

14:00 – ca. 16:00 Uhr

ERF-Workshop zur Mobilität der Zukunft – Was bringt uns das 3. Mobilitätspaket?

Intelligente Mobilität: aus Sicht der Europäischen Kommission
(N.N., Vertreter der Europäischen Kommission)

Die Richtlinie zur Sicherheit in der Straßeninfrastruktur: aus Sicht der Industrie
(Rik Nuytens, ERF)

Straßeninfrastruktur und vernetzte/autonome Fahrzeuge:

Herausforderungen a. Fahrbahnmarkierungen
(Harald Mosböck, ERF)

b. Verkehrszeichen
(Christophe Nicodème, ERF)

Schulung Fahrbahnmarkierung
Übersicht über aktuelle Neuerungen in den Regelwerken für Fahrbahnmarkierungen
(Dr. Claudia Drewes, DSGS)

Schulung Verkehrsabsicherung
RPS-konformes Aufstellen von

temporären Verkehrszeichen
(Ulrike Busmann, eberhardt – die ingenieure gbr)

Schulung Verkehrszeichen
Lichttechnische Messungen an Verkehrszeichen
(Christian Barga, Martin Witas, Adrian Kaplik, StrAus-Zert)

Schulung Rückhaltesysteme
RPS-konforme Planung, Beispiele aus der Praxis
(Heike Becker, Einfeldt & Partner),

(Dr. Christian Kammel, Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e. V.)

ca. 16:00 Uhr

Ende des Kongresses und Schlusswort des IVSt-Vorsitzenden Roland Hundertmark.

Der Messebesuch ist bis 18:00 Uhr möglich.

Aktuelle Änderungen und Ergänzungen finden Sie auf www.ivst.de und www.deusat.de

STÄDTEPLANUNG

Rad-Gehweg-Trennstein verhindert Mobilitätskonflikte

Intelligente Bodenindikatoren können die Gestaltung sicherer und barrierefreier Geh- und Radwege im öffentlichen Raum ermöglichen. Zu den Produkten im Sortiment der Profilbeton GmbH gehört der „Kasseler Rad-Gehweg-Trennstein“. Er versetzt sowohl Städte- und Verkehrsplaner als auch Straßenbauer und Handwer-

ker in die Lage, auf gleicher Ebene nebeneinander geführte Geh- und Radwege schnell, einfach und normenkonform anzulegen. Das Neue an dem hellen Trennstein ist die besondere Strukturierung seiner gewölbten Oberfläche. Sie besteht aus zwei unterschiedlichen, parallel angelegten Profilierungen, die die konfliktfreie Mobilität verschiedener Verkehrsteilnehmer unterstützen. Während sich auf der einen Längsseite ein regelmäßiger Besatz kleiner Pyramiden mit asymmetrischem Kegeln erhebt, verlaufen auf der anderen Längsseite die von der „Kasseler Schuppenplatte“ bekannten abgeschräg-

ten Rippen. Beide Profile haben spezielle richtungsgebende Funktionen: Die Aufgabe der schiefen Pyramiden ist es, mit ihnen in Berührung kommende Fahrrad- oder Rollerreifen sanft zurückzuweisen. Dabei ist das dem Radweg zugewandte Pyramidenprofil gefahrlos überrollbar, weckt aber die Aufmerksamkeit des Radfahrers. Die nach innen geneigten Rippen hingegen signalisieren einem blinden oder sehbehinderten Passanten die Grenze des Gehwegs und geben ihm zugleich einen Richtungshinweis zur Lokalisierung der eigenen Position. Mit dieser multifunktional-taktilen Oberfläche erfüllt der

Bild 1: Der Trennstreifen ermöglicht aufgrund des Designs seiner Oberseite das gleichberechtigte, konfliktfreie Nebeneinander von Fußgängern, Radfahrern, Sehenden und Nichtsehenden (Bilder: Profilbeton)



