

Symposium „CE-Kennzeichnung in der Straßenausstattung“

Erfahrungen und aktuelle Fragestellungen

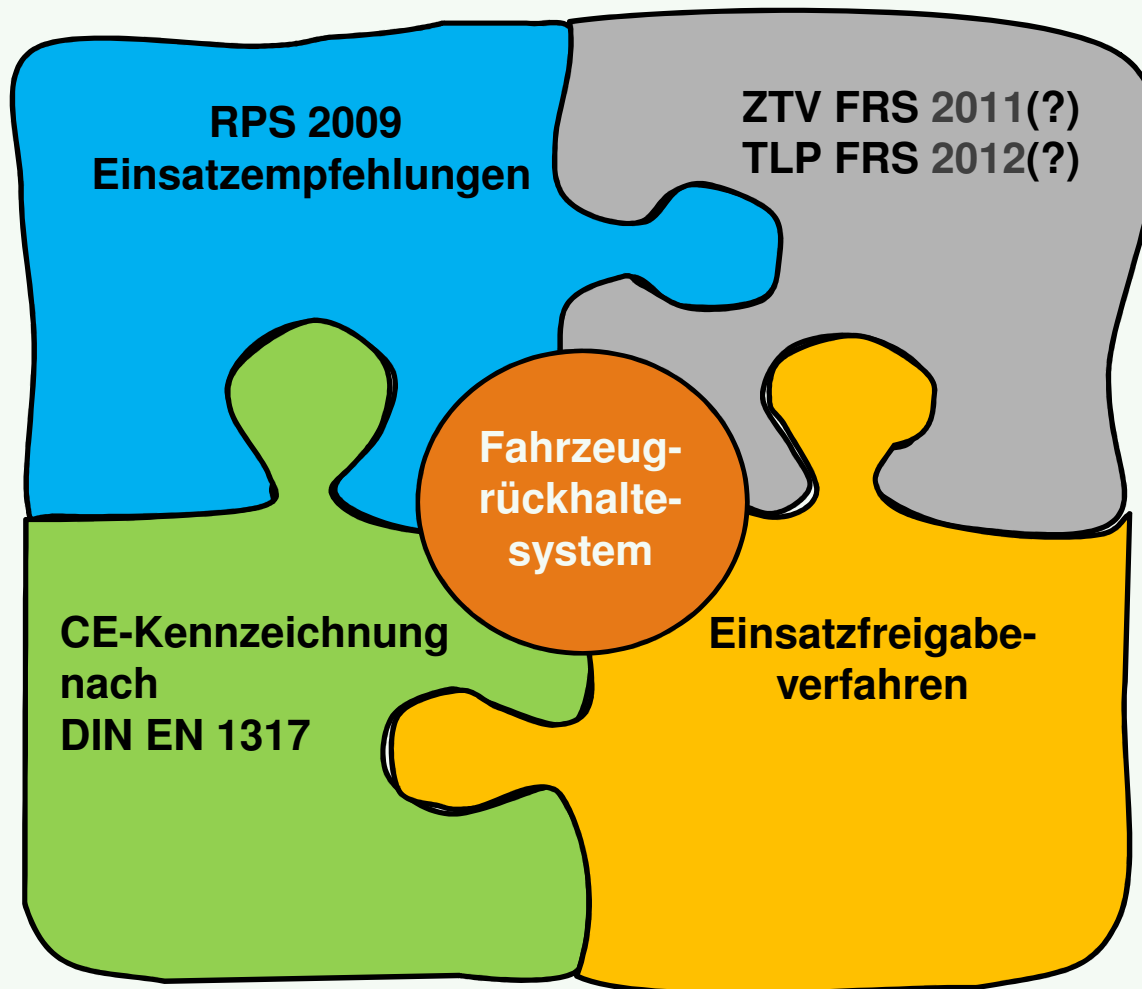
FAHRZEUGRÜCKHALTESYSTEME

CE-Kennzeichnung und Einsatzfreigabe in Deutschland

Dipl.-Ing. Ilja Jungfeld

Bundesanstalt für Straßenwesen

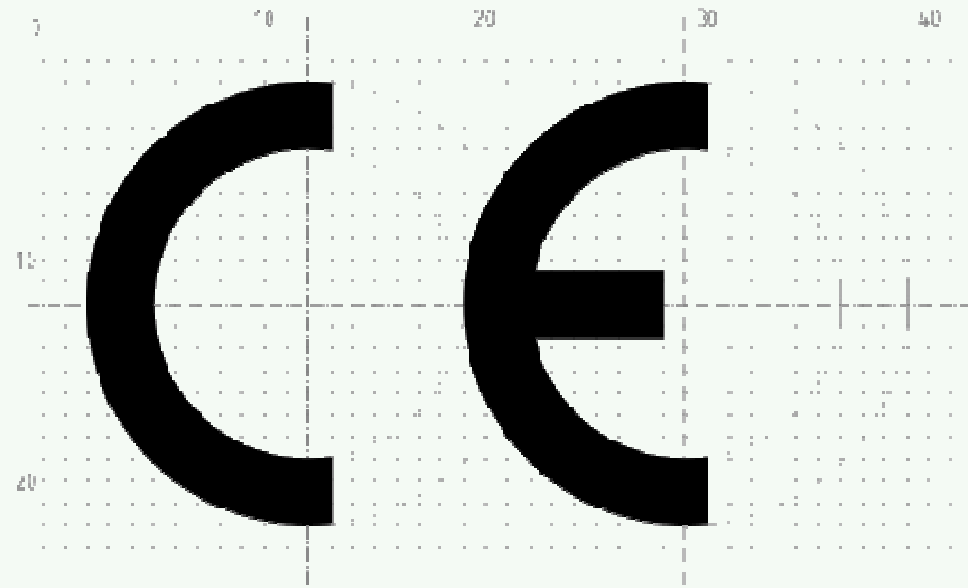
Prolog



- Anpassung an Verkehrsaufkommen
 - Anpassung nationaler Regelwerke an europäische Vorgaben
 - Möglichkeit zur Entwicklung und zum Einsatz neuer innovativer Fahrzeug-Rückhaltesysteme
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Präsentationsinhalt

1. CE-Kennzeichnung & Einsatzfreigabe: Bedeutung und Zusammenhänge
2. Erfahrungen aus der Umsetzung in der Praxis
3. Ausblick: Aktuelle Fragestellungen



Bedeutung und Zusammenhänge

Grundlagen & Ziele

- Umsetzung Bauproduktenrichtlinie in Bauproduktengesetz
- Nachweis der Brauchbarkeit durch ein Konformitätsbescheinigungsverfahren
- Bauprodukt stimmt mit den Anforderungen einer EN bzw. einer ETZ überein
- Verfahren kontrolliert durch unabhängige, notifizierte Prüf- (P), Überwachungs- (Ü) und Zertifizier- (Z) Stellen
- seit 01.01.2011 verpflichtend
 - Abbau von Handelshemmnissen
 - Ermöglichung freien Warenverkehrs



Bedeutung und Zusammenhänge

*Geltungs-
bereich*

- Schutzeinrichtungen, Anpralldämpfer, Anfangs- und Endkonstruktionen, Übergangskonstruktionen
- Dauerhafte Fahrzeugrückhaltesysteme (i.d.R. aus Stahl und Betonfertigteilen)
- CE nicht für: SE aus Ortbeton; temporäre SE
- Neubau (nicht Bestand, nicht Reparatur)
- seit 01.01.2011 verpflichtend im EWR (Markt entscheidend, nicht Hersteller bzw. Produktionsstandort)



