

MONTAGEANLEITUNG

KREMSBARRIER 2 RH3

für rammfähigen Untergrund



Leistungsklasse gemäß EN 1317-2:

| | |
|------------------------------|----|
| Aufhaltstufe: | H3 |
| Anprallheftigkeitsstufe: | B |
| Klasse des Wirkungsbereichs: | W5 |

Produktion und Vertrieb:

voestalpine Krens Finaltechnik GmbH

Schmidhüttenstraße 5, 3500 Krens, Austria

T.: +43/50304/14-670

F.: +43/50304/54-628

E-Mail: info.finaltechnik@voestalpine.com

ID: TTMB202

Stand: 02/2024

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|-------------------------------|
| Sicherheitshinweise..... | 3 |
| Bestimmungsmässiger Gebrauch..... | 3 |
| Technische Beschreibung des Fahrzeugrückhaltesystems | 3 |
| Transport..... | 4 |
| Erfordernisse für die Montage..... | 4 |
| Geeigneter Untergrund..... | 5 |
| Einbau des Fahrzeugrückhaltesystems entsprechend den Typenblättern B202/2 und B203/3 (siehe Anhang). | 5 |
| 1. V140-Steher rammen | 5 |
| 2. Leitschiene S2A (oberes Leitschienenband) montieren | 6 |
| 3. C100x60-Steher rammen | 7 |
| 4. Haltebügel S2A montieren..... | 7 |
| 5. Leitschiene S2A (unteres Leitschienenband) montieren | 7 |
| 6. Passelemente | 8 |
| 7. Anziehmomente der Schraubverbindungen | 9 |
| 8. Kontrolle der Konformität..... | 9 |
| 9. Räumen der Baustelle..... | 9 |
| Reparatur des Fahrzeugrückhaltesystems..... | 10 |
| Dauerhaftigkeit des Korrosionsschutzes..... | 10 |
| Inspektion und Wartung..... | 10 |
| Recycling / Entsorgung | 10 |
| Anhang 1 | Typenblatt B202/2 |
| Anhang 2 | Typenblatt B202/3 |
| Anhang 3 | Stückliste KREMSBARRIER 2 RH3 |

SICHERHEITSHINWEISE

Da die Arbeiten an Fahrzeugrückhaltesystemen generell als besonders gefährlich einzustufen sind, dürfen diese Tätigkeiten nur unter Aufsicht und Anleitung von einschlägig geschulten Fachkräften durchgeführt werden.

Die Anwendung dieser Montageanleitung setzt die Aufsicht und Anleitung durch diese Fachkräfte voraus.

Das Montagepersonal hat die Persönliche Schutzausrüstung (PSA) entsprechend der EG-Richtlinie 89/686/EWG und den nationalen Bestimmungen zu tragen.

BESTIMMUNGSMÄSSIGER GEBRAUCH

Fahrzeugrückhaltesysteme haben die Aufgabe, von der Fahrbahn abgekommene Fahrzeuge aufzuhalten und umzulenken und damit die Folgen für die Insassen sowie für andere Personen oder schützenswerte Objekte zu minimieren.

Hinweis: Grundsätzlich sind Fahrzeugrückhaltesysteme nur dort anzuordnen, wo durch das Abkommen der Fahrzeuge nachteiligere Folgen für die Fahrzeuge und deren Insassen sowie für andere Personen oder schützenswerte Objekte zu erwarten sind, als durch das Anfahren an das Rückhaltesystem.

TECHNISCHE BESCHREIBUNG DES FAHRZEUGRÜCKHALTESYSTEMS

| Leistungsklasse gemäß ÖNORMEN 1317-2 | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Aufhaltestufe | H3 |
| Anprallheftigkeitsstufe / ASI | B / 1,2 |
| Wirkungsbereich Klasse / Stufe | W5 / 1,7m |
| Prüflänge | 57,00 m |
| Systemmaße | |
| Systembreite | 617 mm |
| Systemhöhe | 1.215 mm |
| Rammtiefe | 985 bzw. 870 mm |

TRANSPORT

Beim Transport von Bauteilen für Fahrzeugrückhaltesysteme sind folgende Punkte zu beachten:

- » Eine ordnungsgemäße Ladungssicherung ist sicherzustellen.
- » Bei Transport auf mit Auftausalzen behandelten Straßen sind die Bauteile nur mit geschlossenen Planen-LKWs zu transportieren.
- » Kontakt mit anderen aggressiven Transportgütern (z.B. Resten von Chemikalien auf der Ladefläche) vermeiden.
- » Die Hebezeuge sind auf ein maximales Paketgewicht von 2,5 t auszulegen.

