

H+S Verkehrstechnik GmbH
Theodor-Heuss-Straße 61a
47167 Duisburg

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom
Unser Zeichen V4m - (P-ZERT) 358/14
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Janine Kübler
Telefon (0 22 04) 43- 541
Telefax (0 22 04) 43- 408
E-Mail-Adresse kuebler@bast.de
Datum 02.04.2015

Begutachtung 2014 7G 61 der Anprallprüfungen an die Übergangskonstruktion „HSCconnect“

Anlage: Datenblatt der Übergangskonstruktion vom 02.04.2015

Sehr geehrter Herr Schmidt,

die Begutachtung der Prüfberichte Ihrer Übergangskonstruktion „HSCconnect“ für die Aufhaltstufe H2 ist abgeschlossen.

Folgende Angaben wurden den Prüfberichten entnommen:

Prüfinstitut	crashtest-service.com GmbH (CTS)	crashtest-service.com GmbH (CTS)
Testnummer	17938	17939
Prüfbericht	11050-2462/17938-1 vom 23.01.2015 (Revision)	11050-2462/17939-1 vom 23.01.2015 (Revision)
Prüfung	TB11	TB51
Anprallheftigkeitsstufe	B	Entfällt
Klasse des Wirkungsbereichs	Entfällt	W3
Name der ÜK laut Prüfbericht	Übergangskonstruktion HSCconnect	
Länge der ÜK	8 m	
Angeschlossene Schutzeinrichtungen	Super-Rail Eco, H2 (M03-01 der Einsatzfreigabeliste) HSRail H2W2, H2	
Erreichte Aufhaltstufe	H2	

Damit erreicht die geprüfte Übergangskonstruktion folgende Werte: **H2 – W3 – B**

Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon: 0 22 04 / 43 - 0
Telefax: 0 22 04 / 43 - 673
Internet: www.bast.de

Weitere Informationen zur Übergangskonstruktion, insbesondere Zeichnungen, sind den oben genannten Prüfberichten und der Einbauanleitung vom 16.01.2015 (Version 1.1) 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:

- Im Prüfbericht Nr. 11050-2462/17939-1 ist für den TB 51 angegeben, dass der Anprallpunkt aufgrund der zu erwartenden Anprallheftigkeit festgelegt wurde. Dies trifft beim TB 51 nicht zu, vielmehr wurde seitens der BAST dieser Punkt u.a. hinsichtlich des System- und Fahrzeugverhaltens beim Busanprall als kritisch eingeschätzt und daher als Anprallpunkt vorgeschlagen und vom Prüfinstitut übernommen.

Diese Begutachtung gilt ausschließlich für die Übergangskonstruktion mit B-Profil-Holm.

Modifikationen der Übergangskonstruktion sind in dieser Begutachtung nicht erfasst. Dieses Schreiben darf nur vollständig weitergegeben oder veröffentlicht werden.

Diese Begutachtung gilt ausschließlich für die auf Seite 1 genannten angeschlossenen Schutzeinrichtungen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



