

Gütegemeinschaft
Stahlschutzplanken e.V.

Spandauer Straße 25
57072 Siegen

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom
Unser Zeichen V4a - II (APVÜB) 290/13
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Linda Meisel
Telefon (0 22 04) 43- 596
Telefax (0 22 04) 43- 408
E-Mail-Adresse meisel@bast.de
Datum 09.12.2013

Übertragung der Prüfergebnisse von der Übergangskonstruktion „Flextra SR – EDSP“ auf die Übergangskonstruktion Flextra SR VZB - EDSP“

Anlage: Datenblatt der modifizierten Übergangskonstruktion vom 09.12.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihren Auftrag vom 01.10.2013 zur Übertragung der Prüfergebnisse von der Übergangskonstruktion „Flextra SR – EDSP“ (Verbindung Super Rail mit EDSP) auf die Übergangskonstruktion „Flextra SR VZB – EDSP“ (Verbindung Super Rail VZB mit EDSP) nehmen wir wie folgt Stellung.

Die Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V. hat die BAST damit beauftragt, zu überprüfen bzw. zu beurteilen, ob die Prüfergebnisse der Prüfungen TB11 (X53.01.112_Rev01) und TB42 (X53.02.112_Rev01) an der Übergangskonstruktion „Flextra SR – EDSP“ auf die Übergangskonstruktion „Flextra SR VZB – EDSP“ übertragen werden können, damit auch für dieses System die Aufhaltstufe H1 erfüllt ist.

Die Prüfungen zur Aufhaltstufe H1 am System „Flextra SR – EDSP“ wurden von der TÜV SÜD Automotive GmbH durchgeführt und von der BAST begutachtet (BAST 2009 7G 54).

Eine genaue Beschreibung der Übergangskonstruktionen „Flextra SR – EDSP“ und „Flextra SR VZB – EDSP“ befindet sich in der Montageanleitung (Stand 10/2013).

Folgende Änderungen wurden an der Übergangskonstruktion „Flextra SR VZB – EDSP“ gegenüber der Übergangskonstruktion „Flextra SR – EDSP“ vorgenommen:

<ul style="list-style-type: none"> • Ein Passstück zum Anschluss an das mit Kastenprofilversatz ausgeführte angeschlossene System SR VZB 	
Flextra SR - EDSP	Flextra SR VZB - EDSP
Kastenprofile sind nicht versetzt (alle Kastenprofile 25.00)	Kastenprofile versetzt 1,33 m (alle Kastenprofile 25.00 außer 1 Stk. 25.03 bzw. 60.54 zum Ausgleich des Versatzes im unteren Kastenprofilstrang)
	Im Bereich der SR wird ein zusätzlicher Holm installiert, der zusammen mit der SR dann die SR VZB bildet.

Folgende Ausführungen wurden nicht geändert:

- Äußere Form, Längen und Abmessungen
- Gründung: gerammt
- Systemhöhe 1.15 m
- Systembreite 0.50 m
- Alle Schnitte A-A, B-B, C-C, D-D, E-E gemäß RAL-Zeichnung S3.1-320, Stand 3/2010 und Zeichnung zu Flextra SR-VZB-EDSP, Stand 20.10.2013.
- Alle Details X und Y gemäß RAL-Zeichnung S3.1-320, Stand 3/2010 und Zeichnung zu Flextra SR-VZB-EDSP, Stand 20.10.2013.
- Alle Details gemäß RAL-Zeichnung B1.1-501, Stand 3/2010 und Zeichnung zur Verschraubung Flextra SR-VZB-EDSP, Stand 20.10.2013.
- Sämtliche Verschraubungen

Die im Anprallfall zu ermittelnden Leistungsdaten (TB11 + TB42) lassen sich in diesem Fall aus den Ergebnissen der von der BAST begleiteten Anprallprüfungen X53.01.I12_Rev01 sowie X53.02.I12_Rev01 (beide Prüfberichte vom 14.06.2010) mit ausreichender Genauigkeit eingrenzen, um eine Einstufung des Systems ohne Durchführung von Anprallprüfungen vornehmen zu können.

Nach Abwägung aller relevanter Kriterien kann davon ausgegangen werden, dass bei Anprallversuchen des Typs TB11 und TB42 an der Übergangskonstruktion „Flextra SR VZB - EDSP“ kein unzulässiges Fahrzeug- oder Systemverhalten zu erwarten ist und die Anprallheftigkeit in der Stufe B gemäß der DIN EN 1317-2 (Ausgabe 1998/2006) liegt.

Aus unserer Sicht ist daher die Durchführung der Anprallprüfungen TB11 und TB42 an der Übergangskonstruktion „Flextra SR VZB - EDSP“ nicht zwingend erforderlich.

Der Übergangskonstruktion „Flextra SR VZB - EDSP“ zur Verbindung einer EDSP 2,0, H1 mit einer Super-Rail VZB, H2 können damit folgende Leistungsdaten zugeordnet werden:

- Aufhaltstufe H1
- Wirkungsbereichsklasse W4
- Anprallheftigkeitsstufe B

Wir weisen darauf hin, 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.

