

Kennzeichnung von Verkehrszeichen

Die B.A.S. Verkehrstechnik AG, Hemmingen, hat der Güteschutzgemeinschaft Verkehrszeichen den Vorschlag unterbreitet, Möglichkeiten zu schaffen, dass speziell ausgerüstete Servicefirmen offiziell weitere Bearbeitungen von Verkehrszeichen vornehmen können – z. B. für Plakette, Zusatzschilder, Zeitzusätze, Umlenkungsschilder und Einsätze in Ronden, Dreiecken, usw. Die Qualität des Aluminiums sowie der retroreflektierenden Folien einschließlich rotem Rand, die Grundlage für das Gütezeichen sind, werden von den Herstellern garantiert. Somit könnte es in der Zukunft „Hersteller“ sowie zugelassene „Bearbeiter“ geben, wodurch den Herstellern kein Schaden entsteht, die Qualität an Arbeitsstellen jedoch verbessert wird. Hintergrund des Vorschlags sind zum einen die Richtlinien zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) und ZTV-SA, nach denen

Verkehrszeichen einschließlich Zusatzschilder im Bereich von Arbeitsstellen an Straßen das Gütezeichen tragen müssen. Zum anderen sollen Baufirmen nach Erteilung des Auftrages fast immer sofort mit der Baumaßnahme beginnen. Jedoch erst nach Erteilung der verkehrsrechtlichen Anordnung besteht ein Überblick, welche Schilder zur Verkehrssicherung benötigt werden, die oft nicht vollständig am Lager sind und angefertigt werden müssen. Auf den Platinen werden deshalb je nach Anforderung auch geplottete Symbole oder Schriften aus selbstklebenden Folien aufgebracht und das fertige Schild dann mit einem Gütezeichen versehen. Weitere Informationen: B.A.S. Verkehrstechnik AG
Hoher Holzweg 17
30966 Hemmingen
Telefon: + 49 (0) 5101/928127
www.bas-verkehr.de



Transporteinheit für Absperrgitter und Füße

Wenn es darum geht Verkehrsraum-Absperrungen aufzubauen, bietet die Kombipalette A 20 von HMR Vorteile in Hinblick auf den Platzbedarf für die Arbeiten, die Sicherheit des Montagepersonals und die Montagegeschwindigkeit.

Die Absperrpalette ist 2,52 m lang, ihre Breite geht nicht über die

Kombipalette für Absperrgitter und Füße

eines Gabelstaplers hinaus. Die Palette mit Absperrungen und Füßen kann längs gefahren werden. Damit können die Mitarbeiter schon während des Aufbaus im abgesperrten Raum stehen. Die abwechselnde Entnahme der Absperrgitter und Füße unterstützt einen schnellen u. sicheren Aufbau. 20 herkömmliche Beton-, Recycling-, oder Kunststofffüße passen unter die Absperrpalette. Absperrgitter von 1,70 – 2,50 m

Erfahrung • Kompetenz • Flexibilität • Innovation



...wenn noch etwas fehlt...



- Schutzplankensysteme
- Stahlschutzwände
- Bauwerkskonstruktionen
- Anpralldämpfer
- Spezialkonstruktionen
- Verkehrssicherung
- Fahrbahnmarkierung
- Industrieschutz
- Amphibienschutz
- Serviceleistungen

VOLKMANN & ROSSBACH GmbH & Co. KG

Hohe Straße 9-17 • 56410 Montabaur • Tel.: +49 (0) 2602 135 0 • Fax: +49 (0) 2602 135 490

info@volkmann-rossbach.de • www.volkmann-rossbach.de

Länge können gestapelt werden. Längen bis 3,00 m sind technisch möglich, die Gitter stehen dann in Längsrichtung über.

Das erste und das letzte Absperrgitter sind auf der Palette tiefer gesetzt. Sie schützen die dazwischen liegenden Füße bei dem Transport vor dem Herunterfallen. Für den Transport werden die Ab-

sperrgitter in Halterungsrohre auf der Kombipalette gesteckt.

Weitere Informationen:
H.M.R. Baumaschinenhandel & Reparaturservice GmbH
Ardeyer Str. 12 a
58730 Fröndenberg
Telefon: + 49 (0) 2373/977770
www.hmr-gmbh.com

Anhaltesichtweite erreicht wird. Beide Bänder gewährleisten ein sanftes Umleiten der Fahrzeuge, wobei die Kraftumleitung überwiegend durch das obere schwimmend gelagerte Kastenprofil erfolgt.

Die Mega Rail db ist sowohl im Mittelstreifen als auch am Fahrbahnrand einsetzbar. Durch ihr flexibles Konstruktionsprinzip bietet sie problemlos kraftschlüssige Übergänge auf andere Rückhaltesysteme aus Stahl oder Beton. Die Mega Rail db zeichnet sich durch Wirtschaftlichkeit und Reparaturfreundlichkeit aus. Im Vergleich zu bisherigen Stahlsystemen konnte

der Materialverbrauch um 40% reduziert werden.