Hinweis: Auch für den Transport von Arbeitsgeräten für die Montage von Fahrzeugrückhaltesystemen ist die ordnungsgemäße Ladungssicherung sicherzustellen.

ERFORDERNISSE FÜR DIE MONTAGE

Die ausführende Firma (=Montagefirma) muss die fachliche Eignung und generelle Qualifikation für die Durchführung derartiger Montagearbeiten besitzen.

Die Montagefirma muss die technische Ausrüstung für die fach- und sachgemäße Durchführung der Montagearbeiten besitzen. Dazu zählen neben dem für diese Arbeiten adaptierten Fuhrpark vor allem für die erforderliche Stehertlänge ausgelegte Rammgeräte mit entsprechend angepassten Rammhauben und Führungen sowie Bohrgeräte, Schlagschrauber, Montagedorne, Messmittel etc.

Die Montagefirma hat die Einhaltung sämtlicher im Zuge dieser Montagearbeiten relevanten nationalen sowie internationalen Gesetze, Richtlinien, Verordnungen etc. zu gewährleisten und rechtzeitig das Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen zu überprüfen.

Die Montagefirma muss **vor** Montagebeginn

- » ev. vorhandene Einbauten im Bereich der Verankerungen erheben und entsprechend berücksichtigen.
- » die Eignung des Untergrundes (Bodenklasse, ausreichende Bohrtiefe, Ebenheit, etc.) überprüfen.
- » die für die Montage des Fahrzeugrückhaltesystems maßgebende Bezugslinie kennzeichnen.
- » die Materiallieferung auf Richtigkeit und Vollständigkeit überprüfen und Beanstandungen umgehend dem Lieferanten mitteilen.
- » sicherstellen, dass die Baustelle ordnungsgemäß abgesichert ist.

Bei festgestellten Abweichungen ist der Auftraggeber umgehend schriftlich zu informieren und eine Abklärung vorzunehmen.

Wenn Bauteile von Fahrzeugrückhaltesystemen kurzfristig zwischengelagert werden müssen, dann sind folgende Lagerungsbedingungen einzuhalten:

- » Die Lagerfläche muss tragfähig, befestigt und mit einem LKW befahrbar sein.
- » Verzinkte Bauteile dürfen nicht in hohem, feuchtem Gras, in Pfützen oder Schlamm gelagert werden.
- » Die Lagerung der Pakete in der angelieferten Verpackungseinheit hat mit etwa 150 mm Bodenabstand auf Unterlagshölzern zu erfolgen.
- » Die Bauteile sind mit leichtem Gefälle zu lagern, damit Wasser ablaufen kann.
- » Wannenbildungen (Feuchtigkeitsansammlungen) sind zu vermeiden.

- » Folien für die Lagesicherung während des Transports sind zu entfernen.
- » Der Lagerplatz darf nicht mit Auftaumitteln behandelt werden.

Eine längerfristige Lagerung von gebündelten Bauteilen im Freien ist zu vermeiden.

GEEIGNETER UNTERGRUND

Der Untergrund ist für die Montage des Fahrzeurückhaltesystems geeignet, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- » Bodenklassen 3, 4 und 5 der ÖNORM B 2205 und geschüttete Böden, die sich in diese Bodenklassen einreihen lassen
- » Verdichtungsgrad $D_{pr} \geq 97\%$
- » Der Untergrund ist rammfähig.

Ein Untergrund ist für die Montage des Fahrzeurückhaltesystems als rammfähig anzusehen, wenn sich der Boden in die Bodenklassen 1, 3, 4 und 5 der ÖNORM B 2205 einreihen lässt, keine Blöcke enthält und der Steinanteil gemäß ÖNORM EN ISO 14688-2 mit <10 Massen-% gering ist.

Hinweis: Sollte der Untergrund nicht rammfähig sein, so besteht die Möglichkeit, Bohrungen bis zur erforderlichen Tiefe herzustellen bzw. passende Lehrverrohrungen einzuplanen und diese mit geeignetem Material zu verfüllen und zu verdichten.

EINBAU DES FAHRZEUGRÜCKHALTESYSTEMS ENTSPRECHEND DEN TYPENBLÄTTERN B202/2 UND B203/3 (SIEHE ANHANG)

Eine Vormontage der Bauteile des Fahrzeurückhaltesystems im Werk ist nicht erforderlich.

Da das Fahrzeurückhaltesystem nicht vorgespannt wird, ist die Umgebungstemperatur für die Montage nicht relevant.

