

# Ablegereife von Traversen – Teil 1

**Das Thema Ablegereife von Traversen wird immer wieder an die Autoren und Fachleute Jan Keppler, Ralf-Harald vom Felde, Frank Bastians, Stefan Krasenbrink herangetragen. Besonders wichtig ist die Frage nach den Kriterien, an denen erkennbar wird, ob die Traverse noch die volle Tragfähigkeit besitzt und ab wann sie nicht mehr einsetzbar ist.**

Diese Fragen sind leider nicht klar und einfach zu beantworten. Es gibt Schäden, bei denen schon der gesunde Menschenverstand ausreichen sollte, um hier zu dem Schluss zu kommen, dass ein solches Bauteil nicht mehr bedenkenlos eingesetzt werden kann.

Bei kleineren Schäden sind die Grenzen dagegen fließend: Bei einem einzelnen Kratzer wird der genannte Menschenverstand ausreichen, um zu einer positiven Einschätzung zu kommen. Wenn eine Traverse allerdings mit solchen Kratzern übersät ist, ist ein anderes Urteil durchaus berechtigt.

Im Rahmen dieses Artikels wollen wir daher versuchen, zu diesem Thema für die folgenden Fragestellungen Antworten zu geben.

## **Wieso und wann muss ich überhaupt eine Prüfung auf Ablegereife durchführen?**

Die gesetzliche Grundlage bildet die Betriebssicherheitsverordnung, nach der der Unternehmer verpflichtet ist, sichere Traversen bereitzustellen. Um das sicherzustellen, sind Prüfungen erforderlich. Eine gute Übersicht mit Erläuterungen findet sich dazu im IGWV-Standard SQP1. Für die wiederkehrende Prüfung wird demnach empfohlen, eine Prüfung durch Sachkundige alle zwölf Monate durchführen zu lassen.

Hier sollte man sich noch mal in Erinnerung rufen, dass Traversen in der Veranstaltungstechnik mit einem deutlich geringeren Sicherheitsniveau gegenüber den Anschlagmitteln genutzt werden. Das Bruchlastniveau der Traversen gegenüber den Angaben in den Belastungstabellen der Hersteller, liegt ungefähr bei einem Faktor von 2,5, und zwar auch im Anwendungsfall DGVU 17 (früher BGV C1) – also deutlich geringer als die Sicherheiten, wie sie für die Anschlagmittel (Faktor 8-10) gefordert werden. Dies setzt voraus, dass Traversen verantwortungsvoll eingesetzt werden, und das beinhaltet eben auch eine regelmäßige Prüfung, ob das Material noch in einem guten Zustand ist.



Erhöhter Materialabrieb



Materialermüdung in der Wärmeinflusszone

## **Wie läuft die Prüfung auf Ablegereife prinzipiell ab?**

Bei der Prüfung auf Ablegereife handelt es sich im Wesentlichen um eine Sichtprüfung und um eine Kontrolle auf Passgenauigkeit, zum Beispiel mittels eines Referenzstücks. Die Anwendung von zerstörungsfreien Prüfungen mittels Ultraschall oder Röntgenverfahren ist nicht üblich und auch nicht verhältnismäßig.

## **Sind alle Traversen gleich zu behandeln oder kann man Ausnahmen machen?**

Grundsätzlich könnte man unterscheiden zwischen Traversen, die nur als Teil einer festen Konstruktion genutzt werden, und solchen aus dem Dry-Hire-Betrieb. Eine Traverse, die nur als Bauteil eines klar festgelegten Bauwerks eingesetzt wird, ist damit auch nur bestimmten Belastungen ausgesetzt.

Wenn das Bauteil auch noch einer bestimmten Position im Bauwerk zugeordnet ist, kann diese Beanspruchung auch grundsätzlich gering sein. Diese Umstände kann man nutzen. Um hier besondere Bewertungsmaßstäbe anzusetzen, muss allerdings im Betrieb sichergestellt werden, dass die Traversen dann auch nur für diese bestimmte Konstruktion eingesetzt wird. Grundsätzlich sollte dies in Abstimmung mit einem Statiker oder bei fliegenden Bauten mit der Prüfbehörde für die wiederkehrenden Prüfungen erfolgen. Für Traversen, die flexibel eingesetzt werden sollen, können solche Maßstäbe nicht angewendet werden. Hier sollte die Regel gelten, dass jede Traverse die volle Tragfähigkeit hat.

### Was sind Kriterien für die Ablegereife?

Diesen Punkt können wir in dieser Ausgabe nur anreißen, werden aber darauf in der folgenden Ausgabe noch ausführlicher eingehen. Grundsätzlich kann man aus unserer Sicht folgende Fälle unterscheiden: Traversen, die im Betrieb überlastet wurden, sodass sich Bauteile plastisch verformt haben, sind ablegereif. Hier gilt die einfache Regel: Eine plastische Verformung ist vorhanden, wenn sie mit bloßem Auge erkennbar ist oder Traversen sich nicht mehr zwingungsfrei verbinden lassen. Schäden mit Interpretationsspielraum sind die, bei denen die Querschnitte oder Verbindungsmittel durch Kerben, Abrieb oder

Löcher nur geschwächt sind. Eine lokale Schwächung heißt nicht, dass grundsätzlich die gesamte Tragfähigkeit der Traverse reduziert ist. Schwächungen außerhalb der Wärmeeinflusszone sind zum Beispiel weniger kritisch als in unmittelbarer Nähe zu einer angeschweißten Kupplung. Darauf werden wir aber in der nächsten Ausgabe noch ausführlicher eingehen.

[Jan Keppler, Ralf-Harald vom Felde, Frank Bastians, Stefan Krasenbrink]



Plastische Verformung



Lokale Schwächung

100%  
100PRO.ORG

DIE AUSBILDUNGSINITIATIVE

DER VERANSTALTUNGSWIRTSCHAFT