



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 2/2023

Inhalt

1. Übergangskonstruktion FLEXTRA SR HS – SR Pro Bw
2. Einsatz der SUPER-RAIL Eco in Asphalt
3. Richtigstellung zu Veröffentlichungen im Kirschbaum-Verlag
4. Bezugsweg für RAL-Bauteile, Anker, Schrauben u. sonstige Befestigungsteile
5. RAL-Kennzeichnung 2023
6. SPMF-Grundlehrgang 2024

1. Übergangskonstruktion FLEXTRA SR HS – SR Pro Bw

Die Übergangskonstruktion von **SUPER-RAIL HS** (TÜL-Nr. SE-1211/1212) auf **SUPER-RAIL Pro Bw** (SE-1149) wurde nach DIN V ENV 1317-4 erfolgreich für die Aufhaltstufe **H4b-W4-B** geprüft. Erreicht wurden dabei eine dynamische Durchbiegung $D_N = 0,8$ m und eine Klasse der Fahrzeugeindringung VI6.



Bild 1: FLEXTRA SUPER-RAIL HS – SUPER-RAIL Pro Bw (H4-W4-B)

Damit existiert ein zweiter in H4b geprüfter Übergang für den Anschluss der SUPER-RAIL Pro Bw an die gerammte Strecke. Gegenüber dem bisher verfügbaren Übergang FLEXTRA SR – SR Pro Bw (TÜL-Nr. ÜK-4004) besteht der wesentliche Vorteil in folgenden Punkten:

- Einfachere Montage
- Kürzere Länge 12 m statt 16 m
- Geringerer Wirkungsbereich W4 statt W5
- Geringere Fahrzeugeindringung VI6 statt VI8
- Einsatzmöglichkeit in H4b auf 1,4 m schmalen Bankett, da die angeschlossene Schutzeinrichtung SUPER-RAIL HS eine Durchbiegung von nur $D_N = 0,9$ m aufweist. Der regelkonforme Einsatz auf 1,15 m Bankett ist möglich, wenn im begründeten Ausnahmefall der Abstand vom Fahrbahnrand auf 0,25 m verringert wird.

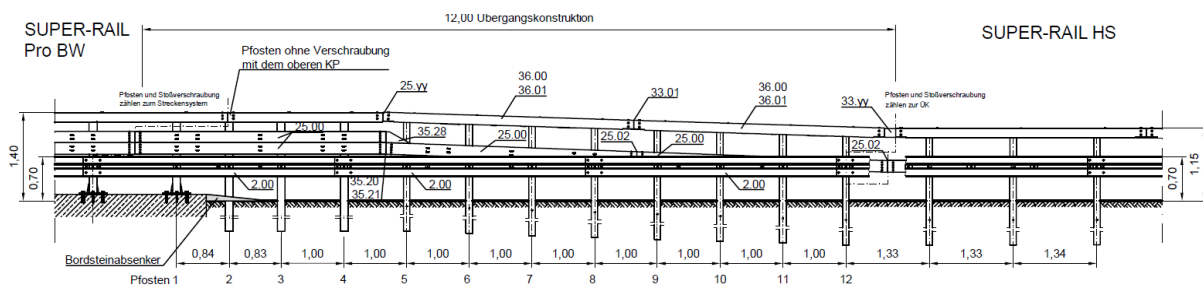


Bild 2: FLEXTRA SUPER-RAIL HS – SUPER-RAIL Pro Bw (H4-W4-B)

2. Einsatz der SUPER-RAIL Eco in Asphalt

Das System **SUPER-RAIL Eco** (TÜL-Nr. SE-1012) wurde mit in Boden gerammten C-125-Pfosten nach DIN EN 1317 geprüft. Für den Einsatzbereich in asphaltierten Mittelstreifenüberfahrten wird dieses System bisher nicht verwendet, sondern die speziell für diesen Zweck geprüfte **SUPER-RAIL Eco 1A/MÜF** (TÜL-Nr. SE-1016). Dieses System weist die gleichen Bauteile auf und unterscheidet sich konstruktiv von der SUPER-RAIL Eco lediglich in der Systemhöhe: 1,0 m bei SUPER-RAIL Eco 1A/MÜF statt 0,9 m bei SUPER-RAIL Eco.

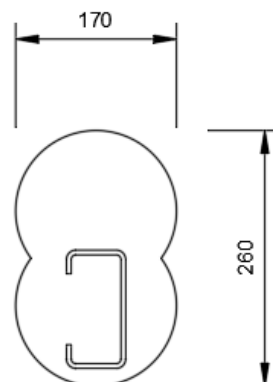


Bild 3: Mindestabmessungen für die Aussparung im Asphalt, z.B. durch überlappende Doppelbohrung 170 mm

Zur SUPER-RAIL Eco liegt nun eine von der Produktzertifizierungsstelle positiv bewertete Modifikation nach DIN EN 1317-5 vor, die den gleichwertigen Einsatz der SUPER-

RAIL Eco in Asphaltdeckschichten betrifft, wenn hier die Doppelbohrung (2 x 170 mm überlappend, Gesamtlänge Bohrloch 260 mm, siehe Bild 3) durch den Asphalt ausgeführt wird. Eine Beeinträchtigung der Pfostenrotation durch den Asphalt bzw. die Asphaltkante am Rand der Doppelbohrung ist nicht zu erwarten, sodass sich das Systemverhalten wie in der Anprallprüfung einstellen kann.

Dadurch ist nachgewiesen, dass die SUPER-RAIL Eco mit 90 cm Systemhöhe auch beim Einbau in Asphaltdeckschichten die CE-konforme Leistungsfähigkeit erfüllt, also die beiden Aufhaltestufen **H2** und **L2** mit einer Wirkungsbereichsklasse **W4**, einer Klasse der Fahrzeugeindringung **VI4** und einer Anprallheftigkeit der bestmöglichen Stufe **A** für die Insassenbelastung bei Anprall. Die dynamische Durchbiegung beträgt $D_N = 0,7$ m.

