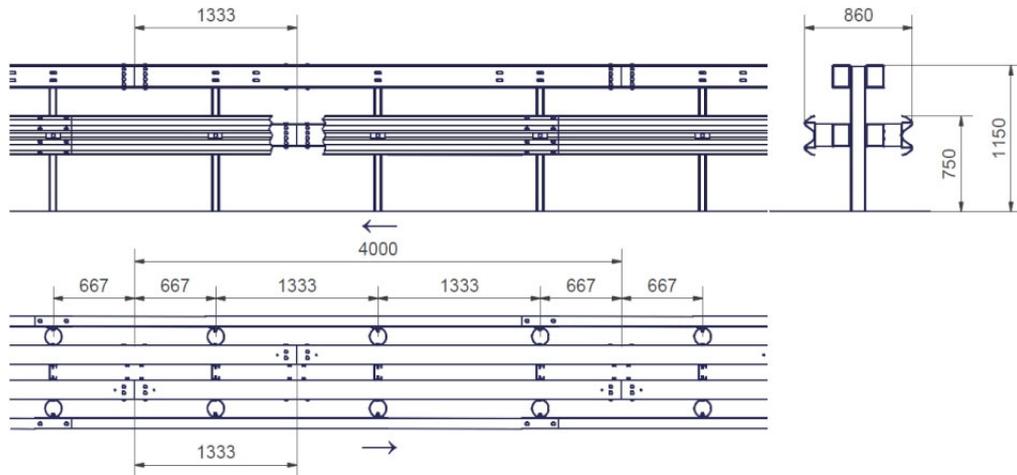




Super-Rail DS

Datum: 21.10.2020



Die doppelseitige geramte Stahlschutzeinrichtung besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Deformationsrohre bestimmen das Format eines Elementes. Das System ist gekennzeichnet durch seine 4,00 m langen Holme und einen Pfostenabstand von 1,33 m. Laschen-Klemmverbindungen fixieren die rückseitig offen gestalteten Kastenprofil-Holmstränge am Pfosten. Die stumpf gestoßenen, um 1,33 m versetzt angeordneten Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. Die Schutzplankenholme überlappen, sind mit mehrfachen Schraubenverbindungen untereinander fixiert und über die Deformationsrohre mit den unteren Kastenprofilen verbunden.

Systemname	Super-Rail doppelt
CE Leistungszertifikat	0104-CPR-2010
Initial Type Tests	TB11: PSG 37 (TSR Engineering GmbH, 2010) TB51: PSG 38 (TSR Engineering GmbH, 2010) TB81: X53.08.K11 (TÜV Süd GmbH, 2011)
Charakteristisches Material	Stahl S235 JR
Systembreite	0,86 m
Systemhöhe (ab Oberkante Fahrbahn)	1,15 m
Systemlänge (Einzelelement)	4,00 m
Gewicht pro Meter	124,8 kg (A) 122,8 kg (B)
Aufbaulänge	60 m
Geprüfte Einbaumethode	gerammt

Leistung gem. EN 1317

Aufhaltestufe	N2 H2 L2
Arbeitsbreite	W4 W4 W4 (W _N = 1,1 m 1,2 m 1,2 m)
Anprallheftigkeitsstufe ("ASI")	B
Dynamische Durchbiegung	D _N = 0,3 m 0,6 m 0,6 m
Fahrzeugeindringung	H2/L2: VI3 (V _{IN} =1,0 m)
Beständigkeitsklasse Schneeräumung	3

