

Volkmann & Rossbach GmbH & Co. KG
Herrn H.-J. Schnitzler
Hohe Straße 9-17
56410 Montabaur

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom
Unser Zeichen V4a - (APVÜB) 367/14
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Linda Meisel
Telefon (0 22 04) 43- 596
Telefax (0 22 04) 43- 408
E-Mail-Adresse meisel@bast.de
Datum 19.08.2015

Übertragung der Prüfergebnisse von der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ auf die Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ und „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“

- Anlage:** (1) Datenblatt der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW“ mit 1,20 und 1,30 m Höhe vom 19.08.2015
(2) Datenblatt der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW“ mit 1,20 und 1,30 m Höhe vom 19.08.2015

Sehr geehrter Herr Schnitzler,

bezugnehmend auf Ihren Auftrag vom 26.05.2015 zur Übertragung der Prüfergebnisse von der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ auf die Übergangskonstruktionen „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ sowie „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ nehmen wir wie folgt Stellung.

Da die Übergangskonstruktionen „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ sowie „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ nicht nach DIN V ENV 1317-4 geprüft sind, hat die Volkmann & Rossbach GmbH die BAST damit beauftragt, zu überprüfen bzw. zu beurteilen, ob die Prüfergebnisse der Prüfungen TB11 (PUSB 10) und TB42 (PUSB 13) an der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ (Quellsystem) auf die bislang ungeprüften Übergangskonstruktionen (Zielsystem 1 und 2) übertragen werden können, damit auch für diese Systeme die Aufhaltestufe H1 erfüllt ist. D.h. beim Zielsystem 1 soll anstelle der EasyRail 1.33 BW (1,2m) die EasyRail 1.33 BW (1,3m) an die eine Seite der Übergangskonstruktion angeschlossen werden und beim Zielsystem 2 soll neben derselben Änderung zusätzlich anstelle der EasyRail 2.00 die EasyRail 1.33 an die andere Seite der Übergangskonstruktion angeschlossen werden.

Beim „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ (Zielsystem 1) bleibt die andere angeschlossene Schutzeinrichtung EasyRail 2.00 so bestehen.

Beim „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ (Zielsystem 2) werden beide angeschlossenen Schutzeinrichtungen geändert.

Es wird darauf hingewiesen, dass bereits die Prüfergebnisse der Prüfung TB11 (PUSB 10) mit Schreiben vom 30.04.2015 auf die Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW“ übertragen wurden und dies bei der vorliegenden Beurteilung mit berücksichtigt wird.

Es liegt ergänzend eine Stellungnahme zur Modifikation von der TSR Engineering GmbH vom 12.08.2014 vor.

Eine genaue Beschreibung der Übergangskonstruktionen „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ sowie „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ befindet sich im Einbauhandbuch (Revision 1 vom 01.07.2015).

Die Übertragung der Prüfergebnisse von der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ auf die Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ ist bereits unter dem Vorgang (APVÜB) 366/14 erfolgt. Diese positive Übertragung wird als Grundlage für den „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ (ungeprüfte Übergangskonstruktion – Zielsystem 2) verwendet.

Die Übergangskonstruktionen „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ sowie „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ (Zielsystem 1) und „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ (Zielsystem 2) werden nahezu identisch aufgebaut, es ändert sich lediglich die Höhe der angeschlossenen Schutzeinrichtung EasyRail 1.33 BW von 1,2 m auf 1,3 m (gemessen ab Oberkante Bauwerk, wobei auch die Höhe innerhalb der Übergangskonstruktion angepasst werden muss (zwischen dem 6. und dem 10. Pfosten erfolgt eine Höhenanpassung je nach Ausführung des Bauwerks). Die Höhenänderung ist eine eingetragene Modifikation im Zertifikat der EasyRail 1.33 BW (Zertifikat-Nr. 0531-CPR-1317-0624 vom 18.12.2013). Beim Zielsystem 2 ändert sich außerdem der Pfostenabstand der angeschlossenen Schutzeinrichtung EDSP von 2 m auf 1,33 m (siehe APVÜB 366/14).

Die im Anprallfall zu ermittelnden Leistungsdaten (TB11 + TB42) lassen sich in diesem Fall aus den Ergebnissen der Anprallprüfungen TB11 (PUSB 10) und TB42 (PUSB 13) mit ausreichender Genauigkeit eingrenzen, um eine Einstufung der Systeme ohne Durchführung von Anprallprüfungen vornehmen zu können.

