

Studiengesellschaft für
Stahlschutzplanken e.V.
Herrn Dr. Kammel
Spandauer Straße 25
57072 Siegen

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom
Unser Zeichen V4a - (P-ZERT) 094/15
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Linda Meisel
Telefon (0 22 04) 43- 4407
Telefax (0 22 04) 43- 4450
E-Mail-Adresse meisel@bast.de
Datum 14.06.2018

1. Revision der Begutachtung 2015 7G 53 der Anprallprüfungen an die Übergangs- konstruktion „Flextra Super-Rail Eco - Super-Rail“

Anlage: Datenblatt der Übergangskonstruktion

Sehr geehrter Herr Dr. Kammel,

die 1. Revision der Begutachtung der Prüfberichte Ihrer Übergangskonstruktion „**Flextra Super-Rail Eco - Super-Rail**“ für die Aufhaltestufe H2 ist abgeschlossen.

Folgende Angaben wurden den Prüfberichten entnommen:

Prüfinstitut	crashtest-service.com GmbH (CTS)	crashtest-service.com GmbH (CTS)
Testnummer	18042	18022
Prüfbericht	11142-2503/18042-1 vom 28.08.2015 (Revision)	11142-2503/18022-1 vom 28.08.2015 (Revision)
Prüfung	TB11	TB51
Anprallheftigkeitsstufe	B	Entfällt
Klasse des Wirkungsbe- reichs	Entfällt	W4
Name der ÜK laut Prüf- bericht	Übergang „Flextra Super-Rail Eco - Super-Rail“	
Länge der ÜK	15 m + 0,8 m bauartbedingter Überstand	
Angeschlossene Schutzeinrichtungen	Super-Rail Eco (B-Profil) Super-Rail, H2/H4b (B-Profil)	
Erreichte Aufhaltestufe	H2	

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

Weitere Informationen zur Übergangskonstruktion, insbesondere Zeichnungen, sind den auf Seite 1 genannten Prüfberichten und dem Einbauhandbuch vom 28.04.2018 (Version 02) zu entnehmen.

Es sind folgende Besonderheiten zu beachten:

- Die im Einbauhandbuch vom 28.04.2018 u.a. auf den Seiten 2, 7, 12-15 und 33 genannten Modifikationen (Gleichwertigkeit A-Profil, Bandverzinkung, Meterlochung, Ersatz der Stoßverbindung des Kastenprofils) der Übergangskonstruktion sind durch diese Begutachtung nicht erfasst und somit ohne eine Übertragung der Ergebnisse nicht zugelassen.
- Die Übergangskonstruktion wurde in der Anprallprüfung über eine Länge von 15 m aufgebaut. Zusätzlich ist der bauartbedingte Überstand von 0,8 m über die Pfostenachse hinaus zu beachten. Die Länge ist für den Einsatz der Übergangskonstruktion jedoch abhängig, von der Ausführung je nach Fahrtrichtung:

15,0 m	in Fahrtrichtung rechts von Super-Rail auf SR Eco (Ende)
+ 0,8 m bauartbedingter Überstand	in Fahrtrichtung links von SR Eco auf Super-Rail (Anfang)
14,33 m	in Fahrtrichtung rechts von SR Eco auf Super-Rail (Anfang)
	in Fahrtrichtung links von Super-Rail auf SR Eco (Ende)