Bedeutung und Zusammenhänge

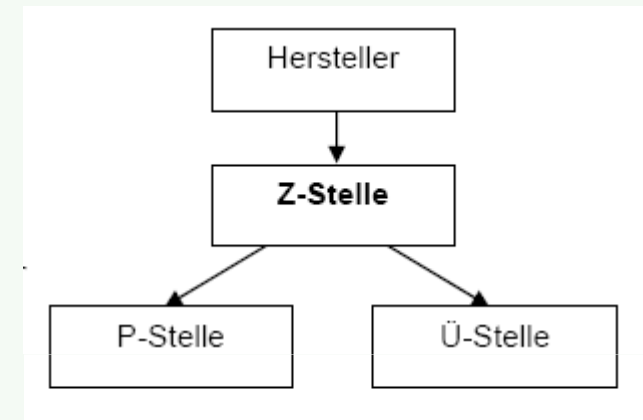
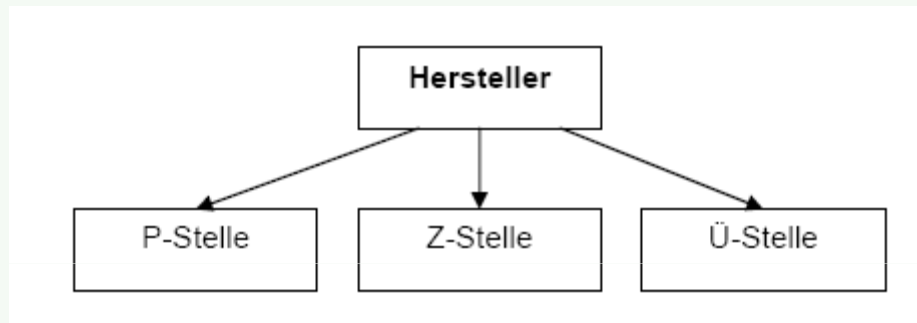
Inhalte

- Basis bildet die DIN EN 1317 „Rückhaltesysteme an Straßen“ – Teil 5: “Anforderungen an die Produkte, Konformitätsverfahren und –bescheinigung für Fahrzeugrückhaltesysteme“
- Hersteller muss nachweisen:
 - Produktbeschreibung + Einbauanforderungen („Handbuch“)
 - Erstprüfung (ITT)
 - Werkseigene Produktionskontrolle (FPC)
 - Nachweise über Modifikationen seit ITT



Bedeutung und Zusammenhänge

Vorgehensweise



- Prüfung der Eigenschaften (ITT);
Überwachung des Herstellungsprozess (FPC);
Bescheinigung der Brauchbarkeit des Produktes (Zertifikat)
- in Deutschland: gleichberechtigte Stellung von P-Ü-Z-Stellen; kein Subcontracting
- Anerkennung der P-Ü-Z-Stellen über das Deutsche Institut für Bautechnik DIBt, Berlin

Bedeutung und Zusammenhänge

Grundlagen & Ziele

„Trotz der angestrebten Harmonisierung soll das bestehende und begründete Schutzniveau der einzelnen Mitgliedsstaaten nicht verringert werden.“

Das Einsatzfreigabeverfahren

- bezieht sich auf den Einsatz der Produkte
- erfolgt anhand definierter, veröffentlichter Kriterien
- soll eine einheitliche Umsetzung der RPS 2009 in den Bundesländern gewährleisten
- hat zum Grundsatz, „Insellösungen“ zu vermeiden
- fordert daher modulare Fahrzeug-Rückhaltesysteme, die für verschiedene Einsatzfälle geeignet sind
- enthält Anforderungen, die über CE hinausgehen
- wird schrittweise umgesetzt



- Bundeseinheitliche Regelungen anstatt Einzelfallentscheidungen vor Ort
- Positiv-Liste der für den Einsatz freigegebenen FRS-Systeme

Bedeutung und Zusammenhänge

Grundlagen & Ziele



Mittelstreifen		Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe	2 Einsatzorte						
					2-5 Mittelstreifen H2	a Strecke H2	b Brücke, Mittelkappe H2	c beengte Verhältnisse H2	d Mittelstreifenüberfahrten H2	e doppleseitiges schmales System	f Übergangskonstruktionen
Modulbezeichnung	Systemname										
M1	Einfache Schutzplanke (ESP)				-						
Mx	Schutzbarrier (fiktiv)				x	x	x	x	(x)	x	x

x erfüllt
(x) bedingt erfüllt
- nicht erfüllt

Bedeutung und Zusammenhänge

*Geltungs-
bereich*

- Schutzeinrichtungen, Anpralldämpfer, Anfangs- und Endkonstruktionen, Übergangskonstruktionen
- Dauerhafte Fahrzeugrückhaltesysteme aus Stahl, Beton und ggf. weiteren Materialien
- nicht für: temporäre SE
- Neubau (nicht Bestand; berücksichtigt Reparatur indirekt)
- seit 01.01.2011 in Deutschland eingeführt



