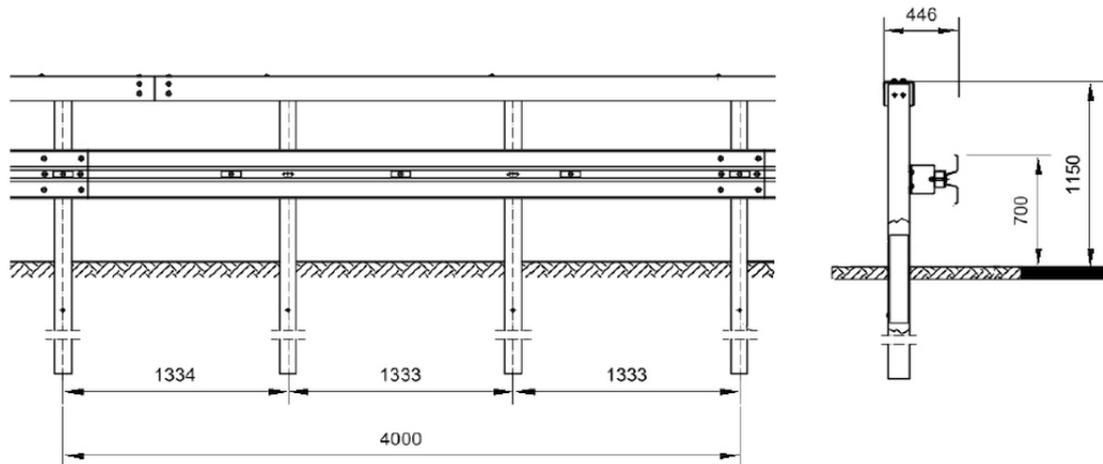




# Super-Rail HS

Datum: 05.03.2021



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 seine 4,00 m langen Holme und einen Pfostenabstand von 1,33 m. Die Kastenprofile sind über Befestigungswinkel bzw. Klemmlaschen am Pfosten befestigt. 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 HS
CE Leistungszertifikat	0531-CPR-1317-2785
Initial Type Tests	TB11: 11142-3412-19349 (CTS GmbH, 2020) TB 51: 11142-3628-19370(CTS GmbH, 2020) TB 81: 11142-3412-19317(CTS GmbH, 2020)
Charakteristisches Material	Stahl S235 JR
Systembreite	0,446 m
Systemhöhe (ab Oberkante Fahrbahn)	1,15 m
Systemlänge (Einzelelement)	4,00 m
Gewicht pro Meter	86,8 kg (A)   85,8 kg (B)
Aufbaulänge	60 m
Geprüfte Einbaumethode	gerammt

Leistung gem. EN 1317	
Aufhaltestufe	N2   H2/L2   H4b/L4b
Arbeitsbreite	W1   W3   W4 ( $W_N = 0,6 \text{ m}   0,9 \text{ m}   1,2 \text{ m}$ )
Anprallheftigkeitsstufe ("ASI")	B
Dynamische Durchbiegung	$D_N = 0,2 \text{ m}   0,5 \text{ m}   0,9 \text{ m}$
Fahrzeugeindringung	H2/L2: VI2   H4b/L4b: VI8 ( $VI_N = 0,8 \text{ m}   3,3 \text{ m}$ )
Beständigkeitsklasse Schneeräumung	3

