

## Stahlschutzplanken-Info 2/2008

Inhalt

- 1. Verwendung von Konstruktionsteilen für Super-Rail**
- 2. Neues RAL-Logo**
- 3. RAL-Konstruktion Super-Rail light**
- 4. Kurztestate für RAL-Konstruktionen**

### **1. Verwendung von Konstruktionsteilen für Super-Rail**

Bei der Herstellung bzw. beim Einbau von Super-Rail-Systemen ist darauf zu achten, dass ausschließlich Stahlschutzplanken-Konstruktionsteile eingebaut werden dürfen, die ein Herstellerkennzeichen und eine Prüfzeitraumkennzeichnung nach RAL-RG 620 tragen.

Nicht entsprechend gekennzeichnete Stahlschutzplanken-Konstruktionsteile oder welche, die ein Herstellerkennzeichen nach TL-SP aufweisen, dürfen aus patentrechtlichen Gründen nicht in Super-Rail-Systemen eingebaut werden.

### **2. Neues RAL-Logo**

Das RAL-Gütezeichen wurde nach Maßgabe des Deutschen Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V. geändert. Im Logo ergänzt wurden das Merkmal „Kompatible Stahlschutzplankensysteme“ und das RAL-Logo. Dadurch soll die Gütesicherung der nach hohen festgelegten Qualitätskriterien hergestellten Stahlschutzplankenprodukte deutlicher zum Ausdruck kommen. Das bisherige Logo darf noch bis Mitte 2009 von den Mitglieder der Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V. verwendet werden.



### 3. RAL-Konstruktion Super-Rail light

Mit der neuen RAL-Konstruktion wird ein Lückenschluss zwischen den vorhandenen RAL-Systemen EDSP (Aufhaltestufe H1) und Super-Rail (Aufhaltestufe H4b) erreicht. Die Schutzeinrichtung Super-Rail light ist optimiert für die Aufhaltestufe H2 und zeichnet sich dadurch aus, dass sie einerseits ebenso reparaturfreundlich wie Super-Rail ist und durch den robusten Kastenprofilholm auch über Sicherheitsreserven für schwere Anprallereignisse bietet. Mit 43 kg pro Meter ist die Konstruktion relativ leicht und daher kostengünstig. Durch die geringe Gesamthöhe des Systems von 90 cm erfüllt das System zusätzlich auch das Planungskriterium Haltesichtweite.

#### 3.1 Konstruktion

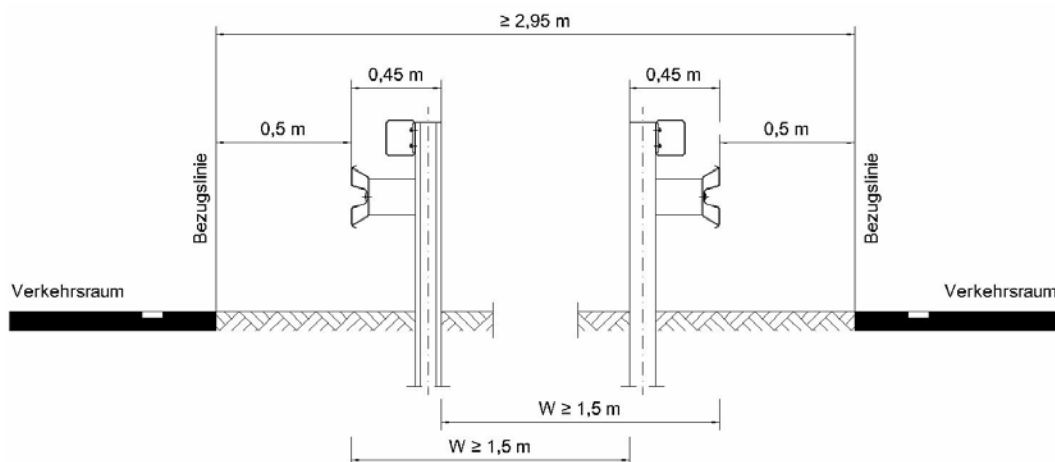
Super-Rail light basiert auf dem bewährten Super-Rail-System. Es wurde allerdings auf den unteren Kastenprofilholm verzichtet, und neuartige Deformationselemente werden direkt an die C125-Pfosten angeschlossen. Die Systembreite ist 45 cm, und der Pfostenabstand beträgt 2,0 m. Die Prüflänge (Mindesteinbaulänge) ist 52 m. Alle verwendeten Teile (inkl. des neuen Deformationselementes) sind RAL-Bauteile. Die Konstruktion kann von allen Herstellern, die nach RAL-RG 620 fertigen, geliefert werden, womit der Wettbewerb, im Gegensatz zu so genannten Firmensystemen, auch bei späteren Reparaturen sichergestellt ist.