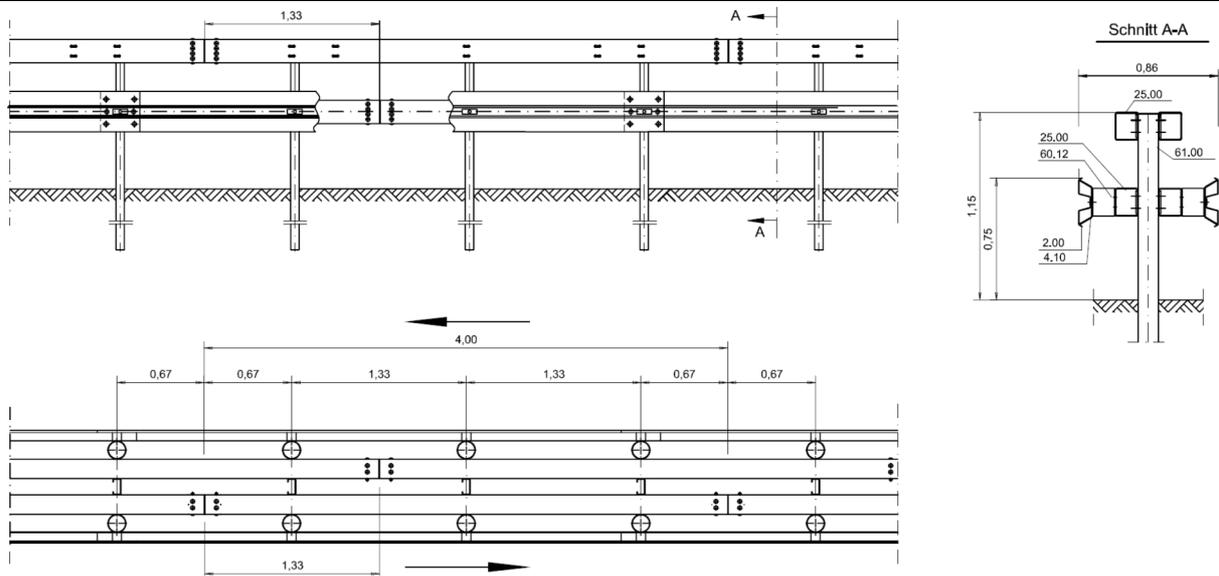
*) NPD = keine Leistung festgelegt



Super-Rail doppelt

RAL-RG 620
Zeichnung S1.1-330

Aufhaltestufe	Wirkungsbereich	Fahrzeugeindringung	Anprallheftigkeitsstufe
H2, L2	W4 ($W_N = 1,2 \text{ m}$)	VI3 ($V_{IN} = 1,0 \text{ m}$)	B



Die doppelseitige geramnte Stahlschutzeinrichtung besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Deformationsrohre bestimmen das Format eines Elementes. Das System ist gekennzeichnet durch einen Pfostenabstand von 1,33 m und die 4 m langen Holme. Laschen-Klemmverbindungen fixieren die rückseitig offen gestalteten Kastenprofil-Holmstränge am Pfosten. Die um 1,33 m versetzt angeordneten stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. Die Schutzplankenholme überlappen und sind mit mehrfachen Schraubenverbindungen fixiert. Die Schutzplankenholme werden über Deformationsrohre an den unteren Kastenprofilen befestigt.

Systembezeichnung	Super-Rail doppelt		
Abgekürzte Systembezeichnung / TÜL-Nr.	SR doppelt	1019	
Erstprüfung	TB11	TSR PSG 37	
	TB32	CTS 11142-3248/19076	
	TB51	TSR PSG 38	
Treibhauspotential GWP je lfd. m Systemlänge	176,1 kg CO ₂ -Äq. (Ökobilanz EPD-SSS-20150286-IBE1-DE)		
Breite des Systems	0,86 m		
Höhe des Systems ab Fahrbahnoberkante	1,15 m		
Länge der Systemelemente / -baugruppen	4,00 m		
Gewicht je lfd. m Systemlänge	Profil A: 123,8 kg/m; Profil B: 121,8 kg/m		
Anprallheftigkeit	ASI = 1,3	THIV = 32 km/h	
Maximale seitliche Position des Systems	1,2 m		
Fahrzeugeindringung	1,0 m		
Dynamische Durchbiegung (normalisiert)	0,6 m		
Mindestlänge	60 m		
Systemgründung / Rammtiefe	gerammt / 1,26 m		
Abspannungen, Verankerung am Anfang/ Ende	---		
Weitere geprüfte Aufhaltestufe	N2		
Zugehörige Anfangs-/Endkonstruktion / TÜL-Nr.	---		
Zugehörige Übergangskonstruktionen (RAL-Zeichnung Nr / TÜL-Nr.)	an SR Eco doppelt	S3.1-341/342	---
	an SR doppelt Bw	ohne RAL-Zeichng.	5045
	an Super-Rail (2fach)	S3.1-317	5070
	an SR doppelt H4b	ohne RAL-Zeichng.	5071
Bemerkungen	In geeigneten Mittelstreifen sind gemäß Zeichnung S1.1-331 die 2 unteren Kastenholme höhenversetzt anzuordnen.		