Bedeutung und Zusammenhänge

Kriterien

1. Grundvoraussetzungen

(z.B. modulares Gesamtsystem, formale Anforderungen, Materialanforderungen)

2. Anforderungen aufgrund des Einsatzortes

(z.B. Mittelstreifen mindestens Aufhaltestufe H2, geprüfte Übergangskonstruktionen an vorh. Systeme)

3. Bedarfsanforderungen

(z.B. Lösungen für geneigte Mittelstreifen, Haltesichtweite, besondere Lösungen für Alleen/Bäume)



Bedeutung und Zusammenhänge

Zusammenstellung



- gültig ab 01.01.2011
- Voraussetzung für das „auf dem Markt anbieten“ im EWR
- ist Kriterium in der deutschen Einsatzfreigabe
- gilt für Bauprodukte, nicht für Bauwerke



- eingeführt seit 01.01.2011
- Grundlage für den Einsatz in Deutschland
- enthält weitere Anforderungen neben CE-Kennzeichnung
- enthält Regelungen für Ortbeton-SE (Bauwerke)

Erfahrungen

„Die CE-Kennzeichnung ist kein Qualitätszeichen. Mein Produkt entspricht den Bestimmungen der RAL RG 620 – warum benötigt mein Produkt dann noch eine CE-Kennzeichnung?“

- CE-Kennzeichnung: objektive, europäisch einheitliche Grundlage für Kaufentscheidungen
- Güte- und Prüfbestimmungen für kompatible Stahlschutzplankensysteme (RAL- RG 620): Herstellervereinbarung einer geschlossenen Gruppe
- passend zur Aussage:
 - RAL RG 620: Anforderungen an Material, Herstellung, Leistungsfähigkeit ...
 - CE-Kennzeichnung: Anforderung an die Dokumentation von Produkt, Einbau, Leistungsfähigkeit, Herstellung (QM)
- CE-Kennzeichnung hat nicht den Anspruch, ein Qualitätsmerkmal im Sinne einer Gütebestimmung zu sein

Erfahrungen

*„Es gibt nun eine jährliche Überwachung im Rahmen der CE-Kennzeichnung.
Wann wird die TL-SP 99 abgeschafft?“*

