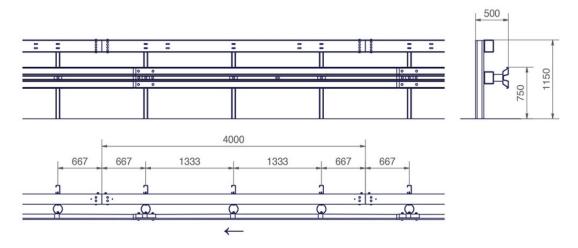


Super-Rail

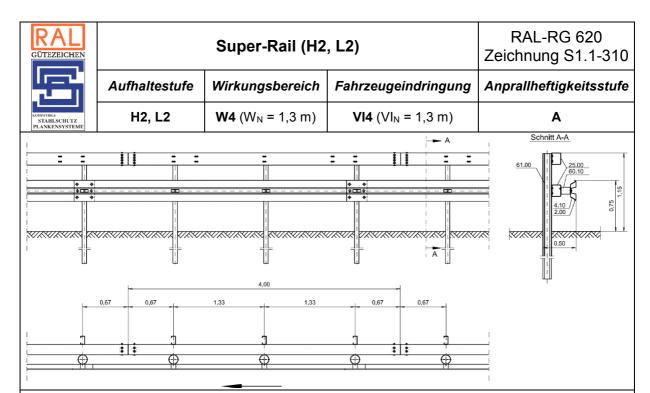
Datum: 20.10.2020



Die einseitige gerammte 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 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			
CE Leistungszertifikat	0139-CPR-2010			
Initial Type Tests	TB11: BASt 1995 7D 10 TB51: BASt 1995 7D 11 TB81: BASt 2004 7D 15			
Charakteristisches Material	Stahl S235 JR			
Systembreite	0,50 m			
Systemhöhe (ab Oberkante Fahrbahn)	1,15 m			
Systemlänge (Einzelelement)	4,00 m			
Gewicht pro Meter	71,7 kg (A) 70,7 kg (B)			
Aufbaulänge	40 m			
Geprüfte Einbaumethode	gerammt			

Leistung gem. EN 1317				
Aufhaltestufe	N2 H2/L2 H4b/L4b			
Arbeitsbreite	W2 W4 W7 (W _N = 0,8 m 1,3 m 2,3 m)			
Anprallheftigkeitsstufe ("ASI")	A			
Dynamische Durchbiegung	D _N = 0,5 m 0,8 m 2,0 m			
Fahrzeugeindringung	H2/L2: VI4 H4b/L4b: VI7 (VI _N =1,3 m 2,5 m)			
Beständigkeitsklasse Schneeräumung	3			



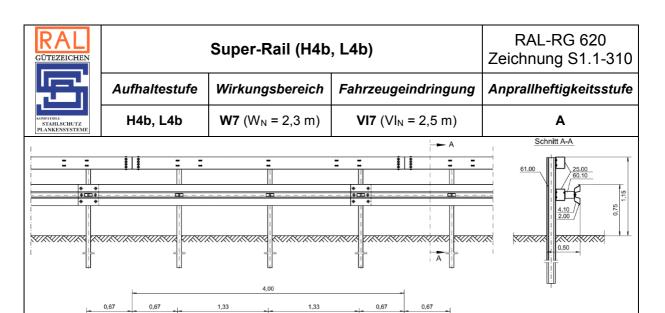
Die einseitige gerammte Stahlschutzeinrichtung besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Deformationsrohre bestimmen das Format eines Elementes. Das System ist gekennzeichnet durch einen Pfostenabstand von 1,33 m und die 4 m langen Holme. Laschen-Klemmverbindungen fixieren die rückseitig offen gestalteten Kastenprofil-Holmstränge am Pfosten. Die 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.

