

Hermann Spengler GmbH & Co. KG
Gehrensägmühle 5
73479 Ellwangen

Volkman & Rosbach GmbH & Co. KG
Hohe Str. 9-17
56410 Montabaur

Ihr Zeichen 007/18/05
Ihr Schreiben vom 01.10.2018 (CEStrA-Zert)
Unser Zeichen V4w - 630-18 (F6488002)
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Schwedhelm
Telefon (0 22 04) 43- 4414
Telefax (0 22 04) 43- 4450
E-Mail-Adresse Ref-v4@bast.de
Datum 10.10.2019

Übertragung der Prüfergebnisse des Versuchs TB 11 von der Übergangskonstruktion „BeStConnect SR“ auf die Übergangskonstruktion „BeStConnect SR-NJ 93BK“

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihren Auftrag vom 12.12.2018 zur Übertragung von Prüfergebnissen der Prüfung TB 11 an der Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR**“ auf die Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR-NJ 93BK**“ nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Prüfung TB 51 (Prüfbericht 11308-3114/18924-3) wurde an der Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR-NJ 93BK**“ durchgeführt. Zur Erreichung der Aufhaltestufe H2 wird auch eine positive Anprallprüfung TB 11 benötigt. Aus diesem Grund hat die Hermann Spengler GmbH & Co. KG die BAST damit beauftragt, zu überprüfen bzw. zu beurteilen, ob die Prüfergebnisse der Prüfung TB 11 (Prüfbericht PUSB 8E1) an der Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR**“ auf die Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR-NJ 93BK**“ übertragen werden können, damit insgesamt die Aufhaltestufe H2 erfüllt ist. Es liegt eine Stellungnahme vom 28.08.2018 zur Übertragbarkeit der Anprallprüfung TB 11 seitens CESTrA-Zert vor.

Eine genaue Beschreibung der Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR-NJ 93BK**“ befindet sich im Prüfbericht 11308-3114/18924-3 (TB 51) und im Einbauhandbuch (Revision 3) vom 06.05.2019.

Die Übergangskonstruktionen **BeStConnect SR** und **BeStConnect SR-NJ 93BK** waren in den Anprallprüfungen folgendermaßen aufgebaut:

BeStConnect SR: Super Rail (20 m) – Stahlanteil ÜK (12,45 m) +
Betonanteil ÜK (10,60 m) – 5 BSWF á 3,50 m (17,50 m)

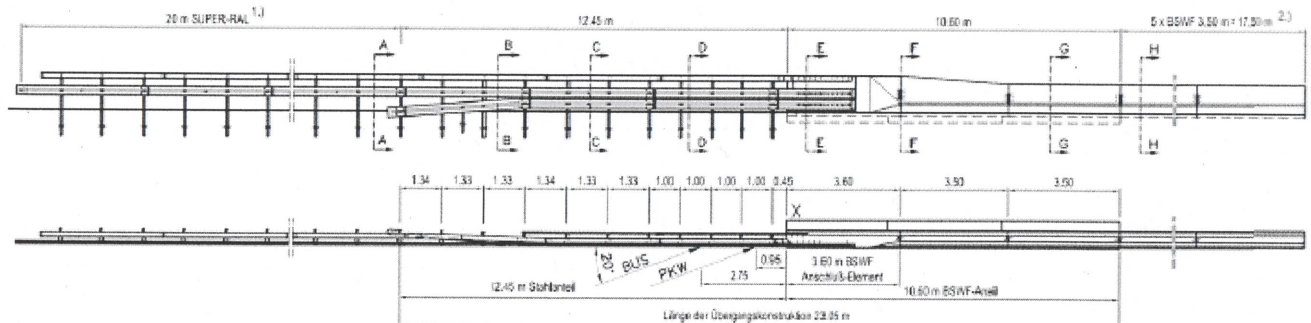


Bild 1: Aufbau der Übergangskonstruktion **BeStConnect SR**

BeStConnect SR-NJ 93BK: Super Rail (20 m) – Stahlanteil ÜK (12,45 m) +
Betonanteil ÜK (14,10 m) – 5 BSWF á 3,50 m Typ NJ 93 BK (17,50 m)