Nach Abwägung aller relevanter Kriterien kann davon ausgegangen werden, dass jeweils bei Anprallversuchen des Typs TB11 und TB42 an den Übergangskonstruktionen „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ und „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ kein unzulässiges Fahrzeug- oder Systemverhalten zu erwarten ist und die Anprallheftigkeit in der Stufe C gemäß der EN 1317-2:2010 liegt.

Aus unserer Sicht ist daher die Durchführung der Anprallprüfungen TB11 und TB42 an den Übergangskonstruktionen „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ und „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ nicht zwingend erforderlich.

Den Übergangskonstruktionen „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ und „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ (alle im B-Profil) können damit jeweils folgende Leistungsdaten zugeordnet werden:

- Aufhaltestufe H1
- Wirkungsbereichsklasse W4
- Anprallheftigkeitsstufe C
- Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung VI6

Wir möchten darauf hinweisen, dass diese Übertragung lediglich unsere Auffassung wiedergibt und keine formale Anerkennung des modifizierten Systems im Sinne einer Prüfung nach DIN EN 1317 darstellt. Eine solche Übertragung bildet auch keine formale Grundlage für eine zukünftige CE-Kennzeichnung im Rahmen des Konformitätsbewertungsverfahrens.

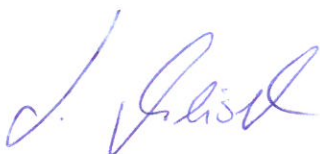
Sofern alle weiteren Bedingungen des Einsatzfreigabeverfahrens auch vollständig erfüllt sind, können die Übergangskonstruktion in die Einsatzfreigabeliste auf der BAST-Homepage aufgenommen werden, wobei der „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ als Modifikation der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ und der „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)“ als Modifikation der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ eingetragen wird.

Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass für den Einsatz dieser Übergangskonstruktionen auf einem Damm sichergestellt werden muss, dass ausreichend Platz für den Wirkungsbereich W4 vorhanden ist.

Gemäß RPS 2009, Abschnitt 2.3 (5) sollte die Anprallheftigkeitsstufe einer Übergangskonstruktion nicht höher sein als eine der Stufen der zu verbindenden Schutzeinrichtungen. Bei der vorliegenden Übergangskonstruktion ist die Anprallheftigkeitsstufe mit ASI C höher als die der angeschlossenen Schutzeinrichtungen.

Dieses Schreiben ersetzt nicht die Prüfberichte PUSB 10 und PUSB 13 (beide mit Datum vom 08.08.2014). Es ergänzt die Begutachtung BAST 2014 7G 62 vom 30.04.2015 sowie unser Schreiben V4a - (APVÜB) 366/14 vom 17.08.2015.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