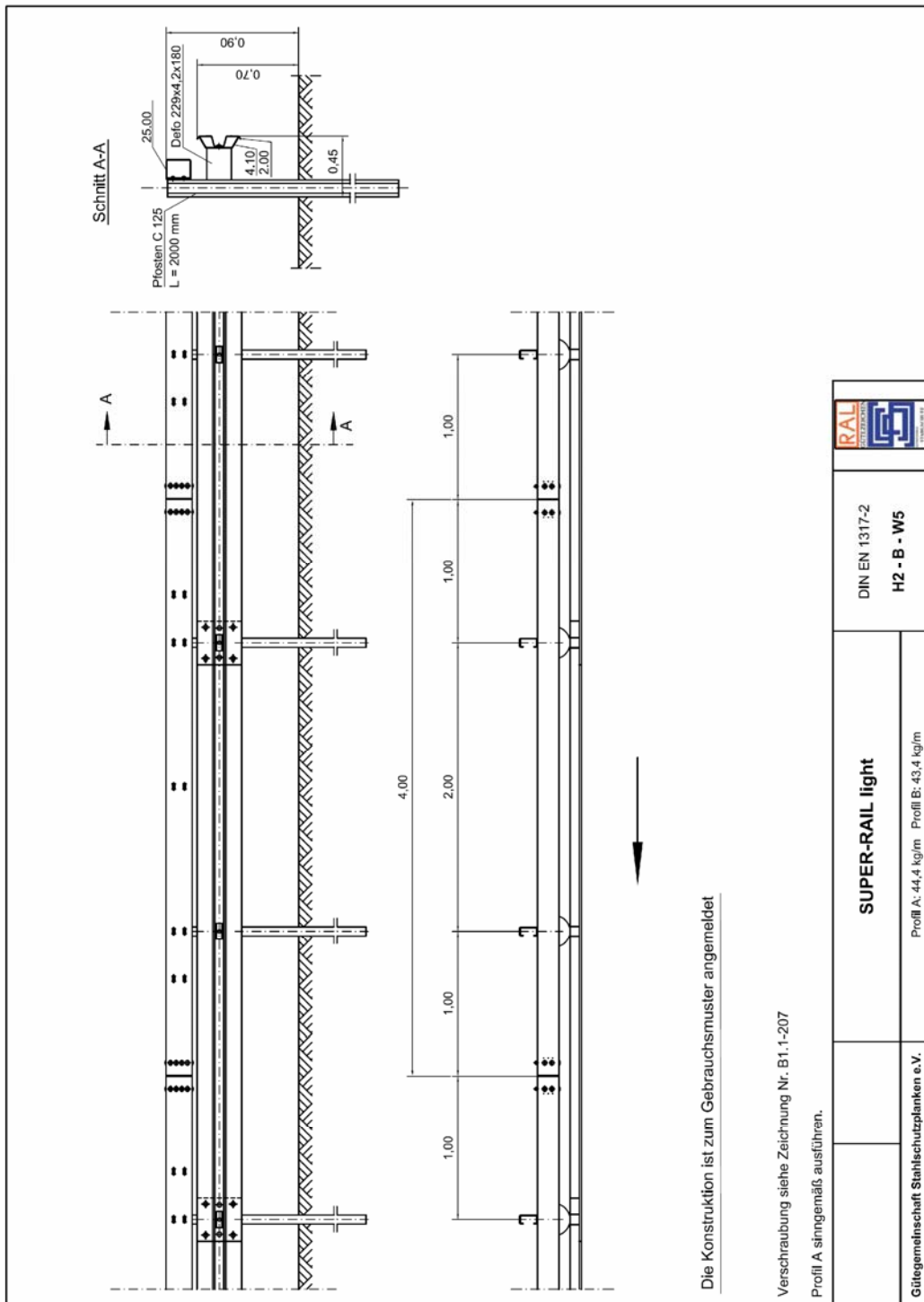
#### 3.2 Einsatzbereich

Das System wurde mit einer Aufhaltestufe H2, einem Wirkungsbereich W5 ( $W_N = 1,5$  m) und einem ASI 1,2 in der Anprallheftigkeitsstufe B getestet.

Super-Rail light kann zweifach aufgestellt bei Mittelstreifenbreiten im Regelfall (d.h. 0,5 m Abstand der Vorderkante der Schutzeinrichtung von der Bezugslinie) ab **2,95 m** eingesetzt werden (siehe Bild). In begründeten Fällen darf gemäß RPS 2008 der Abstand bis auf das Maß 0,25 m (nach RAS-Q) verringert werden, so dass dann der Einsatz selbst bei einer Mit-

telstreifenbreite von **2,45 m** möglich ist.