\*) NPD = keine Leistung festgelegt



## Super-Rail HS

RAL-RG 620  
Zeichnung S1.1-600

**Aufhaltestufe**

**Wirkungsbereich**

**Fahrzeugeindringung**

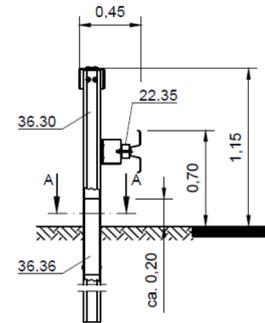
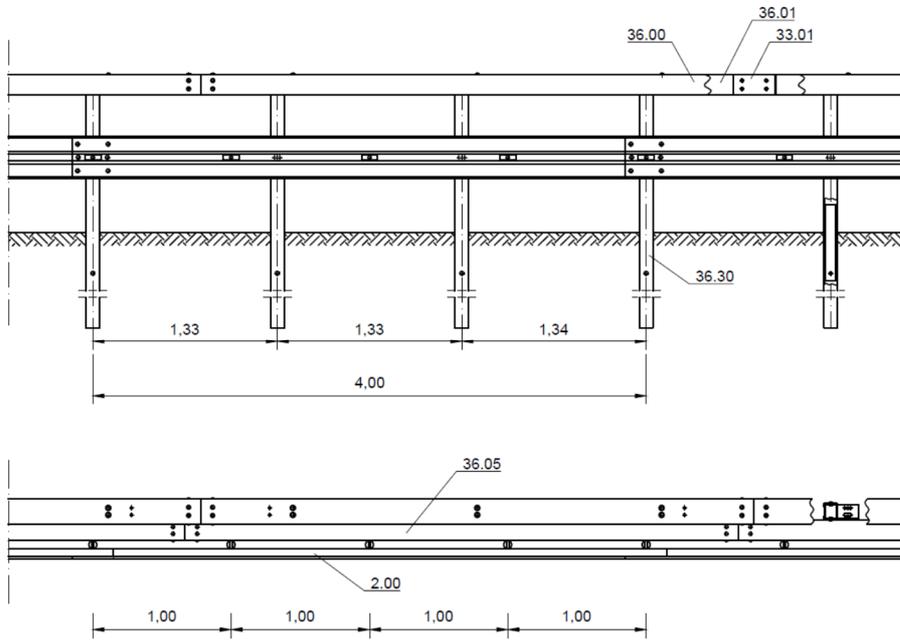
**Anprallheftigkeitsstufe**

**H2, L2**

**W3 ( $W_N = 0,9\text{ m}$ )**

**VI2 ( $V_N = 0,8\text{ m}$ )**

**B**



Die einseitige 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. Über einen Befestigungswinkel ist der unten offen gestaltete obere Kastenprofil-Holmstrang am Pfosten verschraubt. Der untere, rückseitig offen gestaltete Kastenprofil-Holmstrang ist durch Laschen-Klemmverbindungen an den Pfosten befestigt. Die stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. An der unteren Kastenprofilreihe werden pro Feld vier Deformationsrohre angeschraubt, an denen längsgerichtete Schutzplankenholme befestigt werden. Die Schutzplankenholme überlappen und sind mit mehrfachen Schraubenverbindungen fixiert.

Systembezeichnung	Super-Rail HS		
Abgekürzte Systembezeichnung / TÜL-Nr.	SR HS	1211	
Erstprüfung	TB11	CTS 19349	
	TB32	CTS 19353	
	TB51	CTS 19370	
Treibhauspotential GWP je lfd. m Systemlänge	126,9 kg CO <sub>2</sub> -Äq. (Ökobilanz EPD-SSS-20150286-IBE1-DE)		
Breite des Systems	0,45 m		
Höhe des Systems ab Fahrbahnoberkante	1,15 m		
Länge der Systemelemente / -baugruppen	4,00 m		
Gewicht je lfd. m Systemlänge	Profil A: 88,8 kg/m; Profil B: 87,8 kg/m		
Anprallheftigkeit	ASI = 1,4	THIV = 30 km/h	
Maximale seitliche Position des Systems	0,9 m		
Fahrzeugeindringung (normalisiert)	0,8 m		
Dynamische Durchbiegung (normalisiert)	0,5 m		
Mindestlänge	60 m		
Systemgründung / Rammtiefe	gerammt / 1,11 m		
Abspannungen, Verankerung am Anfang/ Ende	---		
Weitere geprüfte Aufhaltestufe	H4b, L4b, N2		
Zugehörige Anfangs-/Endkonstruktion / TÜL-Nr.	---		
Zugehörige Übergangskonstruktionen (RAL-Zeichnung Nr / TÜL-Nr.)	an Super-Rail	S3.1-600	zur TÜL beantragt
Bemerkungen	---		