Getrennte Wege laut DIN 32984

Liegen Rad- und Gehweg parallel geführt auf gleicher Ebene, so muss zwischen diesen beiden Verkehrsflächen eine eindeutige Trennung erfolgen. Laut der DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ ist die Trennung so anzulegen, dass sie sowohl mit den Füßen als auch mit dem Blindenlangstock gut wahrnehmbar und auch für den Radfahrer sicher erkennbar ist. Steht hierfür kein ausreichender Zwischenbereich für Grünflächen zur Verfügung, so muss dies durch einen mindestens 30 cm breiten Trennstreifen erfolgen, der sich durch seine Oberflächenstruktur und Leuchtdichte signifikant von angrenzenden Belägen unterscheidet. Wichtig: Die Erkennbarkeit darf in diesem Fall ausdrücklich nicht durch herkömmliche Bodenindikatoren wie Rippen- oder Noppenplatten hergestellt werden, da hiervon andere Signalwirkungen ausgehen.



Bild 2: Städteplanern, Handwerkern, Straßenbauern und kommunalen Entscheidungsträgern soll die einfache Realisierung parallel geführter Rad-Gehwege nach DIN 32984 ermöglicht werden

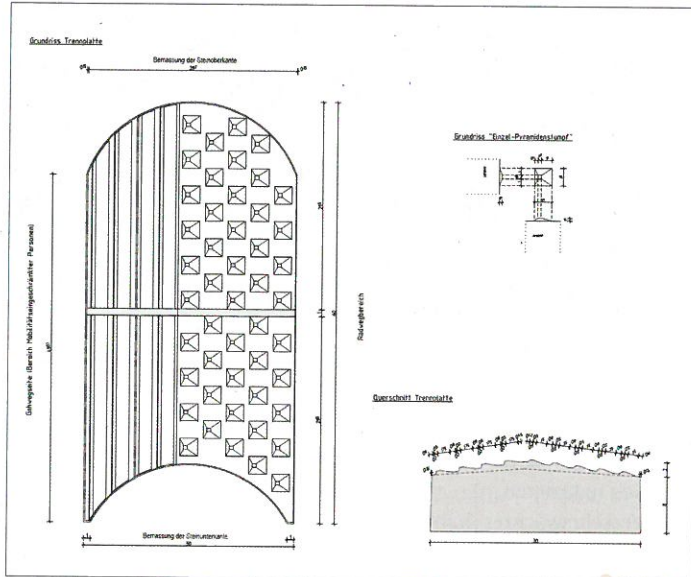


Bild 3: Rein konstruktiv betrachtet handelt es sich um eine an der Oberseite leicht gewölbte Betonplatte von 30 cm Breite mit einer Kantenhöhe von 8,0 cm (Profil: + 2,0 mm max.).

Trennstein sowohl die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) als auch die in der DIN 32984 präzisierten Kriterien für Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

Schnittfrei und formschlüssig

Rein konstruktiv betrachtet handelt es sich bei dem Bodenindikator um eine an der Oberseite leicht gewölbte Betonplatte von 30 cm

Breite, die sich mit einer Kantenhöhe von 8,0 cm (Profil: + 2,0 mm max.) in Rad- und Gehwege einpasst. Der Trennstein ist in drei geometrischen Varianten lieferbar: Die große „Hauptplatte“ hat eine Versetzlänge von 52,2 cm und je eine konvex und eine konkav gerundete Stirnseite sowie eine Quernut im mittig verlaufenden Dachprofil zur problemlosen Querentwässerung. Geometrisch darauf abgestimmt verfügen der „Endstein 1“ (Versetzlänge 29,5 cm) über eine konkave und der „Endstein 2“ (Versetzlänge 24,5 cm) über eine konvexe Stirnseitenrundung. Da sich alle drei Betonsteine im Bogen schnittfrei und in formschlüssiger Reihung verlegen lassen, wird ein in der Fläche geschlossenes Verlegebild gebildet, das sich optisch homogen in das Umfeld von Fahrrad- und Gehweg integriert.

