



Spandauer Straße 25
57072 Siegen

Postfach 10 01 53
57001 Siegen

Telefon: (02 71) 5 30 38
Telefax: (02 71) 5 67 69



Stahlschutzplanken-Info 1/2011

Inhalt

- 1. Einsatzfreigabe für Fahrzeug-Rückhaltesysteme in Deutschland**
- 2. Lieferweg von Schrauben in CE-gekennzeichneten RAL-Systemen**
- 3. Neue Homepage**
- 4. Informationsveranstaltung am 03. Mai 2011 in Fulda**

1. Einsatzfreigabe für Fahrzeug-Rückhaltesysteme in Deutschland

Mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2010 vom 20.12.2010 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009) nun endlich eingeführt. Gleichzeitig mit der RPS wurde die lang erwartete Einsatzfreigabeliste veröffentlicht und durch das ARS Nr. 28/2010 verbindlich eingeführt. Fast zeitgleich endete zum Jahreswechsel die so genannte Koexistenzperiode der harmonisierten europäischen Norm DIN EN 1317-5, so dass seit 01. Januar ausschließlich CE-gekennzeichnete Bauprodukte als Fahrzeug-Rückhaltesysteme in Europa in Verkehr gebracht und montiert werden dürfen. (s. Info 2/2010).

Die Einsatzfreigabeliste soll gemäß ARS „zur Sicherstellung eines bundesweit einheitlichen und anforderungsgerechten Sicherheitsniveaus sowie zur Vereinfachung der Ausschreibung und des Vergabeverfahrens von Fahrzeug-Rückhaltesystemen“ dienen. Sie ist auf der Homepage der BASt (www.bast.de) veröffentlicht und soll regelmäßig aktualisiert werden. In der aktuellen Liste (Stand 17.01.2011) sind allerdings nur Module und Systeme enthalten, die bis November 2009 eingereicht wurden und die relevanten Einsatzfreigabekriterien erfüllen. Neuere Systeme, wie z.B. das RAL-System SUPER-RAIL ES (s. Info 4/2010) werden erst demnächst eingepflegt.

Gemäß ARS sind „im Bereich der Bundesfernstraßen grundsätzlich nur solche Systeme einzusetzen, für die eine Einsatzfreigabe für den jeweiligen Einsatzbereich vorliegt. Dies ist bereits bei der Planung und Ausschreibung zu beachten.“ Nur wenn aufgrund der jeweiligen Örtlichkeit bzw. spezieller Anforderungen keine geeigneten Systeme in der Einsatzfreigabeliste enthalten sind, darf im Einzelfall abweichend entschieden werden.

Insgesamt gesehen geht das BMVBS trotz einiger aus Sicht der Gütegemeinschaft offener Punkte mit der Installierung der Einsatzfreigabe in Deutschland einen Schritt in die richtige Richtung. Es bleibt abzuwarten, ob die gewünschten Ziele – u.a. das Verhindern

„babylonischer Verhältnisse“ – durch die Einsatzfreigabe tatsächlich erreicht werden können. Die Zukunft wird zeigen, wie die Auftragsverwaltungen mit der nicht einfach zu lesenden und zu verstehenden Einsatzfreigabeliste umgehen werden und ob Risiken, die durch patentgeschützte „Firmenlösungen“ entstehen, nachhaltig ausgeschlossen und ein fairer Wettbewerb sichergestellt werden können.

Die Liste im Detail betrachtet:

- **6 Module Stahl**

Im Bereich der 6 Module mit Schutzeinrichtungen aus Stahl sind ausschließlich Systeme von RAL-Herstellern enthalten, davon 4 Module mit kompatiblen Stahlschutzplankensystemen nach RAL-RG 620 (ESP (M01), EDSP (M02), SUPER-RAIL Eco/light (M03) und SUPER-RAIL (M04)). 2 weitere Module bestehen aus firmeneigenen Systemen. Andere Schutzeinrichtungen aus Stahl wurden nicht in die Liste aufgenommen.

