



Landesgesellschaft
Österreich

Zertifikat der Leistungsbeständigkeit Zertifikat- Nr.: 0159 – CPR – 2010

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 305/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2011 (Bauproduktenverordnung - CPR), gilt dieses Zertifikat für das Bauprodukt

Super-Rail Eco 1A / MÜF

Aufhaltestufe:	N2	H2	L2
Normalisierter Wirkungsbereich:	W4	W4	W4
Anprallheftigkeitsstufe:	A	A	A
Normalisierte dyn. Durchbiegung:	1,1m	1,1m	1,1m
Normalisierte Fahrzeugeindringung:	NPD	VI5	VI5
Beständigkeit Schneeräumung:	Klasse 3		

Dauerhaftigkeit: verzinkt nach EN ISO 1461 oder alternativ nach EN 10346

In Verkehr gebracht durch
**BBV Baustahl und Blechverarbeitungsgesellschaft
mbH & Co KG**
Am Lokwerk 11
14774 Brandenburg - Kirchmöser
Deutschland

und in folgendem Werk gefertigt
**BBV Baustahl und Blechverarbeitungsgesellschaft
mbH & Co KG**
Am Lokwerk 11
14774 Brandenburg - Kirchmöser
Deutschland

Dieses Zertifikat bescheinigt, dass alle Vorschriften über die Bewertung und Überprüfung der Leistungsbeständigkeit im Anhang ZA.1.b der harmonisierten Norm

EN 1317-5:2007+A2:2012/AC:2012

entsprechend System 1 angewendet werden und dass das Bauprodukt alle darin vorgeschriebenen Anforderungen erfüllt.

Dieses Zertifikat wurde erstmals am 16.12.2010 ausgestellt auf Basis des Bewertungsberichts 26773_BBV_rev1/06.08.2019 und bleibt gültig, solange sich die in der harmonisierten Norm genannten Prüfverfahren oder Anforderungen der werkseigenen Produktionskontrolle zur Bewertung der Leistung der erklärten Merkmale nicht ändern und das Produkt und die Herstellbedingungen im Werk nicht wesentlich geändert werden.

Wien, 02.09.2019



TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH Zertifizierungsstelle für Produkte Arsenal, Objekt 207 1030 Wien

Landesgesellschaft
Österreich

**Anhang zum
Zertifikat der Leistungsbeständigkeit
Zertifikat- Nr.: 0159 – CPR – 2010**

Für das Bauprodukt**Super-Rail Eco 1A / MÜF****In Verkehr gebracht durch****BBV Baustahl und Blechverarbeitungsgesellschaft
mbH & Co KG****Am Lokwerk 11****14774 Brandenburg – Kirchmöser / Deutschland****Modifikation 1:**Genehmigt am
12.04.2011Korrosionsschutz von Schutzplankenholmen:

Der Korrosionsschutz von Schutzplankenholmen Profil A (L1.1-101) und Profil B (L1.1-102) erfolgt als Stückverzinkung nach EN ISO 1461 (Ausgabe 10/2009) oder alternativ durch die Verwendung von kontinuierlich schmelztauchveredeltem Stahlband („Bandverzinken“) mit Zink (Z)- nach EN 10346-S250GD+Z600 bzw. mit Zink-Aluminium (ZA)-Überzug nach EN 10346-S250GD+ZA300 (Ausgabe 10/2015).
Gegenständliche Modifikation wurde im Prüfbericht 15915 beurteilt und bewertet.

Modifikation 2:Genehmigt am
16.04.2012Modifizierter Pfosten:

Der Pfosten kann anstelle einer zweifachen Lochung mit einer Dreifach-Lochung ausgeführt werden. Gegenständliche Modifikation wurde im Prüfbericht 19111 beurteilt und bewertet.

Modifikation 3:Genehmigt am
16.04.2012Meterlochung:

Für die Schutzplankenholme Profil A (L1.1-101) und Profil B (L1.1-102) ist eine Verwendung von Holmen mit Zusatzlochung bei 1,0 m und 3,0 m („Meterlochung“) gleichwertig möglich. Gegenständliche Modifikation wurde im Prüfbericht 19250 beurteilt und bewertet.

Modifikation 4:Genehmigt am
04.06.2012Modifikation der Verschraubung:

Die Verbindung zwischen dem Befestigungswinkel und dem C125 Pfosten (2x M10x25 4.6; Mutter Klasse 5) kann durch 2x M10x45 8.8; Mutter Klasse 8 ersetzt werden. Gegenständliche Modifikation wurde im Prüfbericht 19765 beurteilt und bewertet.

Modifikation 5:Genehmigt am
27.12.2012Schutzplankenholme A- und B-Profil:

Verwendung von Schutzplankenholmen Profil A (L1.1-101) und Schutzplankenholmen Profil B (L1.1-102) in Verbindung mit den jeweils zugehörigen Bauteilen ist gleichwertig möglich. Gegenständliche Modifikation wurde im Prüfbericht 16975_Rev1 beurteilt und bewertet.

