

Studiengesellschaft für Stahlschutz-
planken e.V.
Herrn Dipl.-Ing. Goergen
Spandauer Straße 25
57072 Siegen

Ihr Zeichen
Unser Schreiben vom
Unser Zeichen V4o - 812b-18 (F6488002)
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Susanne Schmitz
Telefon (0 22 04) 43- 4411
Telefax (0 22 04) 43- 4450
E-Mail-Adresse ref-v4@bast.de
Datum 28.10.2019

1. Revision der Übertragung der Prüfergebnisse von der Anfangs- und Endkonstruktion "EDSP Absenkung 12 m" mit Anschluss an die EDSP 2.0/1.33 auf die Anfangs- und Endkonstruktion "EDSP Absenkung 12 m" mit Anschluss an die ESP 2.0/4.0

- Anlagen: (1) Datenblatt der Anfangs- und Endkonstruktion "EDSP Absenkung 12 m" mit Anschluss an die ESP 2.0
(2) Datenblatt der Anfangs- und Endkonstruktion "EDSP Absenkung 12 m" mit Anschluss an die ESP 4.0

Sehr geehrter Herr Goergen,

die 1. Revision der Übertragung der Prüfergebnisse der Anfangs- und Endkonstruktion "EDSP Absenkung 12 m" mit Anschluss an die EDSP 2.0/1.33 auf die Anfangs- und Endkonstruktion

"EDSP Absenkung 12 m" mit Anschluss an die ESP 2.0/4.0, N2 für die Leistungsklasse P2A

ist abgeschlossen. Die Anfangs- und Endkonstruktion "EDSP Absenkung 12 m" mit Anschluss an die ESP 2.0/4.0, N2 ist bereits in der Technischen Übersichtsliste auf der BAST-Homepage als AEK-2003 bzw. AEK 2002 mit der Leistungsklasse P2A enthalten.

Nach Abwägung der relevanten Kriterien kann davon ausgegangen werden, dass bei Anprallversuchen des Typs TT 2.1.80, TT 4.2.80 sowie TT 5.1.80 an der Anfangs- und Endkonstruktion „ESP Absenkung 12 m“ mit Anschluss an die ESP 2.0/4.0 kein unzulässiges Fahrzeug- oder Systemverhalten zu erwarten ist und die Anprallheftigkeit in der Stufe A gemäß DIN EN 1317-2:1998+A1:2006 liegt.

Aus unserer Sicht ist daher die Durchführung der Anprallprüfungen TT 2.1.80, TT 4.2.80 sowie TT 5.1.80 an der Anfangs- und Endkonstruktion „ESP Absenkung 12 m“ mit Anschluss an die ESP 2.0/4.0 nicht zwingend erforderlich.

Der Anfangs- und Endkonstruktion „ESP Absenkung 12 m“ mit Anschluss an die ESP 2.0/4.0“ können damit folgende Leistungsdaten zugeordnet werden:

Übertragung Prüfergebnisse aus Prüfung	96 7T 30 vom 09.12.1996 (Prüfbericht vom 14.12.2018)	2001 7T 13 vom 21.09.2001 (Prüfbericht vom 14.12.2018)	X83.02.L07_Rev01 vom 20.07.2011 (Prüfbericht vom 01.09.2016)
Prüfotyp	TT 2.1.80	TT 4.2.80	TT 5.1.80
Anprallheftigkeitsstufe	A		
Klasse der dauerhaften seitlichen Auslenkung	x1 / y1		
Klasse des Abprallbereiches	Z1		
Name der AEK laut Prüfbericht	EDSP Regelabsenkung 12 m		
Länge der AEK	12 m		
Angeschlossene Schutzeinrichtung	ESP 2.0, N2 (SE-1002) bzw. ESP 4.0, N2 (SE-1001)		
Erreichte Leistungsklasse	P2A		

Weitere Informationen zu den Anfangs- und Endkonstruktionen, insbesondere Zeichnungen, sind dem Einbauhandbuch vom 18.07.2019 (Versions-Nr. 05) zu entnehmen (siehe Kapitel 21. Zugelassene Modifikationen), wobei die Rammtiefen der einzelnen Pfosten nicht erfasst sind.