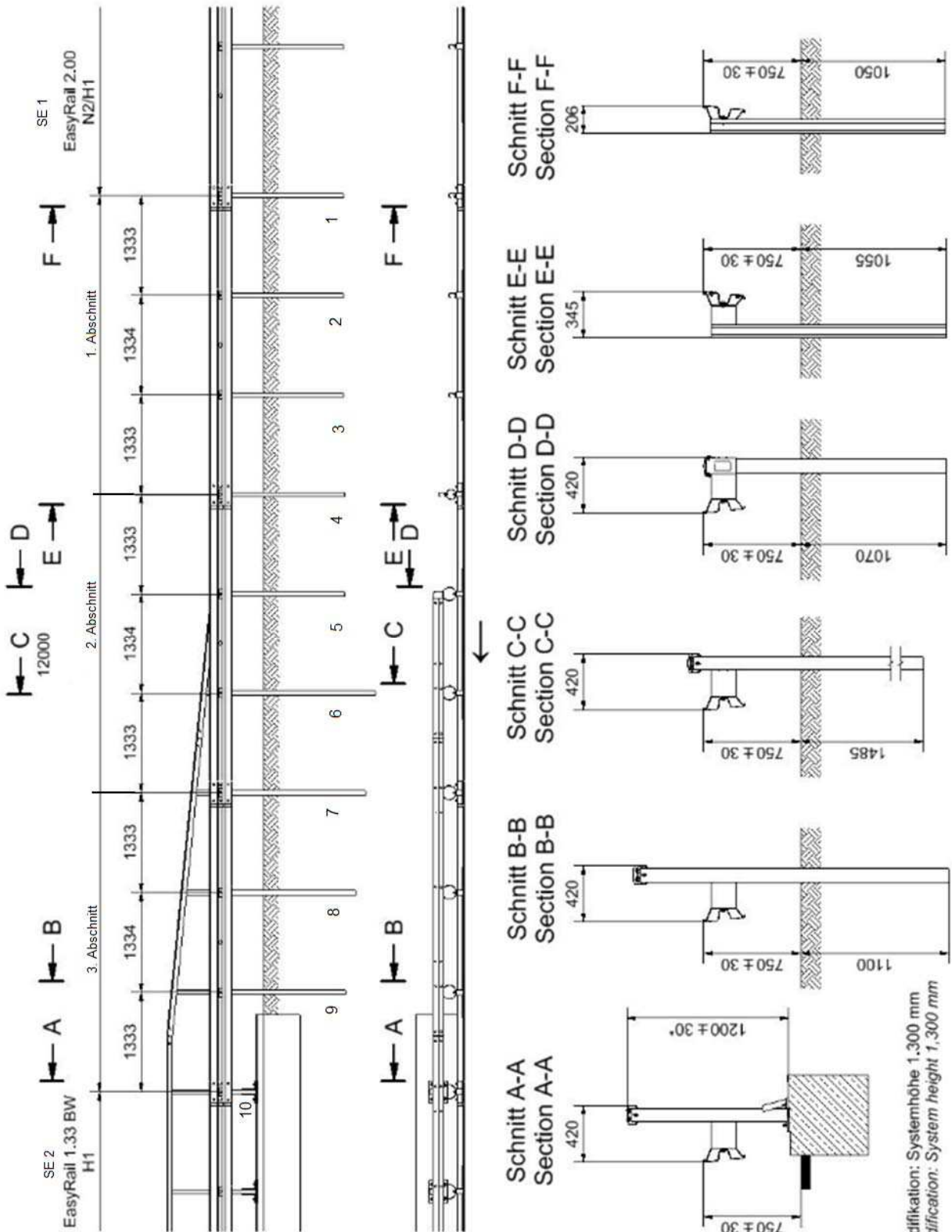
(Dipl.-Ing. Linda Meisel)



Die einseitige gerammte Übergangskonstruktion zwischen EasyRail 2.00 und EasyRail 1.33 BW (beide im B-Profil) besteht aus korrosionsgeschützten Bauteilen. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Deformationselemente und Stützbügel bestimmen das Format des Übergangs. Die Übergangskonstruktion ist 12 m lang und besteht aus drei Teilabschnitten je 4 m. Im ersten 4 m Abschnitt wird der Pfostenabstand der EasyRail von 2,0 m auf 1,33 m verkleinert. Im zweiten 4 m Abschnitt werden zusätzliche Deformationselemente zwischen den Pfosten und dem Schutzplankenholm eingefügt und es beginnt der heruntergezogene Geländerhandlauf am Pfosten hinter dem Schutzplankenholm. Im dritten 4 m Abschnitt erfolgt dann der Anschluss des Geländerhandlaufes mittels des verstärkten Stoßverbinders an die EasyRail 1.33 BW. Innerhalb der Übergangskonstruktion werden die Pfosten so positioniert, dass die Schutzplankenvorderkante auf einer Flucht durchläuft. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Übergang EasyRail 2.0 – EasyRail 1.33 BW	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	PUSB 10
	TB 42	PUSB 13
<i>BAST-Begutachtung</i>	2014 7G 62 + Modifikation (APVÜB) 367/14	
<i>Hersteller</i>	Volkman & Rossbach GmbH & Co.KG	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	EasyRail 2.00, N2 / H1	M 07-02/05
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	EasyRail 1.33 BW, H1	M 07-XX
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl, S355 JR, S 235 JR	
<i>Breite der Übergangskonstruktion [m]</i>	0,42	
<i>Höhe der Übergangskonstruktion ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	1,20 m bzw. 1,30 m* (ab FOK im Bereich der Easy Rail 1.33 BW zzgl. der Höhe der Brückenkappe)	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	12,00	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	1,2	
<i>Maximale seitliche Position des Fahrzeugs [m]</i>	2,0 (Fahrzeugeindringung VI)	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	0,8	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	AEK, EasyRail 2.0, ÜK (Pfosten 1-9): gerammte Pfosten in Kies ÜK (Pfosten 10) und EasyRail 1.33 BW: Pfosten mittels Verbundklebeanker M16x125 in Betonfundament verankert	
<i>Bemerkungen</i>	Modifikation an der getesteten ÜK: EasyRail 2.0 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)* mit geänderter Systemhöhe EasyRail 1.33 BW Siehe Begutachtungsschreiben V4a - (P-ZERT) 365/14 der BAST vom 30.04.2015 und Schreiben der BAST (AP-VÜB) 367/14 vom 19.08.2015	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2: 2011-01		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	1,2	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W4	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_N [m]</i>	2,0	
<i>Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung</i>	VI 6	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	0,8	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H1	W4	C