- **Wegfall bewährter Konstruktionen**

Die klassischen DDSP-Systeme wurden nicht in die Liste aufgenommen. Obwohl CE-Kennzeichen vorliegen, erfüllen die DDSP-Systeme aufgrund fehlender geprüfter Übergangskonstruktionen die Einsatzfreigabekriterien nicht vollständig. Nicht in die Liste aufgenommen wurden außerdem die nach EN 1317 geprüften Systeme ESP/4.0 mit Unterfahrerschutz (System Euskirchen), die EDSP/1,33 auf Bauwerk in der Aufhaltstufe H2 und die EDSP/2.0 zweifach für H2 im Mittel- bzw. Seitentrennstreifen. Die Einsatzbereiche dieser Systeme werden durch moderne RAL-Konstruktionen abgedeckt. Daher hat man sich in der Einsatzfreigabeliste dazu entschieden, die altbewährten Konstruktionen durch die neuen RAL-Konstruktionen der SUPER-RAIL Eco-Familie und durch die sogenannten Motorradsysteme (ESP/4.0 Motorrad und EDSP/2.0 Motorrad) abzulösen.

- **Aufhaltstufe H4b**

Bei der höchsten Aufhaltstufe H4b am Fahrbahnrand kommen nur SUPER-RAIL-Systeme (Modul M04) als einzige Lösung in Betracht. Bei H4b im Mittelstreifen ist neben SUPER-RAIL-Systemen (M04) nur das Modul Delta Bloc 100 (M08b) verfügbar. Ortbetonsysteme sind für die Aufhaltstufe H4b nicht freigegeben!

- **Abweichungen von Prüfergebnissen**

In der Übersichtsliste Schutzeinrichtungen finden sich bei den Angaben zu den RAL-Systemen einige Abweichungen gegenüber den von der Gütegemeinschaft bekannt gegebenen. Die Wirkungsbereichsklassen von SUPER-RAIL light Bw und SUPER-RAIL Plus Bw sind um eine Klasse höher angegeben, da die seit 2006 dem Stand der Technik entsprechende Normalisierung in der Liste noch nicht berücksichtigt wurde. Durch die Neuauflage der DIN EN 1317 (Teile 1 bis 3) im Januar 2011 ist die Normalisierung nun auch im gültigen Regelwerk verankert, so dass eine baldige Anpassung in der Einsatzfreigabeliste erforderlich ist. Bei SUPER-RAIL Bw ist die Wirkungsbereichsklasse statt mit W4 (gemäß Anprallprüfung) mit W5 eingetragen, da ein Zuschlag für die Wirkung eines zusätzlich eingebauten Dilatationsstoßes einkalkuliert wird. Bei SUPER-RAIL VZB ist die Leistungsklasse mit H2-W6-B angegeben.

Dabei wurde die komplette Baubreite des Betonsockels in den Wirkungsbereich einbezogen und nach oben aufgerundet. Diese Einstufung steht im Widerspruch zur CE-Zertifizierung durch die zuständige notifizierte Stelle TÜV SÜD SZA. Diese hat zur Erteilung der CE-Kennzeichen die Leistungsdaten der SR VZB geprüft und die von der Gütegemeinschaft angegebene Wirkungsbereichsklasse W3 bestätigt (s. Info 1/2008).

- **AEK nur als Regelabsenkungen**

Als Anfangs- und Endkonstruktionen (AEK) für Stahlsysteme ist die 12 m-Regelabsenkung bindend. Aber auch bei sämtlichen Betonschutzwandsystemen (Fertigteil und Ortbeton) kommt ausschließlich die EDSP-Regelabsenkung als AEK in Betracht. Andere AEK's sind nicht zugelassen. Eine Absicherung mit Betonschutzwänden bedingt also grundsätzlich Übergänge auf Stahlsysteme und die Anordnung der EDSP-Regelabsenkung.

- **Übergangskonstruktionen in der Praxis**

In der Übersichtsliste Übergangskonstruktionen sind in einigen Fällen kurios und praxisfremd anmutende Lösungen angegeben. In Fällen, die nicht als Übergangselement gemäß Einsatzfreigabe eingestuft wurden, und für die kein geprüfter Übergang existiert, ergeben sich aus der Liste zum Teil sehr große Längen für die Übergänge. Verantwortlich dafür ist die Forderung in der Fußnote „*Mindestlänge der zwischengeschalteten Schutzeinrichtung nach RPS beachten*“. Da nach RPS die „Mindestlänge“ L_1 der Prüflänge aus der Anprallprüfung entspricht, ist eine Ausführung oftmals nur mit großen Zwischenlängen möglich.