Bitte beachten Sie bei der vorliegenden Übertragung auch die nachfolgenden Hinweise aus dem zugehörigen Schreiben der 1. Revision der Begutachtung 812a-18 (F6488002) vom 28.10.2019 zur „EDSP Absenkung 12 m“.

- Im Prüfbericht X83.02.L07_Rev01 (TT 5.1.80) wird der SOLL-Anfahrweg nicht eindeutig benannt. Beim Prüftyp TT 5.1.80 handelt es sich um einen seitlichen Anprall bei 1/2 L und 165° mit dem Anfahrweg 5.
- In der Beschreibung des Fahrzeugrückhaltesystems (Abschnitt 4.3.3.7 Prüfbericht TÜV X83.02.L07_Rev01) wird bei der Sechskantschraube M 16x35 (Teile-Nr. 40.10) zur Verbindung zwischen Holm und Pfosten auf die Zeichnung IGS 2.1.107 verwiesen. Der Verweis auf diese Zeichnung ist falsch. Eine eigene Zeichnung dieser Schraube ist im Prüfbericht nicht enthalten.
Die genannte Zeichnung IGS 2.1.107 bildet stattdessen die Schrauben HRK mit Nase M 16x45 (zur Verbindung Abspanngurt am Abstandhalter) und M 16x27 (zur Verbindung der Holme untereinander) ab, auf welche weiter unten in der Systembeschreibung ohne Bezug zu einer Zeichnung eingegangen wird.
- Im Prüfbericht X83.02.L07_Rev01 (TT 5.1.80) werden die Ausgabedaten der mitgeltenden Normteile 1 und 2 der DIN EN 1317 nicht benannt. Der vorliegenden Begutachtung wurden neben der DIN V ENV 1317-4:2001 folgende mitgeltende Normen zu Grunde gelegt: EN 1317-1:1998, EN 1317-2:1998+A1:2006.

- In den Prüfungen der BASt (BASt 96 7T 30 und BASt 2001 7T 13) wurden 6 Pfosten Sigma 100 mit Länge 1,90m und 2 Pfosten Sigma 100 mit Länge 1,50 m für die „EDSP Absenkung 12 m“ verwendet. Abweichend hiervon wurden bei der Prüfung des TÜV (X83.02.L07_Rev01) 4 Pfosten Sigma 100 mit Länge 1,90 m und 4 Pfosten Sigma 100 mit Länge 1,50 m verwendet. Letztere stellt auch die im Einbauhandbuch dargestellte Konstruktionsweise dar, die im Rahmen dieser Begutachtung zu Grunde gelegt wurde.

Die konstruktive Ausführung der Anfangs- und Endkonstruktion „ESP Absenkung 12 m“ mit Anschluss an die ESP 2.0 weicht von der Anfangs- und Endkonstruktion „ESP Absenkung 12 m“ mit Anschluss an die ESP 4.0 insofern ab, dass beim Anschluss an die ESP 4.0 ein Pfosten weniger verwendet wird (siehe Datenblätter in Anlage 1 und 2).

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.

Dieses Schreiben gilt ausschließlich für die zuvor genannten angeschlossenen Schutzeinrichtungen. Das A- und B-Profil kann dabei gleichwertig verwendet werden, sofern die jeweils angeschlossene Schutzeinrichtung das gleiche Profil wie die Anfangs- und Endkonstruktion aufweist.

Weitere Modifikationen der Anfangs- und Endkonstruktion sind in dieser Übertragung nicht erfasst.