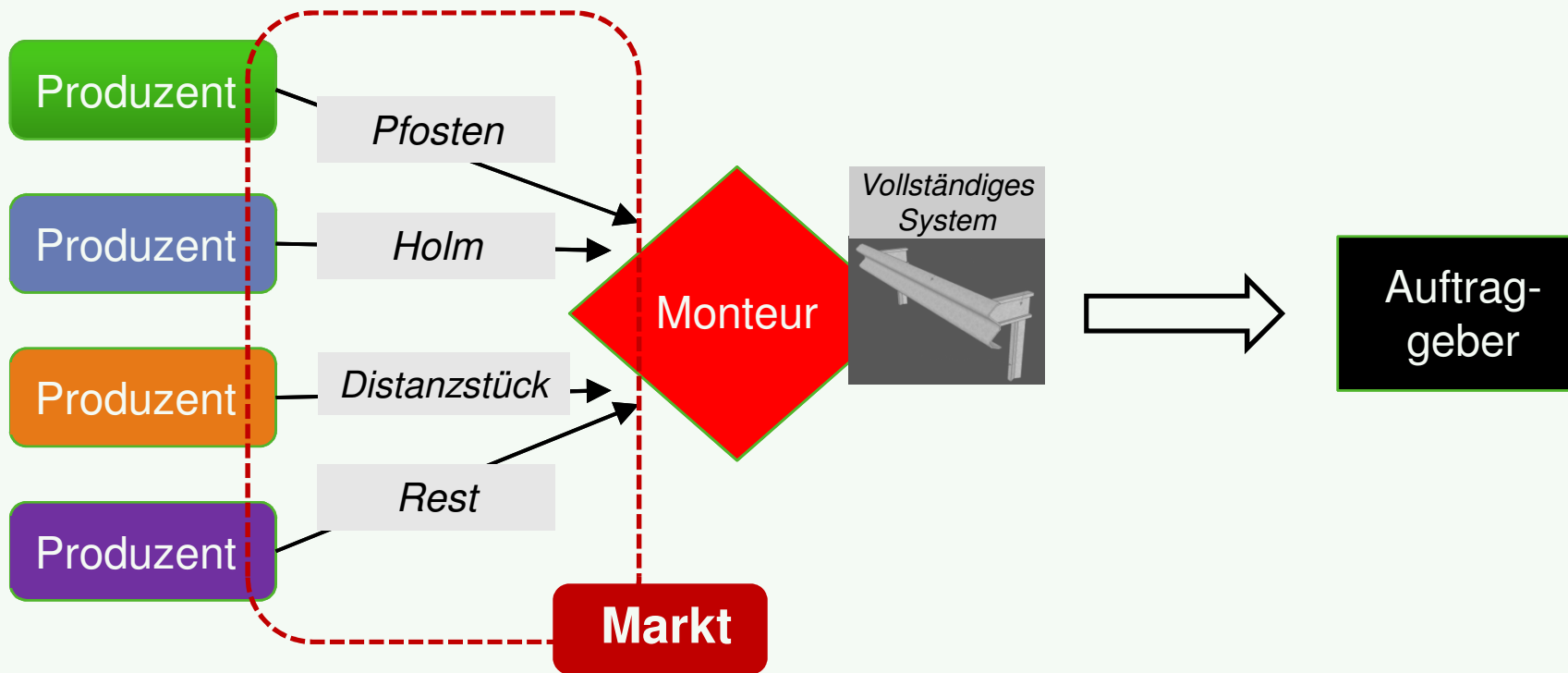
- Zu prüfen: Nationale Regelungen dürfen europäischen Bestimmungen nicht entgegenstehen
- CE-Kennzeichnung bezieht sich auf den Neubau
- Regelungen in den TL SP 99 decken Reparatur ebenso ab

- brandaktuell: Überarbeitung und Überführung in TLP
Fahrzeugrückhaltesysteme

Erfahrungen

„Dürfen Systemteile von verschiedenen Herstellern in einem System montiert werden?“

