



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 1/2017

Inhalt

1. Eco-Safe-Absenkung BASt-begutachtet
2. Übergangselement Eco-Safe 2.0 – Eco-Safe 1.33
3. Eco-Safe MPS mit Unterfahrerschutz
4. Merkblatt M RepS zur Reparatur von Altsystemen
5. Resumee DeuSAT
6. Kennzeichnung

1. Eco-Safe-Absenkung BASt-begutachtet

Wie bereits im letzten Stahlschutzplanken-Info 3/2016 angekündigt, ist der Direktanschluss der Eco-Safe an die 12 m-Absenkung nun auch einsatzfreigabekonform möglich. Für die beiden Eco-Safe-Varianten Eco-Safe 2.0 und Eco-Safe 1.33 sowohl mit A- als auch B-Profil liegt eine BASt-Begutachtung vor. Bestätigt wird, dass diese Anfangs- und Endkonstruktion (AEK) die Leistungsklasse P2A - x1/y1 - Z1 - A nach DIN V ENV 1317-4 erfüllt. Die Absenkung ist bis auf den letzten Pfosten im Übergang zum Streckensystem identisch mit der bekannten ESP 2.0-Absenkung, siehe Bild 1.

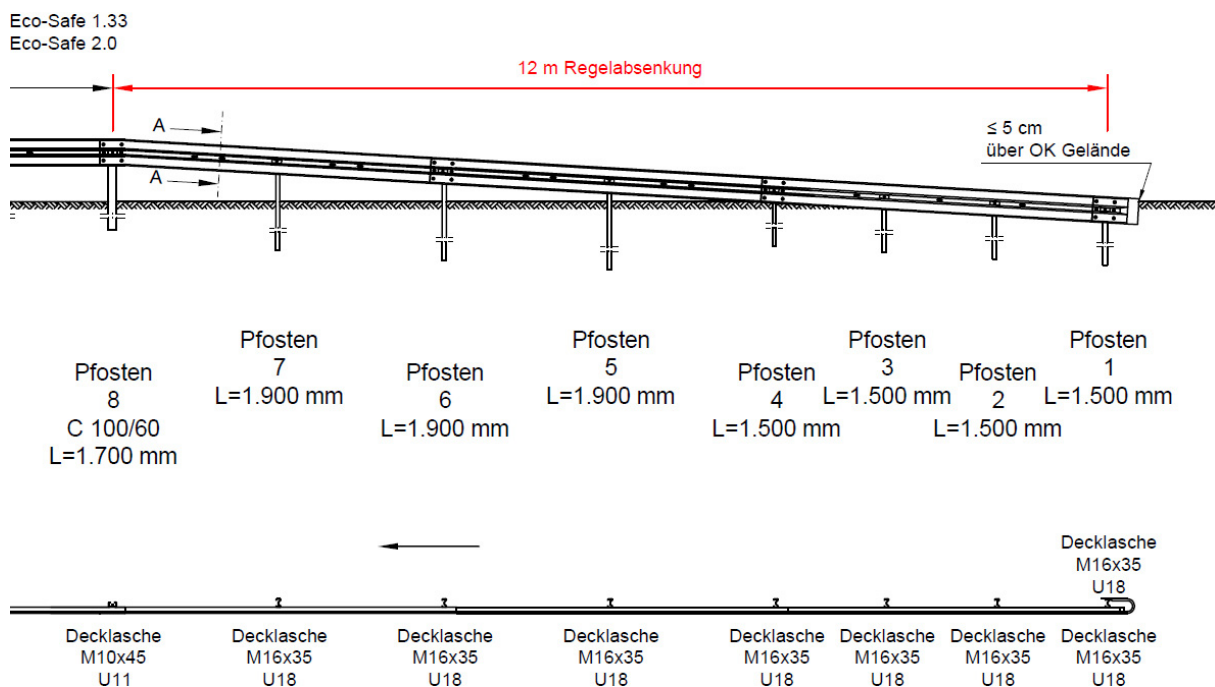


Bild 1: Eco-Safe-Absenkung 12 m

2. Übergangselement Eco-Safe 2.0 – Eco-Safe 1.33

Aufgrund der Differenz in der Dynamischen Durchbiegung von 0,4 m in der Aufhaltestufe H1 beim Übergang zwischen Eco-Safe 2.0 und Eco-Safe 1.33 war gemäß Einsatzfreigabekriterien für diesen Übergang der Länge Null eine gesonderte BAST-Begutachtung notwendig geworden. Diese liegt inzwischen vor. Die BAST bestätigt, dass der nach DIN V ENV 1317-4 geprüfte Übergang die Leistungsklasse H1-W4-A erfüllt und dass es sich um ein direktes Übergangselement im Sinne der Einsatzfreigabekriterien handelt.