Aus technischer Sicht gibt es keine Anwendungsfälle mehr für den Einsatz der SUPER-RAIL Eco 1A/MÜF, die nicht durch SUPER-RAIL Eco gleichwertig abgedeckt werden können.

3. Richtigstellung zu Veröffentlichungen im Kirschbaum-Verlag

Aufgrund einer unrichtigen Darstellung in dem Artikel „*Betonschutzwände bieten wirtschaftliche Regellösungen für alle Fälle*“ in der Straßenverkehrstechnik 4.2023 (S.268-271) sowie der Straße und Autobahn (S.332-335) über Stahlschutzplankensysteme nach RAL-RG 620 sieht sich die Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V. veranlasst, auf diese Aussagen gesondert hinzuweisen. Eine Stellungnahme dazu erscheint in den beiden Oktober-Ausgaben der Fachzeitschriften. Zum Teil sind Gegendarstellungen bereits auch in dem Artikel „*Mehr Verkehrssicherheit durch Stahlschutzplanken-Verbandssysteme*“ im „Special Schutzeinrichtungen“ in den August-Ausgaben 2023 enthalten. Die genannten Hefte sind beim Kirschbaum-Verlag erhältlich:

www.kirschbaum.de/fachzeitschriften

4. Bezugsweg für RAL-Bauteile, Anker, Schrauben u. sonstige Befestigungsteile

Aus Haftungsgründen im Rahmen der CE-Kennzeichnung ist es unerlässlich, dass alle Komponenten, also neben Bauteilen auch Anker, Schrauben und sonstige Befestigungsteile, über einen RAL-Hersteller bezogen werden, der über ein CE-Zeichen für das zu bauende Fahrzeug-Rückhaltesystem verfügt. Nur so ist sichergestellt, dass der Hersteller als Eigner der CE-Zertifikate auch die CE-Kennzeichnung und Garantie für das verkaufte Produkt (Fahrzeug-Rückhaltesystem) übernehmen kann. Dies ist bereits auch eine Forderung in den Einbauanleitungen der RAL-Systeme und Voraussetzung für die Austauschbarkeit der Komponenten unterschiedlicher RAL-Hersteller.

Als ergänzende Maßnahme haben die RAL-Hersteller im Mai 2023 beschlossen, Bauwerksplattenpfosten nur noch im Set zusammen mit den benötigten Verbundankern in Verkehr zu bringen bzw. zu verkaufen. Dies gilt nicht für Reparaturen und für Neubauten, bei denen Fertigteileankerkerne eingesetzt werden. In solchen Fällen ist dem RAL-Hersteller der Verwendungszweck bei der Materialbestellung anzugeben, wenn keine Anker mitgeliefert werden sollen.

5. RAL-Kennzeichnung 2023

Bei RAL-Systemen müssen weiterhin alle kennzeichnungspflichtigen Bauteile mit dem Herstellerkennzeichen (Stanzzeichen) und der Prüfzeitraumkennzeichnung (Prägung) nach RAL-RG 620 versehen sein. In den aktuellen Prüfzeiträumen gefertigte Schutzplankenbauteile müssen folgende Prüfzeitraumkennzeichnung aufweisen:

- | | |
|------------------|------------------|
| 1. Halbjahr 2023 | RAL-RG 620 U 123 |
| 2. Halbjahr 2023 | RAL-RG 620 B 223 |

Gemäß ZTV FRS 2013, Fassung 2017, haben Auftragnehmer sicherzustellen, dass bei dem gelieferten Material die Prüfzeitraumkennzeichnung und das Firmenkennzeichen mit den Angaben in der Bescheinigung über die bestandene Fremdüberwachungsprüfung nach RAL-RG 620 übereinstimmen.

6. SPMF-Grundlehrgang 2024

Ausgebildete Schutzplanken-Montagefachleute (SPMF) sind für die einwandfreie Montage von Stahlschutzplankensystemen unverzichtbar. Durch die nach ZTV FRS geforderte regelmäßige Teilnahme an einem Aufbauseminar sind sie in der Lage, neben der Beaufsichtigung von zugewiesenem Montagepersonal auch für Straßenmeistereien und Autobahnämter als Berater zur Verfügung zu stehen.

Zu Beginn des kommenden Jahres besteht, wie die Jahre zuvor, die Gelegenheit, an einem Grundlehrgang und einem systemspezifischen Lehrgang (22.-26.01.2024 für Baustein I und 19.-23.02.2024 für Baustein II gemäß ZTV FRS) teilzunehmen und die nach ZTV FRS geforderte Qualifikation als Montagefachkraft mit fachspezifischen Kenntnissen für Schutzeinrichtungen aus Stahl zu erwerben.

Dieser Grundlehrgang einschließlich des systemspezifischen Lehrgangsteils ist die einzige Qualifikationsmöglichkeit zur Montagefachkraft für Fahrzeug-Rückhaltesysteme, die den Anforderungen der ZTV FRS genügt und den geforderten Umfang von mindestens 2 x 18 Zeitstunden umfasst.

Aufgrund der zunehmenden Komplexität der Regelwerke empfiehlt die Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V. ausdrücklich auch Mitarbeitern von Ämtern, Meistereien und Ingenieurbüros die Teilnahme an den Schutzplankenmontagefachmann-Lehrgängen.

Bei Interesse besteht noch bis Ende Oktober 2023 die Möglichkeit zur Anmeldung über die Geschäftsstelle der Gütegemeinschaft.

Siegen, im Oktober 2023