Die einseitige gerammte Übergangskonstruktion zwischen EasyRail 1.33 und EasyRail 1.33 BW (beide im B-Profil) besteht aus korrosionsgeschützten Bauteilen. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Deformationselemente und Stützbügel bestimmen das Format des Übergangs. Die Übergangskonstruktion ist 12 m lang und besteht aus drei Teilabschnitten je 4 m. Im ersten 4 m Abschnitt wird der Pfostenabstand der EasyRail von 1,33 m beibehalten. Im zweiten 4 m Abschnitt werden zusätzliche Deformationselemente zwischen den Pfosten und dem Schutzplankenholm eingefügt und es beginnt der heruntergezogene Geländerhandlauf am Pfosten hinter dem Schutzplankenholm. Im dritten 4 m Abschnitt erfolgt dann der Anschluss des Geländerhandlaufes mittels des verstärkten Stoßverbinders an die EasyRail 1.33 BW. Innerhalb der Übergangskonstruktion werden die Pfosten so positioniert, dass die Schutzplankenvorderkante auf einer Flucht durchläuft. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden.

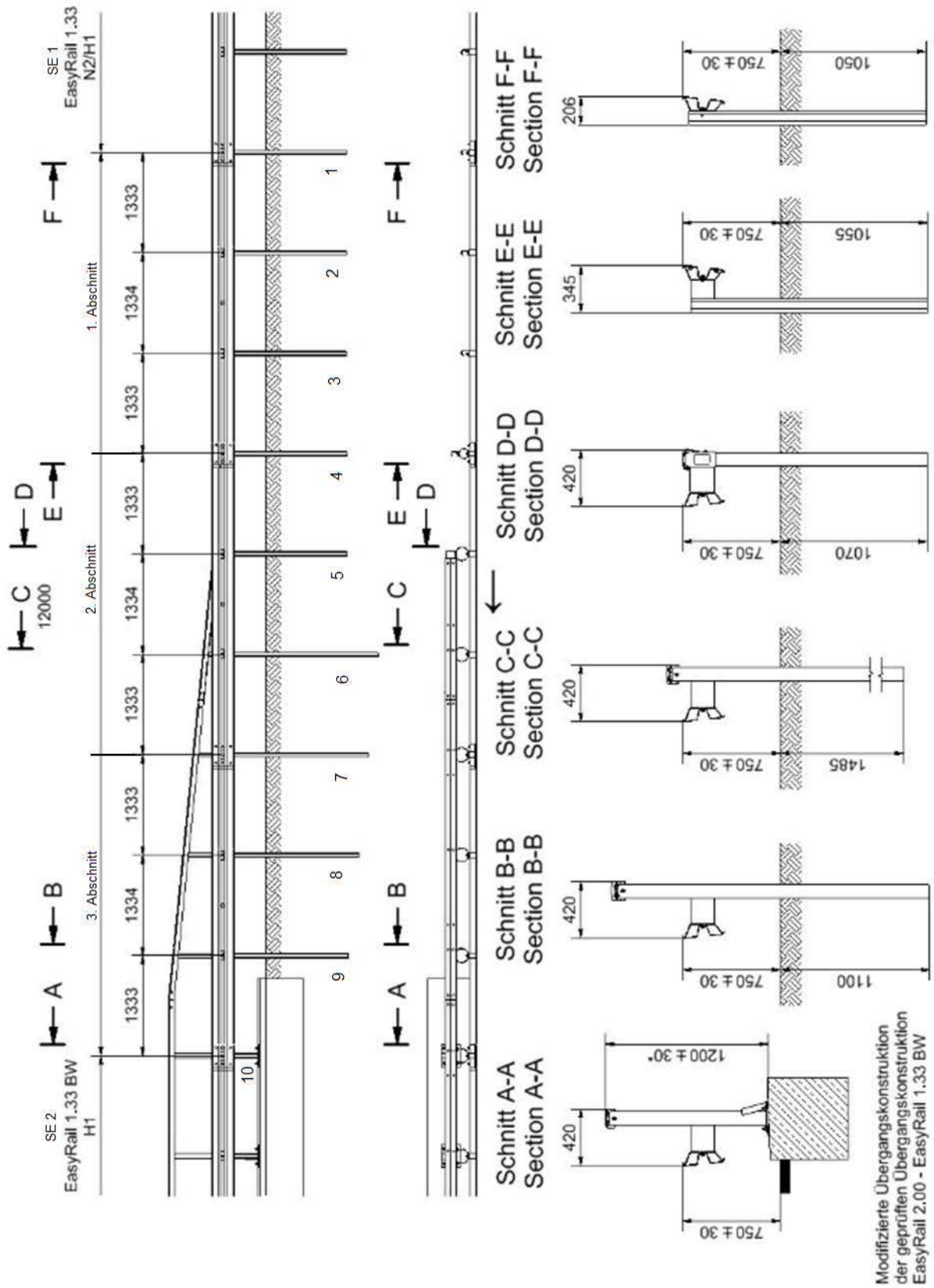
<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	modifizierte Übergangskonstruktion
	TB 42	
<i>BAST-Begutachtung</i>	Modifikation (APVÜB) 366/14 + (APVÜB) 367/14	
<i>Hersteller</i>	Volkmann & Rossbach GmbH & Co. KG	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	EasyRail 1.33, N2 / H1	M 07-01/03
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	EasyRail 1.33 BW, H1	M 07-XX
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl, S355 JR, S235 JR	
<i>Breite der Übergangskonstruktion [m]</i>	0,42 m	
<i>Höhe der Übergangskonstruktion ab Oberkante Bauwerk [m]</i>	1,20 m bzw. 1,30 m* (ab FOK im Bereich der Easy Rail 1.33 BW zzgl. der Höhe der Brückenkappe)	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	12,00	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	---	
<i>Maximale seitliche Position des Fahrzeugs [m]</i>	---	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	---	

