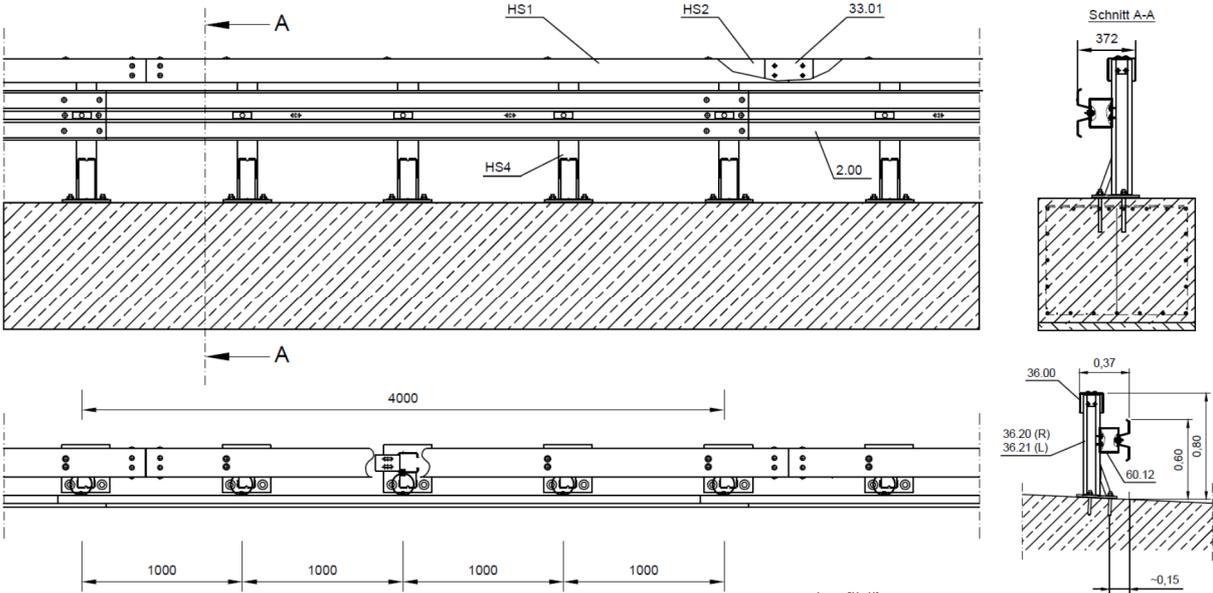


Die einseitige Stahlschutzeinrichtung für den Einsatz auf Bauwerken besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Deformationsrohre bestimmen das Format eines Elementes. Das System ist gekennzeichnet durch seine 4,00 m langen Holme und einen Pfostenabstand von 0,50 m. Die Pfosten sind mit je 4 Verbundankern oder an einbetonierten Fertigteileankern auf der Brückenkappe befestigt. Über einen Befestigungswinkel ist der unten offen gestalteten Kastenprofil-Holmstrang mit jedem zweiten Pfosten verschraubt. Die stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. Die Schutzplankenholme überlappen, sind mit mehrfachen Schraubenverbindungen untereinander fixiert und direkt bzw. über Deformationselemente mit den Pfosten verbunden. Der Regelabstand der Vorderkante des Systems zum Schrammbord beträgt 0,5 m.

Systemname	Super-Rail Eco HS auf Bauwerk
CE Leistungszertifikat	0531-CPR-1317-2002
Initial Type Tests	TB11: 1133-2318 18122 (crashtest-service, 2015) TB32: STU19002 (VSI, 2019) TB52: 1133-2317 18121 (crashtest-service, 2015)
Charakteristisches Material	Stahl S235 JR, S355 JR
Systembreite	0,37 m
Systemhöhe (ab Oberkante Fahrbahn)	0,90 m
Systemlänge (Einzelelement)	4,00 m
Gewicht pro Meter	75,1 kg (A) 74,1 kg (B)
Aufbaulänge	36 m
Geprüfte Einbaumethode	auf Bauwerk