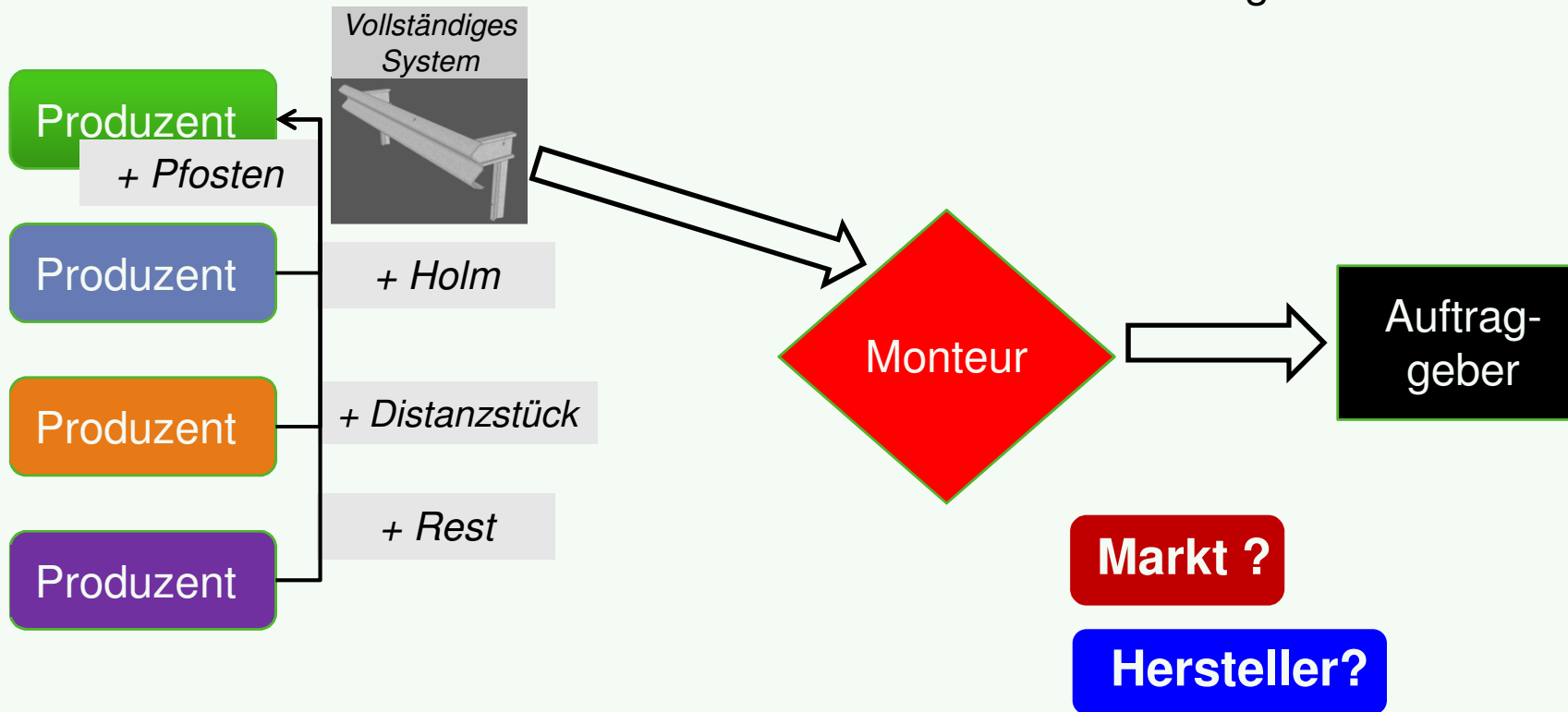
- Exkurs: Marktsituation real und im Sinne der CE-Kennzeichnung



Erfahrungen

„Dürfen Systemteile von verschiedenen Herstellern in einem System montiert werden?“

- Exkurs: Marktsituation real und im Sinne der CE-Kennzeichnung



Erfahrungen

„Dürfen Systemteile von verschiedenen Herstellern in einem System montiert werden?“

- Antwort: ein eindeutiges „JEIN!“
- Voraussetzung für CE: Keine Beeinflussung der (festgestellten) Leistungsfähigkeit
 - Zwischen den Herstellern existieren nachvollziehbar dokumentierte Vereinbarungen zu übergeordneter FPC
 - Vereinbarungen zu übergeordneter FPC sind Bestandteil des Zertifizierungsprozesses
 - Kennzeichnung mit eindeutiger *Hersteller – Produkt – Werk – Beziehung*
- Erhalt des Baukastenprinzips: System zur Austauschbarkeit der Teile im Rahmen der CE-Kennzeichnung
- Für Standardschutzeinrichtungen umgesetzt (als Modifikation):
www.bast.de / [Qualitätsbewertung](#) / [Listen](#) / [Strassenausstattung](#) /
[Liste CE-Kennzeichnung Standard-Schutzeinrichtungen - Austauschbarkeit der Teile](#)

Erfahrungen

„Die Systeme kennt doch jeder in Deutschland. Die Monteure bauen diese seit Ewigkeiten auf. Wieso muss jetzt ein Handbuch zur Verfügung gestellt werden?“

