

B.A.S.[®]

Die Entwicklung der Verkehrstechnik



**Ideenschmiede Hannover
1945 - 2011**

**Diese Chronik kann im Internet unter „verkehrssicherung.bas.de“
(ohne www.) abgerufen werden.**



*Mehr als die Vergangenheit
interessiert mich die Zukunft,
denn in ihr gedenke ich zu leben.*

A. Einstein

Vorwort

Früher war Deutschland im Bereich Verkehrstechnik führend in Europa, welches heute nicht mehr der Fall ist. Jetzt wird bei Neuentwicklungen sofort intensiv überlegt, warum diese nicht funktionieren können oder man fragt nach entsprechenden Vorschriften, die es natürlich (noch) nicht geben kann. Außerdem sei „XY“ dafür zuständig, usw. usw. Selbst die Herausgabe einer verbindlichen StVO ergibt Probleme. Wenn es um Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ging, erfolgten früher sofort Versuche. Heute fühlt sich für eine derartige Genehmigung kaum jemand zuständig.

Ohne Forschungs- oder Fördermittel hat die B.A.S. stets umfangreiche Innovationen auf eigene Kosten realisiert und wird deshalb als „Ideenschmiede“ bezeichnet.

Straßenverkehr heißt Bewegung und Geschwindigkeit. Mit den seit 2009 vorhandenen Erfassungsgeräten an Absperr- und LED-Tafeln der B.A.S. können Staus schon bei der Entstehung erfasst und die Behörden sowie Kraftfahrer aktuell über Geschwindigkeiten und Staulänge, ggf. mit länderübergreifenden Umleitungsempfehlungen und in Fremdsprachen, informiert werden. Im Vergleich zwischen der Erfassung der B.A.S.-Geräte und TMC-Meldungen gibt es Verzögerungen bis zu 2,5 Stunden. Staus kosten die gewerbliche Wirtschaft ein riesiges Vermögen, so dass dringender Handlungsbedarf besteht.

Die B.A.S. testet auf dem 28.000 m² großen Gelände des Verkehrssicherungszentrums ständig Verbesserungsmöglichkeiten, die dem Staat ohne eigene Investitionen zur Nutzung angeboten werden. Leider kocht jedes Bundesland seinen eigenen Brei. Ein länderübergreifender technischer Gedankenaustausch findet trotz unserer diesbezüglichen Vorschläge nicht statt. Dieser wäre auch im Verkehrssicherungszentrum jederzeit möglich.

Für die Absicherung von Straßenbaustellen, Verkehrslenkung sowie Signalisierung ist in der B.A.S. ein sehr großer, hochwertiger Materialbestand vorhanden, so dass man in Verbindung mit der stark motivierten, zertifizierten Mannschaft vom „Maßstab für Qualität“ spricht. Es stehen 500 Fahrzeuge an derzeit 22 Servicestationen zur Verfügung. Für 2012 sind Standorterweiterungen vorgesehen.

Der Kampfgeist des B.A.S.-Teams ist ungebrochen.

Vermutlich finden Sie beim Durchblättern bisher unbekannte Gegebenheiten aus der früheren Zeit. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen.

Werner Sporleder

1945

Nach Kriegsende hieß es

ANPACKEN – AUFBAUEN – AUFSCHWUNG

um das Fundament für die Gestaltung der nächsten Jahre zu schaffen.

Nach Rückkehr aus der Gefangenschaft war zunächst die Beseitigung der Bombenschäden an Fenstern, Dächern usw. am eigenen Haus mit der damals sehr schwierigen Beschaffung von Baumaterialien einschließlich Transport vordringlich. Für die gewünschte Beweglichkeit erfolgte der Bau einer Garage, um einen vom Schrottplatz organisierten Opel 1,3 ltr. wieder aufzubauen.



Unter dem Motto:

„Man kann, wenn man will“

wurde der rückwärtige obere Teil des Cabrio abgesehen und eine Ladefläche für Transportgut aufgebaut. Als Verdeck des so entstandenen Pick-up diente statt des Rollverdecks ein großes Kuchenblech.



Nach der Währungsreform 1948 erfolgte der Rückbau zum Cabrio. Mit der Freude, dass man wieder alles kaufen konnte, wurde der Wagen „stilecht“ in der Farbe Elfenbein mit braunen Kotflügeln lackiert und so in ein Schmuckstück zurückverwandelt.

In einem 5 m² großen Büro mit typischer Stange zum Öffnen des Dachfensters begann die Realisierung einer neuen Geschäftsidee: Die Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen!

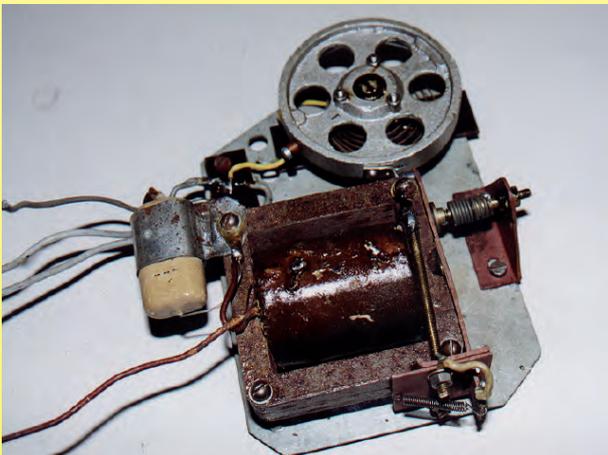


1951

Zur nächtlichen Absicherung von Straßenbaustellen waren nur vereinzelt Petroleumlampen oder Kerzenleuchten mit sog. Hindenburglichtern zu sehen, die allerdings weitestgehend nur „symbolisch“ warnten. Es entstand die Idee, batteriebetriebene Warnleuchten zu produzieren.



Der Abreibfunke eines Weidezaungerätes mit einer Entladungslampe und einer Ankerlinse aus der Schifffahrt zur Lichtverstärkung ergab mit sog. Klingelelementen als Stromversorgung die „Flackerlaterne“, die auch auf der Verkehrsausstellung in München mehrere Monate



gezeigt wurde. Die Produktion erfolgte in einem 8 m² großen Kellerraum.

BMV und BAST gab es damals noch nicht.

Zuständig für den Wiederaufbau der Straßenverwaltung war in der bizonalen Verwaltung in Offenbach Ministerialrat Fritz Heller. Er war von



der Einsatzvorführung durch Herrn Sporleder schnell überzeugt und erklärte:

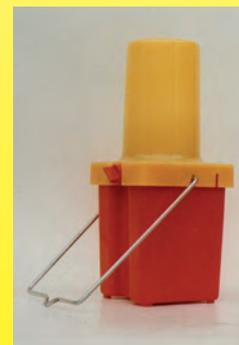
**„Bringen Sie etwas auf den Markt,
was sich bewährt.
Wir machen dann dafür
das entsprechende Gesetz.“**

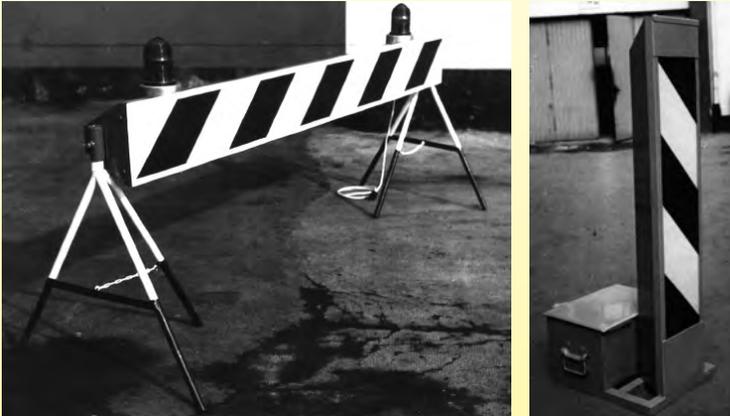
Gesagt – Getan!

Jetzt ist das Gegenteil der Fall! Heute wird in Deutschland sofort überlegt, warum etwas nicht umgesetzt werden kann und welche Vorschrift dafür besteht, die es natürlich bei Neukonstruktionen gar nicht geben kann. Im Ausland wird sofort eine Probe gestartet. Früher war Deutschland europaweit in der Verkehrstechnik führend; das ist heute nicht mehr der Fall.

Entwicklung der Warnleuchten mit Dauerlicht

Die Batterietöpfe wurden wie Kochtöpfe auf einer Drehbank aus Aluminium mit einem Holzknüppel „gezogen“. Die später mögliche Verwendung von Kunststoff ergab verbesserte Produktionsmöglichkeiten. Während diese „Rundstrahler“ speziell für Rad- und Fußwege vorgesehen waren, ermöglichten andere Kopfstücke den Einsatz als Richtstrahler für den Kraftverkehr.





Verkehrseinrichtungen sollten auch in der Nacht sichtbar sein! Es wurden akkubetriebene Absperrschranken sowie Leitbaken entwickelt, die jedoch kaum eingesetzt wurden, nachdem neuartige retroreflektierende Materialien auf den Markt kamen.

Die nächtliche Absicherung von Gefahrenstellen im Straßenverkehr mit Warnleuchten war zunächst nicht üblich, so dass eine umfangreiche Aufklärungsarbeit erforderlich war.



Für eventuelle Notfälle wurde eine Kfz-Sicherungsleuchte mit im Fahrzeug ständig nachladbarer Motorradbatterie, schaltbarem roten Dauerlicht oder gelbem Blinklicht sowie markantem Scheinwerfer

konstruiert. Mangels erforderlicher Lobby bei den Behörden wurden nur einige tausend Lampen verkauft.

Die auf der Technischen Messe 1954 in Hannover vorgestellte neuartige selbstfahrende Markiermaschine ermöglichte maschinelle Markierungen auf Autobahnen, Landstraßen usw.





Es gab keinerlei Längsabsicherung an Baustellen. Auf 5 m langen Wäscheleinen aufgereihte Kunststoffstreifen fanden sehr schnell entsprechendes Interesse bei den Baufirmen.

Dieser Prospekt über einsetzbares Absperrband lieferte überzeugende Argumente für Bauleute und ergab den Verkauf des beworbenen Produkts für tausende Kilometer Straßenbau. Heute wird es als Warnband bezeichnet, weil man rechtlich gesehen nicht damit absperren darf.



Über noch bessere Absicherungsmöglichkeiten musste intensiv nachgedacht werden. Oft wird auch heute noch das Warnband falsch eingesetzt und sollte gar nicht mehr verwendet werden.



Einen deutlich höheren Schutz als das Warnband boten Kunststoffzäune, die später von Absperrgittern und Absperrschranken abgelöst wurden.





Absperrschranken aus gekantetem Stahlblech sind infolge der scharfen, verrosteten Ecken, insbesondere für Kinder und Blinde, sehr gefährlich. Blinde konnten übliche Absperrschranken mit der Unterkante von 75 cm mit dem Taststock nicht ertasten. Es bestand dadurch die Gefahr, zusammen mit der Absperrschranke in die dahinter befindliche Baugrube zu fallen. **Entsprechend dem Vorschlag der B.A.S. wurde bundesweit die Anbringung einer zusätzlichen Tastleiste zur Vorschrift.**



„Feldtest“

Mit einem Flugzeug wurden unterschiedliche Windstärken erzeugt, um die Standfestigkeit des Arbeitsstellenzaunes zu prüfen.



Der von der B.A.S. eingeführte Arbeitsstellenzaun aus schlagfestem Kunststoff mit abgerundeten Ecken war ein Meilensprung in der Verkehrssicherung und ist heute als Norm zu bezeichnen.

Die Einhausung von Arbeitsstellen bietet ein freundliches Bild sowie die sichere Abgrenzung des Gefahrenbereiches. Der Zaun ist eine gut sichtbare „Visitenkarte“ der Baufirma.

Mobile Signalanlagen

Signalgeber mit Kabelverbindungen lösten die bis dahin übliche Handsignalisierung bei Straßenbaustellen mit großen roten und grünen drehbaren Signal­scheiben ab. Die Steuerung erfolgte über Walzen mit handgefeilten Nocken. Die mit einem Potentiometer geregelte Drehgeschwindigkeit ergab die gewünschten Signalzeiten.