<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	AEK, EasyRail 1.33, ÜK (Pfosten 1-9): gerammte Pfosten in Kies ÜK (Pfosten 10) und EasyRail 1.33 BW: Pfosten mittels Verbundklebeanker M16x125 in Betonfundament verankert	
--------------------------------------	---	--

<i>Bemerkungen</i>	Modifikation an der getesteten ÜK: 1. EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m) mit geänder-tem angeschlossenen System EasyRail 1.33 2. EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,3m)* mit geänderter Systemhöhe EasyRail 1.33 BW Siehe Schreiben der BAST (APVÜB) 366/14 vom 17.08.2015 und (APVÜB) 367/14 vom 19.08.2015	
--------------------	---	--

Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2: 2011-01		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	---	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W4	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_N [m]</i>	---	
<i>Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung</i>	VI 6	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	---	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H1	W4	C



Volkmann & Rossbach GmbH & Co. KG
Herrn H.-J. Schnitzler
Hohe Straße 9-17
56410 Montabaur

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom
Unser Zeichen V4a - (APVÜB) 366/14
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Linda Meisel
Telefon (0 22 04) 43- 596
Telefax (0 22 04) 43- 408
E-Mail-Adresse meisel@bast.de
Datum 17.08.2015

Übertragung der Prüfergebnisse von der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.0 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ auf die Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“

Anlage: Datenblatt der Übergangskonstruktion vom 17.08.2015

Sehr geehrter Herr Schnitzler,

bezugnehmend auf Ihren Auftrag vom 22.05.2015 zur Übertragung der Prüfergebnisse von der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ auf die Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ nehmen wir wie folgt Stellung.

Da die Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ nicht nach DIN V ENV 1317-4 geprüft ist, hat die Volkmann & Rossbach GmbH & Co. KG die BAST damit beauftragt, zu überprüfen bzw. zu beurteilen, ob die Prüfergebnisse der Prüfungen TB11 (PUSB 10) und TB42 (PUSB 13) an der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ (Quellsystem) auf die bislang ungeprüfte Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ (Zielsystem) übertragen werden können, damit auch für dieses System die Aufhaltstufe H1 erfüllt ist. D.h. anstelle der EasyRail 2.00 soll an die eine Seite der Übergangskonstruktion die EasyRail 1.33 angeschlossen werden. Die andere angeschlossene Schutzeinrichtung EasyRail 1.33 BW (1,2m) bleibt unverändert. Es liegt ergänzend eine Stellungnahme zur Modifikation von der TSR Engineering GmbH vom 11.09.2014 vor.

Eine genaue Beschreibung der Übergangskonstruktionen „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ befindet sich im Einbauhandbuch (Revision 1 vom 01.07.2015).

Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon: 0 22 04 / 43 - 0
Telefax: 0 22 04 / 43 - 673
Internet: www.bast.de

Es wird darauf hingewiesen, dass bereits die Prüfergebnisse der Prüfung TB11 (PUSB 10) mit Schreiben vom 30.04.2015 auf die Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ übertragen wurden und dies bei der vorliegenden Beurteilung mit berücksichtigt wird.

Der Unterschied besteht bei der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ in einem kürzeren Pfostenabstand (1,33 m statt 2,0 m) der angeschlossenen EasyRail, ansonsten sind die beiden Übergangskonstruktionen identisch, da im Bereich der 12m langen Übergangskonstruktion keine Änderungen vorgenommen worden sind.

Die im Anprallfall zu ermittelnden Leistungsdaten (TB11 + TB42) lassen sich in diesem Fall aus den Ergebnissen der Anprallprüfungen TB11 (PUSB 10) und TB42 (PUSB 13) mit ausreichender Genauigkeit eingrenzen, um eine Einstufung des Systems ohne Durchführung von Anprallprüfungen vornehmen zu können.

Nach Abwägung aller relevanter Kriterien kann davon ausgegangen werden, dass bei Anprallversuchen des Typs TB11 und TB42 an der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ kein unzulässiges Fahrzeug- oder Systemverhalten zu erwarten ist und die Anprallheftigkeit in der Stufe C gemäß EN 1317-2:2010 liegt.

Aus unserer Sicht ist daher die Durchführung der Anprallprüfungen TB11 und TB42 an der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ nicht zwingend erforderlich.

Der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)“ im B-Profil können damit folgende Leistungsdaten zugeordnet werden:

- Aufhaltestufe H1
- Wirkungsbereichsklasse W4
- Anprallheftigkeitsstufe C
- Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung VI6

Wir möchten darauf hinweisen, dass diese Übertragung lediglich unsere Auffassung wiedergibt und keine formale Anerkennung des modifizierten Systems im Sinne einer Prüfung nach DIN EN 1317 darstellt. Eine solche Übertragung bildet auch keine formale Grundlage für eine zukünftige CE-Kennzeichnung im Rahmen des Konformitätsbewertungsverfahrens.

Sofern alle weiteren Bedingungen des Einsatzfreigabeverfahrens auch vollständig erfüllt sind, kann die Übergangskonstruktion in die Einsatzfreigabeliste auf der BAST-Homepage aufgenommen werden.

Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass für den Einsatz dieser Übergangskonstruktion auf einem Damm sichergestellt werden muss, dass ausreichend Platz für den Wirkungsbereich W4 vorhanden ist.

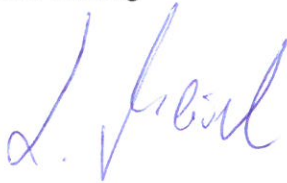
Gemäß RPS 2009, Abschnitt 2.3 (5) sollte die Anprallheftigkeitsstufe einer Übergangskonstruktion nicht höher sein als eine der Stufen der zu verbindenden Schutzeinrichtungen.

Bei der vorliegenden Übergangskonstruktion ist die Anprallheftigkeitsstufe mit ASI C höher als die der angeschlossenen Schutzeinrichtungen.

Dieses Schreiben ersetzt nicht den Prüfbericht PUBS 10 und PUBS 13 (beide mit Datum vom 08.08.2014) sowie die Begutachtung BAST 2014 7G 62 vom 30.04.2015.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