Taktile und visuelle Botschaften

Grundsätzlich lässt schon das taktile Gesamtbild der Oberfläche dank seiner außergewöhnlichen asym-

metrischen Querschnittsstruktur den Verkehrsteilnehmer erkennen bzw. erspüren, dass es sich hierbei um eine Flächentrennung für verschiedene Verkehrsarten handelt. Sowohl die Profilierung der Platten als auch die Wölbung der Oberseite wirken beim Betreten, Erasten, An- oder Befahren deutlich als trennende und warnende Markierung. Zusätzlich bietet der Trennstein den sehenden Fußgängern und Radfahrern durch seine Leuchtdichte ein optisches Leitsignal. Die helle Farbe kennzeichnet die Abgrenzung der unterschiedlichen Verkehrswege und mahnt zur Einhaltung des geforderten Schutzabstands. In den ersten deutschen und polnischen Städten wird der „Kasseler Rad-Gehweg-Trennstein“ bereits eingesetzt.

→ Weitere Informationen

PROFILBETON GmbH
D-34582 Borken-Großenenglis (Hessen)
www.profilbeton.de

VERKEHRSSICHERUNG

Digitale Materialverwaltung auf Basis der RFID-Technologie

Bauvorhaben im Straßenverkehr sind komplex. Die Organisation von Material und Baustellen ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die vor dem Hintergrund wachsender Kosten und zunehmenden Zeitdrucks keine Fehler erlaubt.

Die Firma Lions Track GmbH entwickelt in Zusammenarbeit mit der Firma Sila Signalbau GmbH eine auf der RFID-Technologie (radio-frequency identification) basierende Materialverwaltungssoftware. Hierzu wird das Absperrmaterial mit RFID-Transpondern ausgestattet. Auf den Baustellenfahrzeugen selbst wird die Messtechnik-Hardware verbaut, um die Transponder mittels UHF-Antennen erfassen zu können.

Die umgerüsteten Baustellenfahrzeuge werden somit zu Messfahrzeugen, welche die erkannten RFID-Transponder dann per Mobilfunknetz an die Materialverwaltungssoftware übertragen.

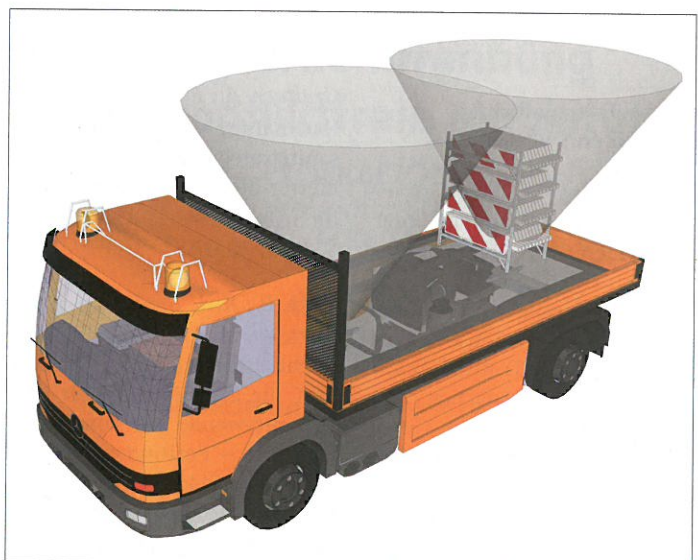
Das Leistungsspektrum des Dienstes umfasst:

- Digitale Inventur der Baustellen und des Lagerbestandes
- Eindeutig identifizierbares und auffindbares Material
- Minutengenaue digitale Stundenzettel (kein händisches Ausfüllen)
- Vordisposition von Absicherungsmaßnahmen
- Nachkalkulation von Absicherungsmaßnahmen
- Sichere Datenverbindung.

Die digitale Materialverwaltung soll Zeit bei der Organisation, Geld dank minutengenaue Nachkalkulation und Arbeitszeit dank einfacher und übersichtlicher Organisation von Baustellen sparen.

→ Weitere Informationen

Sila Signalbau GmbH
D-51519 Odenthal
www.sila-signalbau.de



Das Absperrmaterial wird mit RFID-Transpondern ausgestattet. Auf den Baustellenfahrzeugen selbst wird die Messtechnik-Hardware verbaut, um die Transponder mittels UHF-Antennen erfassen zu können.