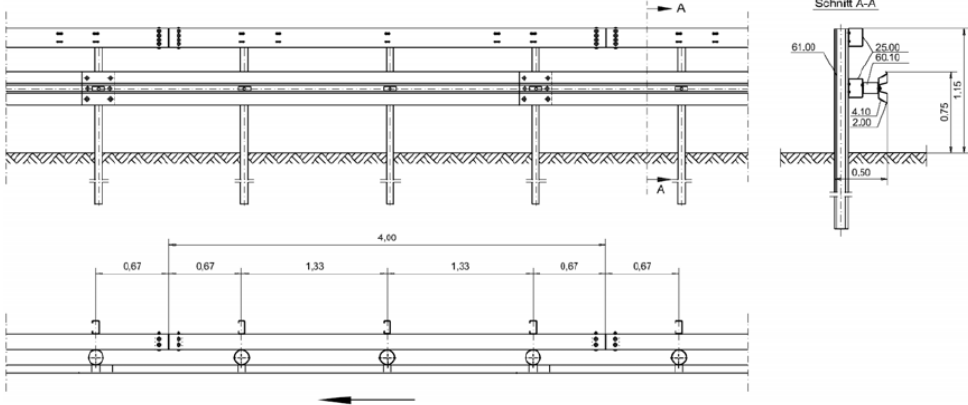



#### 4. Kurztestate für RAL-Konstruktionen

Auf der Homepage der Gütegemeinschaft [www.guetegemeinschaft-stahlschutzplanken.de](http://www.guetegemeinschaft-stahlschutzplanken.de) sind ab sofort Kurztestate für die nach DIN EN 1317 geprüften Stahlschutzplankensysteme zum Download verfügbar.

Diese 28 Kurztestate enthalten die wesentlichen Angaben zu Einsatzbedingungen und Leistungsfähigkeit der Systeme analog zu den bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) verfügbaren Datenblättern für die bei der BASt positiv nach DIN EN 1317 geprüften Schutzeinrichtungen. Enthalten sind auch die in Hinblick auf die zukünftige CE-Kennzeichnung erforderlichen Angaben zu den Erstprüfungen.

Damit wird die Lücke für diejenigen RAL-Konstruktionen geschlossen, die im Katalog der BASt bisher keine Berücksichtigung fanden, da die Prüfungen nach DIN EN 1317 bei anderen europäischen Prüfinstituten durchgeführt worden sind. Als Beispiel ist im Folgenden das Kurztestat für das System Super-Rail H2 in gerammt er Ausführung dargestellt.

	Super-Rail (H2)		RAL-RG 620 Zeichnung S1.1-310
	Aufhaltstufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
	H2	W4 ( $W_N = 1,3 \text{ m}$ )	A
			
<p>Die einseitige gerammte Stahlschutzeinrichtung besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Deformationsrohre bestimmen das Format eines Elementes. Das System ist gekennzeichnet durch einen Pfostenabstand von 1,33 m und die 4 m langen Holme. Laschen-Klemmverbindungen fixieren die rückseitig offen gestalteten Kastenprofil-Holmstränge am Pfosten. Die stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. Die Schutzplankenholme überlappen und sind mit mehrfachen Schraubenverbindungen fixiert. Der Schutzplankenholm wird über Deformationsrohre am unteren Kastenprofil befestigt.</p>			
Systembezeichnung	Super-Rail		
Abgekürzte Systembezeichnung	SR		
Erstprüfung	TB11	BASt 1995 7D 10	
	TB51	BASt 1995 7D 11	
Breite des Systems	0,50 m		
Höhe des Systems ab Fahrbahnoberkante	1,15 m		
Länge der Systemelemente / -baugruppen	4,00 m		
Masse je lfd. m Systemlänge	Profil A: 71,6 kg/m; Profil B: 70,6 kg/m		
Anprallheftigkeit	ASI = 1,0	THIV = 29 km/h	
Maximale seitliche Position des Systems	1,3 m		
Maximale seitliche Position des Fahrzeugs	1,3 m		
Mindestlänge	40 m		
Systemgründung	Gerammt		
Abspannungen, Verankerung am Anfang / Ende	1,5 m tief gerammter HEB180-Pfosten oder Betonfundament 80x80x80 cm mit 80 cm HEB180-Pfosten innerhalb der Übergangskonstruktion		
Weitere geprüfte Aufhaltstufe	H4b		
Zugehörige Anfangs-/Endkonstruktion	---		
Zugehörige Übergangskonstruktionen	an BSW: Flextra SRC an EDS: S3.1-310 an SR-VZB: S3.1-311 an SR+: S3.1-316		
Bemerkungen	 <p>Vor nicht einsturzgefährdeten Hindernissen (keine Gefährdung Dritter) kann SR abgeleitet von der Prüfung an SR-VZB auch eingesetzt werden, wenn der Abstand zwischen Systemvorderkante und Gefahrenstelle kleiner ist als der Wirkungsbereich; In geeigneten Mittelstreifen gilt Zeichnung S1.1-321</p>		

Siegen, im September 2008