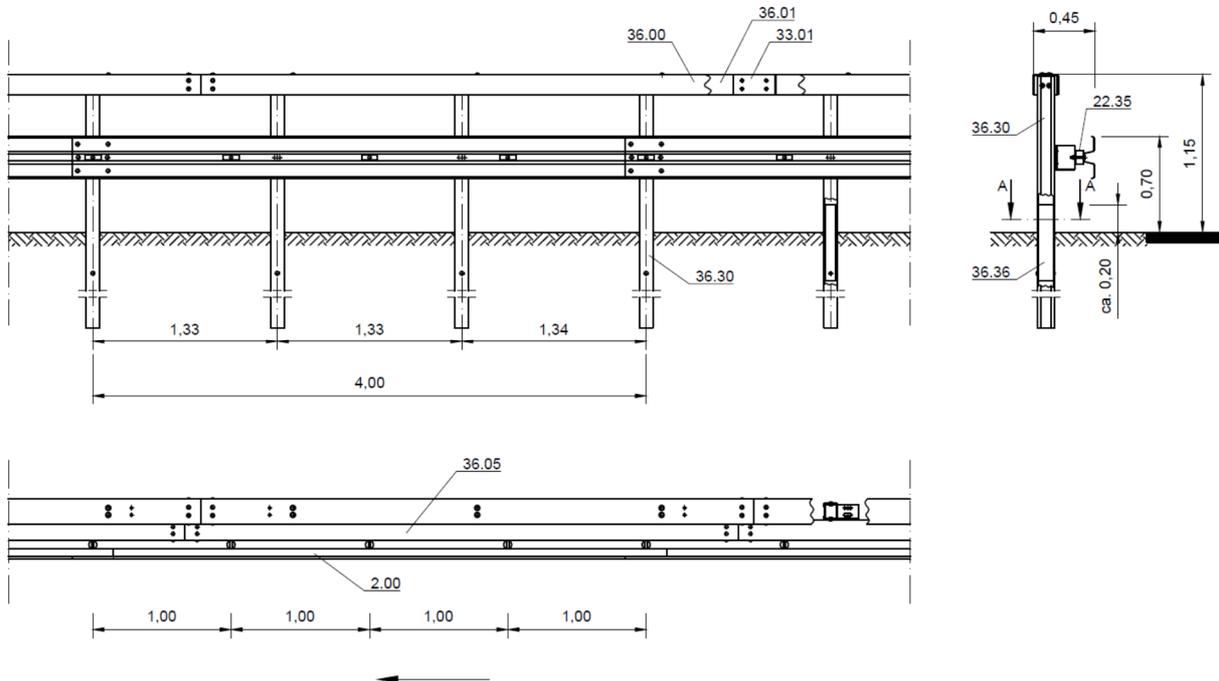




## Super-Rail HS

RAL-RG 620  
Zeichnung S1.1-600

Aufhaltestufe	Wirkungsbereich	Fahrzeugeindringung	Anprallheftigkeitsstufe
<b>H4b, L4b</b>	<b>W4</b> ( $W_N = 1,2 \text{ m}$ )	<b>VI8</b> ( $V_{IN} = 3,3 \text{ m}$ )	<b>B</b>



Die einseitige 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. Über einen Befestigungswinkel ist der unten offen gestaltete obere Kastenprofil-Holmstrang am Pfosten verschraubt. Der untere, rückseitig offen gestaltete Kastenprofil-Holmstrang ist durch Laschen-Klemmverbindungen an den Pfosten befestigt. Die stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. An der unteren Kastenprofilreihe werden pro Feld vier Deformationsrohre angeschraubt, an denen längsgerichtete Schutzplankenholme befestigt werden. Die Schutzplankenholme überlappen und sind mit mehrfachen Schraubenverbindungen fixiert.

Systembezeichnung	Super-Rail HS		
Abgekürzte Systembezeichnung / TÜL-Nr.	SR HS	1212	
Erstprüfung	TB11	CTS 19349	
	TB32	CTS 19353	
	TB81	CTS 19317	
Treibhauspotential GWP je lfd. m Systemlänge	126,9 kg CO <sub>2</sub> -Äq. (Ökobilanz EPD-SSS-20150286-IBE1-DE)		
Breite des Systems	0,45 m		
Höhe des Systems ab Fahrbahnoberkante	1,15 m		
Länge der Systemelemente / -baugruppen	4,00 m		
Gewicht je lfd. m Systemlänge	Profil A: 88,8 kg/m; Profil B: 87,8 kg/m		
Anprallheftigkeit	ASI = 1,4	THIV = 30 km/h	
Maximale seitliche Position des Systems	1,2 m		
Fahrzeugeindringung (normalisiert)	3,3 m		
Dynamische Durchbiegung (normalisiert)	0,9 m		
Mindestlänge	60 m		
Systemgründung / Rammtiefe	gerammt / 1,11 m		
Abspannungen, Verankerung am Anfang/ Ende	---		
Weitere geprüfte Aufhaltestufe	H2, L2, N2		
Zugehörige Anfangs-/Endkonstruktion / TÜL-Nr.	---		
Zugehörige Übergangskonstruktionen (RAL-Zeichnung Nr / TÜL-Nr.)	an Super-Rail, H2 an Super-Rail, H4b	S3.1-600 S3.1-601	zur TÜL beantragt zur TÜL beantragt
Bemerkungen	---		