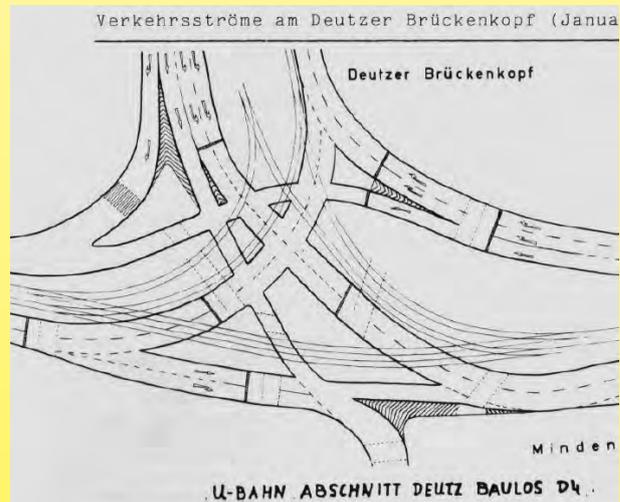


Erste verkehrsabhängige Signalanlage: Durch Überfahren der Bodenschwelle wird die Anforderung sowie Verlängerung von „grün“ ausgelöst.

Infolge der ständigen LKW-Transporte müssen transportable Signalanlagen für den Straßenverkehr besonders robust konstruiert sein. Eine Neukonstruktion mit Funkverbindung in der B.A.S. ergab höchstmögliche Intelligenz und Wirtschaftlichkeit. Durch eine zusätzliche Funkfrequenz konnte auch die in der DIN 0832 bei Schaltproblemen vorgeschriebene Abschaltzeit im Störfall von 0,3 Sekunden eingehalten werden.



Der stets startbereit geladene LKW traf nach kürzester Zeit am Einsatzort ein. Die an großen Akkukästen befestigten Signalgeber wurden über eine Ladebühne vom LKW abgeladen und mit einer „Rikscha“ an den genauen Aufstellort gebracht. Die Aufbauzeit einschließlich Inbetriebnahme einer Kreuzungssignalanlage betrug nur ca. 2 Stunden. Die im Anhänger mitgeführten Ladestationen ermöglichten eine absolute Unabhängigkeit vom stationären Stromnetz.



Durch das umfangreiche Know-How der B.A.S. war es bereits 1980 möglich, in Köln den Deutzer Brückenkopf bei einer Verkehrsbelastung von ca. 60.000 Fahrzeugen und 624 Straßenbahnen pro Tag mit 73 mobilen Funksignalgebern problemlos zu steuern.

Verkehrsschilder

Da sich innerorts Umleitungsstrecken kreuzen, ergibt die jeweilige Nummerierung eine bessere Erkennbarkeit. Anstatt der von der B.A.S. vorgeschlagenen Grundfarbe „Orange“ verlangte das BMV mit Aufnahme in die StVO einen gelben Untergrund.

Gute Erfahrungen mit orangefarbenen Zeichen



Firma aus Hannover entwickelte neuartige Umleitungsbeschilderung



Nach der Sperrung des Messeschnellweges: DICKES LOB für die Schilder in orange



Die bereits 1984 vorgeschlagene seitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen mit retroreflektierenden, selbstklebenden Folien wurde erst 2008 mit der Kennzeichnung rückwärtiger LKW-Konturen aufgegriffen.



Die Fertigung erfolgte zunächst mit geprägtem Stahlblech, weiß und grau gespritzt. Der erhabene Rand wurde mit einer Art Wäschemangel rot abgerollt und das innere Symbol mit einer Handrolle schwarz gefärbt. Um eine Retroreflektion zu erreichen, erfolgte mit einem Küchensieb die Einstreuung winziger Glasperlen in den aufgespritzten Klarlack. Durch die raue Oberfläche war jedoch bei Regen keine Retroreflektion möglich. Von der Firma 3 M auf den Markt gebrachtes „Scotchlite“ als selbstklebende Folie hatte die gleiche negative Eigenschaft. Der rote Rand wurde achtfach gestückelt aufgeklebt, so dass teilreflektierende Schilder entstanden. Nachdem Folien mit glatter Oberfläche lieferbar waren, konnten im Siebdruck später vollflächige „Signfaces“ erstellt und aufgebracht werden.

Die Herstellung der Verkehrszeichen im Siebdruck erforderte umfangreiche Schulungen auch für Mitarbeiter anderer Firmen. Weitere Techniken wurden erprobt und ermöglichten großformatige Mehrfarbendrucke auf selbstklebenden Folien.



Berlin



Im eingeschlossenen Berlin erhielten alle Fußgängerüberwege vertikale teilretroreflektierende Schilder. Entsprechend dem Wunsch des Senats errichtete Herr Sporleder ein neues Schilderwerk mit modernster zukunftsorientierter Ausrüstung einschließlich



Sonderkonstruktionen für die Fertigung großflächiger selbstklebender Folienschilder, womit auch an Lastkraftfahrzeugen naturgetreue Werbung eingeführt werden konnte.





Vor dem Start zum 1001. Flug nach Berlin

nen Koffer, aber einen eigenen Betrieb der hannoversche Unternehmer Werner Sporleder in Berlin. Gastern startete er zu dem 1001. Flug auf der Strecke zwischen Hannover und Berlin seit 1964. Grund genug, ihn mit einem Geschenk zu ehren: Die Crew der BEA überreichte Werner Sporleder – selbst Inhaber einer Berufspilotenlizenz – zum 1001. Flug ein Modell einer Super One-Eleven. Als Privat- und Berufspilot hat Sporleder mittlerweile schon über 1000 Flugstunden absolviert, davon vier Flugkilometer für die Deutsche Rettungswacht, deren gemeinnützige Ziele er seit langem unterstützt.

Die Betreuung der Schilderproduktion in Berlin erforderte mehrmals wöchentlich Flüge Hannover-Berlin und zurück. Die Crew der BEA überreichte Werner Sporleder zum 1001. Flug ein Modell einer Super One-Eleven. Dieses Foto in diversen deutschen Zeitungen zeigte die intensive Unterstützung der durch die Besatzungsmacht isolierten Berliner Wirtschaft.



Nach Erhalt einer neuen Cessna mit amerikanischem Kennzeichen war es Herrn Sporleder mit seiner Berufspilotenlizenz 1972 möglich, den für Deutsche gesperrten Luftkorridor zu nutzen.

Astronauten in enger Gebirgsschlucht glatt gelandet
Heute wieder Autofahrt auf dem Mond
 Houston, 12. Dez. - Zum sechsten Male sind zwei Amerikaner auf dem Mond. Kommandant Eugene Cernan und Harrison Schmitt vollbrachten gestern abend um 20 Uhr 55 eine glatte Landung in einer engen Gebirgsschlucht. Beide Apollo-17-Astronauten starten heute mit ihrem Elektroauto zum ersten Ausflug. (Bericht auf der letzten Seite.)

30 Pf
B.Z.
 Nr. 289 - 11. Jahr / Dienstag, 12. Dez. 1972 - A 2032 A
 Rheinisch-Westfälische Rundfunk- und Fernsehgesellschaft
Schwelbrand in Kreuz



Ein Zwerg unter Riesen
 Aber die Düsenkrieger werden sich an diese Konkurrenz gewöhnen müssen. Eine westdeutsche Firma hat sich den Klein-Zweigwerk zu haben. Ganz ohne Hilfe der Großen geht allerdings nicht: Ein PanAm-Ingenieur mit Pilotenlizenz für den Luftkorridor fliegt die Cessna 310. Foto: hannover

Die Rettungsflugwacht wurde von Herrn Sporleder in Norddeutschland eingeführt. Durch seine Piloten und ihn erfolgten u. a. europaweit Verlegungsflüge für die Medizinische Hochschule Hannover.



Zeit ist Geld = Lufttaxi



Der von Werner Sporleder unter Einsatz von Berufspiloten eingeführte Lufttaxidienst ermöglichte es Geschäftsleuten, Politikern sowie Showgrößen zur Wahrnehmung ihrer Termine schnell und bequem zu reisen.

In Europa ließen sich unabhängig vom Linienverkehr viele zusätzliche Flugplätze schnell und problemlos anfliegen, so dass man schneller am Zielort und abends wieder in Hannover war.



Die Cessna 421 mit 8 Sitzen war wie ein Airliner instrumentalisiert. Die hohe Leistungsfähigkeit der Triebwerke sowie der Druckkabine ermöglichte es, innerhalb kurzer Zeit bequem oberhalb der Wolken zu reisen. Zur Landung war ggf. die Landebahn erst oberhalb der Anflugbefeuerung wieder sichtbar.



Bundesschatzmeister
Leisler Kiep

Mit seiner Berufspilotenlizenz steuerte Herr Sporleder über 1.700 Stunden ein Flugzeug, was bei einer üblichen wöchentlichen Arbeitszeit von 40 Stunden insgesamt einer Flugzeit von über 11 Monaten entspricht.



Ministerpräsident Dr. Ernst Albrecht



Die Nummer 1.000 hat der Privatpilotenschein, den die 43jährige Gertrud Sporleder aus der Hand des Prüfers Loewe (links) erhält, rechts Flugleiter Lange. *Hannoversche Rundschau, 25. Juni 1969.*

1969 gab es in Deutschland nur sehr wenige Pilotinnen. So konnte Frau Sporleder ihren Mann bei den Flügen als Co-Pilotin unterstützen.



Waldbrandkatastrophe Niedersachsen

Bei dem riesigen Waldbrand im Jahre 1975 in der Lüneburger Heide waren Feuerwehren aus weiten Bereichen Deutschlands im Einsatz. Da der Leiter der Berufsfeuerwehr in Hannover infolge damals fehlender Funkverbindungen und dem zusammengebrochenen Telefonnetz nicht wusste, wo seine Löschfahrzeuge waren, erfolgte der vergebliche Versuch, diese Fahrzeuge aus der Luft zu orten.



Test einer „Wasserbombe“

Entsprechend dem Vorschlag von Herrn Sporleder wurden deshalb anschließend Nummerierungen auf den Kfz-Dächern der Polizei eingeführt. Bei diesem Flug sah er auch diverse kleine Brandnester und hatte die Idee,



dafür „Wasserbomben“ einzusetzen. Sofort wurden Muster erstellt und in der Feuerwehrwache Tönniesberg und in der Feuerwehrwache Tönniesberg in Hannover ausprobiert.

Alle geeigneten Verarbeiter von Planen für LKW im Umfeld von Hannover mussten unverzüglich entsprechende „Bomben“ herstellen, die in Hemmingen gesammelt und vom Hubschrauber abgeholt wurden.



Für die Brandbekämpfung standen Herrn Sporleder 8 Hubschrauber zur Verfügung. Heute ist eine derartige weltweite Anwendung ständig im Fernsehen zu sehen.



1976

Gründung Baustellen-Absperr-Service



Die bis dahin unbekannte Materialgestellung auf Mietbasis und Full-Service ergab im Testgebiet Berlin ein sehr positives Ergebnis und lieferte den Grund, schon nach kurzer Zeit eine weitere Niederlassung in Hannover einzurichten.



Hannover Roseggerstraße



Ein größerer Standort in Hemmingen, OT Arnum, Hoher Holzweg 17, ermöglichte wesentliche Betriebserweiterungen.

Offene Worte
zur Baustellenabsicherung
„Was Sie früher teuer gekauft haben,
mieten Sie viel kostengünstiger und
problemlos!“

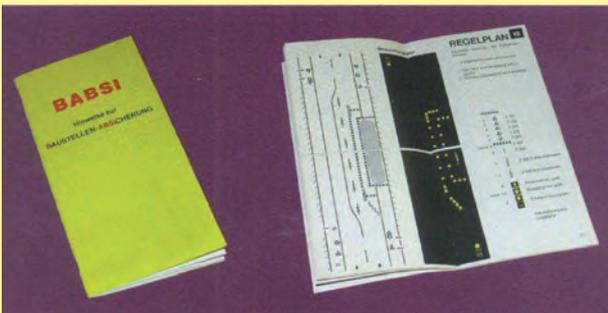
Werner Sporleder
Geschäftsführer der
B.A.S.



Die ersten Sicherungsfahrzeuge für Mitarbeiter an Straßenbaustellen, die durch den erhöhten Aufbau auch über vorausfahrende PKW sichtbar waren.



Es gab damals keine Vorschriften für die Absicherung von Straßenbaustellen. Deshalb wurden für die B.A.S.-Monteure 1977 entsprechende Montageanweisungen erstellt. Da überall im Bundesgebiet die gleichen Probleme vorhanden waren, erfolgte mit dem Industrieverband Verkehrszeichen (IVZ) eine erste Druckauflage von 250.000 Exemplaren der „BABS“ (Baustellenabsicherung) mit entsprechenden Hinweisen und Musterplänen. Diese Verbreitung veranlasste das BMV, 1980 „Richtlinien zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) zu erstellen. Die darin enthaltenen Pläne waren, entsprechend der Kompetenz des BMV, hauptsächlich für Autobahnen und Bundesstraßen geplant, jedoch ohne Nachtkennzeichnung. In der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen entstand dann auftragsgemäß eine RSA-N (Nachtkennzeichnung), die allerdings zwischen dem BMV und der BAST „versandete“.