Sofern alle weiteren Bedingungen des Einsatzfreigabeverfahrens auch vollständig erfüllt sind, wird die Übergangskonstruktion als M04-ÜK04 in die Einsatzfreigabeliste auf der BAST-Homepage aufgenommen.

Dieses Schreiben ersetzt nicht die Prüfberichte X53.01.I12_Rev01 und X53.02.I12_Rev01 (beide Prüfberichte vom 14.06.2010) sowie die Begutachtung BAST 2009 7G 54 vom 06.08.2010.



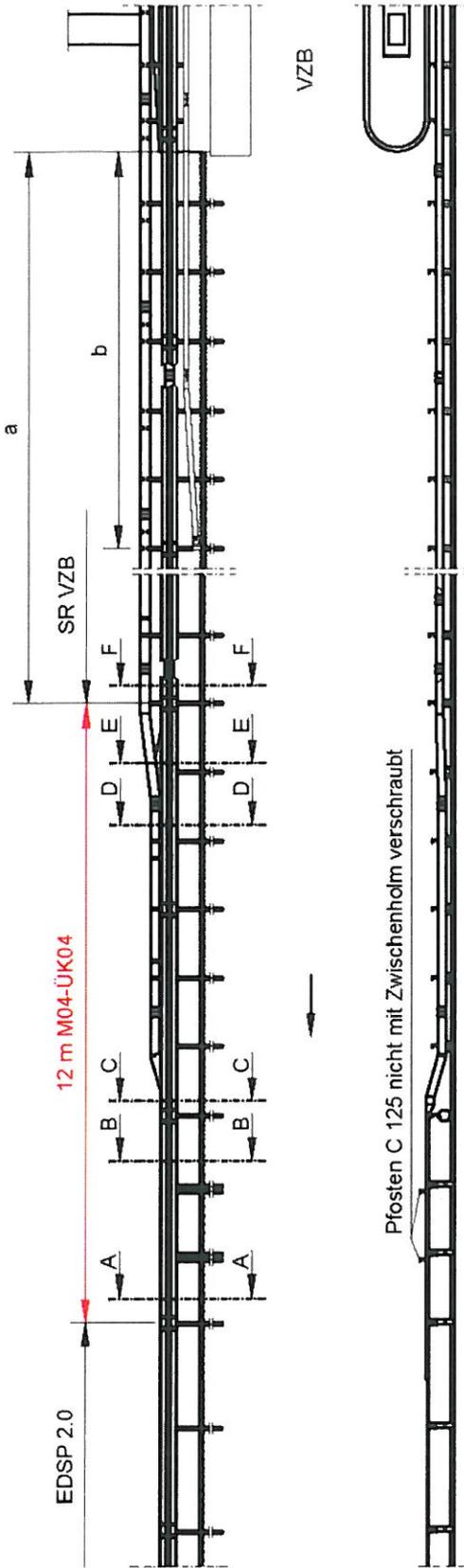
(Dipl.-Ing. Linda Meisel)



Die gerammte Übergangskonstruktion besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Übergangskonstruktion ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 1,33 m gerammten Pfosten (Länge 2,0 m; im Bereich VZB 2,4 m), den an den Deformationsrohren bzw. am Abstandhalter angebrachten B-Profil-Holm mit einer Länge von 4,0 m. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden. Das Kastenprofil schließt an ein Zwischenholmprofil (C100) an, das mit dem Abspanngurt der EDSP verbunden wird. Zwei C125-Pfosten werden im ersten Feld von der EDSP aus gesehen hinter das System gerammt und nicht mit dem Zwischenholm verschraubt. Im Bereich der SR VZB fixieren Laschen-Klemmverbindungen die rückseitig offen gestalteten Kastenprofil-Holme am Pfosten. Die stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. Im Bereich des Anprallssockels werden die Pfosten nicht gerammt, und am Bauwerk mit je 4 Verbundankern befestigt.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Flextra SR VZB – EDSP	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	modifizierter Übergang Flextra SR –
	TB 42	EDSP (M04-ÜK02)
<i>BAST-Begutachtung</i>	Modifikation (APVÜB) 290/13	
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	EDSP 2.0	M 02-01
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail VZB, H2	M 04-04
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR	
<i>Breite der Übergangskonstruktion [m]</i>	0,66 (inkl. Pfosten C 125 und Zwischenholm im Schnitt B-B)	
<i>Höhe der Übergangskonstruktion ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	1,15	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	12,0	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	-	
<i>Maximale seitliche Position des Fahrzeugs [m]</i>	-	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	-	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	Modifikation von M04-ÜK02 (Schreiben der BAST vom 09.12.2013)	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2: 2011-01		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	---	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	---	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_N [m]</i>	---	
<i>Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung</i>	---	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	---	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H1	W4	B



Maß a in FR vor dem Sockel: mind. 16,35 m
 Maß a in FR nach dem Sockel: mind. 16,35 m im Mittelstreifen / mind. 6,95 m am Fahrbahnrand
 Maß b in FR vor dem Sockel: mind. 7,65 m
 Maß b in FR nach dem Sockel: mind. 6,30 m