Systembezeichnung	Super-Rail				
Abgekürzte Systembezeichnung / TÜL-Nr.	SR 1017				
Erstprüfung	TB11	BASt 1995	7D 10		
	TB32	AISICO 170	64		
	TB51 BASt 1995 7D		7D 11		
Treibhauspotential GWP je lfd. m Systemlänge	100,9 kg CO ₂ -Äq. (Ökobilanz EPD-SSS-20150286-IBE1-DE)				
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: 71,6 kg/m; Profil B: 70,6 kg/m				
Anprallheftigkeit	ASI = 1,0 THIV = 32 km/		km/h		
Maximale seitliche Position des Systems	1,3 m				
Fahrzeugeindringung	1,3 m				
Dynamische Durchbiegung (normalisiert)	0,8 m	0,8 m			
Mindestlänge	40 m				
Systemgründung / Rammtiefe	gerammt / 1,26 m				
Abspannungen, Verankerung am Anfang / Ende					
Weitere geprüfte Aufhaltestufe	H4b, L4b (TÜL-Nr. 1018), N2				
Zugehörige Anfangs-/Endkonstruktion / TÜL-Nr.	S4.1-311 (P4D-Z1-X1/Y1-B) Endkonstruktion Kurzabsenkung				
Zugehörige Übergangskonstruktionen	an Eco-Safe	S3.1-375	4078/4079		
(RAL-Zeichnung Nr / TÜL-Nr.)	an EDS	S3.1-320	4006/4056		
STREET, SC.	an SR Eco	S3.1-322	4007		
S continued A	an SR Eco 1A/MÜF	S3.1-323			
	an SR light	S3.1-321			
	an SR doppelt	S3.1-317	5070		
2	an SR VZB	S3.1-311	1015 (integriert)		
3/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1	an SR Bw	ohne RAL-Zeichng.	5069		
Can age of Cull	an BSW	S3.1-325/326	4005/4008		
Bemerkungen Vor nicht einsturzgefährdeten Hindernissen (keine Gefährdung Dritter) kann Super-Rail ab-					

geleitet von der Prüfung an SR VZB auch eingesetzt werden, wenn der Abstand zwischen

Systemvorderkante und Gefahrenstelle kleiner ist als der Wirkungsbereich

Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V. – Stand 05/2021



Die einseitige gerammte 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 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.

0

 \bigcirc

: :

: :

Systembezeichnung	Super-Rail				
Abgekürzte Systembezeichnung / TÜL-Nr.	SR	1018			
Erstprüfung	TB11	TB11 BASt 1995 7D			
	TB32 AISICO 1764		64		
	TB81	BASt 2004	7D 15		
Treibhauspotential GWP je lfd. m Systemlänge	100,9 kg CO ₂ -Äq. (Ökobilanz EPD-SSS-20150286-IBE1-DE)				
Breite des Systems	0,50 m				
Höhe des Systems ab Fahrbahnoberkante	1,15 m				
Länge der Systemelemente / -baugruppen	4,00 m	4,00 m			
Gewicht je lfd. m Systemlänge	Profil A: 71,6 kg/m; Profil B: 70,6 kg/m				
Anprallheftigkeit	ASI = 1,0	SI = 1,0 THIV = 32 km/h			
Maximale seitliche Position des Systems	2,4 m				
Fahrzeugeindringung	2,4 m				
Dynamische Durchbiegung (normalisiert)	2,0 m				
Mindestlänge	76 m				
Systemgründung / Rammtiefe	gerammt / 1,26 m				
Abspannungen, Verankerung am Anfang / Ende					
Weitere geprüfte Aufhaltestufe	H2, L2 (TÜL-Nr. 1017), N2				
Zugehörige Anfangs-/Endkonstruktion / TÜL-Nr.	S4.1-311 (P4D-Z1-X1/Y1-B) Endkonstruktion Kurzabsenkung				
Zugehörige Übergangskonstruktionen	an SR Eco	S3.1-322	4007		
(RAL- Zeichnung Nr / TÜL-Nr.)	an SR Eco 1A/MÜF	S3.1-323			
	an SR doppelt	S3.1-317	5070		
	an SR doppelt H4b	S3.1-318	5184		
Callud LOEMEINSCH	an SR VZB	S3.1-311	1015 (integriert)		
SCHOOL OF WEINSON	an SR Pro	ohne RAL-Zeichng.			
S GOTSZEIGHER PA	an SR Bw	ohne RAL-Zeichng.	5069		
\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	an SR+ Bw	S3.1-316			
	an SR Pro Bw	S3.2-500/501	4004		
VI HALL 2	an BSW	S3.1-325/326	4005/4008		
Bemerkungen					