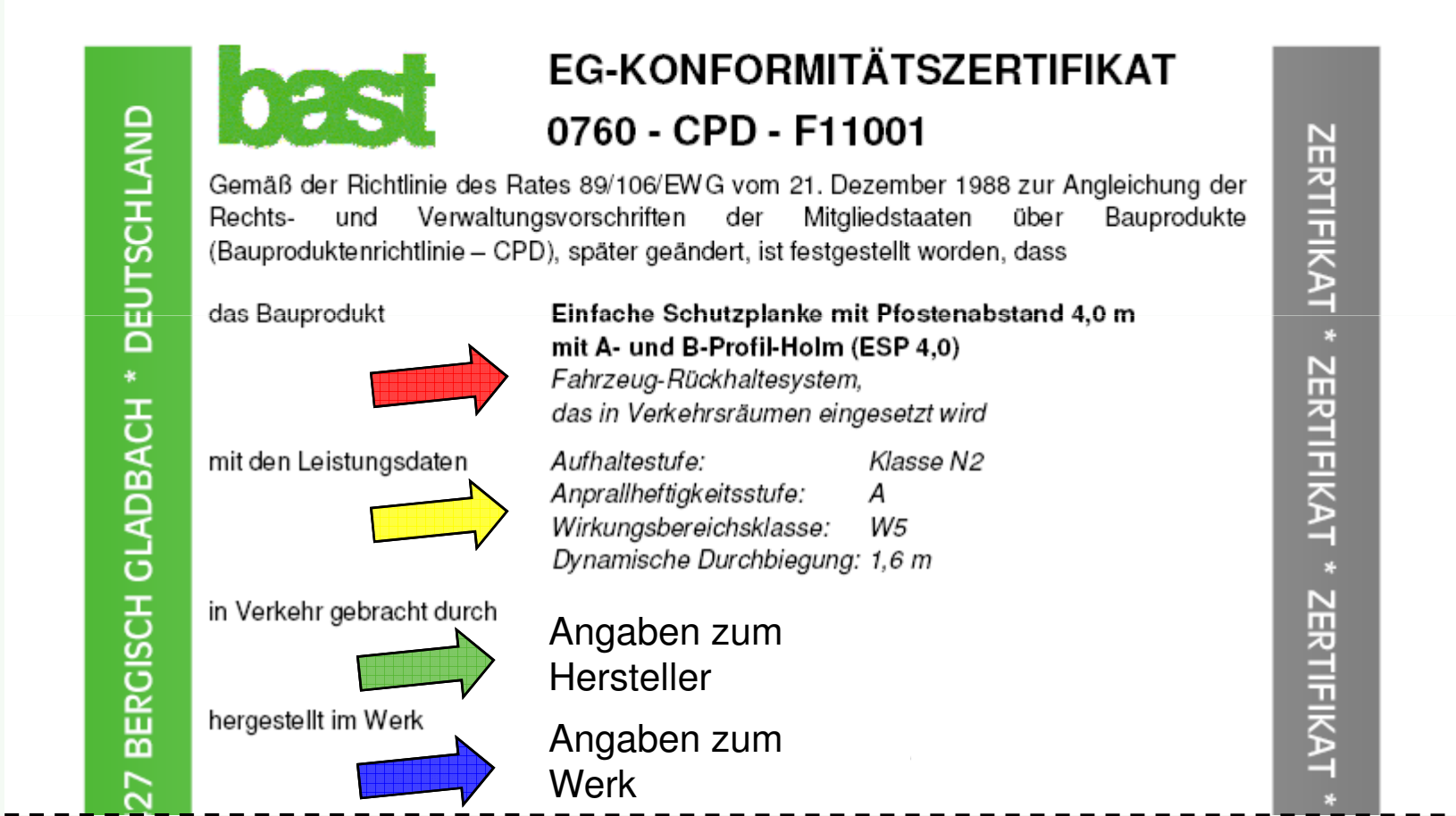
- Dokumentation ist entscheidend für die CE-Kennzeichnung
- Anspruch: Vollständig und eindeutig – nicht trivial!