Weitere Informationen:
Outimex AG
Landshuter Straße 1
10779 Berlin
Telefon: + 49 (0) 30/21249115
www.outimex.de

Neues Rückhaltesystem aus Stahl nach EN 1317

Das Berliner Unternehmen Outimex AG hat ein neues Rückhaltesystem aus Stahl entwickelt: die Mega Rail db. Diese Konstruktion wurde im Juni 2007 bei der BAST nach EN 1317 erfolgreich getestet und ist nun als Alternative zu traditionellen Systemen und Betonwänden an Autobahnen im Einsatz.

Nur wenige bisher auf dem Markt etablierte Rückhaltesysteme erfüllen die erhöhten Anforderungen der EN 1317 sowie der RPS. Es war daher eine besondere Herausforderung, aus wenigen marktgängigen Elementen ein elastisches, durchbruchssicheres und hochwertiges Stahlsystem der Aufhaltestufe H2

zu entwickeln. Bei den traditionellen Systemen aus Stahl mit einem durchgehenden Schutzplankenband in 75 cm Höhe bestand die Gefahr, dass ein Lkw oder Bus bei einem Aufprall die Leitplanke leicht überrollt bzw. ein niedriger Pkw diese unterfahren könnte.

Die Mega Rail db sichert insbesondere die beschriebenen Situationen sowie alle weiteren in der EN 1317 genannten Anforderungen ab. Dies geschieht durch die Anordnung von zwei Schutzplankenbändern in unterschiedlicher Höhe: Eines läuft seitlich in 60 cm Höhe, oben schließt ein Kastenprofil in 90 cm die Konstruktion ab, sodass eine deutliche Verbesserung der



Das neue Rückhaltesystem ist sowohl am Mittelstreifen als auch am Fahrbahnrand einsetzbar

Transportable Stahlschutzwände – mit Sicherheit von Berghaus!

Stahlschutzwand Typ STGW Trio T3 / W3

Höchste Sicherheit an Straßenbaustellen: STGW Trio T3/W3 – die erste Stahl-Beton-Schutzwand, die **ohne Bodenverankerung** erfolgreich die Aufhaltestufe T3 bei einem Wirkungsbereich W3 gemäß DIN EN 1317 erfüllt. Das heißt, die Wand hat sich beim LKW-Anfahrversuch auf einer Länge von etwa 20 m lediglich um 50 cm seitlich verschoben.

Weitere herausragende Merkmale sind:

- Schnellstes Aufstellen durch fertig bereits montierte 10 m Elemente
- Auch Anfangs- und Endstücke werden nicht im Boden verankert
- Schonende Aufstellfläche durch Mittelstützen mit Gummilunterseite
- Keine Überlappung oder Aufklappen des Verbindungsstoßes möglich
- Großflächiger Wasserdurchlass – keine Ansammlungen vor der Wand

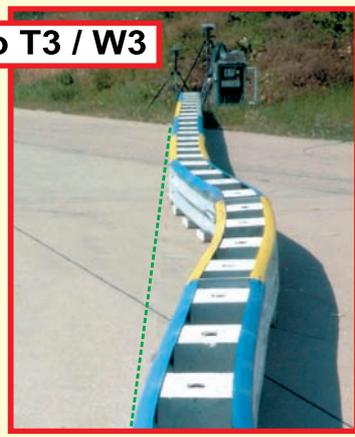
Dem Schutz der Insassen eines eventuell anprallenden Fahrzeuges wird bei der neuen STGW Trio T3/W3 ganz besonders Sorge getragen: Mit einem ASI-Wert von nur 0,4 wird der Großteil der Anprallenergie von der Schutzwand absorbiert und das Fahrzeug parallel zur Wand fahrend umgelenkt.

BAST-Begutachtung: BAST/2007/7S 52/HK

Wirkungsbereiche gemäß DIN EN 1317-2 / Ergebnis

Aufhaltestufe	dynamische Durchbiegung	Konstruktionsbreite	Wirkungsbereich (Summe Sp. 2 + 3)	ASI-Wert
T3	0,50 m	0,49 m	0,99 m W3	0,4

Peter Berghaus GmbH
Verkehrstechnik · Lichtinnovationen
P. BERGHAUS Tel. 02207 / 9677-0 · Fax 02207 / 9677-80
www.berghaus-verkehrstechnik.de



Technische Daten

Anfahrversuch	Systembeschreibung
Abnahmeprüfung: TB 21 + TB 41	Höhe: 0,6 m
Prüfdatum: 25.7.2006	Elementlänge: 10 m
Aufhaltestufe: T3	Systembreite: 0,49 m
Prüfart: München (TUV)	Gewicht pro m: 230 kg
Testlänge: 120 m plus 1,5 m Endstück	
Bodenverankerung: nein	

Weitere Fachbuchinformationen zum Thema

„Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“

finden Sie im Internet unter www.kirschbaum.de

Straßenverkehrstechnik