1. V140-Steher rammen



Abbildung 1

Der mindestens 2.200 mm lange V140-Steher ist mit einem geeigneten Rammgerät soweit senkrecht in den Untergrund zu rammen, dass die Steheroberkante 1.215 ± 40 mm über dem Bezugsniveau zu liegen kommt.

Die im Abstand von 80 und 150 mm vom Steherende liegenden Langlöcher 18×36 mm müssen am oberen Steherende (Steherkopf) liegen. Die offene Seite des V140-Steher liegt auf der dem Verkehr abgewandten Seite (siehe Abb. 1).

Das Rammgerät muss mit einer für den V140-Querschnitt passenden Rammhaube ausgestattet sein, damit eine exakte Führung gegeben ist und es zu keinen Deformationen bzw. Verletzungen der Feuerverzinkung beim Steherkopf kommen kann.

Der Regelachsabstand der Steher beträgt 1.900 mm.

2. Leitschiene S2A (oberes Leitschienenband) montieren

Die Leitschienen sind im Stoßbereich in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung so zu überlappen, dass ein Einhaken der Fahrzeuge nicht möglich ist. Das der Fahrbahn zugewandte Leitschienenende im Stoßbereich (Oberteil) weist Tropfenlöcher auf. Das der Fahrbahn abgewandte Leitschienenende im Stoßbereich (Unterteil) weist Langlöcher auf.

Die Leitschienen werden alle ~1.900 mm an den V140-Steher verschraubt. Dazu wird eine Rundkopfschraube M16 FK 4.6 durch das Langloch 26x20 mm in der Leitschiene und das untere, der Fahrbahn zugewandte, Langloch 30x18 mm im V140-Steher gesteckt (siehe Abb. 2 bis 4), an der Steherinnenseite eine Scheibe 40x18x4 aufgeschoben und mit einer Sechskantmutter M16 FK 5 fixiert.

Die Rundkopfschraube M16 FK 4.6 kommt in den Längen 35 und 55 mm zum Einsatz. Die Rundkopfschraube M16x55 ist dort erforderlich, wo der Leitschienenstoß am V140-Steher verschraubt wird (siehe Abb. 2 und 3).



Abbildung 2

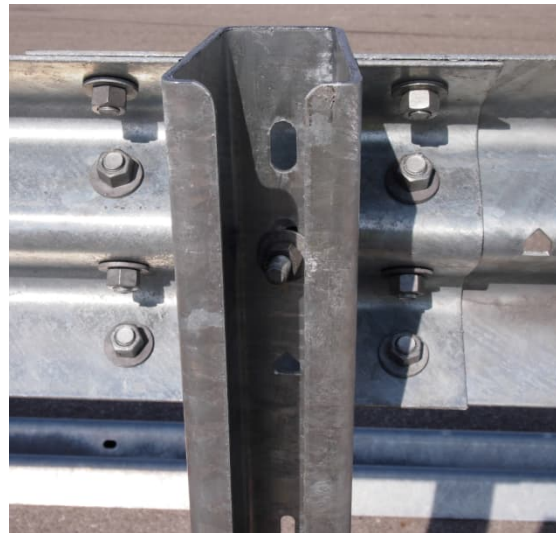


Abbildung 3



Abbildung 4

Die Rundkopf-Schraubverbindungen sind so fest anzuziehen, dass die Leitschienenflanken satt an den V140-Steher gepresst werden, jedoch keine bleibenden Verformungen aufweisen (siehe Abb. 4).

Der Leitschienenstoß ist zusätzlich noch mit acht Flachrundschrauben M16x30 FK 6,8 zu verschrauben (siehe Abb. 2 bis 4). Beim Festziehen der Sechskantmutter M16 FK 6 ist auf den richtigen Sitz der tropfenförmigen Verdrehsicherung des Schraubenkopfes im Tropfenloch der Leitschiene zu achten.

Unter jeder Sechskantmutter M16 ist eine Scheibe 40x18x4 anzuordnen.

3. C100x60-Steher rammen

Die C100x60-Steher sind in Längsrichtung annähernd mittig zwischen den V140-Steher anzuordnen. Die Stehervorderkante der C100x60-Steher ist um 400 mm näher zur Fahrbahn anzuordnen als die der V140-Steher (siehe Abb. 7).

Der mindestens 1.700 mm lange C100x60-Steher ist mit einem geeigneten Rammgerät soweit senkrecht in den Untergrund zu rammen, dass die Steheroberkante 830 ± 40 mm über dem Bezugsniveau zu liegen kommt. Die offene Seite des C100x60-Steherquerschnittes ist so anzuordnen, dass sie in Fahrtrichtung der entsprechenden Fahrbahn zeigt (siehe Abb. 5) Das Lochbild muss am oberen Steherende (Steherkopf) liegen.

