

Hermann Spengler GmbH & Co. KG
 Gehrensägmühle 5
 73479 Ellwangen

Ihr Zeichen
 Ihr Schreiben vom 12.02.2015
 Unser Zeichen V4w - (P-Zert) 254/13
 Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Holger Schwedhelm
 Telefon (0 22 04) 43- 549
 Telefax (0 22 04) 43- 408
 E-Mail-Adresse schwedhelm@bast.de
 Datum 25.06.2015

Begutachtung 2013 7G 66 der Anprallprüfungen an die Übergangskonstruktion „BeStCONNECT - ECO“ mit Anschluss an die BSWF Step 90

Sehr geehrter Herr Knobloch,

die Begutachtung der Prüfberichte Ihrer Übergangskonstruktion „**BeStCONNECT - ECO**“ mit Anschluss an die **BSWF Step 90** für die Aufhaltstufe H2 ist abgeschlossen.

Die begutachtete Übergangskonstruktion verbindet die Super-Rail Eco, H2 mit der BSWF Step 90. Da die angeschlossene Schutzeinrichtung BSWF Step 90 nicht in der Einsatzfreigabeliste enthalten ist, wurde von der Hermann Spengler GmbH & Co. KG bereits eine Übertragung der Prüfergebnisse auf die in der Einsatzfreigabeliste geführte Modifikation der Übergangskonstruktion "BeStCONNECT - ECO" (M09-ÜK03) beauftragt (siehe APVÜB 256/13). An diese modifizierte Übergangskonstruktion soll anstatt der BSWF Step 90 die in der Einsatzfreigabe enthaltene BSWF Step Typ 94 BE angeschlossen werden. Die vorliegende Begutachtung 2013 7G 66 stellt die Grundlage für diese Übertragung dar.

Folgende Angaben wurden den Prüfberichten entnommen:

Prüfinstitut	TÜV SÜD Auto Service GmbH	TÜV SÜD Auto Service GmbH
Prüfbericht	Y48.13.K07_Rev.01 vom 21.01.2015	Y48.10.K07_Rev.01 vom 21.01.2015
Prüfung	TB 11	TB 51
Anprallheftigkeitsstufe	B	Entfällt
Klasse des Wirkungsbereichs	Entfällt	W4
Name der ÜK laut Prüfbericht	BeStCONNECT - ECO	
Länge der ÜK	19,55 m	
Angeschlossene Schutzeinrichtungen	Super-Rail Eco, H2 (M03-01 der Einsatzfreigabeliste) BSWF Step 90 (-)	Brüderstraße 53 51427 Bergisch Gladbach
Erreichte Aufhaltstufe	H2	Postfach 100150 51401 Bergisch Gladbach

Postfach 100150
 51401 Bergisch Gladbach
 Telefon: 0 22 04 / 43 - 0
 Telefax: 0 22 04 / 43 - 673
 Internet: www.bast.de

Damit erreicht die geprüfte Übergangskonstruktion folgende Werte: H2 – W4- B

Weitere Informationen zur Übergangskonstruktion, insbesondere Zeichnungen und Stücklisten, sind den oben genannten Prüfberichten zu entnehmen.

Diese Begutachtung gilt ausschließlich für die auf Seite 1 genannten angeschlossenen Schutzeinrichtungen. Die begutachtete Übergangskonstruktion wird nicht in die Einsatzfreigabeliste für Fahrzeug-Rückhaltesysteme in Deutschland aufgenommen, da die in den Anprallprüfungen angeschlossene Schutzeinrichtung "BSWF Step 90" nicht in der Einsatzfreigabeliste enthalten ist. Aus diesem Grund wurde für diese Übergangskonstruktion kein Einbauhandbuch und kein Datenblatt erstellt.

Modifikationen der Übergangskonstruktion sind in dieser Begutachtung nicht erfasst. Dieses Schreiben darf nur vollständig weitergegeben oder veröffentlicht werden.

Es sind folgende Besonderheiten zu beachten:

- In den Anprallprüfungen wurde für die Betonfertigteile ein Beton C45/55 mit einer ermittelten charakteristischen Druckfestigkeit von $f_{ck, is} = 48,2 \text{ N/mm}^2$ verwendet. Für die Fundamentplatten ergaben Untersuchungen an Bohrkernen eine charakteristische Druckfestigkeit von $f_{ck, is} = 67,4 \text{ N/mm}^2$ und eine Zuordnung in die Druckfestigkeitsklasse C60/75.
- Das im Rahmen der Begutachtung eingereichte Einbauhandbuch (BeStCONNECT-ECO, Revision 1, Stand 1.12.2014) ist nicht für die geprüfte und begutachtete Übergangskonstruktion erstellt worden. Im Einbauhandbuch ist bereits überwiegend die geänderte ungeprüfte Übergangskonstruktion (M09-ÜK03) beschrieben und dargestellt (Anhang 3, Seite 2). Eine Darstellung des geprüften und begutachteten Übergangs findet sich im Einbauhandbuch ausschließlich im Anhang 3 auf Seite 1. Auf dem Deckblatt befindet sich zudem eine fehlerhafte Bezeichnung "Modul 09 - ÜK 05". Ein Nachweis des Prüfinstituts, dass der geprüfte Gegenstand mit einem Einbauhandbuch übereinstimmt, liegt in diesem Fall nicht vor.

Auf folgende verbleibende Unklarheiten und fehlende Angaben in den Prüfberichten, deren Einfluss auf die angegebenen Leistungsdaten als nicht signifikant bewertet wird, wird ausdrücklich hingewiesen:

- Auf dem Deckblatt des Prüfberichts Y48.13.K07_Rev.01 ist fälschlicherweise der "Anprallversuch TB 51" anstatt TB 11 genannt.
- Ergänzend zu den Prüfberichten sind jeweils im Abschnitt 5.2.1 neben den verwendeten Betongütern der Hauptlängelemente (Stückliste 01.2 im Anhang A.1) auch die verwendeten Stahlgütern der Hauptlängelemente (Stückliste 01.1 im Anhang A.1) zu berücksichtigen. Die Materialanalysen im Anhang A.5 sind ebenfalls zu beachten.
- Die Erklärung zum gewählten Anprallpunkt wurde in den Prüfberichten TB 11 ("mit dem höchsten Wirkungsbereich") und TB 51 ("mit den höchsten Insassenbelastungen") offensichtlich vertauscht angegeben.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Dipl.-Ing. Holger Schwedhelm)