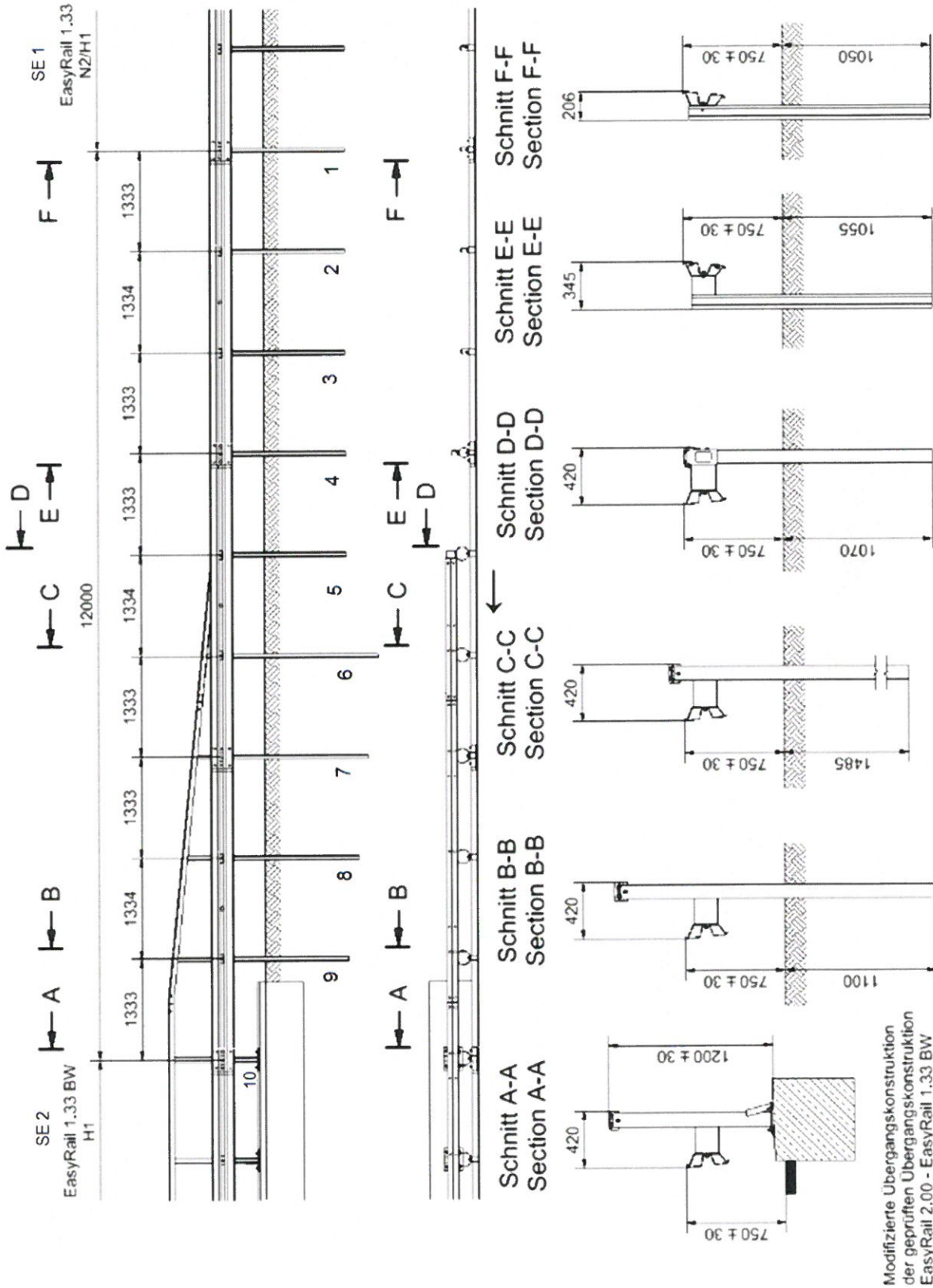
(Dipl.-Ing. Linda Meisel)



Die einseitige gerammte Übergangskonstruktion zwischen EasyRail 1.33 und EasyRail 1.33 BW (beide im B-Profil) besteht aus korrosionsgeschützten Bauteilen. Die Länge der Holme und Pfosten sowie die Abmessungen der Deformationselemente und Stützbügel bestimmen das Format des Übergangs. Die Übergangskonstruktion ist 12 m lang und besteht aus drei Teilabschnitten. Im ersten 4 m Abschnitt wird der Pfostenabstand der EasyRail von 1,33 m beibehalten. Im zweiten 4 m Abschnitt beginnt der heruntergezogene Geländerhandlauf am Pfosten hinter dem Schutzplankenholm. Im dritten 4 m Abschnitt erfolgt dann der Anschluss des Geländerhandlaufes mittels des verstärkten Stoßverbinders an die EasyRail 1.33 BW. Innerhalb der Übergangskonstruktion werden die Pfosten so positioniert, dass die Schutzplankenvorderkante auf einer Flucht durchläuft. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Übergang EasyRail 1.33 – EasyRail 1.33 BW (1,2m)	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11 TB 42	modifizierte Übergangskonstruktion
<i>BAST-Begutachtung</i>	Modifikation (APVÜB) 366/14	
<i>Hersteller</i>	Volkman & Roszbach GmbH & Co.KG	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	EasyRail 1.33, N2 / H1	M 07-01/03
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	EasyRail 1.33 BW, H1	M 07-XX
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl, S355 JR, S235 JR	
<i>Breite der Übergangskonstruktion [m]</i>	0,42 m	
<i>Höhe der Übergangskonstruktion ab Oberkante Bauwerk [m]</i>	1,20 m (ab FOK im Bereich der EasyRail 1.33 BW zzgl. der Höhe der Brückenkappe)	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	12,00 m	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	---	
<i>Maximale seitliche Position des Fahrzeugs [m]</i>	---	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	---	
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	AEK, EasyRail 1.33, ÜK (Pfosten 1-9): gerammte Pfosten in Kies ÜK (Pfosten 10) und EasyRail 1.33 BW: Pfosten mittels Verbundklebeanker M16x125 in Betonfundament verankert	
<i>Bemerkungen</i>	Modifikation der getesteten ÜK: EasyRail 2.00 – EasyRail 1.33 BW (1,2 m) mit geändertem angeschlossenen System EasyRail 1.33 Siehe Schreiben der BAST (APVÜB) 366/14 vom 17.08.2015	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2: 2011-01		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	---	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W4	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung $V_{I,N}$ [m]</i>	---	
<i>Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung</i>	VI 6	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	---	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H1	W4	C