Nach der Wende fehlten in den neuen Bundesländern – insbesondere für innerörtliche Baustellen – ausreichende Informationen zur richtigen Absicherung. Vielfach erfolgte Zusagen, eine neue, auch den innerörtlichen Bereich umfassende RSA zu veröffentlichen, wurden zunächst nicht eingehalten; deshalb wurde für Behörden und Baufirmen die Broschüre „B.A.S. 93“ erstellt. In kurz gefasster Form waren alle wichtigen Punkte leicht verständlich aufgeführt und mit Musterplänen ergänzt. Das Bundesverkehrsministerium gab



dann 1995 eine überarbeitete Richtlinie zur Sicherung von Arbeitsstellen – RSA – heraus.



Um einen besseren Überblick der vielen Verkehrszeichennummern zu geben, fand die handliche „BAS 2000“ mit ergänzenden Auflagen viel Interesse.



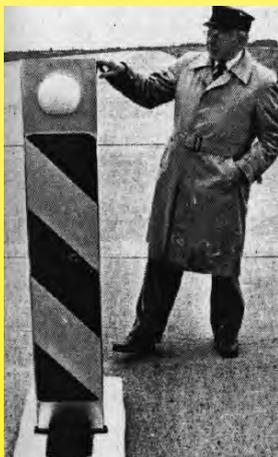
Aus den Erfahrungen mit zigtausenden Baustellen entstanden Entwicklungen und Möglichkeiten, die Sicherheit an Straßenbaustellen sowie bei Verkehrsführungen zu erhöhen. Entsprechende Publikationen informierten Behörden und Firmen.

Absperr- und Leiteinrichtungen sind „Hindernisse“ für Verkehrsteilnehmer. Damals eingesetzte Stahlfußplatten beschädigten bei einem Unfall die Ölwannen der Kraftfahrzeuge. Die angebauten Warnleuchten flogen zum Teil wie Geschosse in die Höhe oder in die Windschutzscheiben. Ein Grund für die B.A.S., umfangreiche Versuche zur entsprechenden „Entschärfung“ durchzuführen.

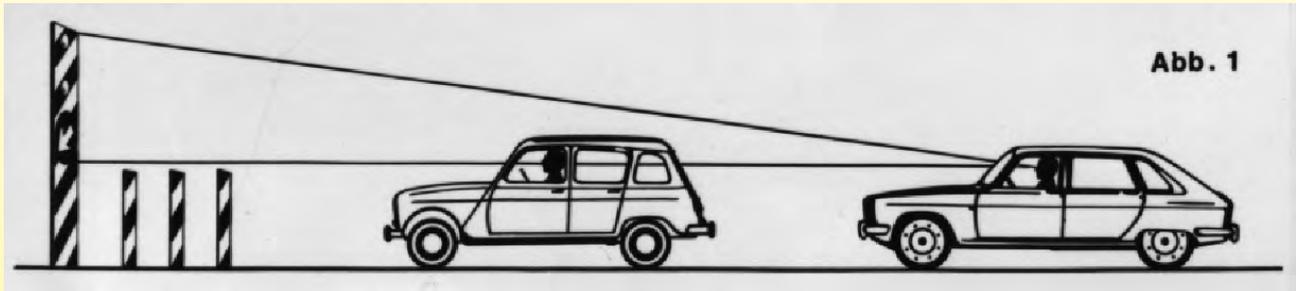
Mit einer am LKW angebauten PKW-Attrappe testete Werner Sporleder das Verhalten von Leitbaken und Warnleuchten. Hinter seinem zweimotorigen Flugzeug wurde mittels Veränderung der Propellerdrehzahl die Standfestigkeit der Absperrrichtungen überprüft. Es ergaben sich sehr interessante Erkenntnisse. Später hat dieses Thema die BAST aufgegriffen, so dass alle Materialien geprüft werden.

Damit es solche Bilder auf unseren Straßen bald nicht mehr gibt —>

Flughafen: Crash-Tests bei Tempo 80 auf Rollbahn ‚Golf‘



Gefahr erkannt, Gefahr gebannt



Die rechtzeitige Erkennbarkeit von Bau- bzw. Gefahrenstellen ist sehr wichtig.



Die von der B.A.S. eingeführten übergroßen Fahrbahnsteiler und Warnlichtbaken wurden in die StVO aufgenommen. In der Praxis wurden sie jedoch außerhalb der B.A.S. kaum aufgestellt.



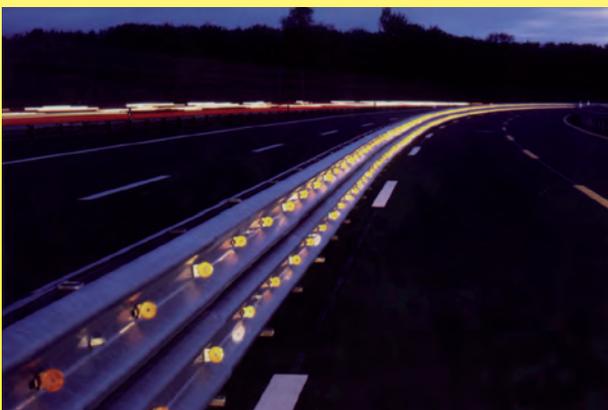
Sicherheit bei Gegenverkehr



Um Frontalzusammenstöße im Baustellenbereich zu vermeiden, erfolgte die Entwicklung transportabler Stahlschutzwände. Die BAST erteilte der zur Prüfung eingereichten B.A.S.-Stahlschutzwand ein sehr gutes Prüfzeugnis. Beim ersten Einsatz gab es jedoch eine Überraschung. Durch einem PKW-Unfall rollten sich die Stahlschutzwände im Dominoeffekt über 5 km Länge auf die Seite.



Aufgrund der Ergebnisse mit verschiedenen Aufprallversuchen in der B.A.S. erfolgte eine Umkonstruktion, so dass die Wand nach dem Umfallen bereits nach 25 Metern wieder senkrecht stand. Alle auf dem Markt befindlichen Produkte mussten anschließend mit zusätzlichen Drehelementen ausgerüstet werden.



Ideen außerhalb der Verkehrstechnik

Neue Möglichkeiten für kleinere Reparaturen an Fassaden

Die Einführung der Vermietung neuartiger Hubarbeitsbühnen als Anhänger ermöglichte es, bei kleineren Reparaturen ohne aufwändige Gerüste auszukommen. Der **B.A.S.-Liftservice** brachte für die Handwerker **wesentliche Erleichterungen und Kosteneinsparungen**.



Offene Worte
zur Kalkulation von Arbeiten an Fassaden.

Werner Sprieder
Geschäftsführer der
B.A.S.

"Ihre Angebote können problemlos um 50 % zu hoch liegen, wenn Sie weiterhin in herkömmlicher Weise kalkulieren."



Stapelversuch von Bierkisten für das Guinnessbuch der Rekorde



B.A.S.-Schuttrutschen

ermöglichen einen umweltfreundlichen kostensparenden Transport von der Einsatzstelle zum Schuttcontainer.



Mobile Fahnenmasten

als Visitenkarte überall einsetzbar



Signalsteuerung mit springenden Phasen

Autofahrer staunen über den Verkehrsfluß am Pferdeturm

„Intelligente“ Ampel macht's möglich: Keine Stauungen

Der Verkehr auf der Pferdeturnkreuzung läuft besser als zu normalen Zeiten. Viele Autofahrer haben das verwundert festgestellt, seit Anfang der Woche wegen einer Östra-Baustelle der Messeschneidweg auf je eine Fahrspur pro Richtung eingengt worden ist. Die befürchteten Stauungen sind ausgeblieben – ein Erfolg, der ganz wesentlich auf das Konto der in Hannover erstmals eingesetzten Baustellenampelanlage geht.

Diese Ampeln, von einem Mikroprozessor gesteuert und zwischen 6.30 und 20 Uhr von Hand bedient, sind der fest installierten Anlage mit ihrer veralteten Technik eindeutig überlegen. Die hält zwar auch – je nach Tageszeit und Verkehrsmengen – unterschiedliche Programme bereit, kann diese aber nur nach starrem Schema ablaufen lassen. Reiner Müller vom vierten Polizeirevier: „In besonderen Situationen, etwa zur Messe, müssen wir die Anlage abschalten und sechs Beamte auf die Kreuzung stellen.“

Die „intelligente“ Baustellenampel, angeliefert von der Hemminger Firma B.A.S.-Mietervice und entwickelt von dem Schwesterunternehmen Gespo KG, bewältigt die komplizierten Abläufe auf der Pferdeturnkreuzung mit Hilfe ihres „Elektronengehirns“ sozusagen spielend. Jede Grün- oder Rotphase kann der Mann am Schalter nach Bedarf verkürzt oder verlängert, den Straßenbahnen kann er Vorrang gewähren oder ein Grünsignal für Fußgänger auf eine

Minimalzeit von fünf Sekunden zusammen drücken, wenn weit und breit kein Fußgänger zu sehen ist. Die notwendigen Sekunden Sicherheitsabstand gibt der Mikroprozessor nach Programm automatisch dazu.

Das Ergebnis ist beeindruckend, auch wenn der Verkehr wegen der Ferienzeit etwas geringer ist als üblich, etliche Autofahrer den Umleitungsempfehlungen folgen und die Linksabbiegemöglichkeiten aus Richtung Weidtor nach Kleefeld und aus Kleefeld nach Süden in den Messeschneidweg unterbunden worden sind. Klaus Schade vom Ordnungsamt: „Wir überlegen ernsthaft, ob wir diese Anlage am Pferdeturn nicht auch zu Messezeiten einsetzen sollen.“

Das freilich ist auch eine Frage der Kosten. Die B.A.S. bekommt für die Anlage 360 Mark Miete pro Tag, hinzu kommen rund 30 000 Mark für Auf- und Abbau sowie der Lohn für den Mann am Schalterpult. mk

Neue Ampel soll 40 Polizisten ersetzen

Von INES HAGEMANN

Hannover, 3. August
Seit Montag ist die Pferdeturnkreuzung eine Großbaustelle. Engpässe, Umleitungen, provisorische Verkehrsregelung, Riesenstaus durch Behelfsampele – befürchtete die Polizei. Aber gerade wegen dieser

Ampeln blieb das Verkehrschaos aus.

Das raffinierte daran: Die Ampeln werden zwar elektronisch gesteuert, können aber auch von Hand der jeweiligen Verkehrslage angepaßt werden. „Wir sind froh das der Verkehr so reibungslos läuft – eine tolle Sache, die man auch bei der Hannover-Messe einsetzen könnte“, sagt Klaus Schade (32) vom Ordnungsamt. Siegfried Müller vom 4. Polizeirevier: „Wir könnten 40 Beamte entlasten, die stundenlang im Abgasqualm des Messeverkehrs regeln müssen.“

360 Mark Miete an jedem Tag

Aber: Die Elektronen-Ampel kostet jeden Tag 360 Mark Miete, Polizisten brauchen nicht extra bezahlt werden. Trotzdem wollen sich jetzt Stadt, Messe AG und Polizei über den Einsatz der Ampel unterhalten.



