitstag bis zu 2000 Meter witterungsunabhängig fix und fertig montieren. Die Einsatzmöglichkeiten dieser Schutzwand werden in der ZTV-SA in Bild 2 und in der Tabelle 5 mehr oder weniger klar beschrieben, denn die dort geforderte H1/W4-Wand (welche es auf dem Markt weder in Beton noch in Stahl gibt!) kann durch eine H1/W6-Wand ersetzt werden.

Dies ist jedoch nur der klassische Einsatzbereich "E" laut ZTV-SA. Hierfür werden nur wenige hundert Meter je Baustelle benötigt. Es handelt sich hierbei um den Verschwenkungs- bzw. Überfahrtsbereich. Über die Forderung der ZTV-SA hinausgehend kann man eine H1-Wand (selten, aber durchaus legitim) auch im Gegenverkehrsbereich (Bereich "D" der ZTV-SA) einsetzen, nämlich dort, wo sich der Lkw-Verkehr bei einer 2+0- bzw. 3+0-Führung begegnen kann.

Der eigentliche Einsatzbereich ist in der Trennung zwischen fließendem Verkehr und dem Arbeitsraum zu sehen, sinnvoll mit einer T3-Wand, jedoch besser mit einer H1-Wand\*) geschützt. Hier muss der Wirkungsbereich so klein wie möglich gehalten werden. Sehr verständlich deshalb, wenn man bedenkt, dass hinter der Schutzwand im sogenannten "Wirkungsbereich" sich keine Personen, Arbeitsgeräte oder Leegerüste befinden dürfen. Diese stark gefährdeten Bereiche werden sicherlich mehr und mehr mit einer solchen sicheren Trennung ausgerüstet. Denn es kann nicht sein, dass der Autoverkehr geschützt wird, die Bauarbeiter jedoch oft nur durch eine Bakenreihe vom fließenden Verkehr getrennt sind. Hier wird die Zukunft von stabilen Schutzeinrichtungen liegen. Wer von Sicherheit im Baustellenverkehr spricht, wird in Zukunft STGW Euro H1/W6 meinen, denn so heißt unsere neue H1-Stahlschutzwand. Weitere Informationen per Mail unter [lippert@stahlschutzwaende.de](mailto:lippert@stahlschutzwaende.de).

\*) Zum besseren Verständnis: Der Unterschied der beiden Wände liegt in der größeren Energieaufnahme, die sich sekundär im Wirkungsbereich widerspiegelt. Daher ist es auch durchaus zu verstehen, dass der Wirkungsbereich einer H1-Wand mit W6 einem Wirkungsbereich einer T3-Wand mit W4 gleichgesetzt wird. Eine H1-Wand nimmt das 3,5-fache einer T3-Wand an dynamischer Energie auf!



Hohe Anforderungen wurden an diese Wand gestellt: Alle konnten erfüllt werden

Konstruktion für eine H1-Wand mit einer Baubreite von 50 cm und einer planungsrelevanten Breite von nur 48 cm. Die Höhe wurde auf 70 cm festgelegt. Am 7. und 8. Februar 2003 wurde diese Konstruktion in Frankreich bei der L.I.E.R. eingehend getestet. Ein Lkw-Anfahrversuch nach TB 42 (ein 10-Tonnen-Lkw fährt mit 70 km/h in einem Winkel von 15 Grad gegen die Schutzwand) und ein Pkw-Versuch nach TB 11 (ein 900 kg schweres Fahrzeug rast mit 100 km/h in einem Winkel von 20 Grad gegen diese Wand) wurden durchgeführt. Um diese Energie aufzunehmen, mussten wir sehr viel Innovation in das System stecken. Das Gewicht wurde auf über 100 kg je Meter erhöht. Die Anzahl der Stützen wurde angepasst. Da wir bei unserem Grundsystem bleiben wollten (eine Konstruktion aus genormten Schutzplanken vom Typ "A" und Ständer mit senkrechten Seitenteilen), mussten diese Maßnahmen durchgeführt werden.

Wie sich zeigte, hat sich der Einsatz gelohnt. Die erreichten Ergebnisse können sich sehen lassen. Die Wand hat sich um lediglich rund 1,4 Meter verschoben und liegt damit im Wirkungsbereich von W6 ( $W6 \leq 2,1$  m).