Das Rammgerät muss mit einer zum C100x60-Querschnitt passenden Rammhaube ausgestattet sein, damit es zu keinen Deformationen bzw. Verletzungen der Feuerverzinkung beim Steherkopf kommen kann. Eine am Rammgerät nahe der Geländeoberkante montierte und dem C100x60-Querschnitt angepasste Führung hat für die exakte Positionierung des Stehers beim Rammen zu sorgen.

Der Regelachsabstand der Steher beträgt 1.900 mm.

Hinweis: Die Rammhaube muss eine Nut aufweisen, damit der Steherquerschnitt beim Rammen beidseitig gestützt wird.

4. Haltebügel S2A montieren

Der Haltebügel S2 ist mit einer Sechskantschraube M10 FK 4.6 mit dem Steher zu verschrauben. Das Schlüsselloch im Haltebügel muss sich mit dem oberen der beiden Langlöcher 18×36 mm auf der Stehervorderseite decken. Die Flanke mit den beiden Langlöchern 30×18 mm zeigt zur Fahrbahn hin (siehe Abb. 5). Die Sechskantschraube M10 FK 4.6 wird mit der bereits aufgeschobenen Scheibe 11 vom Haltebügel aus durch die Schmalseite des Schlüssellochs (Schmalseite oben) und das Langloch gesteckt (siehe Abb. 5). Auf der Steherinnenseite wird eine Lasche $120 \times 40 \times 2$ mit der oberen der zwei axial liegenden Bohrungen $\varnothing 12$ mm auf die Schraube M10 FK 4.6 geschoben und mit einer Sechskantmutter M10 FK 5 fixiert (siehe Abb. 6).

5. Leitschiene S2A (unteres Leitschienenband) montieren



Abbildung 5



Abbildung 6

Die Leitschienen sind im Stoßbereich in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung so zu überlappen, dass ein Einhaken der Fahrzeuge nicht möglich ist. Das der Fahrbahn zugewandte Leitschieneende im Stoßbereich (Oberteil) weist Tropfenlöcher auf. Das der Fahrbahn abgewandte Leitschieneende im Stoßbereich (Unterteil) weist Langlöcher auf.

Die Leitschienen werden an jedem Haltebügel alle ~1.900 mm mit zwei Flachrundschrauben M16 FK 6.8 an den Langlöchern 30x18 mm verschraubt (siehe Abb. 7).