Werner Sporleder (58) sitzt im kleinen gelben Holzhäuschen an der Pferdeturnkreuzung, steuert die Ampelanlage



Großbaustelle Pferdeturnkreuzung: Autos warten auf der Hans-Böckler-Allee – der Verkehr vom Messeschneidweg rollt zügig über die Kreuzung
Fotos: Birgit Rust

Früh am Morgen Umbau für die zweite Hälfte der Straßenarbeiten

Am Montag führt Superhirn Regie am Pferdeturm

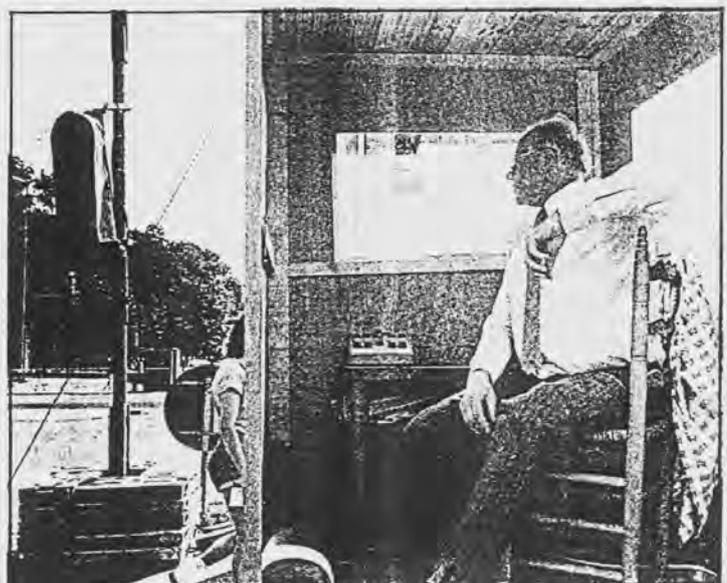
HANNOVER. Ausgerechnet während der Verkehrsspitzenzeit am Montagmorgen, 13. August, zwischen 7.30 Uhr und 10 Uhr legt die Stadt die Baustelle an der Pferdeturnkreuzung um. Die Hälfte der Arbeiten (Straßenbahntrasse) ist fertig. Grund für die ungünstige Zeit am Montag: Fahrbahnmarkierungen müssen besetzt, neue Markierungen gelegt, Schilder umgesetzt werden. Das geht nicht in den Nachtstunden. Es ist zu gefährlich.

Aber vielleicht schafft die Superhirnampel wieder mal, das Chaos in Grenzen zu halten. Denn trotz Baustelle am Verkehrsbrennpunkt staunten die Autofahrer in den vergangenen Tagen darüber, daß es besser lief, als zu normalen Zeiten.

Möglich macht's die Superhirnampel, mit Millionenaufwand entwickelt und von der Hemminger Firma BAS (Baustellen-Ab-sperr-Service) gekauft und nun für 360 Mark pro Tag vermietet.

Das tolle Ding im Computerkasten speichert alles in einem Elektronengehirn: Jede Phase, ob grün oder rot, kann je nach Bedarf verlängert oder verkürzt werden. Straßenbahnen bekommen Vorrang eingeräumt, Ampelphasen für Fußgänger können bis auf fünf Sekunden reduziert werden. Ein Sicherheitszeitraum ist immer da. Den gibt der Mikroprozessor automatisch ein.

Vorteil gegenüber den bisherigen Ampeln: Sie haben zwar unterschiedliche Programme, laufen aber alle nach festem Schema ab.



Am Schalterpult: BAS-Geschäftsführer Werner Sporleder.

Im Gegensatz zu den üblichen Reihenschaltungen stationärer Signalanlagen ermöglicht die neue B.A.S.-Technik unabhängige Schaltungsmöglichkeiten. Fachleute und Presse zeigten sich in Hannover trotz der 50%igen Einschränkung im Fahrbahnbereich der Messeschnellweg-Kreuzung „Am Pferdeturn“ überrascht, wie positiv die Verkehrssteuerung durch die B.A.S. an einer problematischen Gleisbaustelle erfolgte.

Jeden Tag 14 000 Autos!
Pferdeturm: Die drei von der Ampel vergiftet

Von NICHOLAS BÄSCH | Mit Bild: Stephan | Foto: von der Höhe | Überset: Mueggli | Adresse: alle sind von ... | ...



Das Postenhäuschen stand links neben wartenden LKWs. Die austretenden Abgase ergaben Probleme für den Signalposten. Der Einsatz einer B.A.S.-Hubarbeitsbühne löste dieses Problem. Gleichzeitig erhielt man einen besseren Überblick, so dass eine sehr gute Verkehrssteuerung möglich war.



Durch Einsatz von Videokameras lassen sich unübersichtliche Verkehrsknoten mit mobilen Signalanlagen individuell steuern.



Die Über-Kopf-Kennzeichnung durch transportable Signalbrücken mit 13 m Spannweite ermöglicht z. B. im unübersichtlichen Stadtverkehr einen deutlichen Hinweis auf die Verkehrsführungen.

1990 - Neue Bundesländer

Leipzig ist Partnerstadt von Hannover. Mit der Wende unternahm Werner Sporleder sofort Sondierungsfahrten nach Sachsen. Es gelang ihm bereits im Sommer 1990, unter sehr schweren örtlichen Bedingungen eine Niederlassung in Leipzig-Stötteritz mit ausschließlich ortsansässigen Mitarbeitern in Betrieb zu nehmen. Nach umfangreichen Schulungen vor Ort waren auch diese Mitarbeiter schnell in der Lage, qualitativ hochwertige Verkehrssicherungen zu erstellen.



Eröffnung der B.A.S.-Niederlassung in Leipzig

1991 eröffneten sich in der Berliner Straße in Leipzig erweiterte Möglichkeiten, um die ständig steigenden Anforderungen im Bereich Verkehrssicherung und Signalisierung zu erfüllen. Auch westdeutsche B.A.S.-Mitarbeiter waren begeistert und beteiligten sich an der Einweihung als „Besucher“. Inzwischen umfasst unser Fuhrpark 500 Fahrzeuge.

Die erweiterten Betriebsflächen ermöglichten zusätzlich die Einrichtung einer Produktionsstätte für zeitgemäße Signalanlagen, die auch für robuste LKW-Transporte geeignet sind.



In Dresden war 1991 eine zeitgemäße Verkehrssicherung unbekannt. Das Foto zeigt die sog. Absicherung einer großen Gleisbaustelle an der Kreuzung Hamburger Straße/Warthaer Straße. Es gelang auch dort sehr schnell, durch eine vielseitige, umfangreiche Ausbildung eine hoch motivierte Mannschaft, ausschließlich mit Dresdnern, zusammenzustellen.



Weitere Niederlassungen wurden in Altenburg, Torgau und Dessau, ebenfalls ausschließlich mit ortsansässigen Personen, eingerichtet.

Bei der Hochwasserkatastrophe 2002 ging die Niederlassung Dresden einschließlich Fuhrpark im wahrsten Sinne des Wortes in den Fluten unter.





Selbst schwere LKW wurden vom Wasser mitgerissen und lagen völlig unbrauchbar im Umfeld. Auch ein Großteil des Vermietmaterials einschließlich Signalanlagen sowie die gesamte Büroeinrichtung waren vernichtet. Durch tatkräftige Unterstützung anderer Niederlassungen war innerhalb von zwei Tagen die Einsatzbereitschaft wieder hergestellt.

Die Niederlassung ist in der Offenburger Straße komplett neu aufgebaut worden.



1994 - Neuartige ÖPNV-Beschleunigung

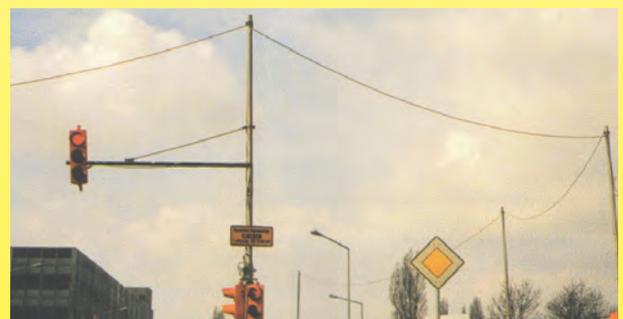


Kraftfahrzeuge sollten die Straßenbahn als ÖPNV nicht behindern. Durch oberhalb des Gleisbereiches angebrachte Signalgeber mit gelben, rechtsweisenden Blinkpfeilen und anschließendem roten Kreuz räumten in Leipzig Kraftfahrer den Gleisbereich vor der Straßenbahn. Nach der Durchfahrt erfolgte unverzüglich wieder eine Freigabe für den Kraftfahrer.

Die Straßenbahnen in Leipzig in Richtung Grünau mit hunderttausend Einwohnern standen am Nachmittag derartig im Stau, dass zur Überbrückung der Verspätungen je Linie ein zusätzlicher Zug eingesetzt werden musste. Mit der neuartigen B.A.S.-Fahrstreifensignalisierung wurde nachmittags ein stadteinwärts führender Fahrstreifen gesperrt und für den Gegenverkehr freigegeben. Schlagartig gab es keine Staus mehr. Die im Abbiegebereich kreuzenden Straßenbahnen erhielten mit einem zusätzlichen Ankündigungssignal



erstmalig eine Vorrangschaltung, so dass 93 % aller Straßenbahnen den Konfliktpunkt mit mindestens 30 km/h passieren konnten. Die Fahrer der Straßenbahnen waren von dieser bisher unbekanntem Bevorzugung enorm begeistert. Inzwischen ist diese Handhabung weitestgehend üblich.



Die vielen Verbindungskabel bei mobilen Signalanlagen tragen nicht zur Verschönerung des Stadtbildes bei. Die in Dresden entwickelten B.A.S.-Steuerungseinheiten benötigen zwischen den Signalmasten nur noch eine Kabelverbindung.

Quantensprung:

Ferngesteuerte mobile LED-Informationstafeln

Aktives Licht stellt sich dem Kraftfahrer wirkungsvoller dar und wird besser befolgt. Auf ferngesteuerten LED-Tafeln dargebotene Informationen sind immer aktuell und lassen sich minutenschnell ändern. Der Betrieb erfolgt mittels Akkus, Stromanschluss oder Solar- und Windtechnik. Das jeweils übermittelte aktive Signalbild ist von der Verkehrslenkungszentrale, ggf. auch von der Polizei oder Behörden, jederzeit abrufbar. Laufend wird der jeweilige Leistungszustand der Akkumulatoren geprüft und der geografische Aufstellort sowie die jeweiligen Schaltzustände dokumentiert.

Innovationen mit enormen Investitionen ermöglichten der B.A.S. ohne Erhalt von Forschungs- oder Fördermitteln, ein umfangreiches Verkehrslenkungssystem zur sofortigen Nutzung anzubieten. Ohne Anschaffungskosten für den Staat sind seit 2010 einsatzbereit:

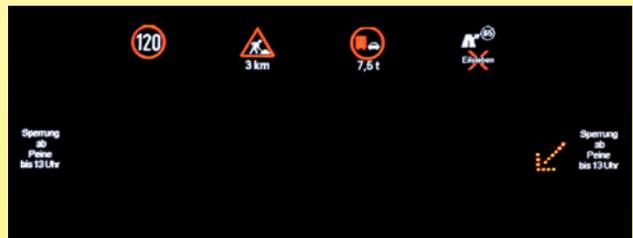
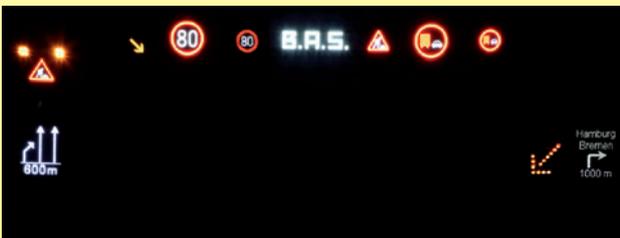
- 252 mobile fernsteuerbare LED-Infotafeln
- 138 Doppler-Radarerfassungsgeräte
- 24 frei programmierbare LED-Stauwarnanlagen
- 175 mobile Kreuzungslichtsignalanlagen
- 20 mobile Verkehrszeichenbrücken
- 400 innenbeleuchtete LED-Verkehrszeichen



In der B.A.S.-Verkehrslenkungszentrale erfolgt rund um die Uhr die bundesweite Steuerung der LED-Tafeln. Bei großen Veranstaltungen werden Verkehrsströme unterschiedlich geführt, so dass die Besucher ohne Probleme und Stress den Veranstaltungsort erreichen. Zur Überwachung oder eigenen Steuerung kann optional der Lenkungszone der Behörde Zugriff auf die Software per Web-Zugang ermöglicht werden.

Mobile Telematik

Die B.A.S. hat den Anspruch, laufend Neuerungen und Verbesserungsmöglichkeiten zu entwickeln, die die Sicherheit im Straßenverkehr deutlich erhöhen. Mit den neuen statisch geprüften mobilen B.A.S.-Verkehrszeichenbrücken mit einer Spannweite bis 18 m werden umfangreiche Tests bezüglich Schildergrößen und Erkennbarkeit durchgeführt.



Mit den neuen mobilen Autobahnbrücken sind Fahrstreifen-Wechselanlagen (FSWA) möglich.