Modifikation 6:Genehmigt am
23.05.2014Einbau in Banketten:

Die Modifikation beschreibt den Einbau in Banketten am Fahrbahnrand. Die Pfosten wurden bei den ITT in Asphaltbohrungen eingebaut. Eine Beeinträchtigung der Pfostenrotation durch den Asphalt bzw. die Asphaltkante konnte nicht festgestellt werden. Gegenständliche Modifikation wurde im Bericht 17190 beurteilt und bewertet.

Wien, 02.09.2019



(Dipl.-Ing. Gerald Bachler)

Landesgesellschaft
Österreich

Certificate of constancy of performance Certificate - No.: 0159 – CPR – 2010

In compliance with Regulation 305/2011/EU of the European Parliament and of the Council of 9 March 2011 (the Construction Products Regulation or CPR), this certificate applies to the construction product

Super-Rail Eco 1A / MÜF

Containment level:	N2	H2	L2
Normalized working width:	W4	W4	W4
Impact severity:	A	A	A
Normalized dynamic deflection:	1.1m	1.1m	1.1m
Normalized vehicle intrusion:	NPD	VI5	VI5
Resistance to snow removal:		Class 3	

durability: galvanized according to EN ISO 1461 or alternatively to EN 10346

placed on the market by
**BBV Baustahl und Blechverarbeitungsgesellschaft
 mbH & Co KG**
Am Lokwerk 11
14774 Brandenburg - Kirchmöser
Deutschland

and produced in the manufacturing plant
**BBV Baustahl und Blechverarbeitungsgesellschaft
 mbH & Co KG**
Am Lokwerk 11
14774 Brandenburg - Kirchmöser
Deutschland

This certificate attests that all provisions concerning the assessment and verification of constancy of performance described in Annex ZA 1.b of the standard

EN 1317-5:2007+A2:2012/AC:2012

under system 1 for the performances set out above are applied and that the construction product fulfils all the prescribed requirements for these performances.

This certificate was first issued on 16.12.2010, based on the assessment report 26773_BBV_rev1/06.08.2019 and will remain valid as long as the test methods and/or factory production control requirements included in the harmonised standard, used to assess the performances of the declared essential characteristics, do not change, and the construction product, and the manufacturing conditions in the plant are not modified significantly, unless suspended or withdrawn by the product certification body.

Wien, 02.09.2019



TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH Zertifizierungsstelle für Produkte Arsenal, Objekt 207 1030 Wien

Landesgesellschaft
Österreich

**Annex to
certificate of constancy of performance
Certificate - No.: 0159 – CPR – 2010**

For the construction product Super-Rail Eco 1A / MÜF

Placed on the market by

**BBV Baustahl und Blechverarbeitungsgesellschaft
mbH & Co KG
Am Lokwerk 11
14774 Brandenburg – Kirchmöser / Deutschland**

Modification 1:

Approved on
12.04.2011

Corrosion protection of beams:

Corrosion protection of the A-beam (L1.1-101) and B-beam (L1.1-102) can be done via hot dip galvanizing according to DIN EN ISO 1461:2009 or alternatively via continuous galvanizing according to DIN EN 10346:2009 with steel bands with zinc(Z) (DIN EN 10346-S250GD+Z600-N-A-C) or respectively with zinc-aluminum(ZA) (DIN EN 10346-S250GD+ZA300 and ZA600-N-A-C)-coating. The mentioned modification was judged and assessed in the test report 15915.

Modification 2:

Approved on
12.04.2012

Modified post:

The post can be produced with an additional hole. The mentioned modification was judged and assessed in the test report 19111.

Modification 3:

Approved on
16.04.2012

Meter holes:

The rails profile A and profile B may be modified with additional elongated holes according to RAL-Drawing no. L1.1-101 and L1.1-102. The mentioned modification was judged and assessed in the test report 19250.

Modification 4:

Approved on
04.06.2012

Modification of the bolted connection:

The connection between the fastening angle and the C 125 post (2x M10x25 4.6; nut class 5) may be replaced by 2x M10x45 8.8; nut class 8. The mentioned modification was judged and assessed in the test report 19765.

Modification 5:

Approved on
27.12.2012

Equivalence of A and B profile:

The A-beam (L1.1-101) and B-beam (L1.1-102) with the additionally needed parts can be seen as equivalent. The mentioned modification was judged and assessed in the test report 16975_Rev01.

Modification 6:

Approved on
23.05.2014

Installation in the side strip:

The modification describes the pile-driven installation in the side strip of the road. In the ITT the posts were pile driven through a drilled hole in the asphalt. There was no interference between the asphalt or its edge and the post. The mentioned modification was assessed in the report 17190.

Wien, 02.09.2019



TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH Zertifizierungsstelle für Produkte Arsenal, Objekt 207 1030 Wien