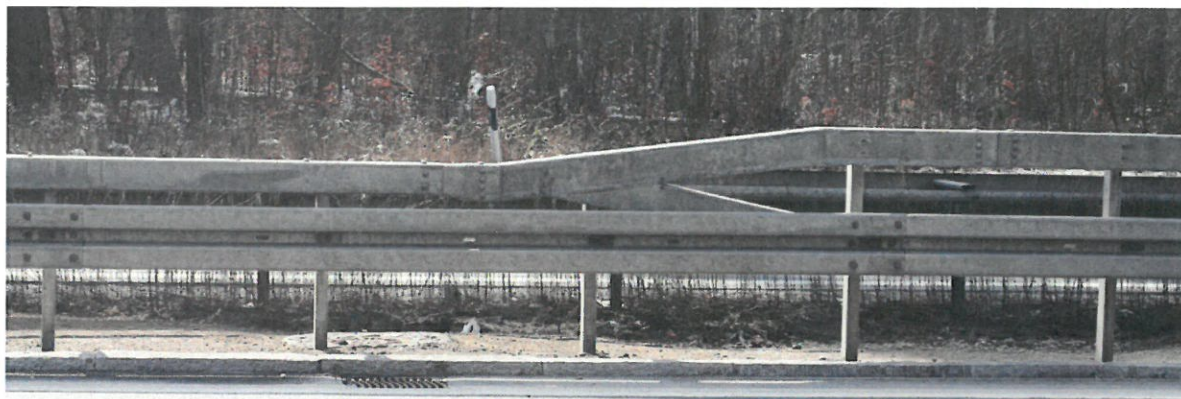
Die Prüfung der Übergangskonstruktion fand vor Einführung der TLP ÜK 2017 statt und fällt somit gemäß TLP ÜK 2017, Abschnitt 1, Satz 6 unter den Bestandsschutz.

Diese Begutachtung gilt ausschließlich für die auf Seite 1 genannten angeschlossenen Schutzeinrichtungen im B-Profil. Modifikationen der Übergangskonstruktion sind in dieser Begutachtung nicht erfasst.

Dieses Schreiben darf nur vollständig weitergegeben oder veröffentlicht werden. Es ersetzt das Schreiben zur Begutachtung V4w - (P-ZERT) 094/15 vom 18.12.2015.

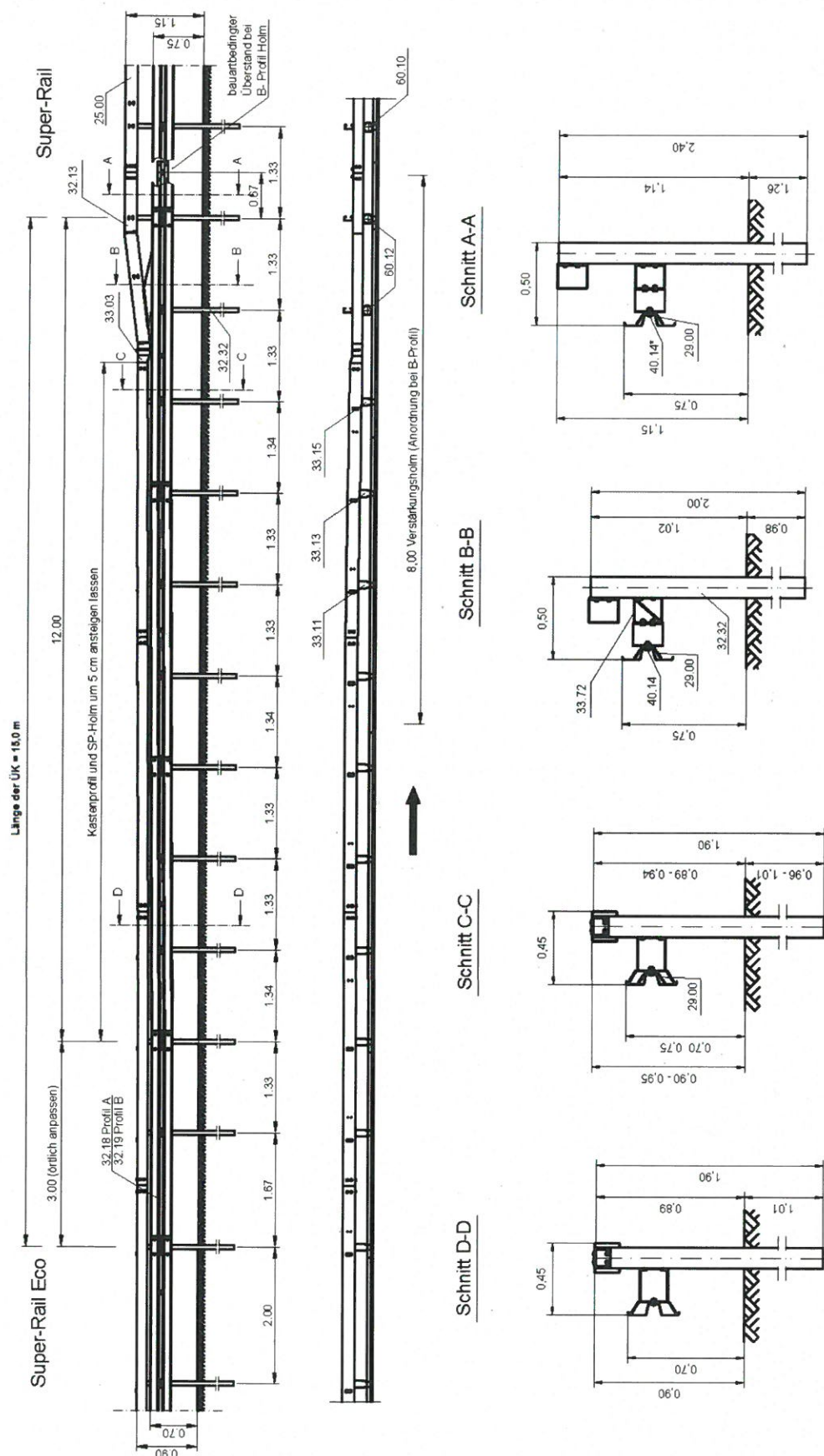
Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