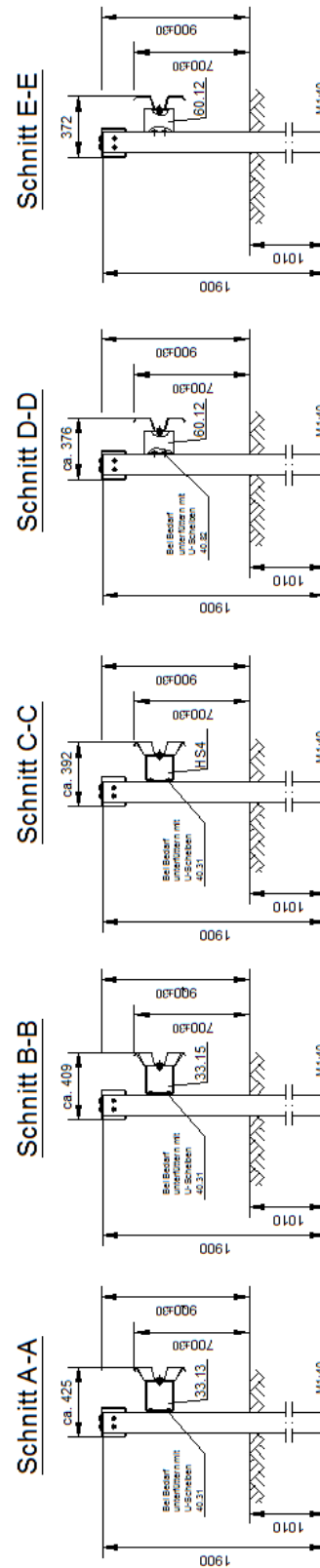
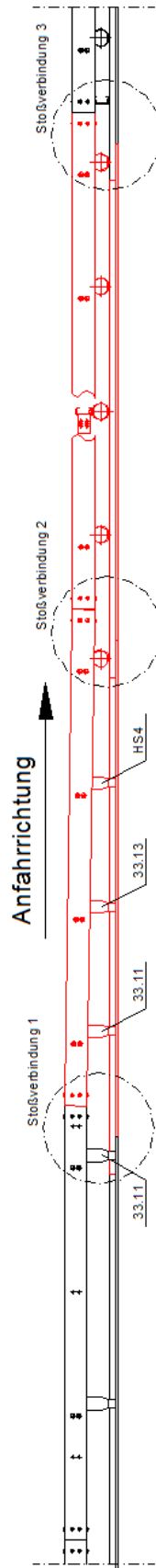
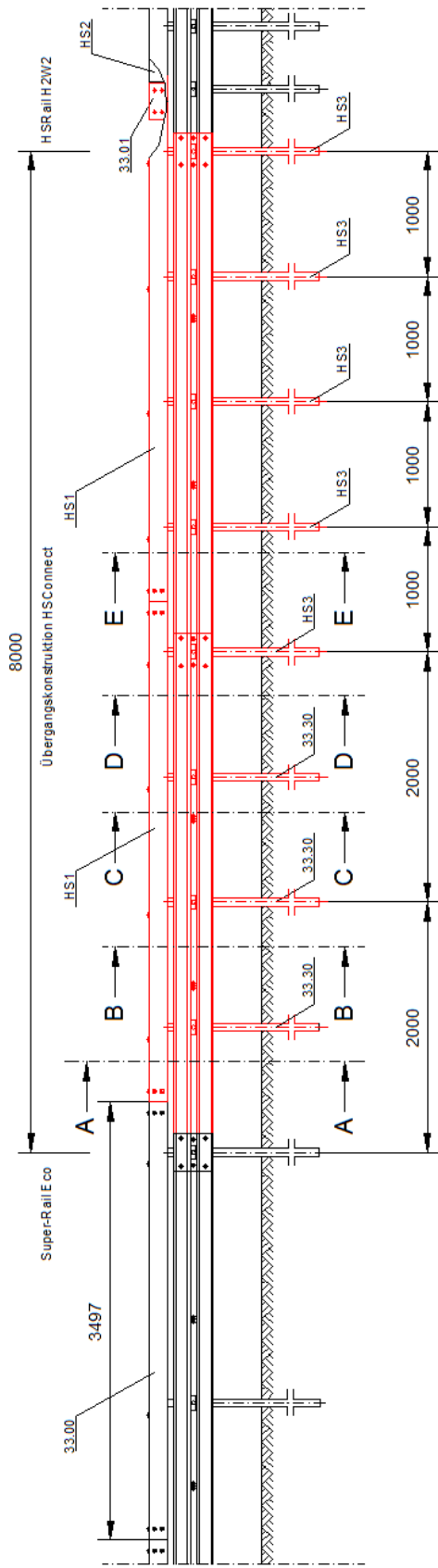
(Dipl.-Ing. Janine Kübler)



Die 8 m lange Übergangskonstruktion HSCconnect verbindet die 0,45 m breite Super-Rail Eco mit der 0,37 m breiten HSRail H2W2. Die Übergangskonstruktion wird dazu über die Länge schmaler. Die Steifigkeit wird von der weicheren Konstruktion hin zur steiferen Konstruktion erhöht, indem der Pfostenabstand der Übergangskonstruktion größer gewählt ist als der Pfostenabstand der steiferen Konstruktion und kleiner als der Pfostenabstand des weicheren Systems. Im ersten Feld (von SR Eco kommend) wird das System analog zur Schutzeinrichtung Super-Rail Eco errichtet, jedoch mit einem Kastenprofil der HSRail (ohne Verstärkungskasten) und unterschiedlich langen Deformationselementen. Im zweiten Feld wird die Konstruktion analog zur Schutzeinrichtung HSRail errichtet, jedoch ohne Zusatzpfosten an den Schutzplankenholmen und ohne Verstärkungskasten. Der Pfostenabstand beträgt in der Übergangskonstruktion durchgängig 1 m.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	HSCconnect	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	11050-2462/17938-1
	TB 51	11050-2462/17939-1
<i>BASSt-Begutachtung</i>	BASSt 2014 7G 61	
<i>Hersteller</i>	H+S Verkehrstechnik GmbH	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1 (Bezeichnung, Modulnummer)</i>	Super-Rail Eco	M 03-01
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2 (Bezeichnung, Modulnummer)</i>	HSRail H2W2	---
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR / Pfosten Stahl S355 JR	
<i>Breite der Übergangskonstruktion [m]</i>	0,435 m	
<i>Höhe der Übergangskonstruktion ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,9 m	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	8,0 m	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	1,0 m	
<i>Maximale seitliche Position des Fahrzeugs [m]</i>	1,3 m (Fahrzeugeindringung VI)	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	0,5 m	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	siehe Begutachtungsschreiben der BASSt vom 02.04.2015	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2: 2011-01		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	1,0 m	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W3	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_{IN} [m]</i>	1,2 m	
<i>Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung</i>	VI4	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	0,5 m	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H2	W3	B



Die Schnitte der angeschlossenen Schutzeinrichtungen Super-Rail eco und HS Rail H2W2 können den Datenblättern der Schutzeinrichtungen entnommen werden.