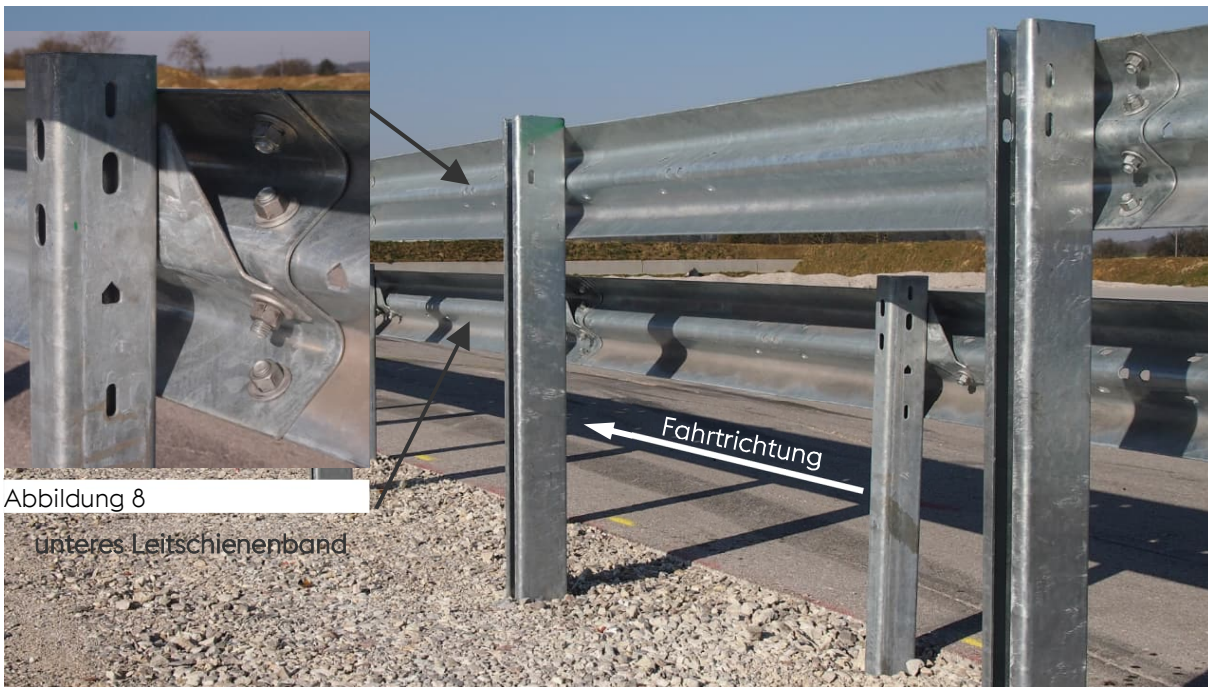


Abbildung 7

Die Flachrundschraube M16 FK 6.8 kommt in den Längen 30 und 40 mm zum Einsatz. Die Flachrundschraube M16x40 ist nur für die Verschraubung des Haltebügels im Leitschiene Stoß zu verwenden.

Der Leitschiene Stoß ist zusätzlich noch mit sechs Flachrundschrauben M16 FK 6.8 zu verschrauben (siehe Abb. 8). Beim Festziehen der Sechskantmutter M16 FK 6 ist auf den richtigen Sitz der tropfenförmigen Verdrehsicherung des Schraubenkopfes im Tropfenloch der Leitschiene zu achten.

Unter jeder Sechskantmutter M16 FK 6 ist eine Scheibe 40x18x4 anzuordnen).

6. Passelemente

Grundsätzlich sollte die Aufstellung von Fahrzeugrückhaltesystemen so erfolgen, dass keine Passelemente erforderlich sind. Wenn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten Passelemente erforderlich sind, so sind folgende Punkte unbedingt einzuhalten:

- » Der Regelachsabstand der Steher sollte möglichst beibehalten werden.
- » Beim Durchschneiden der Längselemente ist auf einen sauberen Schnitt zu achten.
- » Der Schnitt ist so auszuführen, dass die Schneidspäne nicht auf feuerverzinkte bzw. beschichtete Bauteile treffen (Gefahr von Fremdrost bzw. Beschädigung der Beschichtung).

- » Der Schnittgrad ist zu entfernen und die Schnittfläche entsprechend EN ISO 1461 mit Zinkstaubfarbe vor Korrosion zu schützen.
- » Das Lochbild beim Stoß eines Passelementes hat der Regelausführung zu entsprechen und die Randabstände der Bohrungen dürfen nicht kleiner sein als bei der Regelausführung.
- » Brennschnitt ist bei Montagearbeiten generell nicht erlaubt!

7. Anziehmomente der Schraubverbindungen

| Gewinde / Festigkeitsklasse | Anziehmomente | | | |
|-----------------------------|---------------|----|------|----|
| | min. | | max. | |
| M10 / 4.6 | 10 | Nm | 17 | Nm |
| M16 / 4.6 | 35 | Nm | 70 | Nm |
| M16 / 6.8 | 35 | Nm | 150 | Nm |

Beim Anziehen dieser nicht planmäßig vorgespannten Schraubverbindungen im Bereich der oben angeführten Anziehmomente ist im Klemmbereich auf eine weitgehend flächige Anlage zu achten.

8. Kontrolle der Konformität

Folgende Kontrollen sind laufend während der Montage und bei der Endkontrolle durchzuführen:

- » korrekte Anordnung und Verschraubung der Bauteile
- » vertikaler Abstand zwischen der Planken- bzw. Zugstaboberkante und dem Bezugsniveau
- » horizontaler Abstand zwischen der Vorderkante des Schutzplankenholmes und der für die Montage maßgebenden Bezugslinie
- » stetige Linienführung der Längselemente (Schutzplankenholm, Zugstab)

Bei Abweichungen außerhalb der erlaubten Toleranzen sind entsprechende Korrekturmaßnahmen durchzuführen.

Nach Abschluss der Montagearbeiten ist die korrekte Ausführung entsprechend der Montageanleitung durch eine Abnahme zu überprüfen und im Abnahmeprotokoll zu dokumentieren.

9. Räumen der Baustelle

Sämtliches Restmaterial (auch Verbindungsmittel), Verpackungsmaterial wie Unterlagshölzer, Schraubenkisten, Folien, Verpackungsbänder etc. und sonstiger Abfall sind mitzunehmen. Die Baustelle ist besenrein zu hinterlassen.

