

REFLEKTOREN

Unfallschwerpunkt durch optimierte Nachtsichtbarkeit entschärfen

Im Amtsbezirk der Autobahnmeisterei Erfurt kam es im Bereich einer langgezogenen Kurve beim Übergang von der Bundesstraße B 7 auf die Autobahn A 71 immer wieder zu schweren Unfällen. Um den Verlauf der Schutzplanken und damit diese schwierige Kurve besonders bei Dämmerung und Dunkelheit besser sichtbar zu machen, hat sich das zuständige Landesamt dazu entschlossen, Schutzplankensolarreflektoren von Lüft in einem Pilotprojekt einzusetzen und zu testen.

Nach einem Jahr Einsatz kann nach Auskunft des zuständigen Autobahnmeisters vermeldet werden, dass sich der Einbau der Reflektoren gelohnt hat. Seitdem die LED-Reflektoren über die Schutz-



Um den Verlauf von Schutzplanken – gerade bei Dämmerung und Dunkelheit – besser sichtbar zu machen, bieten sich Schutzplankensolarreflektoren an

planken den Verlauf der Kurve sichtbar machen, sind kaum noch Unfälle passiert.

Zusätzliche Acrylreflektoren für verstärkte Wirkung

Die Schutzplankenreflektoren gibt es mittlerweile in der dritten Ge-

neration. Das Solarpanel wurde nochmal vergrößert und optimiert. Die LEDs sind, je nach Einsatzort, in Weiß oder in Rot lieferbar. Zusätzliche Acrylreflektoren verstärken die Wirkung und sorgen für bessere Lichtstreuung. Die Schutzplankenreflektoren aus der Serie

LUCID PRO sind für Schutzplankenprofile Typ A und B erhältlich und uneingeschränkt nutzbar.

→ Weitere Informationen

Lüft GmbH
D-55257 Budenheim
www.lueft.de

FAHRZEUG-RÜCKHALTESYSTEME

Sicherung des Oberleitungssystems auf der Pilotanlage des eHighway Hessen

Im Rahmen mehrerer Klimaschutzprojekte hat Hessen.Mobil auf der Autobahn A 5 die Pilotanlage ELISA (ELEktrifizierter, Innovativer Schwerverkehr auf Autobahnen) errichtet. Seit Ende 2018 können auf einer knapp 5 km langen Strecke entsprechend ausgestattete Lkw klimaneutral elektrisch angetrieben fahren. Mit der Pilotanlage sollen in Zusammenarbeit mit der TU Darmstadt während der kommenden Jahre in einem Feldversuch elektrische Antriebe bei schweren Nutzfahrzeugen erprobt und die Machbarkeit einer elektrifizierten Autobahn untersucht werden. Wesentlicher Bestandteil der Anlage sind 229 Masten, an denen die Oberleitung für die Stromversorgung befestigt ist.



Bild 1: Die Betonschutzwand schützt die Masten, an denen die Oberleitung befestigt ist, vor einem Anprall (Fotos: Schnorfeil Bau)

Zum Schutz der Masten, die mindestens 1,30 m vom befestigten Fahrbahnrand entfernt stehen, errichtete die Schnorpfel Bau GmbH in beiden Fahrtrichtungen je eine Betonschutzwand vom Typ LINE-TECH LT 104 ME. Sie erfüllt mit der Aufhaltestufe H4b und dem Wirkungsbereich W2 maximale Anforderungen. Hessen.Mobil hatte sich für die Installation eines Fahrzeug-Rückhaltesystems mit der größtmöglichen Aufhaltestufe H4b entschieden, da durch den Anprall eines Lkw an die Masten das gesamte Oberleitungssystem in den Verkehrsraum stürzen und in Folge die Verkehrsteilnehmer erheblich gefährden könnte.

**Frei aufgestellte
Betonschutzwand**

Außer den technischen Kennwerten gab es noch eine weitere Vorgabe: Unmittelbar neben der Fahrbahnbefestigung befinden sich in 60 cm Tiefe entlang der gesamten Strecke Kabeltrassen, die nicht umgelegt werden konnten. Dies erforderte eine Schutzeinrichtung,



Bild 2: In die Schutzwand sind im Abstand von 3 m Schubplatten integriert. Sie tragen bei zur hohen Stabilität der Schutzvorrichtung bei gleichzeitig extrem geringem Wirkungsbereich. Zusätzlich zu sehen: Vorbereitung für die Aussparungen zum Zwecke des Wasserabflusses

die nicht im Boden verankert ist. Die gewählte Ortbetonschutzwand erfüllt auch diese Anforderung, denn sie wird ohne Verankerungen im Untergrund frei auf einem unbewehrten Betonstreifenfundament aufgestellt. Speziell konstruierte Schubplatten im Sockelbereich bewirken in Verbindung mit der Bewehrung die hohe Stabilität der Schutzwand, die mit einer Systembreite von 54 cm bei einem

Anprall eines 38-t-Lkw nachweislich lediglich um 25 cm verschoben wird.

Das System ist grundsätzlich wartungsfrei und wird mit korrosionsgeschützter Bewehrung hergestellt. Auch diese Merkmale waren in der Ausschreibung gefordert. Zudem können Entwässerungsöffnungen in die Schutzwand integriert werden. Auf der A 5 wurden

in Absprache mit dem Auftraggeber entsprechende Öffnungen im Abstand von 3 m realisiert.

➔ **Weitere Informationen**
Linetech GmbH & Co. KG
D-50829 Köln
www.linetech.de

Schnorpfel Bau GmbH
D-56253 Treis-Karden
www.schnorpfel.com

FORSCHUNGSPROJEKT

Begleitforschung auf dem Testfeld Autonomes Fahren startet

Wie sich Autonomes Fahren auf Verkehrsfluss und -nachfrage auswirkt, untersucht das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) im Projekt „bwirkt“. Auf

dem Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg, kurz TAF BW, gewinnen Forschungsprojekte unter Realbedingungen wertvolle Erkenntnisse für die Entwicklung

des automatisierten Fahrens. Doch wie wirken sich die Projekte selbst auf Verkehr und Technologien auf dem Testfeld aus? Was bedeutet das in den realen Straßenverkehr

integrierte Testfeld für die Gesellschaft? Und welche rechtlichen Fragen ergeben sich? Das Projekt nimmt Begleit- und Wirkungsforschung zum automatisierten und vernetzten Fahren auf dem Testfeld in den Blick und leitet Handlungsempfehlungen für Wissenschaft, Industrie und Politik ab. Die Forscherinnen und Forscher des KIT untersuchen dabei vor allem die Auswirkungen auf den Verkehr. Wenn in Zukunft mehr und mehr autonome Fahrzeuge unterwegs sind, wirkt sich das voraussichtlich auf das Verkehrsverhalten der Menschen und auf den Straßenverkehr selbst aus. Diese Entwicklung gilt es abzuschätzen und darauf zu reagieren. Deshalb werden anhand der laufenden Projekte auf dem Testfeld die Folgen des



Das Projekt untersucht, wie sich Autonomes Fahren auf Verkehrsfluss und -nachfrage auswirkt (Foto: Manuel Balzer, KIT)