Die vor den Baustellen aufgestellten Warn- und Hinweistafeln der B.A.S. sind mit Doppler-Radar ausgerüstet. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 70 km/h (Staugefahr) sowie 30 km/h (Stau) erhält die Verkehrszentrale jeweils einen Piepton sowie ein optisches Signal, so dass entsprechend reagiert werden kann. Bei eingerichteten Stauwarnanlagen erhalten – auch im Abstand von vielen Kilometern – die vor dem Baustellenbereich stehenden LED-Tafeln entsprechende Signale, so dass dem Kraftfahrer rechtzeitig deutliche Informationen über Staugefahr oder Stau angezeigt werden. Durch ILIAS ist es auch möglich, länderübergreifende Verkehrslenkungen automatisch durchzuführen.

Höhenwarnung



Einfahrtschleuse



Trotz vorhandener umfangreicher Vorbeschilderungen werden oftmals zu hohe LKW durch die B.A.S.-Höhenwarnanlage erfasst und somit schwerwiegende Unfälle vermieden.

Baustellenauffahrten lassen sich aktuell signalisieren. Das Signalbild leuchtet nur kurz auf, wenn ein LKW die dafür vorgesehene Lichtschranke passiert.

Deutschland ist Transitland. Durch die gezahlte Maut der LKW sind die Fahrer unsere Gäste, die zum Teil der deutschen Sprache nicht mächtig sind. Mit Hinweisen in den jeweils wichtigen Fremdsprachen werden Unfälle vermieden.



Sehen heißt noch lange nicht begreifen!

In der Praxis vorhandene Schriftgrößen sind oft zu klein.

Die B.A.S. führt auf dem großen firmeneigenen Testgelände umfangreiche Versuche zur Erkenn- und Begreifbarkeit durch. Fazit: LED-Schilder sind wesentlich besser erkennbar.



Entfernung: 50 m

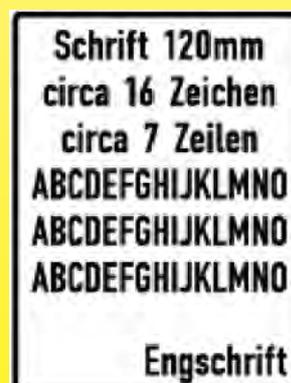


Entfernung: 50 m



Viele Hinweisschilder sind in der Praxis erkennbar, aber nicht begreifbar. Musterschilder auf dem Testgelände zeigen den Vergleich der schlechten Lesbarkeit der Engschrift gegenüber der Mittelschrift sowie flächenmäßig mögliche Zeilen bei verschiedenen Schriftgrößen.

Beispiele können im Internet unter test.bas.de (ohne www.) mit Ausdruckmöglichkeiten abgerufen werden.



Vergleich von Konstruktionen und Wirksamkeit

Licht ist viel früher erkennbar! Retroreflektion erfolgt erst, wenn das Streulicht des Abblendlichtes das Schild erreicht. Durch das aktive Licht der neuartigen B.A.S.-Leuchtreflexschilder wird die Verkehrssicherheit auch an Nachtbaustellen erheblich erhöht.

Verkehrszeichen Alu VZ mit Folie RA 2

iVZ RA 3 = innenbeleuchtete LED-Verkehrszeichen mit Folie RA 3

WVZ = Wechselverkehrszeichen



Aktives LED-Licht gibt den Kraftfahrern auch bei starker Umfeldbeleuchtung deutliche Signale.



Das aktiv auf den Kraftfahrer einwirkende LED-Licht ergibt eine wesentlich bessere Akzeptanz! Wechselschaltungen erhöhen zusätzlich die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer und tragen zur Verminderung der Anzahl aufgestellter Verkehrszeichen bei.

„Zukunft“ innenbeleuchtete Verkehrszeichen

Das aktiv auf den Kraftfahrer einwirkende LED-Licht erreicht eine höhere Resonanz und wird somit wesentlich besser befolgt.



Gegenüber den früheren innenbeleuchteten Verkehrszeichen ist die neue Generation der Leuchtreflexschilder wartungsfrei, hat nur einen äußerst geringen Strombedarf und ist somit absolut umweltfreundlich. Durch den eingebauten Dämmerungsschalter werden die Schilder nur während der Dunkelstunden beleuchtet und verbrauchen entsprechend auch nur dann Energie. Außerdem sind diese Schilder zusätzlich mit retroreflektierender Folie RA 3 ausgestattet.

Mit dieser neuen Schildergeneration ist es möglich, den Kraftfahrern auch bei großer Umfeldleuchtdichte oder Blendung durch Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge markante Signale zu übermitteln. Da in den Nachtstunden die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer nachlässt, sind die Leuchtreflexschilder auch für Nachtbaustellen hervorragend geeignet, so dass die dort tätigen Monteure besser geschützt werden.

Bei Fußgängerüberwegen sorgen innenbeleuchtete LED-Verkehrszeichen retroreflektierend mit Folie RA3 für eine gute Ausleuchtung des Überweges.

Für Querungshilfen auf der Straßenmitte stehen jetzt



neuartige wartungsfreie Inselepoller mit 800 mm Höhe und durch LED mit aktivem Licht innenbeleuchtet mit sehr wenig Strombedarf ausschließlich während der Dunkelheit zur Verfügung. Diese sind auch bei erheblicher Umfeldbeleuchtung und Sichtbeeinflussung durch die Scheinwerfer des Gegenverkehrs schon aus größerer Entfernung gut erkennbar.



Die bereits vor 30 Jahren in einem Forschungsprogramm vom BMV vorgeschlagenen „Pfeilbaken“ wurden 1996 in einer Dissertation noch einmal behandelt. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine Servicefirmen in ausreichendem Umfang, die für eine gleichmäßige, ordnungsgemäße Aufstellung sorgten. Eine jetzige Änderung ist unserer Ansicht nach nicht korrekt, würde hohe Steuergelder erfordern und für viele Jahre ein Durcheinander in der Praxis nach sich ziehen. Daher halten wir eine Umstellung nicht für sinnvoll.



Eindeutiger Richtungshinweis Hinweis für die Vorbeifahrt

Pfeile zeigen eindeutig in eine Richtung. Beidseitig aufgestellte Pfeilbaken bei Verschwenkungen mit gegeneinander laufenden Pfeilen ergeben ein gegenläufiges Richtungssignal. Bei Verschwenkungen z. B. auf der Autobahn sollten wie bei Kurven Richtungsbaken nur auf der zu verschwenkenden Seite in der Art von Richtungstafeln Z 625 eingesetzt werden.



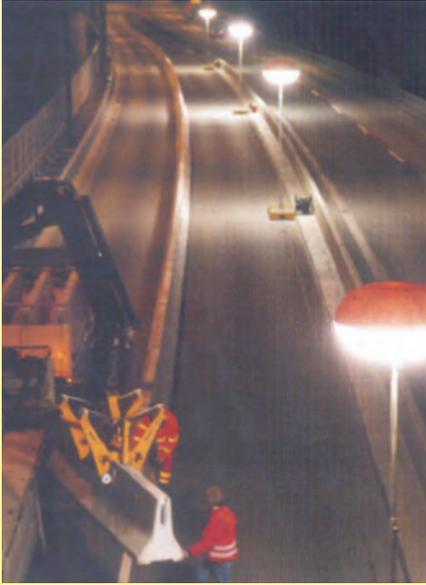
Leitbaken sind nur für den Kraftverkehr. Früher war Rot als Warnfarbe wichtig. Heute ist es die Helligkeit mit nächtlicher Retroreflektion. 2010 führte die B.A.S. Schutzbaken für Geh- und Radwege mit weißer Grundfläche, die eine siebenmal höhere Rückstrahlung gegenüber dem Rot mit zwei Querschraffen aufweisen, ein. Schutzbaken werden in die kommende StVO aufgenommen.

Verkehrszeichen und Plakette sind rückseitig grau und somit kaum erkennbar. „Weißbrote“ Bauchbinden an den Schaftrohren bieten Radfahrern in der Dunkelheit eine bessere Erkennbarkeit.



Sonne in der Nacht

Blendfreie Leuchtbalken mit BAST-Prüfung ermöglichen das Arbeiten während der verkehrsschwachen Dunkelstunden, so dass Staus vermindert oder vermieden werden. Im Winter ist dadurch eine weitere Arbeitsschicht möglich, wodurch die Dauer der Baustelle verkürzt wird.



Leitbaken als Kunstobjekt

Der Künstler Alexander Edischerow erzeugte mit B.A.S.-Leitbaken interessante Impressionen.



Schnelle Einsatzsperre (SES) mit LED-Informationstafel

Dieser zukunftsorientierte Sicherungszug als Prototyp kann die Polizei erheblich entlasten, vermindert den Personalaufwand und ermöglicht Kosteneinsparungen für den Auftraggeber.



Bei einer Vollsperrung zeigt der abgestellte Anhänger an der Zufahrt zur BAB die Sperrung. Nach der Abkuppelung fährt das Sicherungsfahrzeug auf die Autobahn, setzt zurück, klappt die mit dem Sperrvermerk versehene LED-Tafel auf und sperrt mit den ausgeklappten, innenbeleuchteten Flügeln die gesamte Fahrbahn. Die Polizei kann wieder abrücken.



Ist durch einen Unfall nur ein Teil der Fahrbahn beeinträchtigt, zeigt in entsprechender Entfernung zur Unfallstelle der auf dem Seitenstreifen abgestellte LED-Anhänger die zu erwartenden Fahrverhältnisse. Die SES sichert dann die Unfallstelle. Bei Dunkelheit wird mit dem blendfreien Leuchtbalken der Unfallbereich ausgeleuchtet, so dass eine schnellere Räumung erfolgen kann.

Das am LED-Anhänger sowie an der SES befestigte Doppler-Radargerät erfasst den vorbeifließenden Verkehr, damit die Verkehrslenkungszentrale sozusagen

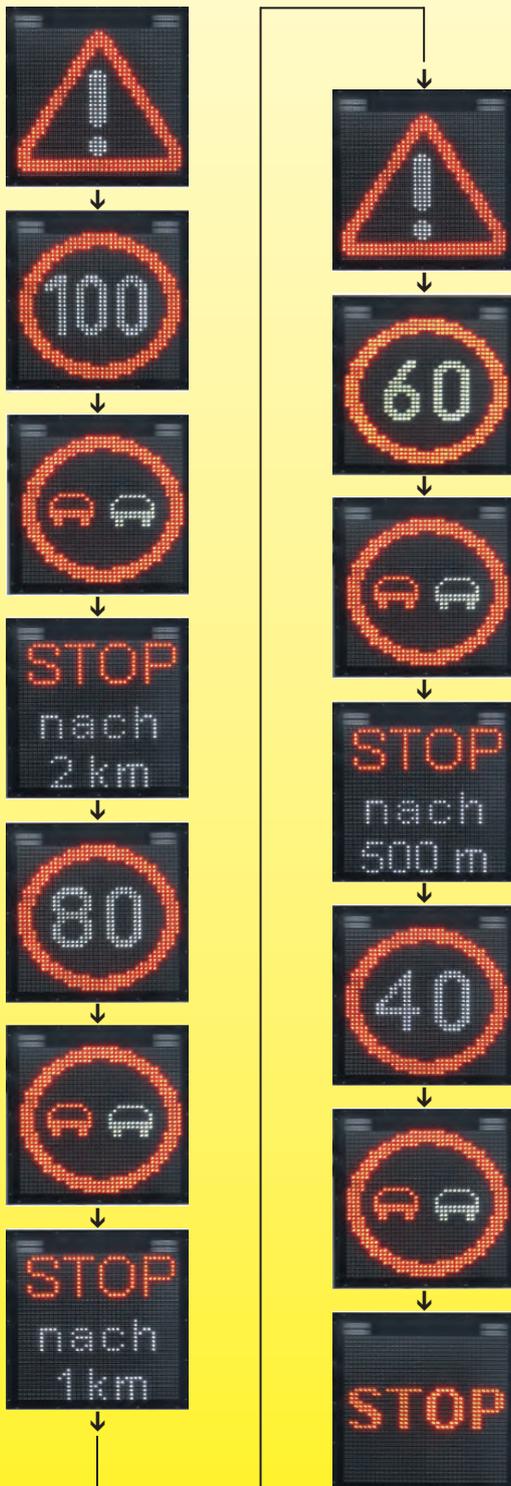


„live“ sowohl über Standort als auch das Geschehen vor Ort einschließlich dem gezeigten Signalbild informiert wird. Über 90 verschiedene Symbole oder Texte sind bereits fest einprogrammiert und können jederzeit aufgerufen werden. Auch Sondertexte entsprechend den Gegebenheiten wie Schneeverwehungen, Aquaplaning und dergleichen, lassen sich durch die rund um die Uhr besetzte B.A.S.-Zentrale kurzfristig schalten.

