

Studiengesellschaft für Stahl-  
schutzplanken e.V.  
Spandauer Str. 25  
57072 Siegen

Ihr Zeichen  
Ihr Schreiben vom  
Unser Zeichen **V4 - (P-ZERT) 169/16**  
Auskunft erteilt **Dipl.-Ing. Linda Meisel**  
Telefon +49 (0)2204 43-**4407**  
Telefax +49 (0)2204 43-**4450**  
E-Mail-Adresse **Ref-V4@bast.de**  
Datum **02.04.2020**

## 1. Revision der Begutachtung 2016 7G 56 der Anprallprüfungen an die Übergangs- konstruktion „Flextra ESP 4.0 – Eco-Safe 2.0“

### Anlage: Datenblatt der Übergangskonstruktion

Sehr geehrter Herr Dr. Kammel,

die 1. Revision der Begutachtung der Prüfberichte Ihrer Übergangskonstruktion „**Flextra ESP 4.0 – Eco-Safe 2.0**“ für die Aufhaltstufe N2 ist abgeschlossen.

Betrachtet wurde in dieser Revision die Möglichkeit einer gleichwertigen Verwendung von Holmen mit A- und B-Profil ohne Durchführung einer erneuten Anprallprüfung.

Folgende Angaben wurden den Prüfberichten entnommen:

Prüfinstitut	CTS GmbH	CTS GmbH
Prüfbericht	11142-2693/ 18415-2 (1. Revision) vom 27.06.2016	11142-2693/ 18413-2 (1. Revision) vom 27.06.2016
Prüfung	TB11	TB32
Anprallheftigkeitsstufe	A	A
Klasse des Wirkungsbereichs	Entfällt	W5

Name der ÜK laut Prüfbericht	„Flextra ESP – Eco-Safe“
Länge der ÜK	0 m
Angeschlossene Schutzeinrichtungen	ESP 4.0, N2 (SE-1001) Eco-Safe 2.0, N2/H1 (SE-1118 /-1121)
Erreichte Aufhaltstufe	N2

Damit erreicht die geprüfte Übergangskonstruktion folgende Werte: N2 – W5 – A

Weitere Informationen zur Übergangskonstruktion, insbesondere Zeichnungen, sind den zuvor genannten Prüfberichten, dem Einbauhandbuch (Versions-Nr. 03 vom 18.04.2018), sowie den Einbauhandbüchern der angeschlossenen Schutzeinrichtungen ESP 4.0 und Eco-Safe 2.0 zu entnehmen.

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

- Die Auswahl des Anprallpunktes in der Prüfung TB32 ist geeignet, allerdings nicht vollständig begründet: Neben der Anprallheftigkeit und einer möglichen Verhakung des Prüffahrzeugs hätte auch die maximale Auslenkung in die Begründung aufgenommen werden müssen.

Ergänzend zu den Angaben in den Prüfberichten und im Einbauhandbuch verbindet die vorliegende Übergangskonstruktion die ESP 4.0, N2 mit der Eco-Safe 2.0, N2 und H1.

Die Prüfung der Übergangskonstruktion fand vor Einführung der TLP ÜK 2017 statt und fällt somit gemäß TLP ÜK 2017, Abschnitt 1, Satz 6 unter den Bestandsschutz. Die Übergangskonstruktion wird bereits unter der Nummer ÜK-4003 in der Technischen Übersichtliste für Fahrzeug-Rückhaltesysteme geführt.

Bei der Übergangskonstruktion „Flextra ESP 4.0 – Eco-Safe 2.0“ kann das A- und B-Profil gleichwertig verwendet werden, sofern die auf Seite 2 genannten angeschlossenen Schutzeinrichtungen das gleiche Holmprofil (A- oder B-Profil) aufweisen. Weitere Modifikationen der Übergangskonstruktion sind in dieser 1. Revision der Begutachtung nicht erfasst.

Diese 1. Revision der Begutachtung gilt ausschließlich für die auf Seite 2 genannten angeschlossenen Schutzeinrichtungen und ersetzt die Begutachtung 2016 7G 56 vom 29.11.2016. Sie darf nur vollständig weitergegeben oder veröffentlicht werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

*i. A. S. Schmitz*  
(Dipl.-Ing. Linda Meisel)