Dieses Schreiben darf nur vollständig weitergegeben oder veröffentlicht werden. Es ersetzt das Schreiben zur Begutachtung V4a – (APVÜB) 236/16 vom 15.11.2016.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Dipl.-Ing. Susanne Schmitz)



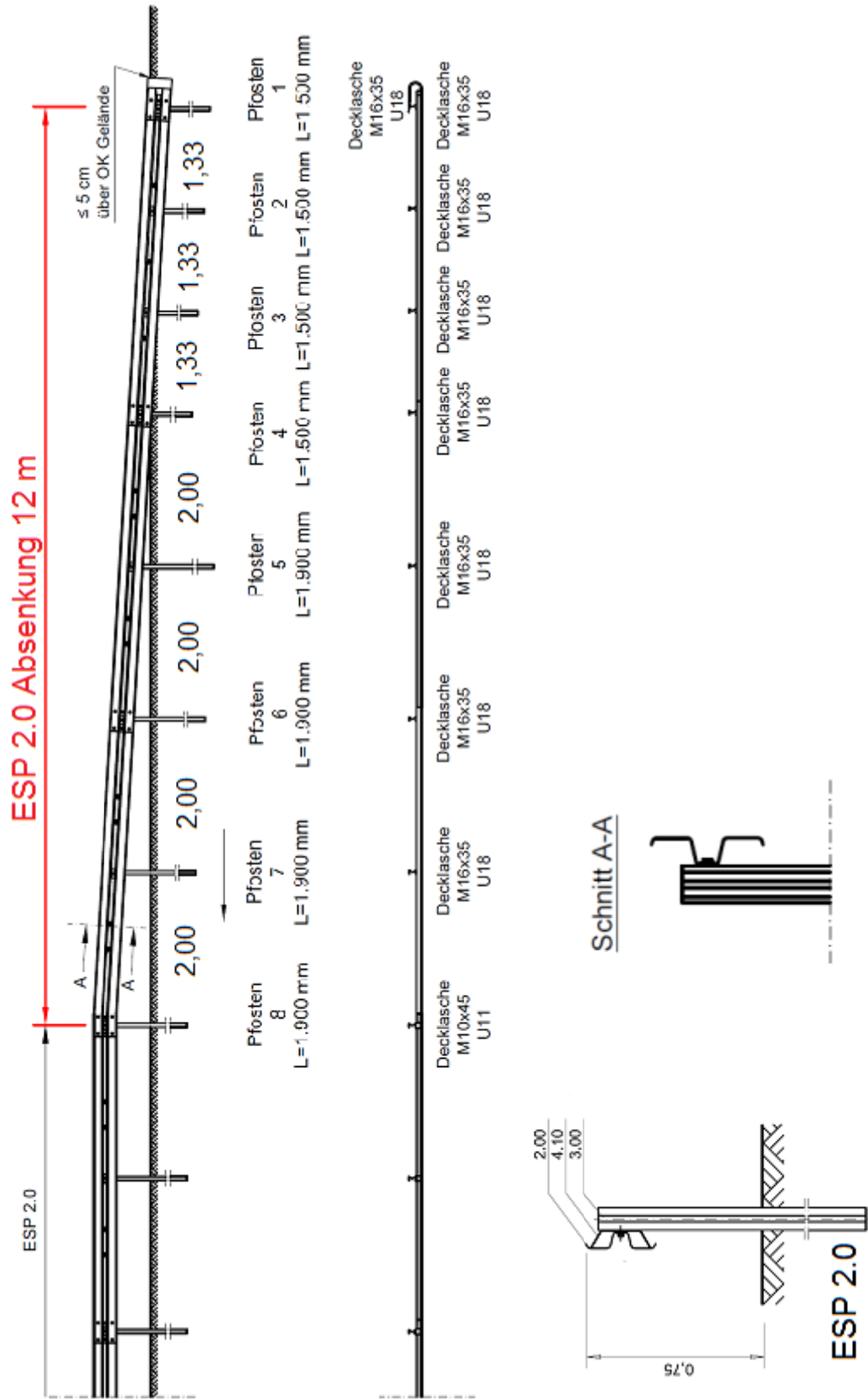
Die einseitige, geramnte Anfangs- und Endkonstruktion (AEK) besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Stahlbauteilen. Die Länge der Holme, Pfosten und Abspanngurte sowie Abmessungen der Abstandhalter und des Kopfstückes bestimmen die Form der Absenkung.