REPARATUR DES FAHRZEUGRÜCKHALTESYSTEMS

Sämtliche Bauteile, die nach einem Unfall mechanische Verletzungen bzw. Verformungen aufweisen, sind durch neue Bauteile zu ersetzen. Die Montage dieser Bauteile hat entsprechend der Montageanleitung zu erfolgen.

Bei der Reparatur eines Fahrzeugrückhaltesystems sind generell neue Verbindungsmittel zu verwenden.

DAUERHAFTIGKEIT DES KORROSIONSSCHUTZES

Die Bauteile der Fahrzeugrückhaltesysteme werden im Hinblick auf die Lebensdauer / Schutzdauer entsprechend EN ISO 1461 feuerverzinkt.

Die Schutzdauer für Zinküberzüge wird in der EN ISO 14713 definiert und ist im Wesentlichen von der Schichtdicke abhängig. Im Allgemeinen kann davon ausgegangen werden, dass der Zinkabtrag flächig erfolgt. Aufgrund der auf Straßen bekannten wirksamen makroklimatischen Korrosionsbelastung der Korrosivitätskategorie C4, ist ein Zinkabtrag von 2,1 bis 4,2 µm pro Jahr zu erwarten. Daraus errechnet sich für eine entsprechend EN ISO 1461 ermittelte mittlere Zinkschichtdicke von mindestens 70 µm eine Schutzdauer von mindestens 15 Jahren.

Hinweis: Die auf oben genannte Weise errechnete Schutzdauer gilt nur für makroklimatisch wirksame Korrosionsbelastung. Mikroklimatische Besonderheiten können zu einer geringeren Schutzdauer führen.

INSPEKTION UND WARTUNG

Fahrzeugrückhaltesysteme der voestalpine Krems Finaltechnik GmbH sind grundsätzlich wartungsfrei.

Im Zuge der laufenden Kontrollfahrten des Straßenerhalters, zumindest jedoch einmal im Jahr, vorzugsweise nach der Winterperiode, ist das Fahrzeugrückhaltesystem visuell zu prüfen. Dabei ist unter anderem auf deformierte Bauteile und die korrekte Verschraubung zu achten.

RECYCLING / ENTSORGUNG

Demontierte Fahrzeugrückhaltesysteme oder im Zuge einer Reparatur ausgetauschte Bauteile sind entsprechend den gesetzlichen Vorschriften zu entsorgen und einer Wiederverwertung zuzuführen. Die Bauteile von Fahrzeugrückhaltesystemen der voestalpine Krems Finaltechnik GmbH sind zu 100% recyclebar.

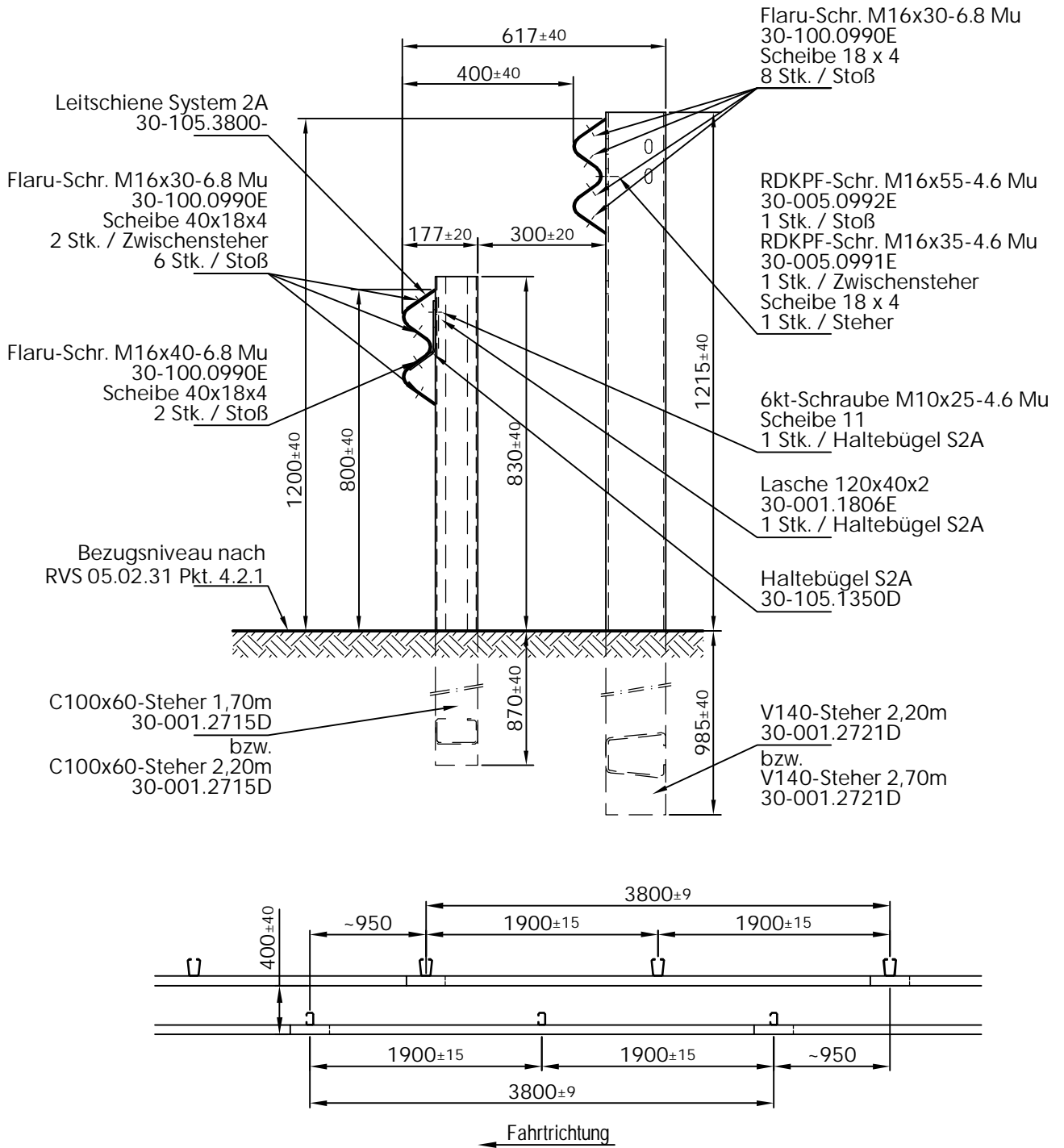
Verpackungsmaterial und sonstiger Abfall sind entsprechend den gesetzlichen Vorschriften zu recyceln bzw. zu entsorgen.

