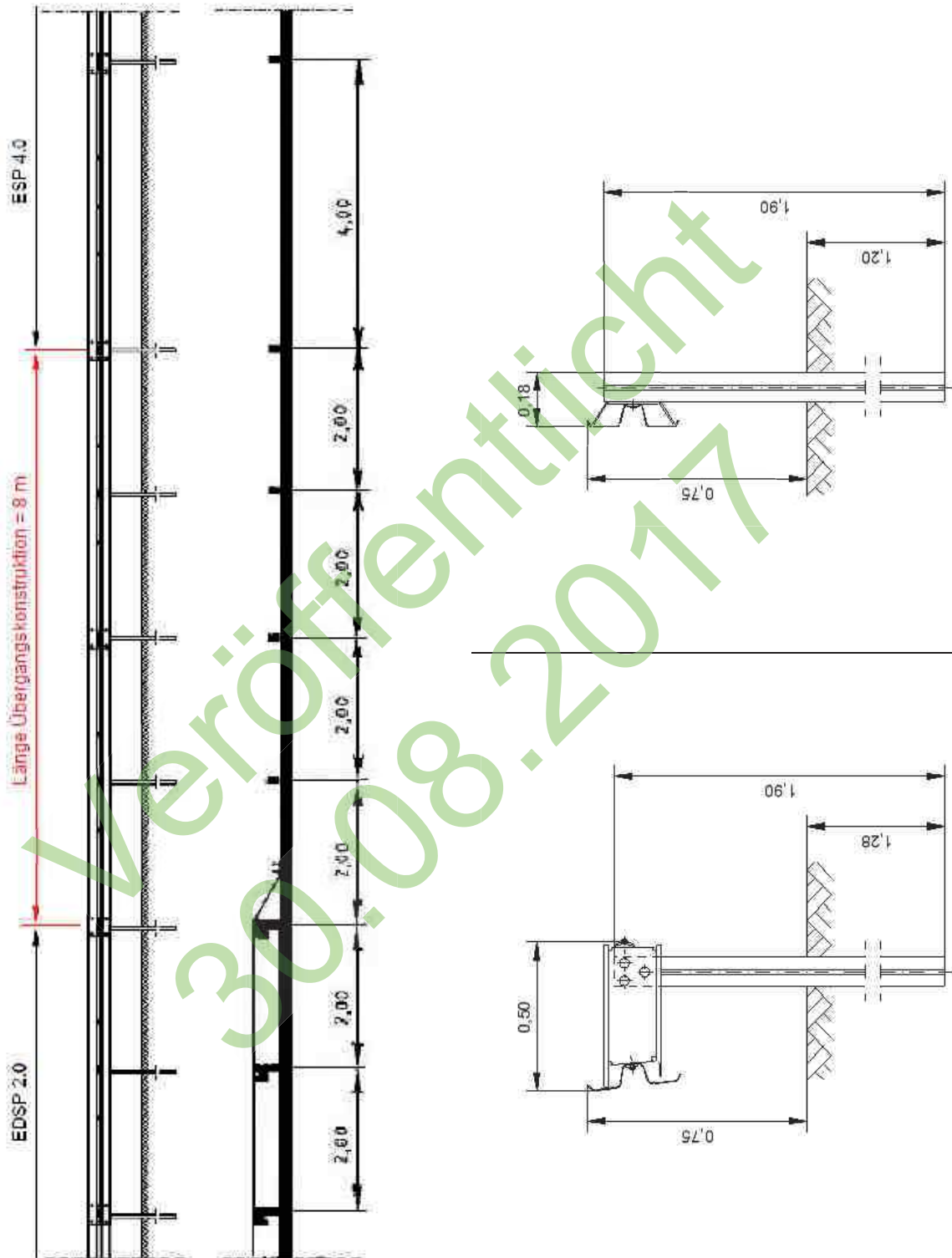




Die gerammte einseitige Übergangskonstruktion besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach TL-SP 99. Die Übergangskonstruktion ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 2,0 m gerammten Pfosten (Länge 1,9 m) und den am Pfosten bzw. am Abstandhalter angebrachten B-Profil-Holm (alternativ: A-Profil-Holm) mit einer Länge von 4,0 m. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden. Zwischen Holm und Pfosten befindet sich bei der ESP noch ein zusätzlicher Stützbügel. Der Abspanngurt wird zum Schutzplankenholm nach vorne geführt und mit diesem verschraubt.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	ESP 4.0 – EDSP 2.0	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	BAST 2009 7G 11
	TB 32	BAST 2009 7G 12
<i>Begutachtung</i>	BAST-geprüfter Übergang	
<i>Hersteller</i>	---	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	ESP 4.0, N2	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	EDSP 2.0, H1	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,5	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,75	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	8,0	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	1,5	
<i>Maximale seitl. Position des Fahrzeugs [m]</i>	--	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	1,3	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	geprüft im Forschungsprojekt FE 03.413/2006/FRB "Prüfung und Einstufung von Fahrzeugrückhaltesystemen nach DIN EN 1317" im Auftrag des BMVI Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	---	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	---	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_{I_N} [m]</i>	---	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	---	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	---	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
N2	W5	A



