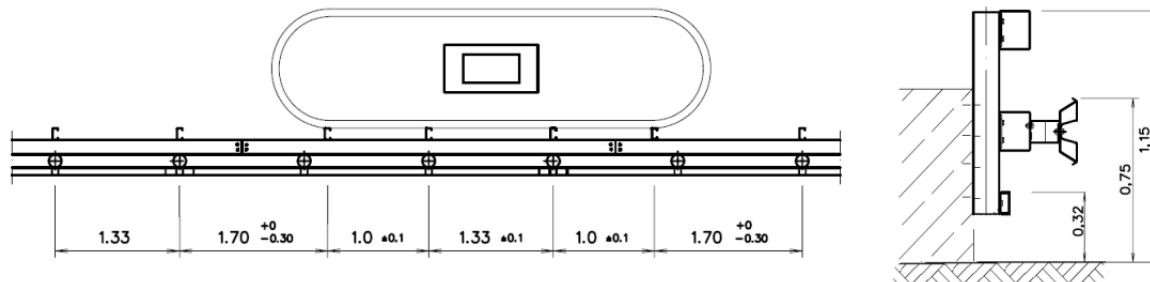




Super-Rail VZB

Datum: 03.07.2020




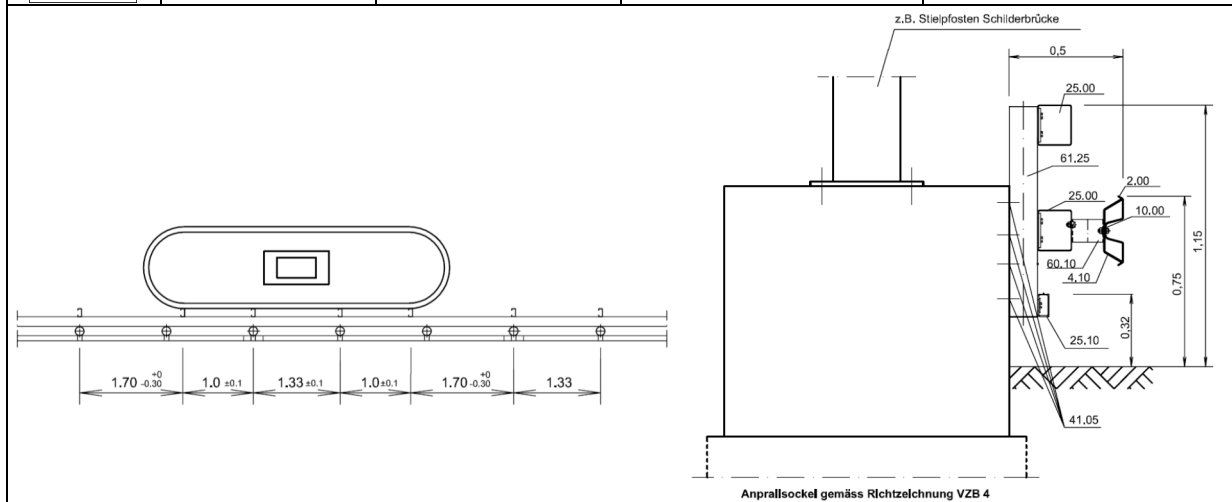
Die einseitige, teils gerammte und teils an einem Bauwerk verankerte Stahlschutzeinrichtung für den Einsatz an Anprallsokkeln von Verkehrszeichenbrücken oder ähnlichen Bauwerken besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen 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 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. Im Bereich des Anprallsokkels werden die Pfosten nicht gerammt, sondern am Bauwerk mit je 4 Verbundankern befestigt.

Systemname	Super-Rail VZB
CE Leistungszertifikat	0112-CPR-2010
Initial Type Tests	TB11: PSG 35 (TSR Engineering GmbH, 2010) TB51: PSG 36 (TSR Engineering GmbH, 2010)
Charakteristisches Material	Stahl S235 JR
Systembreite	0,50 m
Systemhöhe (ab Oberkante Fahrbahn)	1,15 m
Systemlänge (Einzelelement)	4,00 m
Gewicht pro Meter	77,3 kg (A) 76,4 kg (B)
Aufbaulänge	28 m
Geprüfte Einbaumethode	gerammt

Leistung gem. EN 1317	
Aufhaltestufe	N2 H2 L2
Arbeitsbreite	W1 W3 W3 ($W_N = 0,5 \text{ m} 0,9 \text{ m} 0,9 \text{ m}$)
Anprallheftigkeitsstufe ("ASI")	B
Dynamische Durchbiegung	$D_N = 0,2 \text{ m} 0,5 \text{ m} 0,5 \text{ m}$
Fahrzeugeindringung	H2/L2: VI3 ($V_{I_N} = 0,9 \text{ m}$)
Beständigkeitsklasse Schneeräumung	3

*) NPD = keine Leistung festgelegt

	Super-Rail VZB			RAL-RG 620 Zeichnung S1.1-313
	Aufhaltestufe	Wirkungsbereich	Fahrzeugeindringung	Anprallheftigkeitsstufe
	H2, L2	W3 * ($W_N = 0,9\text{ m}$)	VI3 * ($VI_N = 0,9\text{ m}$)	B



Die einseitige teils gerammte und teils an einem Bauwerk verankerte Stahlschutteinrichtung für den Einsatz an Anprallsokeln von Verkehrszeichenbrücken oder ähnlichen Bauwerken 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 stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. Die Schutzplankenholme überlappen und sind mit mehrfachen Schraubenverbindungen fixiert. Der Schutzplankenholm wird über Deformationsrohre am unteren Kastenprofil befestigt. Im Bereich des Anprallsokels werden die Pfosten nicht gerammt, und am Bauwerk mit je 4 Verbundankern befestigt.

Systembezeichnung	Super-Rail VZB		
Abgekürzte Systembezeichnung / TÜL-Nr.	SR VZB	1015	
Erstprüfung	TB11	TSR PSG 36	
	TB32	AISICO 1835	
	TB51	TSR PSG 35	
Treibhauspotential GWP je lfd. m Systemlänge	112,5 kg CO ₂ -Äq. (Ökobilanz EPD-SSS-20150286-IBE1-DE) (bezogen auf den Bereich mit Zwischenholm)		
Breite des Systems	0,50 m		
Höhe des Systems ab Fahrbahnoberkante	1,15 m		
Länge der Systemelemente / -baugruppen	4,00 m		
Gewicht je lfd. m Systemlänge	Profil A: 78,8 kg/m; Profil B: 77,8 kg/m (bezogen auf den Bereich mit Zwischenholm)		
Anprallheftigkeit	ASI = 1,4	THIV = 33 km/h	
Maximale seitliche Position des Systems	0,95 m *		
Maximale seitliche Position des Fahrzeugs	0,95 m		
Dynamische Durchbiegung (normalisiert)	0,5 m		
Mindestlänge	--- **		
Systemgründung / Rammtiefe	gerammt / an Bauwerk befestigt / 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 Super-Rail	S3.1-311	1015 (integriert)

Bemerkungen

* Die Wirkungsbereichsklasse W3 und die maximale seitliche Position des Systems gelten nur für den Fall, dass der Anprallsockel / das Bauwerk ausreichend bewehrt und gegen Verschiebung gesichert ist (statischer Teil des Anprallsokels).

** Das System ist ohne ÜEs und ohne separate Prüflänge in die Strecke Super-Rail integrierbar. Mit der BASt sind Sonderlängen vor und nach dem Hindernis abgestimmt.