Toxische oder gefährliche Materialien kommen bei Fahrzeugrückhaltesystemen der voestalpine Krems Finaltechnik GmbH nicht zum Einsatz.

KREMSBARRIER 2 RH3

Rückhaltesystem für Fahrbahnrand für rammfähigen Untergrund

Typenblatt B202/2



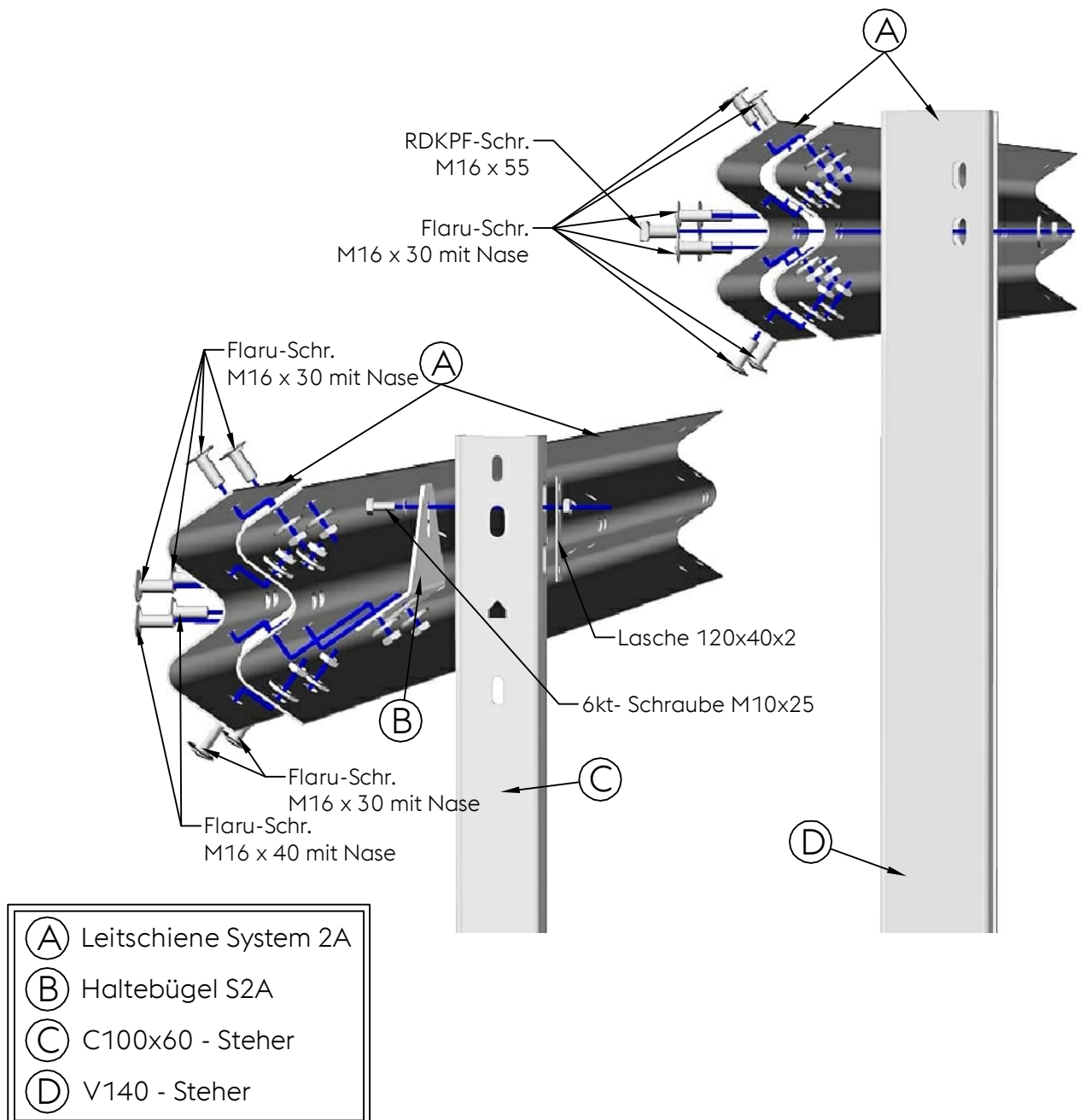
12/2021

KREMSBARRIER 2 RH3

Rückhaltesystem für Fahrbahnrand
für rammfähigen Untergrund

Typenblatt B202/3

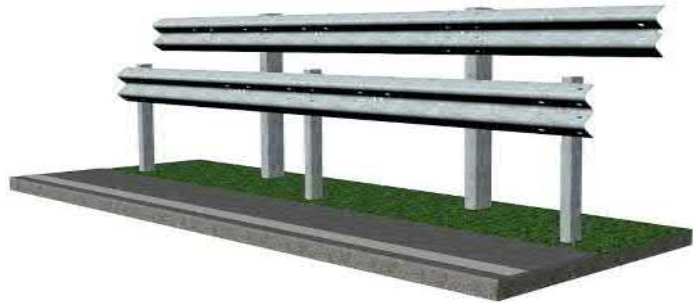
Montagezeichnung



02/2023

Stückliste KREMSBARRIER 2 RH3

Rückhaltesystem für Fahrbahnrand
für rammfähigen Untergrund



Bedarf für ein Feld mit 3,80m Länge

| Stück | Bauteilbezeichnung | Gewicht [kg / Stk.] | Zeichnungs- nummer | Werkstoff / Güte | Korrosionsschutz |
|-------|-------------------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|-------------------|
| 2 | LS.S2A 3,80 | 47,09 | 30-105.3800- | S355JO | nach EN ISO 1461 |