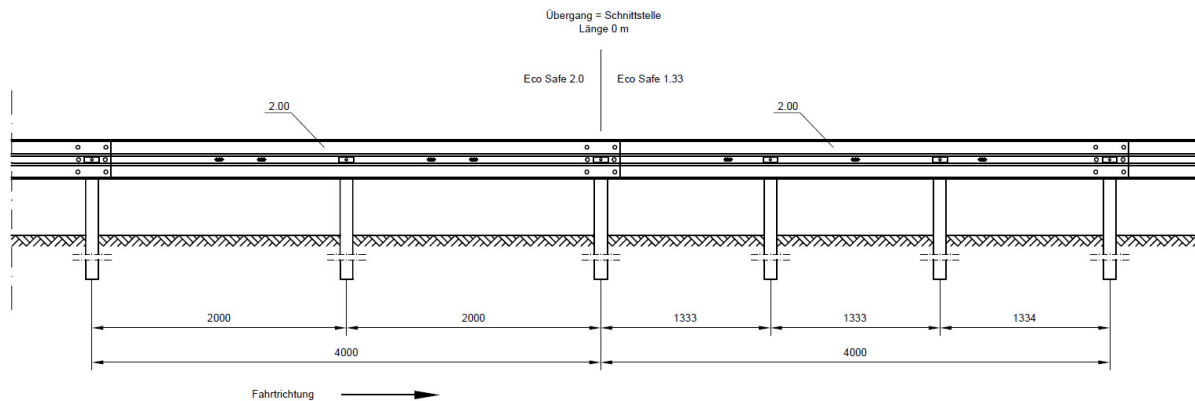


Bild 2: BAST-begutachtetes direktes Übergangselement Eco-Safe 2.0 – Eco-Safe 1.33

In der Aufhaltestufe N2 kann dieser Übergang ebenfalls als direktes Übergangselement eingesetzt werden, weil hier die Differenz in der Dynamischen Durchbiegung nur 0,1 m beträgt. Der Übergang kann auch zum Wechsel der Aufhaltestufen von N2 auf H1 genutzt werden, da beide angeschlossenen Schutzeinrichtungen in der Aufhaltestufe L1 geprüft und damit sowohl in N2 als auch H1 einsetzbar sind.

Die BAST-Begutachtung für diesen Übergang ist auf der Homepage der Gütegemeinschaft zum Download verfügbar, wie auch alle anderen Begutachtungen der BAST für die RAL-Systeme.

3. Eco-Safe MPS mit Unterfahrschutz

Dass geprüfte Weiterentwicklungen von motorradfahrerfreundlichen Schutzeinrichtungen bei der Gütegemeinschaft in Planung sind, war bereits im Stahlschutzplanken-Info 1/2015 in Aussicht gestellt worden. Mit der „Eco-Safe MPS“ ist nunmehr eine nach DIN EN 1317 geprüfte Ausführung mit Unterfahrschutz für die Eco-Safe-Familie verfügbar. Die Bezeichnung „MPS“ steht dabei für „Motorcyclist Protection System“.



Bild 3: Eco-Safe MPS (N2-W3-A) – Prüfung nach Teil 2 von DIN EN 1317

Das System Eco-Safe MPS ist als Modifikation der Eco-Safe 2.0 zertifiziert und erreicht in der Anprallprüfung nach DIN EN 1317-2 die Leistungsklasse N2-W3-A.