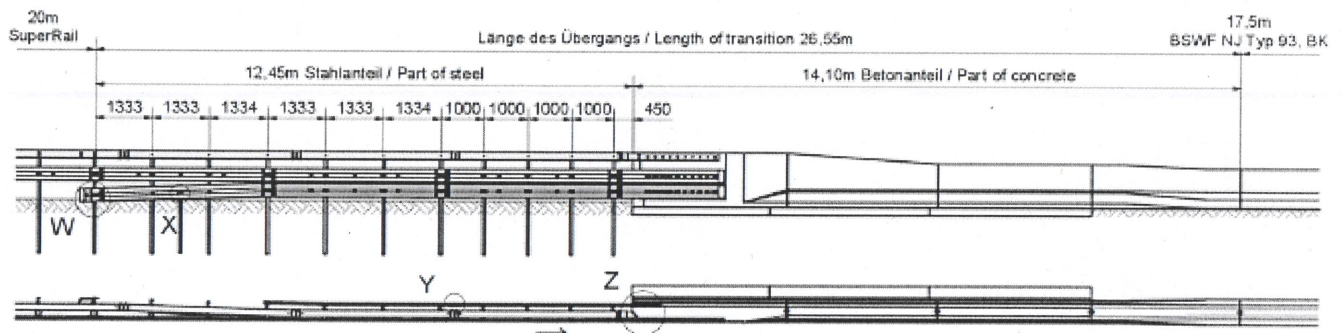


Bild 2: Aufbau der Übergangskonstruktion **BeStConnect SR-NJ 93BK**

Folgende Modifikationen wurden an der Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR-NJ 93BK**“ gegenüber der Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR**“ vorgenommen:

- **Mutmasslich unterschiedliche Stahlgüte der Krallen vom Typ "E"**

BeStConnect SR	BeStConnect SR NJ 93BK
Kralle Typ E: QStE 690 / S 700	Kralle Typ E: S 355 MC

- **Profilwechsel von Step auf New Jersey (NJ)**

⇒ **zusätzliches Verziehungselement (B4)**

⇒ **unterschiedliche Länge der ÜK (26,55 m statt 23,05 m)**

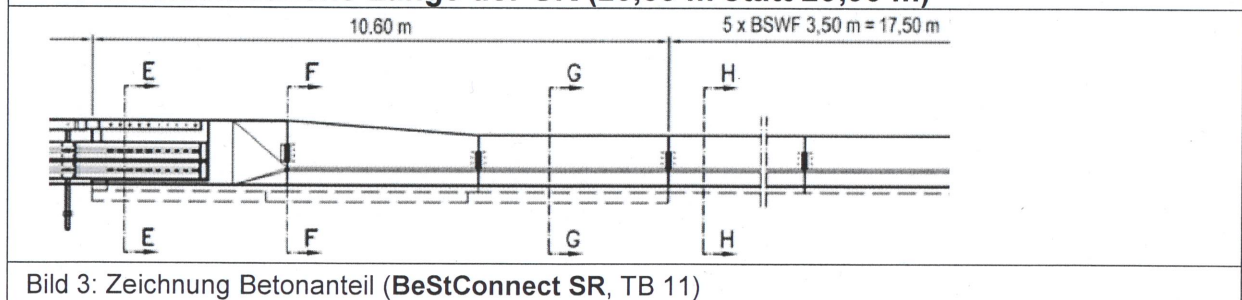


Bild 3: Zeichnung Betonanteil (**BeStConnect SR**, TB 11)