Diese Wand hat dieselben guten Eigenschaften wie auch unsere T3-Konstruktionen: ausreichende Bodenfreiheit von

## HARRY'S KOLUMNE

### Ich weiß, was du nicht weißt!

Da war doch was mit dem Wirkungsbereich! Irgendetwas mit W 6 oder W 8, umso höher, umso besser, oder? Da wird von Bereich "D" und "B" gesprochen. Geprüft nach TB 41, der ASI-Wert soll nicht über 1,4 sein und ein KLB-Element soll eingebaut werden. Wissen Sie noch, wovon wir sprechen?

Wenn Sie jetzt den Kopf schütteln, dann sind Sie genau der Richtige, um das nächste Seminar in Ihrem Hause zu organisieren. Laden Sie mich für einen Informationsvortrag über transportable Schutzeinrichtungen ein. Ich werde Ihnen all diese verwirrenden Begriffe näher bringen und natürlich auch erklären sowie den richtigen Umgang damit aufzeigen. Ich werde Beispiele anführen und Ihnen darlegen, wie diese Begriffe richtig angewandt und dann in einer Ausschreibung so dargestellt werden, dass diese für den Anbieter eindeutig sind und die Gefahr der Spekulation oder Nachträge ausgeschlossen werden.

In vielen Straßen- und Autobahn-

ämtern habe ich z.T. schon zum zweiten Mal Vorträge über dieses Thema abgehalten. Ich denke, dass die Resultate für sich sprechen können. Es wird keine Werbeveranstaltung sein, sondern eine reine Informationsveranstaltung für temporäre Schutzeinrichtungen, wobei die DIN EN 1317

sowohl für den transportablen als auch für den stationären Bereich übergreifend gilt, und dies sowohl für Beton- als natürlich auch für Stahlschutzwände.

Investieren Sie zwei Stunden Ihrer kostbaren Zeit (denn mehr

Kosten fallen für Sie nicht an) und vereinbaren Sie einen Termin mit mir. Ich denke, diese Investition lohnt sich für Sie und Ihre Abteilung.

Und so erreichen Sie mich: e-mail: [lippert@stahlschutzwaende.de](mailto:lippert@stahlschutzwaende.de) oder Telefon: 0 22 07 / 96 77-15 oder per Fax: 0 22 07 / 96 77-80 Wann sehen wir uns?



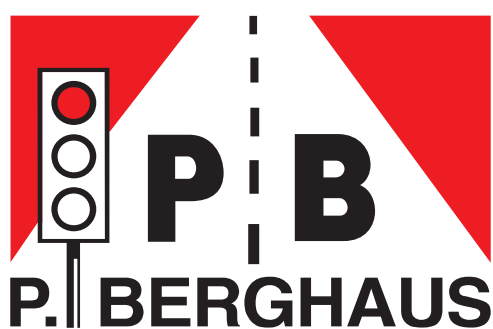
## Auslandsauftrag: 13,5 Kilometer in 2 Tagen

Wie alle Unternehmen sind wir natürlich auch daran interessiert, Aufträge zu bekommen. Doch wenn sie dann kommen, müssen sie zur Zufriedenheit des Kunden ausgeführt werden. Wir haben einen umfangreichen Auftrag erhalten: 13 500 Meter Stahlschutzwand in einem europäischen Land aufzubauen. "Der Preis ist gut", sagte ich. "Halt", meinte mein Chef, "das wird sich noch herausstellen, die Nachkalkulation wird es zeigen." Oh je, das wird doch wohl nicht in die Hose gehen? Denn die Sache hat

einen Haken: Wir müssen innerhalb von 48 Stunden das gesamte Material (13 500 Meter STGW Duo 4 sowie 176 Meter STGW Quadro T3/W4) für diese Strecke anliefern, abladen, aufbauen, kraftschlüssig anschließen und ausrichten. Das ist ein Novum. Wir werden nach Ausführung des Auftrages ausführlich über den Verlauf an dieser Stelle berichten. Es scheint, als ob wir neue Maßstäbe setzen können. Wir sind zuversichtlich. Drücken Sie uns die Daumen, dass dies alles wie gefordert funktioniert.



Auf Spezialtransportern werden vorgefertigte 16-m-Längen zur Baustelle transportiert



# 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](http://www.berghaus-verkehrstechnik.de) • [mail@berghaus-verkehrstechnik.de](mailto:mail@berghaus-verkehrstechnik.de)