Sicherungsfahrzeug für dynamischen Verkehrsstopp

Für kurzfristige Wartungsarbeiten oder Materialtransporte vom Seiten- zum Mittelstreifen auf der Autobahn oder zur Entfernung verlorener Gegenstände ist es erforderlich, den fließenden Verkehr kurzfristig dynamisch abzubremsen.

Das Sicherungsfahrzeug bietet den auf der Straße tätigen Monteuren, z. B. bei Tätigkeiten innerorts im Gleisbereich, einen besseren Schutz und ist auch zur Stauwarnung einsetzbar.



Schulungen

Durch die B.A.S. sind außer eigenen Mitarbeitern ca. 1.400 Personen von den Behörden fachmännisch und rechtlich im Bereich Verkehrssicherung geschult. Alle B.A.S.-Mitarbeiter besitzen ein MVAS-Zertifikat. 2010 wurde in der neuen B.A.S.-Zentralverwaltung ein Schulungszentrum mit Seminarräumen für 20 bzw. 80 Personen eingerichtet. Ergänzende Informationen erfolgen auf dem Testgelände.



Kreuzungs-Signalanlagen

Seit der Wende werden in den Niederlassungen Dresden und Leipzig die mobilen Kreuzungslichtsignalanlagen kontinuierlich weiterentwickelt.

Die Steuergeräte sind entsprechend der TL Typ D transportable LSA 97 geprüft und nach VDE 0832 sowie zusätzlich für eingleisige Strecken nach BoStrab mit Folgezugbetrieb zugelassen. Die LSA ist als dezentrale Steuerung aufgebaut, d. h. die Steuerbefehle werden an die Steuerbaugruppen in den Signalgebern gesendet und die Statusmeldungen der Signalisierung und der Detektoren werden von den Signalgebern empfangen.

Die Verkabelung erfolgt von Signalgeber zu Signalgeber als Ringverkabelung. Dadurch entfallen die bisher üblichen vielen Einzelkabel zwischen den Signalmasten. Es lassen sich 60 Signalgeber anschließen, von denen jeder über vier Eingänge verfügt, an denen je nach Bedarf IDP- oder Radarmelder, Fußgängeranforderungstaster, Schlüsselschalter für den ÖPNV usw. angeschlossen werden können. Außerdem stehen jeweils zwei

Ausgänge zum Schalten von Quittungslampen oder Synchronimpulsen zur Verfügung. Die Zeitsynchronisation erfolgt über GPS oder über DCF-Uhr. Die Koordinierung mit anderen Anlagen ist mit Kabel oder Zeitsynchronisation sowie Verkehrsrechneranbindung möglich. Die Aufstellvorrichtungen entsprechen den Anforderungen TL transportable LSA 97. Alle Masten inkl. der Ausleger bis 6,5 m sind statisch geprüft und zugelassen bis Windstärke 10 bei einer Bestückung von drei Signalgebern einschließlich Umfeldblende.

In der B.A.S. sind 175 Kreuzungssignalanlagen aus eigener Entwicklung im Einsatz. Diese können auch in Verbindung mit dem mobilen Verkehrsmanagementsystem ILIAS eingesetzt werden, so dass auf separaten Umleitungsstrecken dynamisch auf Stausituationen der Hauptstrecke reagiert werden kann.

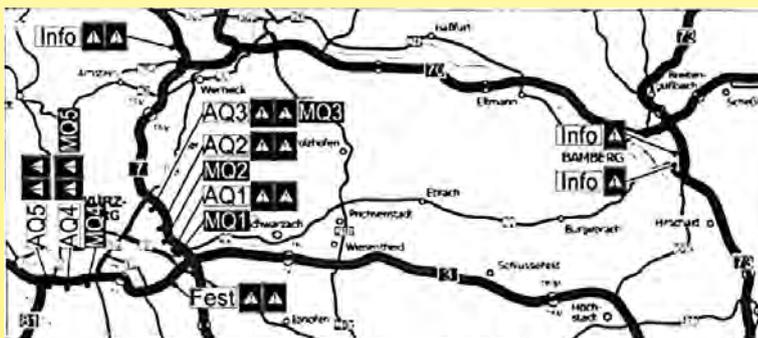


Mobile Stauwarnanlagen

Eine auf der A 1 in Höhe Lübeck installierte mobile B.A.S.-Stauwarnanlage zeigte die geringe Aktualität der TMC- bzw. Rundfunkmeldungen:



- TMC meldet erst 47 Minuten verspätet den Stau
- und 1 Stunde, 17 Minuten einen nicht vorhandenen Stau



Am Autobahnkreuz Biebelried wurden zur überregionalen Stauvermeidung auf der A 7 Kassel/Würzburg und A 3 Stuttgart/Nürnberg Stauwarnanlagen kombiniert mit einer Routinganlage aufgebaut. Zeigen zwei Messquerschnitte auf der A 7 eine Geschwindigkeit von < 35 km/h, warnen LED-Tafeln vor dem AD Schweinfurt/Werneck vor dem Stau und empfehlen eine Umleitung.

Die Anlage wurde eigenständig durch die Verkehrsleitzentrale Nürnberg mit ILIAS betrieben. Ad hoc-Schaltungen erfolgten im Bedarfsfall direkt, wie z. B. im Sommer 2011 die Sperrung der A 73 infolge Überflutung nach einem Gewitter.

Erweiterungen

Aufgrund ständiger Verstärkungen im Personal- und Materialbereich sowie im Fuhrpark wurden einige Servicestationen erweitert:



2008 Hoher Holzweg 44 in Hemmingen/Hannover, Zentralverwaltung

2009 Hoher Holzweg 15 in Hemmingen/Hannover für LED-Lichtleittechnik



2010 Errichtung Verkehrssicherungs-Logistikzentrum in Braunschweig



2010 Neue Niederlassung in Mendig

2011 Leipzig: Zur vorhandenen Berliner Straße 79 kommen das Grundstück Nr. 81 sowie ein zusätzliches Freigelände in der Bitterfelder Straße als Lager hinzu.

Veranstaltungen/Erfahrungsberichte

Für den **Papstbesuch beim Weltjugendtag in Köln** stellte die B.A.S. 10.000 mobile Verkehrsschilder sowie Verkehrssicherungsmaterial mit einem Gesamtgewicht von 800 Tonnen zur Verfügung. Die A 1 wurde zum Busparkplatz umfunktioniert.



Markante „Papstpyramide“ auf dem mittleren Fahrstreifen der A 38



Beim **Papstbesuch 2011** im September in Thüringen und Freiburg kamen mobile ferngesteuerte LED-Tafeln und 225 Planktafeln in der Größe von 2500 x 1600 mm sowie weiteres Material mit einem Gesamtgewicht von 400 Tonnen zum Einsatz.



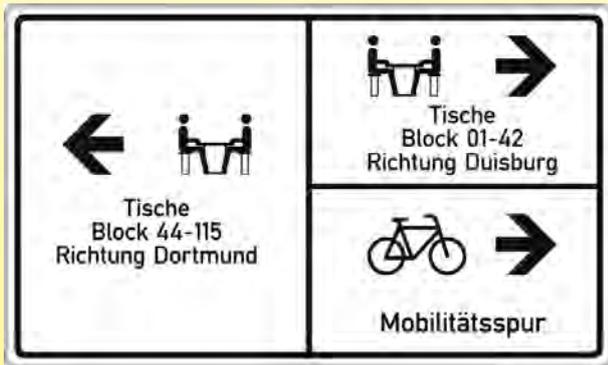
Im Abschlussbericht des Landesamtes für Bau und Verkehr, Erfurt, heißt es u. a.: „Die Absicherungsfirma B.A.S. war stets erreichbar und hatte alle vorbereitenden Maßnahmen gut im Griff. Es gab am Freitag zu keiner Zeit erhöhtes Verkehrsaufkommen, bedingt auch durch das rechtzeitige Aufstellen der großräumigen Umleitungen an den Knotenpunkten der umliegenden Autobahnen mit den entsprechenden Umleitungsempfehlungen.“



Für den eingerichteten Parkplatz auf der A 38 wurden 635 km Umleitungsstrecken beschildert.

Beim **Karstadt-Ruhr-Marathon** waren 328 Tonnen Material zum Einsatz.

Für die Aktion „**Still-Leben Ruhr 2010**“ erfolgte die Sperrung der A 40 über 60 km Länge mit 37 Anschlussstellen. 60 Tonnen Verkehrssicherungsmaterial sowie LED-Verkehrslenkungstafeln kamen zum Einsatz.



Autobahnbeschilderung für Fußgänger und Radfahrer

Beim **Tag der Niedersachsen 2011 in Aurich** sorgten 17 LED-Informationstafeln für eine problemlose Anfahrt.

Beim **51. Hessentag in Oberursel** im Juni 2011 steuerten 451 Schaltungen auf 29 LED-Tafeln die Splitting des Anreiseverkehrs, so dass die Besucher die eingerichteten Parkplätze stressfrei erreichen konnten.

Lt. Bericht des Polizeipräsidiums Westhessen am 25. August 2011 blieb zum ersten Mal ein Hessentag bei einem Besucherrekord von 1,4 Mio. Personen ohne Stau und ohne größere Behinderungen. Zitat: „Ganz erheblich hat dazu die LED-Wegweisung beigetragen, deren moderne und flexible Informationsweitergabe eine sehr hohe Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer erfuhr. Sogar die Verkehrszentrale



Hessen, die auf den betroffenen Autobahnabschnitten rund um Bad Homburg hochmoderne Verkehrsbeeinflussungsanlagen betreibt, war voll des Lobes ob des Verkehrskonzeptes“.



Beim **NRW-Tag/Tag der Deutschen Einheit** vom 1. bis 3. Oktober 2011 in Bonn waren 11 LED-Tafeln im Einsatz. Auf den Autobahnen A 555 und A 565 wurden drei Tagessperrungen in Richtung Innenstadt Bonn durchgeführt.

Die B.A.S. bietet den verkehrssicherungspflichtigen Firmen, Veranstaltern sowie Behörden ein „**Rundum-Sorglospaket**“ durch Flexibilität und Zuverlässigkeit mit einem sehr großen Materialbestand an 22 Servicestationen und einer zielstrebigem, MVA-qualifizierten Mannschaft sowie 500 Fahrzeugen. Für die Kunden heißt es: „**Nutzen statt kaufen**“.



Verkehrsmanagementsystem ILIAS

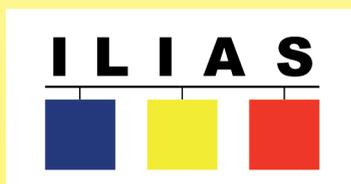
Die Aufstellung von LED-Infotafeln, Stauwarnanlagen sowie Sensoren kann kurzfristig erfolgen. Die Konfiguration zum funktionstüchtigen ILIAS-Gesamtsystem benötigt nur wenige Stunden.

- ALMO® ist online, da es Schilder und Geräte kennt und automatisiert richtig verortet – **alle Dienste sind sofort verfügbar.**
- Die dynamische Stauwarnanlage bringt schnellen Nutzen **am richtigen Ort, zur richtigen Zeit.**
- Die **B.A.S. sichert Verkehr, Betrieb und Energie vor Ort.**

Mit LED-Tafeln und festem Sensor am Sperranhänger sind Sie immer „Herr der Lage“.

Pluspunkte auf einen Blick:

- Webbasierter Zugriff, organisationsübergreifend für alle Beteiligten
- Verortung von Baustellen- und Ereignisdaten
- Schnelle und übersichtliche Information über den Verkehrszustand vor Ort
- Bedienerfreundlicher Schaltzugriff auf mobile Informationstafeln
- Wahlweise automatische Schaltungen oder definierbarer Nutzereingriff
- Umfangreiche und durchgehende Dokumentation der Abläufe
- Bereitstellung von Verkehrsinformationen in einem Informationsportal im Internet für die Öffentlichkeit sowie als TMC-basierte Verkehrsmeldungen



**Ein umfassendes und ergänzendes
Verkehrsmanagementsystem!**

- **ortet** mobile Verkehrseinrichtungen an Straßen
- **überwacht** den Zustand der Verkehrseinrichtungen
- **misst** den Verkehrsfluss
- **warnt** vor Gefahrenstellen
- **steuert** den Verkehr sicher mit Hilfe der LED-Tafeln
- **koordiniert** die Anwendung der strategischen Verkehrsmanagementpläne
- **leitet** dynamische Umlenkungsmaßnahmen ein
- **informiert** die Akteure
- **verbreitet** Verkehrsinformationen an die Verkehrsteilnehmer über aktuelle Medien

**ILIAS verbindet!
www.ilias-led.de**

„60 Jahre Verkehrstechnik“

Veranstaltung am 14. Februar 2011

Die kompletten Texte sind im Internet unter www.werner-sporleder.de/?Presse abrufbar.