(Dipl.-Ing. Linda Meisel)



Die 15 m lange geramte einseitige Übergangskonstruktion besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620 und verbindet die beiden Stahlschutzeinrichtungen Super-Rail Eco und Super-Rail. Die Übergangskonstruktion ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 1,33 m (1,67 m zu Beginn) geramten C-Pfosten (Länge 1,9 m, 2,0 m bzw. 2,4 m) und den an den Deformationsrohren bzw. Deformationsbügeln angebrachten B-Profil-Holm mit einer Länge von 4,0 m (3 Felder à 4 m, 1 Feld à 3 m - Passstück). Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden. Das SR Eco-Kastenprofil schließt über ein Adapter-Stück und ein Y-Stück an die beiden Super-Rail-Kastenprofile an. Auf 8 m Länge wird ein zusätzlicher Verstärkungsholm zwischen B-Profil-Holm und den Deformationselementen mit HRK-Schrauben befestigt (siehe Zeichnung).

Bezeichnung der Übergangskonstruktion	Flextra SR Eco – SR	
Erstprüfung	TB 11	CTS 11142-2503/18042-1
	TB 51	CTS 11142-2503/18022-1
Begutachtung	2015 7G 53	
Hersteller	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
angeschlossene Schutzeinrichtung 1	Super-Rail Eco, H2 (B-Profil)	
angeschlossene Schutzeinrichtung 2	Super-Rail, H2/H4b (B-Profil)	
Charakteristisches Material der ÜK	Stahl S235JR, S355JR (Pfosten SR Eco)	
Breite der ÜK [m]	0,50	
Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]	1,15	
Länge der Übergangskonstruktion [m]	15 + 0,8 m bauartbedingter Überstand (Verstärkungsprofil) über Pfostenachse hinaus (alternativ 14,33)*	
Maximale seitliche Position des Systems [m]	1,3	
Maximale seittl. Position des Fahrzeugs [m]	1,2 (Fahrzeugeindringung VI)	
Maximale dynamische Durchbiegung [m]	1,0	
Geprüfte Systemgründung / -aufstellung	gerammt	
Bemerkungen	*alternative Länge der ÜK, je nach Ausführung der Fahrtrichtung (FR) siehe 1. Revision der Begutachtung (P-ZERT) 094/15 der BAST vom 14.06.2018	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)		
Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]	1,3	
Normalisierte Wirkungsbereichsklasse	W4	
Normalisierte Fahrzeugeindringung VI_N [m]	1,2	
Klasse der norm. Fahrzeugeindringung	VI4	
normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]	1,0	
Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H2	W4	B



Die Zeichnung gilt nur in Verbindung mit den Einbauanleitungen der beiden angeschlossenen Schutzeinrichtungen.

* Schraube 40. 14 im Bereich der Super-Rail nur in Verbindung mit Verstärkungsholm, ansonsten Verschraubung analog E1.1-202.