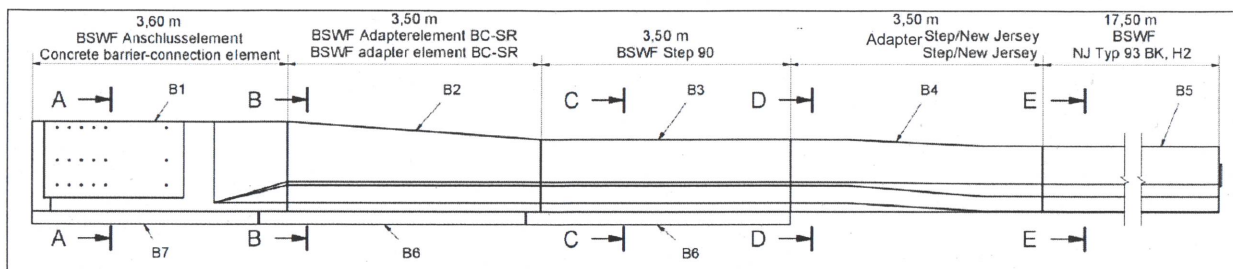


Bild 4: Zeichnung Betonanteil mit Verziehungselement B4 (BeStConnect SR-NJ 93BK, TB 51)

Die ersten drei BSWF-Elemente sind in beiden Übergangskonstruktionen identisch. Aufgrund des Profilwechsels von Step auf New Jersey zum Anschluss der Schutzeinrichtung BSWF Typ 93 BK wurde bei der Prüfung TB 51 (Prüfbericht 11308-3114/18924-3) an der Übergangskonstruktion **BeStConnect SR-NJ 93BK** noch zusätzlich ein Verziehungselement (B4) der Übergangskonstruktion hinzugefügt, wodurch sich die Übergangskonstruktion um 3,50 m auf insgesamt 26,55 m verlängert.

• Unterschiedliche angeschlossene Betonschutzeinrichtung

BeStConnect SR	BeStConnect SR-NJ 93BK
Doppelseitiges BSWF Typ SBP 90 + 12/2 (Typ 102-2, Step-Profil)	Doppelseitiges BSWF NJ Typ 93 BK (New Jersey-Profil)

Da der Anprallpunkt des Testfahrzeugs der Prüfung TB11 sehr weit von den betrachteten Modifikationen entfernt lag und die Modifikationen keinen unmittelbaren Anlass geben, einen anderen kritischen Anprallpunkt festzulegen, haben die o.g. Modifikationen keinen nennenswerten physikalischen Einfluss auf den Ablauf der Prüfung TB11.

Die im Anprallfall zu ermittelnden Leistungsdaten lassen sich in diesem Fall aus den Ergebnissen der Anprallprüfung TB 11 (PUSB 8E1) mit ausreichender Genauigkeit eingrenzen, um eine Einstufung des Systems hinsichtlich der Prüfung TB 11 ohne Durchführung einer erneuten Anprallprüfung TB 11 vornehmen zu können.

Nach Abwägung aller relevanten Kriterien kann davon ausgegangen werden, dass bei Anprallversuchen des Typs TB 11 an der Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR-NJ 93BK**“ kein unzulässiges Fahrzeug- oder Systemverhalten zu erwarten ist und die Anprallheftigkeit in der Stufe C gemäß der DIN EN 1317-2 Ber 1:2011-08 liegt.

Aus unserer Sicht ist daher die Durchführung der Anprallprüfung TB 11 an der Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR-NJ 93BK**“ nicht zwingend erforderlich und die Prüfung TB 11 an der Übergangskonstruktion **BeStConnect SR**“ kann für die Begutachtung der Übergangskonstruktion „**BeStConnect SR-NJ 93BK**“ herangezogen werden.

Zur besseren Unterscheidung wurde der Systemname der Übergangskonstruktion von „BeStConnect SR-NJ“ in „BeStConnect SR-NJ 93BK“ umbenannt.

Wir möchten darauf hinweisen, dass diese Übertragung lediglich unsere Auffassung wiedergibt und keine formale Anerkennung des modifizierten Systems im Sinne einer Prüfung nach DIN EN 1317 darstellt. Eine solche Übertragung bildet auch keine formale Grundlage für eine zukünftige CE-Kennzeichnung im Rahmen des Konformitätsbewertungsverfahrens.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Dipl.-Ing. Holger Schwedhelm)