Personalien

Werner Sporleder – immer innovativ

In der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung vom 14. Februar 2011 und im Weserkurier vom 18. Februar 2011 konnten wir über unser Mitglied Werner Sporleder die nachfolgenden Artikel lesen. Werner Sporleder ist seit über 30 Jahren Mitglied unserer Vereinigung. Er hat sich auch des öfteren schon schriftstellerisch für unsere Info betätigt. Zuletzt mit dem Schwerpunktartikel „Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ in der Info Nr. 1 vom April 2008.

Die Firma BAS ist so, wie es sich ein Staat wünscht: innovativ, erfolgreich und stets auf Wachstum ausgerichtet. Wären da nur nicht die Behörden!

Hemmingen

Sonnabend, 12. Februar 2011

IM PORTRÄT

Erfinder mit frechem Mundwerk

B.A.S.-Gründer Werner Sporleder wird 85

Montags bis sonntags schließt er morgens um 6 Uhr die Tür des signalfarbenen Gebäudes auf. „Meine Frau kommt später, erst um 7 Uhr.“ Gertrud und Werner Sporleder sind seit 38 Jahren verheiratet, auch Tochter Heike arbeitet im Familienunternehmen.

Woher diese Energie, diese Unermüdlichkeit? Werner Sporleder könnte Rosen züchten oder den ganzen Tag Schach spielen. Lieber aber schmeißt er sich allmorgendlich in den Anzug und ärgert sich mit den Behörden herum. Weil sie wieder eine seiner Ideen für die Verkehrssicherheit von vornherein abblitzen lassen. Sporleder ist davon überzeugt, dass seine „Erfindung“ die Zahl der Verkehrstoten an Baustellen verringern würde – doch behördliche Blockadehaltungen treiben ihn fast in den Wahnsinn.

Aber so schnell gibt der umtriebige Senior nicht auf.

Doch die Arbeit von BAS geht weit darüber hinaus. Die Firma forscht – auf eigene Kosten. Auf dem rund 28.000 Quadratmeter großen Testgelände stehen etwa Baustellenschilder mit verschiedenen Schriftgrößen und Umleitungshinweise in diversen Gelbtönen.

STECKBRIEF

Werner Sporleder

- Geboren: 1926
- Wohnort: Kleefeld
- Familienstand: verheiratet mit Gertrud Sporleder, Tochter Heike Sporleder
- Ausbildung: Höhere Handelsschule Hannover
- Derzeitige Tätigkeit: Vorstand der B.A.S. Verkehrstechnik AG
- Lieblingsplatz in Arnum: der Betrieb
- Hobbys: Verkehrssicherheit



Solche Ballons könnten Lastwagenfahrer vor Baustellen warnen. Werner Sporleder kämpft bei den Behörden um eine Genehmigung. Hoppe

Der Vater des Flatterbandes

Als Erfinder macht sich Werner Sporleder seit mehr als 60 Jahren um die Sicherung von Baustellen verdient

RATGEBER AUTO

Der Warnbaken-Papst

VERKEHRSTECHNIK **aktuell** Mitteilungen aus Industrie und Gewerbe

60 Jahre „Geht nicht, gibt's nicht“

Mit rund 85 Gästen sowie Betriebsangehörigen blickte Werner Sporleder (85), Vorstand der B.A.S. Verkehrstechnik AG, Mitte Februar im Verkehrssicherungszentrum in Hemmingen, nahe Hannover, auf rund 60 Jahre Verkehrstechnik zurück.

Inzwischen ist B.A.S. deutschlandweit an 20 Standorten mit rund 400 Mitarbeitern vertreten und an allen großen Veranstaltungen des Landes beteiligt. So organisierte die Hemminger Firma sowohl sämtliche Absperrungen während des Papst-Besuchs zum Weltjugendtag 2005 in Köln als auch die Sperrung der 60 Kilometer langen Autobahn 40 im vergangenen Sommer.

Erfindung macht Schilder flexibler

Mit einer der neuesten Erfindungen will das Hemminger Familienunternehmen künftig für mehr Durchblick im Schilderwald sorgen. Statt an Baustellen wie bislang zahllose Hinweistafeln aus Blech aufzustellen, setzt die B.A.S. auf Technologie. Über mobile, frei programmierbare, per Mobilfunk gesteuerte Leuchttafeln, die zusätzlich mit Radargeräten ausgestattet sind, werden die Autofahrer künftig besser und schneller auf Behinderungen auf der Strecke vorbereitet. So kann die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) flexibler und ge-

nauer auf mögliche Staus reagieren. Die Radargeräte an den LED-Tafeln messen, wie stark die betroffene Strecke gerade befahren wird. Diese Daten werden per Mobilfunk innerhalb von einer guten Minute an die VMZ übermittelt. „Dort passt ein Computer dann die Texte oder die Grafiken auf den Tafeln automatisch der Situation an“, erklärt Firmenchef Werner Sporleder. Gleichzeitig kontrollieren Mitarbeiter der B.A.S. in ihrer Schaltzentrale im Hemminger Stadtteil Arnum die Entscheidungen der Rechner und steuern gegebenenfalls nach

Dort, wo das Materiallager untergebracht ist, befindet sich auch das Herzstück aller Sportlederschen Innovation: Die Verkehrslenkungszentrale, von der aus über Mobilfunk bundesweit ein Anzeigesystem aus derzeit 250 LED-Anzeigetafeln ferngesteuert werden kann. Auf Siegfried Neumanns Computerbildschirm lässt sich nachlesen, womit es die Autofahrer an diesem Tag auf der A1 am Kreuz Lübeck zu tun haben: „Staugefährd. Richtung Rostock, rechts einordnen.“

Hemmingen. Ein bisschen sieht es hier natürlich aus wie auf dem städtischen Betriebshof, doch es ist das Forschungsgelände der „B.A.S. Verkehrstechnik AG“. Hier lagern Verkehrszeichen, LED-Schilder und Warnschweller; hier experimentieren sie mit unterschiedlichen Signalfarben und Schriftgrößen und entwickeln Elemente des Unfallschutzes.

Donnerstag, 10. Februar 2011

Wirtschaft *in der Heimat*

Im Dienste der Sicherheit

Der BAS-Chef beschäftigt sich seit 60 Jahren mit der Straßenverkehrstechnik

Verkehrssicherheit

Urgestein der Verkehrssicherung Werner Sporleder feierte 85. Geburtstag

Auto, 22.02.2011, Hubert Wolf



Werner Sporleder: „Vater des Flutterbandes“ nennt ihn die „Hannoversche Allgemeine“ - der 85-Jährige erfand es in den 50ern.

2010 wurden in der B.A.S. 23 Fahrzeuge durch Auffahrunfälle auf der Autobahn beschädigt, Mitarbeiter verletzt und ein B.A.S.-Monteur getötet. Es war der zweite tragische Verlust eines Mitarbeiters.

Bei dicht hintereinander fahrenden LKWs besteht für den Fahrer zum Seitenstreifen nur ein kleiner Sichtbereich. Aufgestellte Absperrtafeln, z. B. für Wartungsarbeiten, tauchen dort ohne Vorwarnung überraschend auf und verursachen beim Touchieren sehr schwere Unfälle.

„Zum Dank werden unsere Leute noch zu Tode gefahren“

Baustellenabsicherer auf der A 14 ums Leben gekommen

Bei einem schweren Unfall auf der A 14 ist am Donnerstag der Baustellenabsicherer Bernd Engler getötet worden. Der 51jährige war dienstlich auf der Autobahn, weil Unbekannte einige aufgestellte Warnleuchten zerstört hatten. „Unsere Leute müssen das reparieren und werden zum Dank dafür auch noch zu Tode gefahren“, empören sich Mitarbeiter der Firma.

„Es gibt mindestens einmal die Woche Beinahe-Unfälle, wo Mitarbeiter ganz knapp umfahren wurden oder sich nur durch einen Sprung zur Seite retten konnten“, sagt Dietmar Säring. Der technische Betriebsleiter der Baustellenabsicherungsfirma BAS weiß, wovon er spricht. Er war selbst mal Wartungsmonteur, und Engler war sein Mitarbeiter. „Selbst als der rechte Streifen der Autobahn wegen des tödlichen Unfalles unseres Arbeitskollegen gesperrt war und nur 40 Stundenkilometer erlaubt waren, sind die Kraftfahrer da durchgerast“, hat Säring gesehen. Die Absperrungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen würden generell viel zu wenig beachtet.

Dabei sind seine Leute immer häufiger unterwegs, weil Unbekannte einfach die Absperrungen zerstören.



Völlig zerstört: Der Wagen, mit dem Baustellenabsicherer Bernd Engler auf der Autobahn angehalten hatte. Foto: J. ter Vehn



B.A.S.-Warnballons

B.A.S.-Warnballons lassen sich leicht aufstellen und vermeiden Unfälle.

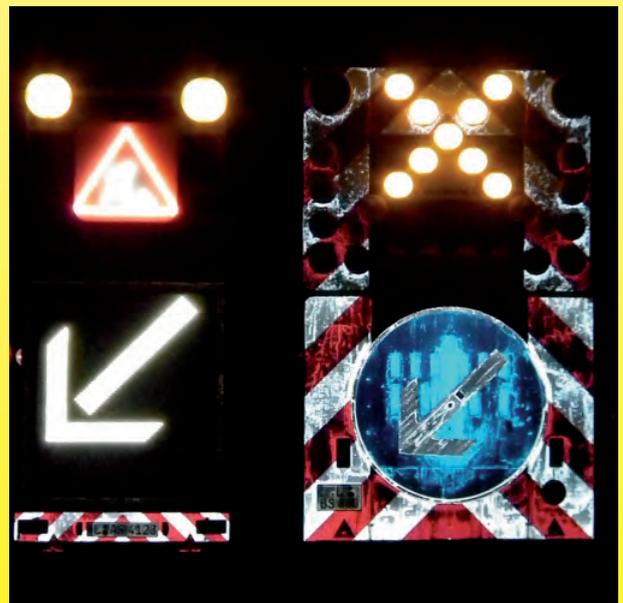
Zur Vorwarnung sollten neu entwickelte Warnballons eingesetzt werden, für die jedoch keine behördliche Genehmigung erteilt wurde. Es ist somit leider nicht

einmal möglich, sinnvolle Versuche in der Praxis durchzuführen.



LED-Warnanhänger sind 60 cm schmaler als bisher übliche Absperrtafeln. Dadurch vermindert sich die Auffahrgefahr auf dem Seitenstreifen. Das Verkehrszeichen Nr. 123 (Baustelle) gibt einen zusätzlichen

Hinweis. Im Gegensatz zur Absperrtafel sind trotz Tau oder Raureif auch bei Nacht durch die LED-Technik deutlich erkennbare Signale vorhanden.



Wildunfälle

Wildunfälle sind ein erhebliches Risiko für Mensch und Tier. Bundesweit gab es im Jahr 2010 rund 240.000 Wildunfälle, das entspricht etwa 650 Unfällen täglich. Allein davon passierten in Niedersachsen 31.200 Unfälle, somit 28 % aller Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung.