Volkman & Rossbach GmbH & Co. KG
Herrn H.-J. Schnitzler
Hohe Straße 9-17
56410 Montabaur

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom
Unser Zeichen V4a - (P-ZERT) 365/14
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Linda Meisel
Telefon (0 22 04) 43- 596
Telefax (0 22 04) 43- 408
E-Mail-Adresse meisel@bast.de
Datum 30.04.2015

Begutachtung 2014 7G 62 der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail - EasyRail 1.33 BW“

- Anlage: (1) Übertragungsschreiben des Versuchs TB 11
(2) Datenblatt der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail - EasyRail 1.33 BW“ vom 30.04.2015

Sehr geehrter Herr Schnitzler,

die Begutachtung der Prüfberichte der Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail - EasyRail 1.33 BW“ für die Aufhaltestufe H1 ist abgeschlossen. Die begutachtete Übergangskonstruktion wird in die Einsatzfreigabeliste auf der BAST-Homepage aufgenommen sofern alle anderen Bedingungen des Einsatzfreigabeverfahrens auch vollständig erfüllt sind.

Folgende Angaben wurden den jeweiligen Prüfberichten entnommen:

Prüfinstitut	TSR Engineering GmbH	TSR Engineering GmbH
Prüfberichtsnummer	PUSB 10 vom 08.08.2014	PUSB 13 vom 08.08.2014
Prüfung	TB11	TB42
Anprallheftigkeitsstufe	C	entfällt
Klasse des Wirkungsbereichs	entfällt	W4
Name der ÜK laut Prüfbericht	Übergang EasyRail auf EasyRail 1.33 BW	Übergang EasyRail auf EasyRail 1.33 BW
Länge der ÜK	12 m	
Angeschlossene Schutzrichtungen	EasyRail 2.0 (M07-2 [N2] und M07-5 [H1] der Einsatzfreigabeliste) EasyRail 1.33 BW	
Erreichte Aufhaltestufe	H1	

Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon: 0 22 04 / 43 - 0
Telefax: 0 22 04 / 43 - 673
Internet: www.bast.de

Damit erreicht die geprüfte Übergangskonstruktion „Übergang EasyRail - EasyRail 1.33 BW" mit der Übertragung der Ergebnisse der Anprallprüfung TB 11 (siehe Anlage 1) folgende Werte: **H1 – W4 – C**.

Weitere Informationen zur Übergangskonstruktion, insbesondere Zeichnungen, sind dem oben genannten Prüfbericht PUBS 13 sowie dem Einbauhandbuch (Rev. 0) vom 01.10.2014 zu entnehmen.

Auf folgende verbleibende Unklarheiten und fehlende Angaben in den Prüfberichten, deren Einfluss auf die angegebenen Leistungsdaten als nicht signifikant bewertet wird, wird ausdrücklich hingewiesen:

- Die im Einbauhandbuch (Stand 01.10.2014) enthaltene Stückliste deckt sich nicht vollständig mit der im Prüfbericht PUBS 13 (TB 42) enthaltenen Stückliste.

Weitere Modifikationen der Übergangskonstruktion, außer der in der Anlage 1 dargestellten Änderung, sind in dieser Begutachtung nicht erfasst. Dieses Schreiben darf nur vollständig weitergegeben oder veröffentlicht werden.

Diese Begutachtung gilt ausschließlich für die auf Seite 1 genannten angeschlossenen Schutzeinrichtungen im B-Profil.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Dipl.-Ing. Linda Meisel)