- Systembeschreibung zur Identifikation (Stichwort: Modifikationen)
- Einbauanleitung zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit aus Herstellersicht
- Weitere Angaben notwendig für Einsatzfreigabe / nationale Anforderungen
- Klare Trennung von Produktwerbung

- iterativer Prozess
- (finale) Zertifizierung bedeutet: Überprüfung des „Vorhandenseins der Angaben“ mit Plausibilitätskontrolle

Erfahrungen

„Wann ist ein Zertifikat ein Zertifikat? Und wie lange muss der Aufkleber halten?“



Erfahrungen

„Alle Fahrzeugrückhalte-Produkte, die in der Einsatzfreigabeliste stehen, sind in Deutschland einsetzbare Produkte.“

- Aussage korrekt
- Umkehrschluss technisch gesehen nur bedingt zutreffend
- Anzahl der Systeme steigt stetig (laufende Überarbeitung) - „Konsolidierungseffekt“
- Raum für Innovationen
- Einsatzfreigabeliste ist notwendiges Tool im Rahmen von Planung und Vergabe
- Zukünftiger Nutzen der Einsatzfreigabeliste (für alle Beteiligten) ist direkt abhängig vom heutigen Umgang mit diesem Tool

Erfahrungen

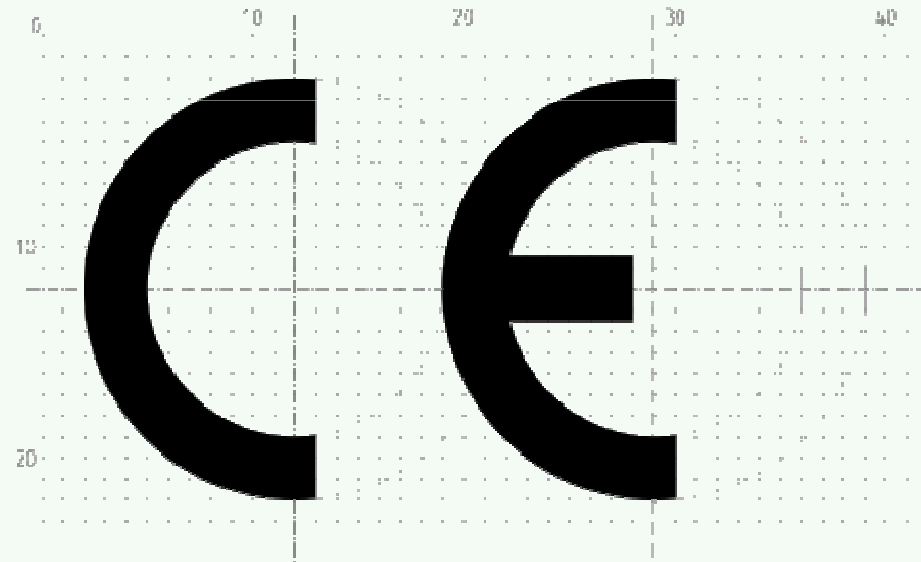
„Wir wollen in der Einsatzfreigabeliste für unsere Produkte ein eigenes Modul haben. Was müssen wir dafür tun?“

- Für Einteilung und Darstellung steht Anwendbarkeit im Rahmen der Planung und Vergabe im Vordergrund
- Herstellerbezug oder Produktbezug nicht im Vordergrund
- Innovationen sind immer willkommen, aber Liste nicht als Instrument für Produktentwicklung konzipiert
- Dokumentation und Bewertung der Systeme für die Einsatzfreigabe steht im Vordergrund
- Überarbeitung in Absprache mit den Vertretern der Länder in ca. 2 Jahren

Ausblick: Aktuelle Fragestellungen

- Zertifizierung von Standardschutzeinrichtungen
- Implementierung der neuen Prüfvorgaben aus den DIN EN 1317 Teile 1-3
- Umgang mit Modifikationen: Beurteilungsverfahren, Randbedingungen, Definitionen
- Simulation der Effekte in Anfahrversuchen an Schutzeinrichtungen
- Weiterentwicklung der Einsatzfreigabeliste
- Vervollständigung der Überarbeitung der relevanten Regelwerke (aktuell: TL-SP 99 wird zu TLP Fahrzeugrückhaltesysteme)
- Untersuchungen zu Anfahrvorgängen mit besonderen Randbedingungen / mit besonderem Interesse des Bundes

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Bundesanstalt für Straßenwesen