| 2 | Haltebügel S2A | 1,06 | 30-105.1350D | S235JR | nach EN ISO 1461 |
| 2 | C100x60-Steher 1,70 | 13,16 | 30-001.2715D | S355JO | nach EN ISO 1461 |
| 2 | V140-Steher 2,20 m | 34,48 | 30-001.2721D | S235JR | nach EN ISO 1461 |
| 16 | FLRD-SHR M16x30-6.8 mit Nase +Mu | 0,11 | 30-100.0990E | 6.8 | nach EN ISO 10684 |
| 2 | FLRD-SHR M16x40-6.8 mit Nase +Mu | 0,13 | 30-100.0990E | 6.8 | nach EN ISO 10684 |
| 1 | RDKPF-SHR M16X35-4.6 +Mu | 0,14 | 30-005.0991E | 4.6 | nach EN ISO 10684 |
| 1 | RDKPF-SHR M16X55-4.6 +Mu | 0,17 | 30-005.0991E | 4.6 | nach EN ISO 10684 |
| 20 | Scheibe 40x18x4 | 0,03 | 30-001.0995E | 100HV | nach EN ISO 10684 |
| 2 | Lasche 120x40x2 | 0,10 | 30-001.1806E | S235JR | nach EN ISO 1461 |
| 2 | 6KT-SHR M10x25-4.6 +Mu | 0,04 | ISO 4018 | 4.6 | nach EN ISO 10684 |
| 2 | Scheibe 11 | 0,00 | ISO 7091 | 100HV | nach EN ISO 10684 |

12/2021