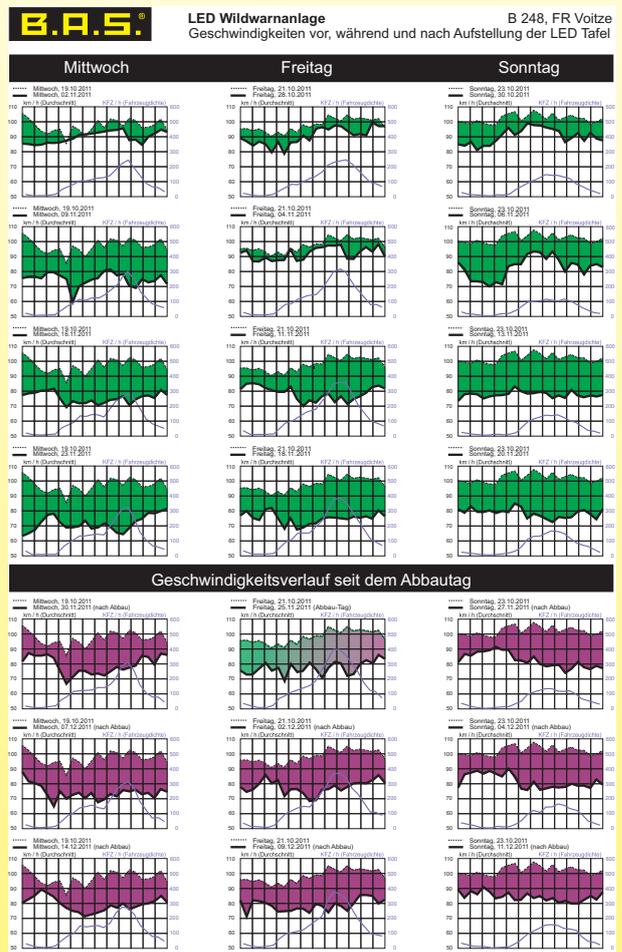
Die tatsächliche Anzahl muss sicherlich noch wesentlich höher eingeschätzt werden.

Resultat:

- Verletzte oder getötete Personen sowie
- verletztes oder getötetes Wild.
- Die Versicherungen mussten 2010 für Wildschäden 520.000.000 Euro zahlen!

Die mobilen ferngesteuerten LED-Infotafeln mit einer Anzeigefläche von 1,8 m² und dem aktiv auf den Kraftfahrer einwirkenden LED-Licht sind auch als Wildwarnanlage bestens geeignet und geben entsprechende Warnhinweise.

2010 kamen zwei LED-Tafeln in dem unfallträchtigen Bereich in Südkampen auf der Landstraße 160 zum Einsatz. Dort gab es vorher sieben gemeldete Wildunfälle, während des Einsatzes der LED-Tafeln nur einen einzigen kleinen Unfall.



Vorteile der B.A.S.-Wildwarnanlagen:

- Aktives Licht durch mehrfarbige LED-Technik
- Bessere Sichtbarkeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Wechselschaltungen/animierte Bilder
- mobile Aufstellung an jeweils unfallträchtigen Strecken

Nach Inbetriebnahme der Wildwarnanlage führen die Verkehrsteilnehmer auf den entsprechend gekennzeichneten Streckenabschnitten deutlich langsamer. Die Differenz zwischen der vorherigen und der aktuellen Geschwindigkeit ist mit der Zeit größer geworden, was dafür spricht, dass das Ziel der Sensibilisierung bei immer mehr Verkehrsteilnehmern eintritt.

Auch nach dem Abbau der Anlage bleibt die gefahrene Geschwindigkeit deutlich niedriger und die sensibilisierende Wirkung hält auch über das Abschalten der Anlage hinaus an.

Blinklicht warnt vor Wild

Projekt: LED-Warntafel steht drei Wochen an der K 29

Warnschilder mit Animation

Landkreis testet elektronisch gesteuerte Einrichtung an der K 11 von und nach Worpswede

Mit Leuchtdioden gegen Wildunfälle

Jägerschaft testet im Kreis Gifhorn eine Warnanlage mit Wechselbildern

Blinkende Schilder gegen Wildunfälle

MODELLVERSUCH ZUR WILDUNFALLPRÄVENTION

Knackpunkte entschärfen

Virtuelle Rehe haben keine Chance

Landkreis Osterholz testet neue elektronische Warntafeln gegen Wildunfälle auf der Kreisstraße 11 in Waakhausen

"Intelligente" Warnschilder mit Sensoren

Der virtuelle Hirsch warnt vor Wildunfällen

LED-Warntafeln zwischen Transvaal und Knesebeck sollen Autofahrer sensibilisieren / November ist Unfall-Hochsaison

WARNSYSTEM »

Aufblinkende Warntafel soll Wildunfälle verhindern

Minister startet Modellversuch gegen Wildunfälle



DIE HARKE - NIENBURGER ZEITUNG, 27. Oktober 2011

Leuchtender Hirsch als Warnsignal

Modellversuch soll Zahl der Wildunfälle bei Gifhorn senken

2012 – Aktion „Ein Herz für Wildtiere“

Wir können nicht die Wildtiere über die Lebensgefährlichkeit der Straßen informieren.



B.A.S. wird jedoch die Kraftfahrer in einer bundesweiten Aktion sensibilisieren, in den gefährdeten Bereichen langsamer und vorsichtiger zu fahren und die Aufmerksamkeit zu erhöhen.



B.A.S. setzt Signale

zur Vermeidung von
Wildunfällen mit der Aktion
„Ein Herz für Wildtiere“



durch Gestellung von **150 mobilen ferngesteuerten LED-Warntafeln** mit 1,8 m² Leuchtfläche und täglich wechselnden Bildern oder Animationen als zeitlich begrenzte Sonderaktion, **um im gesamten Bundesgebiet entsprechende „Duftmarken“ zu setzen.**



Die Leistungen umfassen in den besonderen Gefahrengeländen

- **eine Woche** Erfassung der gefahrenen Geschwindigkeiten vor Inbetriebnahme der Wildwarnanlage
- **drei Wochen** Einsatz von zwei mobilen ferngesteuerten LED-Warntafeln mit täglich wechselnden Symbolen
- **Auswertung** der erfassten Ergebnisse vor und während des Einsatzes



Informationen finden Sie im Internet (ohne www.) unter wildwarnung.bas.de.

2011

Das neuartige Kompetenzzentrum für Absperr-, Signaltechnik und mobile Telematik in Deutschland befindet sich auf einem 28.000 m² großen Grundstück in Hemmingen/Hannover, Hoher Holzweg 15. Hier sind ein weitläufiges Versuchsgelände, ein umfangreiches Zentrallager für alle B.A.S.-Niederlassungen sowie eine moderne Verkehrslenkungszentrale entstanden.



Familientreffen „10 Plus“

Am 13. Februar 2012 trafen sich im Verkehrssicherungszentrum Mitarbeiter aus allen B.A.S.-Niederlassungen, die über 10 Jahre im Unternehmen tätig und durch ihre langjährige Praxis und Fachkompetenz auch gute Partner für Behörden und Firmen sind.



In Vorbereitung für eine 30minütige Fernsehsendung über die B.A.S. Verkehrstechnik nutzte ein Team vom NDR die Gelegenheit, mit den Aufnahmen zu beginnen. Diese werden noch mit Tätigkeiten der Verkehrssicherung, Marathon Hannover usw. ergänzt. Als Sendetermin in N3 Niedersachsen ist Donnerstag, der 14. Juni 2012 von 18.15 bis 18.45 Uhr geplant.





**Rundgang über das Gelände
der Niederlassung
Hoher Holzweg, Hemmingen**



Aktion „Stau“

Obwohl der Bundesverkehrsminister die Stauvermeidung zur „Chefsache“ erklärt hat, gab es 2011 eine weitere Erhöhung des Stauaufkommens mit dem

Rekord: 450.000 Kilometer Stau auf Autobahnen

und einem riesigen Schaden für die gewerbliche Wirtschaft, Personen- und Sachschäden, Auffahrunfällen und Umweltbelastung!

Der Staat erfüllt seine Verkehrssicherungspflicht bisher weitestgehend mit dem stationären Schilderwald und wenigen stationären Verkehrsbeeinflussungsanlagen.

Im „Leitfaden 2011 zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen“ des BMVBS wird gefordert, Verkehrsprobleme im Zulaufbereich von Baustellen mit mobiler Technik automatisch zu erkennen und den Verkehrsteilnehmer vor Gefahrensituationen zu warnen. Die erfassten Daten sollen laut Leitfaden an geeigneter Stelle, z. B. in den Verkehrsrechnerzentralen erkannt, gebündelt und aufbereitet werden. Dazu bietet die B.A.S. umfangreiche Möglichkeiten.

Die B.A.S. ermöglicht jederzeit eine aktuelle streckenbezogene Kommunikation mit den Kraftfahrern und bietet Stauwarnanlagen mit bis zu drei beidseitigen Anzeigequerschnitten bestehend aus vollflächigen, frei programmierbaren LED-Infotafeln an.

B.A.S.-Stauwarnanlagen mit LED-Infotafeln und dem ILIAS-System können die Kraftfahrer über Verkehrsstörungen vor Arbeitsstellenbereichen gezielt und stets aktuell informieren oder während eines Staus Warnhinweise und Umleitungsempfehlungen anzeigen. Die ILIAS-Sensoren, die auch die Strategien der Stauwarnanlagen schalten, können zusätzlich minutengenaue Verkehrslageinformationen in unterschiedlichen Standards an Landesmeldestellen oder über den Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) verbreiten.

Startbereit für 2012









Die B.A.S. Verkehrstechnik AG ist ein mittelständisches Familienunternehmen, in Fachkreisen als „Motor für Verkehrstechnik“ und „Maßstab für Qualität“ bezeichnet, mit hoch motivierter, MVAS-zertifizierter Mannschaft, großem modernsten Materialpark und 22 Servicestationen in Deutschland sowie einem Fuhrpark von 500 Fahrzeugen.

Mitgliedschaften:

Senat der Wirtschaft

DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

SISTRA Schweizerischer Fachverband für Sicherheit auf Straßen



Unsere aktuelle Führungsmannschaft:

Aufsichtsrat



Gertrud Sporleder



Heike Sporleder



Wolf-Herbert
Weiffenbach

Vorstand



Werner Sporleder
Vorstandsvorsitzender



Sonja Riefe
Vorstand Finanzen



Ralph Goerres
Vorstand Technik

Bereichsleiter



Frank Tittmann
Regionalleiter Nord

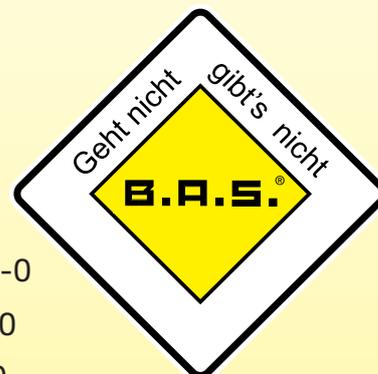


Prokurist Sven Röger
Regionalleiter Ost



Heinrich Bernholz
Regionalleiter West

B.A.S. Servicestationen



REGION NORD

- 19288 Ludwigslust, Am Industriegelände 4, Tel.: (03874) 57079-0
- 22885 Barsbüttel/Hamburg, Altes Feld 12, Tel.: (040) 300899-0
- 24536 Neumünster, Tungendorfer Str. 10, Tel.: (04321) 90599-0
- 27367 Sottrum/Bremen, Dieselstr. 20, Tel.: (04264) 83738-0
- 30966 Hemmingen, Hoher Holzweg 15, Absperr-Service, Tel.: (05101) 9281-0
- 30966 Hemmingen, Hoher Holzweg 15, LED-Leittechnik, Tel.: (05101) 58805-50
- 30966 Hemmingen, Hoher Holzweg 44, Zentralverwaltung, Tel.: (05101) 58805-0
- 34355 Staufenberg/Kassel OT Lutterberg, Triftstr. 20, Tel.: (05543) 30899-0
- 35452 Heuchelheim/Gießen, Rodheimer Str. 160-162, Tel.: (0641) 972197-0
- 38112 Braunschweig, Christian-Pommer-Str. 55, Tel.: (0531) 888989-0

REGION OST

- 01189 Dresden, Offenburger Str. 2, Tel.: (0351) 42270-0
- 04129 Leipzig, Berliner Str. 79 / 81, Tel.: (0341) 5968-0
- 04860 Torgau, Dr.-Külz-Ufer 18, Tel.: (03421) 7073-73
- 06844 Dessau, Ziegeleistr. 15, Tel.: (0340) 21833-0
- 95463 Bindlach/Bayreuth, Goldkronacher Str. 37, Tel.: (09208) 587985-0
- 99428 Nohra/Weimar, Grunstedter Weg 6, Tel.: (03643) 49334-0

REGION WEST

- 33609 Bielefeld, Schelpmilser Weg 10, Tel.: (0521) 30528-0
- 44143 Dortmund, Eichendorffstr. 2, Tel.: (0231) 925393-0
- 45134 Essen, Schnabelstr. 24, Tel.: (0201) 125845-0
- 48155 Münster, Kesslerweg 24, Tel.: (0251) 53404-0
- 50221 Düsseldorf, Hamburger Str. 22, Tel.: (0211) 385458-0
- 56743 Mendig, Am Flugplatz 24, Tel.: (02652) 93508-0





Geht nicht

gibt's nicht

B.A.S.[®]