Die Länge der AEK beträgt 12 m. Das System besteht aus 3 Schutzplankenholmen, einem Kopfstück, 4 Pfosten Sigma 100 mit einer Länge von 1,5 m (Pfosten 1 - 4) und 4 Pfosten Sigma 100 mit einer Länge von 1,90 m (Pfosten 5 – 8). Zwischen den ersten 4 Pfosten beträgt der Pfostenabstand 1,33 m, zwischen den Pfosten 4 bis 8 beträgt er 2,0 m. Die Pfosten werden stetig tiefer in den Boden gerammt.

Die Schutzplankenholme überlappen in Fahrtrichtung und sind mit mehrfachen Schraubverbindungen fixiert.

<i>Bezeichnung der Anfangs- und Endkonstruktion</i>	ESP 2.0 Absenkung 12 m	
<i>Erstprüfung</i>	TT 2.1.80	modifizierte Anfangs- und Endkonstruktion
	TT 4.2.80	
	TT 5.1.80	
<i>Begutachtung</i>	Modifikation 812b – 18 (F6488002)	
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung</i>	ESP 2.0, N2	
<i>Charakteristisches Material der AEK</i>	Stahl S235JR	
<i>Max. Breite der AEK [m]</i>	0,18	
<i>Höhe der AEK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0 – 0,75	
<i>Länge der Anfangs- und Endkonstruktion [m]</i>	12,0	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden. Weitere Hinweise siehe Übertragungsschreiben V4o - 812b – 18 (F6488002) der BASt vom 28.10.2019.	

Leistungsklasse	Klasse der dauerhaften seitlichen Auslenkung	Klasse des Abprallbereiches	Anprallheftigkeitsstufe
P2A	x1 / y1	Z 1	A





Die einseitige, gerammte Anfangs- und Endkonstruktion (AEK) besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Stahlbauteilen. Die Länge der Holme, Pfosten und Abspanngurte sowie Abmessungen der Abstandhalter und des Kopfstückes bestimmen die Form der Absenkung.

Die Länge der AEK beträgt 12 m. Das System besteht aus 3 Schutzplankenholmen, einem Kopfstück, 4 Pfosten Sigma 100 mit einer Länge von 1,5 m (Pfosten 1 - 4) und 3 Pfosten Sigma 100 mit einer Länge von 1,90 m (Pfosten 5 – 8). Zwischen den ersten 4 Pfosten beträgt der Pfostenabstand 1,33 m, zwischen den Pfosten 4 bis 6 beträgt er 2,0 m und zwischen Pfosten 6 und 7 4,0 m. Die Pfosten werden stetig tiefer in den Boden gerammt.

Die Schutzplankenholme überlappen in Fahrtrichtung und sind mit mehrfachen Schraubverbindungen fixiert.

<i>Bezeichnung der Anfangs- und Endkonstruktion</i>	ESP 4.0 Absenkung 12 m	
<i>Erstprüfung</i>	TT 2.1.80	modifizierte Anfangs- und Endkonstruktion
	TT 4.2.80	
	TT 5.1.80	
<i>Begutachtung</i>	Modifikation 812b-18 (F6488002)	
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung</i>	ESP 4.0, N2	
<i>Charakteristisches Material der AEK</i>	Stahl S235JR	
<i>Max. Breite der AEK [m]</i>	0,18	
<i>Höhe der AEK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0 – 0,75	
<i>Länge der Anfangs- und Endkonstruktion [m]</i>	12,0	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden. Weitere Hinweise siehe Übertragungsschreiben V4o - 812b – 18 (F6488002) der BASt vom 28.10.2019.	

Leistungsklasse	Klasse der dauerhaften seitlichen Auslenkung	Klasse des Abprallbereiches	Anprallheftigkeitsstufe
P2A	x1 / y1	Z 1	A