Als Beispiel sei der Übergang M01-ÜE15 von ESP Plus/2.0 (N2-W4-A) auf EDSP/1,33 Bw (H1-W5-A) genannt. Gemäß Einsatzfreigabeliste ist der Übergang mit einer Gesamtlänge von 188 m folgendermaßen auszuführen:

- Übergang ESP Plus/2.0 – ESP/2.0
- 60 m ESP/2.0
- 8 m Übergangskonstruktion von ESP/2.0 auf EDSP/2.0
- 60 m EDSP/2.0
- Übergang EDSP/2.0 – EDSP/1.33
- 60 m EDSP/1.33
- Übergang EDSP/1.33 – EDSP/1.33 Bw

Dass ein derartig ausgeführter Übergang bei den in der Praxis Beteiligten zu Kopfschütteln führen dürfte, ist sicher. In Ausschreibungen, in denen pauschal Übergänge nach Einsatzfreigabeliste gefordert werden, ist also insbesondere seitens der Auftragnehmer erhöhte Wachsamkeit dringend anzuraten, und gegebenenfalls bei der ausschreibenden Stelle die beabsichtigte Ausführung des Übergangs detailliert vorab zu klären. Hier besteht noch interner Klärungsbedarf zwischen Industrie und Verwaltung. Wir sind optimistisch, dass pragmatische Lösungen, z.B. durch verkürzte Mindestlängen, gefunden werden, und damit unsinnige Übergangslängen vermieden werden können.

2. Lieferweg von Schrauben in CE-gekennzeichneten RAL-Systemen

Die Austauschbarkeit von Teilen in RAL-Produkten bedingt seit der Einführung der CE-Kennzeichnung zum 01.01.2011, dass die Hersteller nach RAL-RG 620 fertigen und für das jeweilige Produkt über ein CE-Zertifikat verfügen. Eine Liste dieser Hersteller und Produkte, für die eine Austauschbarkeit der Teile aktuell gegeben ist, ist auf der BAST-Homepage (unter „Qualitätsbewertung/Listen/Straßenausstattung“) veröffentlicht.

Wie bei den Konstruktionsteilen gilt auch für Befestigungsmaterial von CE-gekennzeichneten Systemen: Es sind nur Schrauben zulässig, die von einem RAL-Hersteller hergestellt oder geliefert wurden.

Der Direkteinkauf beim Schraubenlieferanten durch den Montagebetrieb ist somit nicht mehr zulässig. Befestigungsmaterial für CE-gekennzeichnete RAL-Systeme ist grundsätzlich durch die RAL-Hersteller zu beziehen. Wird beim Einbau ohne Rücksprache mit dem Hersteller von diesen Anforderungen abgewichen, so geht die Mängelhaftung für das gesamte Bauprodukt vom Hersteller auf den Monteur über.

3. Neue Homepage

Seit Anfang des Jahres hat die Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e. V. eine komplett überarbeitete neue Homepage. Neben grundsätzlichen Informationen über passive Schutzeinrichtungen aus Stahl sind zwei neue Rubriken „Service für Behörden“ und „Service für Monteure“ eingerichtet worden. Darunter finden sich die Systemzeichnungen, Musterausschreibungen und Bestellformulare für Montagetafeln. Auch die Handbücher mit detaillierten Hinweisen für die Montage sind zum Download verfügbar. Alle Fachinformationen, die die Gütegemeinschaft seit Anfang 2001 herausgegeben hat, sind verfügbar. Ein Themenindex vereinfacht die Suche nach Informationen zu bestimmten Sachverhalten. Um den Anforderungen an die CE-Kennzeichnung gerecht zu werden, wurden neben der bereits bekannten Übersicht der geprüften RAL-Systeme nun auch die Systemzeichnungen, die CE-Zertifikate und CE-Zeichen sowie Filmsequenzen von Anprallversuchen neu aufgenommen.

4. Informationsveranstaltung am 03. Mai 2011 in Fulda

Unter dem Thema „Passive Schutzeinrichtungen im Wandel – sicher und wirtschaftlich mit Stahl“ bereitet die Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e. V. zusammen mit dem Stahlinformationszentrum wiederum eine Informationsveranstaltung zum Thema passive Sicherheit vor. Dabei sollen auch die Erfahrungen mit der CE-Kennzeichnung, die seit 01.01.2011 verbindlich vorgeschrieben ist, und die Auswirkung des Einsatzfreigabeverfahrens angesprochen und diskutiert werden. Wir empfehlen allen Lesern, sich diesen Termin vorzumerken.