



Die 12 m lange gerammte einseitige Übergangskonstruktion (ÜK) besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Sie verbindet die Stahlschutzeinrichtungen Eco-Safe 2.0, N2/H1 und Super-Rail Eco, H2. Das System ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 1,33 m bzw. 1,0 m (im Mittelbereich) gerammten C100-Pfosten (Länge 1,7 m) und C125-Pfosten (Länge 1,9 m) sowie den an den Deformationsbügeln bzw. am Abstandhalter angebrachten Schutzplankenholm mit einer Länge von 4,3 m. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden.

Das Feld 1 der Übergangskonstruktion besteht aus der Eco-Safe mit einem Pfostenabstand von 1,33 m. Zwischen dem 1. und dem 2. Pfosten beginnt zudem das rückseitig angebrachte Verstärkungsprofil. Im 2. Feld wird der Pfostenabstand der C-Pfosten auf 1,00 m verkürzt. Dieses Feld dient zum Höhenausgleich (5 cm) zwischen Feld 1 und 3. Am Pfosten 8 wird zusätzlich ein Endbefestigungswinkel und ein Abstandhalter zur Anbindung des Kastenprofils in Feld 3 montiert. In Feld 3 beträgt der Pfostenabstand 1,33 m (Pfosten 9: C125 für ÜK, Pfosten 10, 11: Pfosten C125 SR Eco). Das Kastenprofil mit abgewinkeltem, sowie gefastem Stoßverbinder stellt die Verbindung zum Kastenprofil der angeschlossenen SR Eco Bauweise her.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Flextra Eco-Safe 2.0 – SR Eco	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	CTS 11142-2545/18075-3
	TB 42	CTS 11142-2545/18074-3
<i>Begutachtung</i>	2015 7G 58	
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Eco-Safe 2.0, N2/H1	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail Eco, H2	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR / S355JR	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,485	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,75 – 0,90	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	12,0 (+ 0,82 m bauartbedingter Überstand des Verstärkungsprofils beim B-Profil)	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	1,3	
<i>Maximale seittl. Position des Fahrzeugs [m]</i>	2,8 (Fahrzeugeindringung VI)	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	1,1	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	Siehe 2. Revision der Begutachtung (P-Zert) 203/15 der BAST vom 18.09.2019 Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	1,3	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W4	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung $V_{I,N}$ [m]</i>	2,7	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	VI8	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	1,1	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H1	W4	B



Die 12 m lange gerammte einseitige Übergangskonstruktion (ÜK) besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Sie verbindet die Stahlschutzeinrichtungen Eco-Safe 1.33, N2/H1 und Super-Rail Eco, H2. Das System ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 1,33 m bzw. 1,0 m (im Mittelbereich) gerammten C100-Pfosten (Länge 1,7 m) und C125-Pfosten (Länge 1,9 m) sowie den an den Deformationsbügeln bzw. am Abstandhalter angebrachten Schutzplankenholm mit einer Länge von 4,3 m. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden.

Das Feld 1 der Übergangskonstruktion besteht aus der Eco-Safe mit einem Pfostenabstand von 1,33 m. Zwischen dem 1. und dem 2. Pfosten beginnt zudem das rückseitig angebrachte Verstärkungsprofil. Im 2. Feld wird der Pfostenabstand der C-Pfosten auf 1,00 m verkürzt. Dieses Feld dient zum Höhenausgleich (5 cm) zwischen Feld 1 und 3. Am Pfosten 8 wird zusätzlich ein Endbefestigungswinkel und ein Abstandhalter zur Anbindung des Kastenprofils in Feld 3 montiert. In Feld 3 beträgt der Pfostenabstand 1,33 m (Pfosten 9: C125 für ÜK, Pfosten 10, 11: Pfosten C125 SR Eco). Das Kastenprofil mit abgewinkeltem, sowie gefastem Stoßverbinder stellt die Verbindung zum Kastenprofil der angeschlossenen SR Eco Bauweise her.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Flextra Eco-Safe 1.33 – SR Eco	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	Modifizierter Übergang
	TB 42	
<i>Begutachtung</i>	Modifikation (APVÜB) 269/15	
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Eco-Safe 1.33, N2/H1	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail Eco, H2	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR / S355JR	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,485	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,75 – 0,90	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	12,0 (+ 0,82 m bauartbedingter Überstand des Verstärkungsprofils beim B-Profil)	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	---	
<i>Maximale seitl. Position des Fahrzeugs [m]</i>	---	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	---	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	Siehe 1. Revision des Schreibens (APVÜB) 269/15 der BAST vom 19.09.2019 Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	---	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W4	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_N [m]</i>	---	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	VI8	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	---	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H1	W4	B