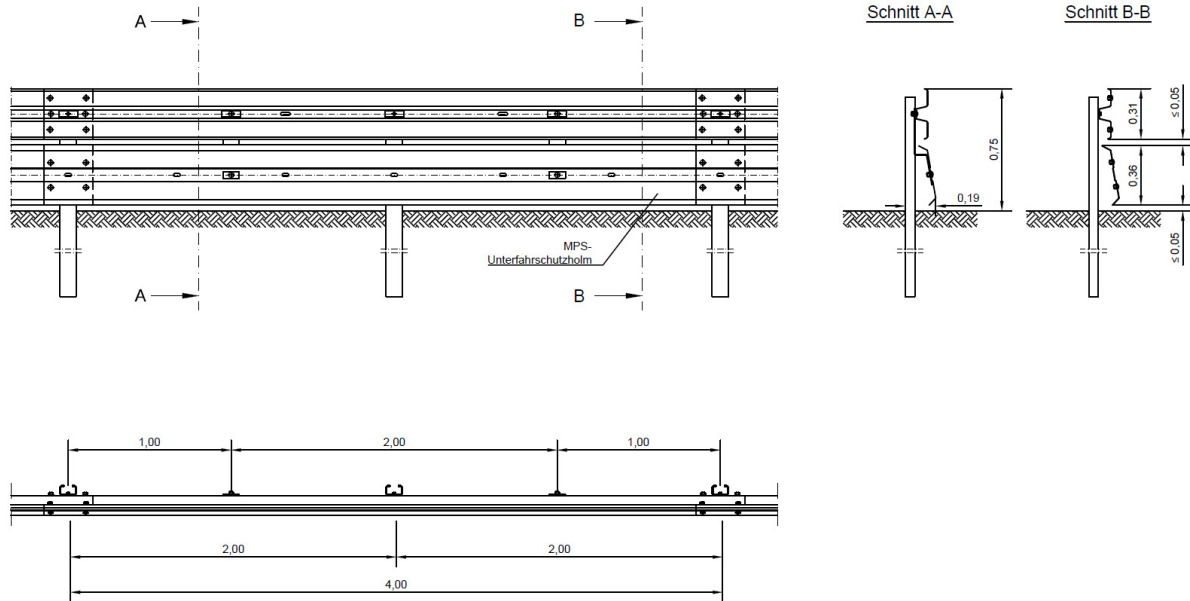


Bild 4: Eco-Safe 2.0 MPS



Bild 5: Eco-Safe MPS (C60 - II) geprüft nach Teil 8 von DIN EN 1317

Besonderheit ist, dass der Nachweis der Wirksamkeit des Unterfahrerschutzes für aufprallende Motorradfahrer durch eine zusätzliche Prüfung gemäß DIN CEN/TS 1317-8 DIN SPEC 18518 erfolgte. Das System erfüllt die Geschwindigkeitsklasse C60 und die Anprallheftigkeitsstufe II nach diesem Teil 8 der Norm EN 1317. Erstmals ist damit eine sowohl nach Teil 2 als auch Teil 8 von EN 1317 geprüfte RAL-Schutzeinrichtung verfügbar.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht machen sich gemeinsam mit den Ländern stark für den Einsatz von Unterfahrerschutzsystemen. Dazu wird eine rasche Verausgabung von Bundesmitteln für entsprechende Verkehrsicherheitsmaßnahmen angestrebt. Die Gütegemeinschaft empfiehlt, einen Unterfahrerschutz auf Motorradstrecken auch präventiv – ohne bisherige Unfallauffälligkeit – an vorhandenen Schutzeinrichtungen zu installieren. Diese Empfehlung basiert auf vorliegenden Erkenntnissen zur Wirksamkeit von Schutzplanken mit Unterfahrerschutz, vgl. Stahlenschutzplanken-Info 3/2015.