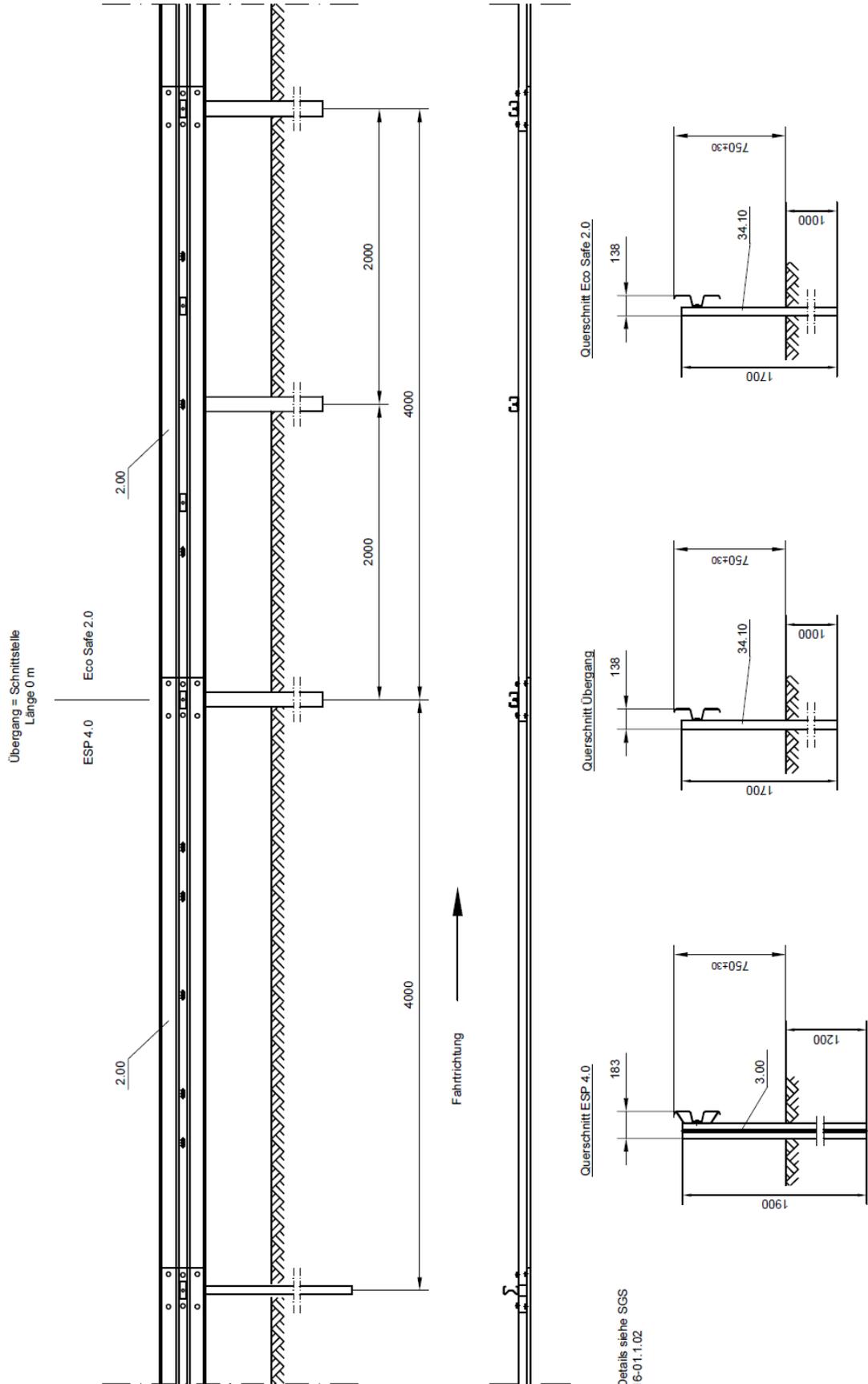


Die geramnte einseitige Übergangskonstruktion besteht aus korrosionsgeschützten Bauteilen aus Stahl nach RAL-RG 620 und verbindet die Schutzeinrichtungen ESP 4.0, N2 und Eco-Safe 2.0, N2/H1 im Stoßbereich miteinander. Die Länge der Übergangskonstruktion beträgt 0,0 m.

Der C-Pfosten im Übergang ist mit der geschlossenen Seite zum Verkehr hin geramnt, d.h. dass die offene Seite des Pfostens auf der Stoßabgewandten Seite liegt. Die Holme sind in Fahrtrichtung überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Flextra ESP 4.0 – Eco-Safe 2.0	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	CTS 11142-2693/18415-2
	TB 32	CTS 11142-2693/18413-2
<i>Begutachtung</i>	2016 7G 56	
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	ESP 4.0, N2	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Eco-Safe 2.0, N2/H1	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR / S355JR (C-Pfosten)	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,138*	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,75	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	0,0	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	1,5	
<i>Maximale seitl. Position des Fahrzeugs [m]</i>	---	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	1,4	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	geramnt	
<i>Bemerkungen</i>	*Breite angeschlossene ESP 4.0 = 0,183 m Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden.  siehe 1. Revision der Begutachtung V4a - (P-Zert) 169/16 der BASt vom 02.04.2020	
<b>Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)</b>		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich <math>W_N</math> [m]</i>	1,4	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W5	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung <math>V_{I_N}</math> [m]</i>	---	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	---	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung <math>D_N</math> [m]</i>	1,3	

<b>Aufhaltestufe</b>	<b>Wirkungsbereichsklasse</b>	<b>Anprallheftigkeitsstufe</b>
<b>N2</b>	<b>W5</b>	<b>A</b>



A-Profil sinngemäß ausführen