Leistung gem. EN 1317

Aufhaltestufe	N2 H2 L2
Arbeitsbreite	W1 W1 W1 (W _N = 0,5 m 0,5 m 0,5 m)
Anprallheftigkeitsstufe ("ASI")	B
Dynamische Durchbiegung	D _N = 0,3 m 0,4 m 0,4 m
Fahrzeugeindringung	H2/L2: VI2 (V _{IN} =0,7 m)
Beständigkeitsklasse Schneeräumung	3

	Super-Rail Eco HS Bw			RAL-RG 620 Zeichnung S1.2-550
	Aufhaltestufe	Wirkungsbereich	Fahrzeugeindringung	Anprallheftigkeitsstufe
	H2, L2	W1 ($W_N = 0,5 \text{ m}$)	VI2 ($V_{I_N} = 0,7 \text{ m}$)	B
				
<p>Die einseitige Stahlschutzeinrichtung für den Einsatz auf Bauwerken besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Deformationselemente bestimmen das Format eines Elementes. Das System ist gekennzeichnet durch einen Pfostenabstand von 1,0 m und die 4 m langen Holme. Die Pfosten sind mit je 4 Verbundankern auf dem Fundament befestigt. Die unten offen gestalteten Kastenprofile einschließlich Verstärkung werden durch innen passförmig angeordnete Stoßverbinder miteinander verbunden und durch mehrfache Schraubverbindungen über Befestigungswinkel an den Pfosten fixiert. Die Schutzplankenholme überlappen und sind mit mehrfachen Schraubverbindungen fixiert. Der Schutzplankenholm wird über Deformationselemente an den Pfosten befestigt.</p>				
Systembezeichnung		Super-Rail Eco HS auf Bauwerk		
Abgekürzte Systembezeichnung / TÜL-Nr.		SR Eco HS Bw	1146	
Erstprüfung		TB11	CTS 18122	
		TB32	TU Graz, VSI-STU19002	
		TB51	TU Graz, VSI-STU19001 / CTS 18121	
Treibhauspotential GWP je lfd. m Systemlänge		104,1 kg CO ₂ -Äq. (Ökobilanz EPD-SSS-20150286-IBE1-DE)		
Breite des Systems		0,37 m		
Höhe des Systems ab Fahrbahnoberkante		0,90 m		
Länge der Systemelemente / -baugruppen		4,00 m		
Gewicht je lfd. m Systemlänge		Profil A: 72,9 kg/m; Profil B: 72,0 kg/m		
Anprallheftigkeit		ASI = 1,4	THIV = 33 km/h	
Maximale seitliche Position des Systems		0,5 m		
Fahrzeugeindringung (normalisiert)		0,7 m		
Dynamische Durchbiegung (normalisiert)		0,4 m		
Mindestlänge		36 m *		
Systemgründung / Rammtiefe		auf Brückenkappe/Bauwerk oder Streifenfundament verankert		
Bauwerkslasten nach EN 1991-2, 4.7.3.3(1)		Lastklasse C: H = 270 kN, V = 130 kN; Faktor f = 1,0		
lokaler char. Widerstand n. EN 1991-2, 4.7.3.3(2)		M = 39,3 kNm; Q = 54,2 kN (1,25-fache Werte) **		
Abspannungen, Verankerung am Anfang / Ende		---		
Weitere geprüfte Aufhaltestufe		N2		
Zugehörige Anfangs-/Endkonstruktion / TÜL-Nr.		---		
Zugehörige Übergangskonstruktionen (RAL-Zeichnung Nr / TÜL-Nr.)		an SR Eco HS	ohne RAL-Zeichng.	5029
Bemerkungen		<p>Mindestfundamentlänge 10 m bei Verankerung auf Streifenfundament; * je nach Einsatzort des Systems und benötigtem Wirkungsbereich ist das System ohne separate Prüflänge in die Strecke SR Eco HS integrierbar. Mit der BASt sind Sonderlängen vor und nach einem Fundament abgestimmt. ** vorläufige Werte, Prüfung durch BASt steht noch aus</p>		