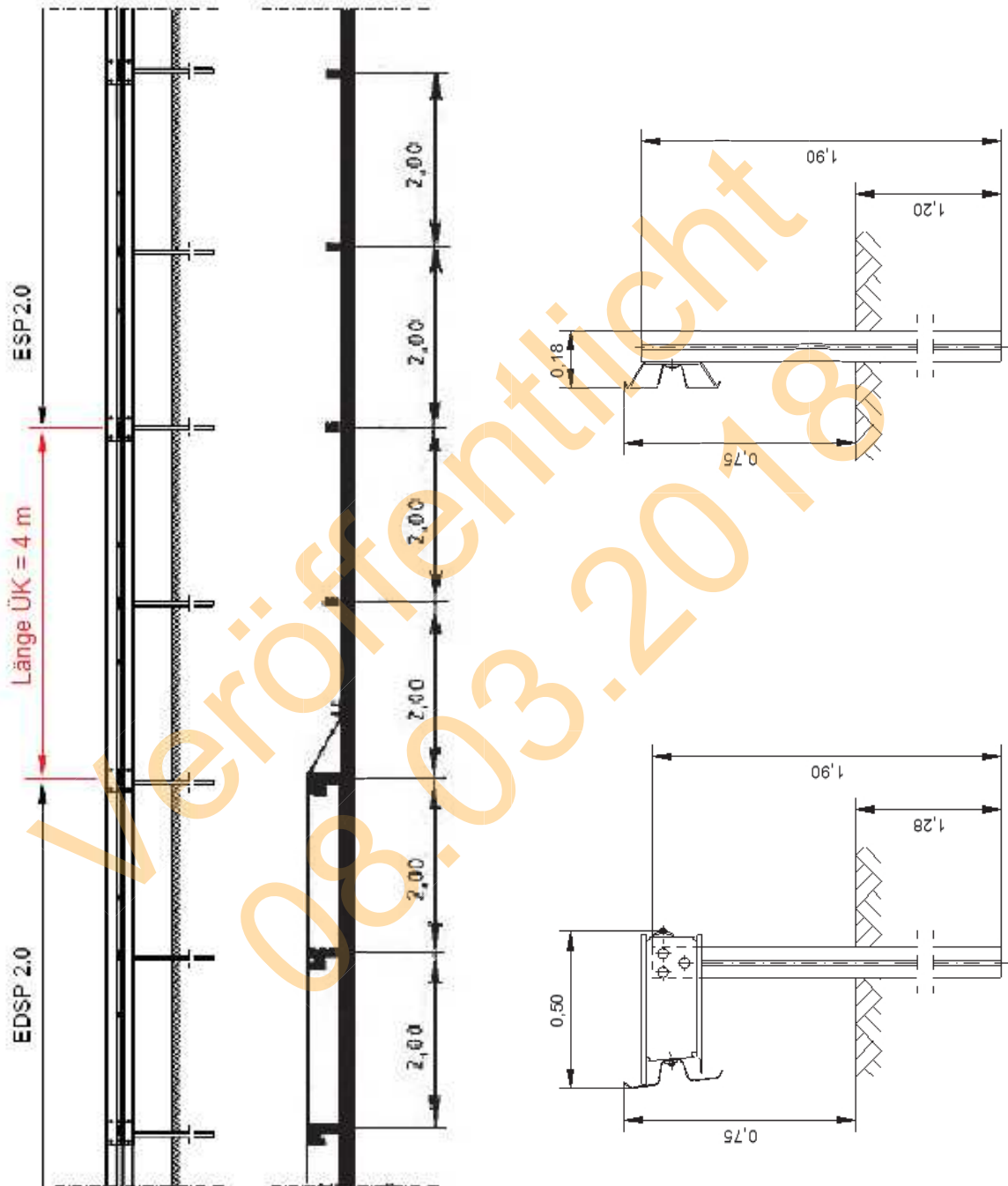
Ausführung in A-Profil sinngemäß



Die geramnte einseitige Übergangskonstruktion besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach TL SP 99. Die Übergangskonstruktion ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 2,0 m geramnten Pfosten (Länge 1,9 m) und den am Pfosten bzw. am Abstandhalter angebrachten Profil-Holm mit einer Länge von 4,0 m. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden. Zwischen Holm und Pfosten befindet sich bei der ESP noch ein zusätzlicher Stützbügel. Der Abspanngurt wird zum Schutzplankenholm nach vorne geführt und mit diesem verschraubt.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	ESP 2.0 – EDSP 2.0	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	modifizierter Übergang
	TB 32	
<i>Begutachtung</i>	Modifikation (APVÜB) 356/15	
<i>Hersteller</i>	---	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	ESP 2.0, N2	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	EDSP 2.0, H1	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,5	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,75	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	4,0	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	---	
<i>Maximale seitl. Position des Fahrzeugs [m]</i>	---	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	---	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	geramnt	
<i>Bemerkungen</i>	Modifikation (APVÜB) 356/15 von ÜK - 4001 (geprüft im Forschungsprojekt FE 03.413/2006/FRB "Prüfung und Einstufung von Fahrzeugrückhaltesystemen nach DIN EN 1317" im Auftrag des BMVI) Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden.	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	---	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	---	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_N [m]</i>	---	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	---	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	---	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
N2	W5	A



Ausführung in A-Profil sinngemäß