Neben der bewährten ESP 4.0 UFS mit Unterfahrerschutz „Euskirchen“ steht mit der Eco-Safe MPS hierfür nun ein weiteres geprüftes Unterfahrerschutzsystem zur Verfügung, das insbesondere auch bei schmalen Banketten und beengten Verhältnissen am Fahrbahnrand und bei hohen Geschwindigkeiten > 70 km/h uneingeschränkt geeignet ist.

4. Merkblatt M RepS zur Reparatur von Altsystemen

Im FGSV-Verlag erschienen ist das im FGSV-Arbeitsausschuss 3.7 von der Gütegemeinschaft gemeinsam mit Bund und Ländern entwickelte Merkblatt für Reparaturen von Stahlschutzplanken im Bestand „M RepS“, Ausgabe 2017. Dieses Merkblatt gilt für Stahlschutzplanken (nicht CE-gekennzeichnete Schutzeinrichtungen, Anfangs-, End- und Übergangskonstruktionen aus Stahl) im Bestand, die nach Anfahrten zu reparieren sind, und nach den Vorgaben der vormals gültigen Regelwerke (z. B. RPS, TL-SP, ZTV-PS) errichtet wurden und deren Funktionsweise und Leistungsbeständigkeit zumeist nicht durch Anprallprüfungen nach DIN EN 1317 nachgewiesen wurden.

Damit auch nach Zurückziehen der RPS 89, TL-SP 99 und ZTV-PS 98 Systemübersichts- und Einzelteilzeichnungen sowie Montagehinweise für Altsysteme weiterhin verfügbar sind und kompatible Ersatzteile hierfür gefertigt und fachgerecht montiert werden können, wurden alle Konstruktionen und Bauteile, die nicht in der RAL-RG 620, Stand 2010, als Zeichnungen enthalten sind, in diesem Merkblatt erfasst.

Neben den dafür erforderlichen Zeichnungen sind auch Hinweise zur Ausführung von Reparaturen im M RepS enthalten. Insbesondere sind auch Fälle gelistet, die den Stand der Technik aus den ZTV FRS, Abschnitt 13.1(2), ergänzen, wo nicht entsprechend der ursprünglichen Konstruktion wiedererrichtet wird.

Einen Einführungserlass durch das BMVI wird es voraussichtlich nicht geben. Dennoch ist zu erwarten, dass die Beachtung des Merkblatts bei künftigen Reparaturausschreibungen gefordert wird. Das vollständige Merkblatt ist in elektronischer Form auf CD verfügbar und kann beim FGSV-Verlag erworben werden.

5. Resumee DeuSAT

Zum ersten Mal fand die Tagung des Industrieverbandes Straßenausstattung e.V. vom 08. bis 09. März 2017 in der Kölner Messe statt. Mit einem neuen Konzept und neuem Namen wurde die bisherige Tradition, nach dem 7. Deutschen Straßenausstattertag im Jahr 2015 in Bremen, grundlegend geändert. Schwerpunkt waren wieder die Arbeitskreise der unterschiedlichen Fachrichtungen mit hochinteressanten Beiträgen aus Industrie und Verwaltung. Erstmals konnten die Teilnehmer neben den Fachbeiträgen auch zahlreiche Aussteller im Messebereich aufsuchen. Fast alle Unternehmen der Straßenausstattung waren hier mit einem Stand präsent. Teilnehmer, Aussteller und Initiatoren zeigten sich mit dem Ergebnis des neuen Konzepts mehr als zufrieden und sind für die Zukunft optimistisch, dass sich der DeuSAT sukzessive neben der Intertraffic als gleichwertig etablieren wird. Folgerichtig ist für das Jahr 2019 der nächste DeuSAT wiederum in Köln vorgesehen.

6. Kennzeichnung

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. Drittel 2016	RAL-RG 620 # 116	1. Drittel 2017	RAL-RG 620 ◆ 117
2. Drittel 2016	RAL-RG 620 (216	2. Drittel 2017	RAL-RG 620 E 217
3. Drittel 2016	RAL-RG 620 \ 316		

Gemäß ZTV FRS 2013 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.

Siegen, im Juni 2017