



Die geramnte einseitige Übergangskonstruktion besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Länge der ÜK beträgt im Regelfall 16,0 m und verbindet die Stahlschutzeinrichtungen Super-Rail, H4b und Super-Rail Pro auf Bauwerk, H4b. Die Länge des Übergangs ist abhängig von dem Überstand der Längselemente der angeschlossenen Schutzeinrichtung SR Pro Bw und kann alternativ 14,67 m oder 13,33 m betragen, je nachdem wie die SR Pro Bw-Konstruktion auf dem Bauwerk endet. Das System ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 1,33 m bzw. 0,66 m (im Regelfall ab 12 m vor Bauwerksbeginn) geramnten C125-Pfosten (Länge 2,4 m) und Pfostenverlängerungsstücken (im Regelfall ab 8 m vor Bauwerksbeginn). Über Deformationsrohre und teilweise zusätzliche Distanzelemente sind die B-Profil-Holme mit einer Länge von 4,3 m an den Pfosten angebracht. Mehrere der Pfosten werden nur hinter dem System geramnt, jedoch nicht verschraubt. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden. Laschen-Klemmverbindungen fixieren die 2 rückseitig offen gestalteten und untereinander verschraubten Kastenprofil-Holme mit einer Länge von 4,0 m am Pfosten. Die stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. Die Verbindung zwischen dem von oben auf den Pfosten montiertem oberen dritten Kastenprofil-Holm und dem Kastenprofil-Passstück erfolgt mittels eines Adapterstückes als Stoßverbinder.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Flextra SR – SR Pro Bw	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	TÜV X53.12.P10
	TB 81	TÜV X53.09.P10
<i>Begutachtung</i>	2016 7G 60	
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Super-Rail, H4b (B-Profil)	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail Pro Bw, H4b (B-Profil)	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR / S355JR	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,32 - 0,50	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	1,15 – 1,40	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	16,0 (alternativ 14,67 oder 13,33)	
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>	1,5	
<i>Maximale seitl. Position des Fahrzeugs [m]</i>	3,2 (Fahrzeugeindringung VI)	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	0,6	
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>	geramnt / angeschlossene SE 2 auf Brückenkappe/ Bauwerk verankert	
<i>Bemerkungen</i>	alternative Länge der ÜK, je nachdem wie die SR Pro Bw-Konstruktion auf dem Bauwerk endet; Siehe Begutachtungsschreiben (P-Zert) 189/16 der BAST vom 25.11.2016	
<b>Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)</b>		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich <math>W_N</math> [m]</i>	1,5	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W5	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung <math>V_{IN}</math> [m]</i>	3,2	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	VI8	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung <math>D_N</math> [m]</i>	0,6	

<b>Aufhaltestufe</b>	<b>Wirkungsbereichsklasse</b>	<b>Anprallheftigkeitsstufe</b>
<b>H4b</b>	<b>W5</b>	<b>B</b>

