


bast	Flextra SR – C 1	ÜK – 4005 Seite: 1 von 2
		
<p>Die einseitige Übergangskonstruktion „Flextra SR – C 1“ verbindet die BSW O Step 90 mit der Stahlschutzeinrichtung Super-Rail, H2. Die ÜK besteht aus 3 einseitigen geramnten Schutzplanken-Baugruppen, 1 Betonschutzwandfertigteile (BSWF) und 2 Segmenten in Ortbetonbauweise (BSWO - 10 m und 5 m). Das BSWF und das 1. BSWO-Segment (10 m) werden auf ein Betonfundament aufgestellt. Der Stahlanteil ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 1,33 m und 1,0 m geramnten Pfosten, den an den Deformationsrohren bzw. am Abstandhalter mit Stützbügel übereinander angebrachten B-Profil-Holmen mit einer Länge von je 4,0 m. Der untere Kastenprofil-Holm wird rückseitig verstärkt. Die B-Profil-Holme werden mit je 6 Schrauben (M16x30 8.8) in einbetonierte Gewindehülsen am BSWF fixiert. Der obere Kastenprofil-Holm wird mittels einer angeschweißten Platte und der untere Kastenprofil-Holm mittels eines eingelassenen Trägers am BSWF verschraubt. 15 m der BSWO sind mit einer Bewehrung von 5 x Ø 16 BSt 500S ausgeführt, wobei die letzten 5 m zur Anpassung an den veränderten Querschnitt dienen. Diese 5 m werden 5 cm beidseitig in Asphalt eingespannt. Der Zwischenraum von BSWF und BSWO-Segment bleibt unverfüllt. Die Verbindung des BSWF und dem 1. BSWO-Segment erfolgt über je drei Stahl-Gurte auf der Vorder- und Rückseite. Ein weiterer Gurt ist dazu versetzt angebracht und überspannt das 10 m lange BSWO-Segment. Alle Gurte sind mit Schrauben M16x45 8.8 an in dem Beton eingebrachten Innengewindehülsen befestigt. Die Step 90 ist mit 2 x Ø 12 BSt 500S bewehrt in im Fußbereich 5 cm beidseitig in Asphalt eingespannt.</p>		
<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>		Flextra SR – C 1
<i>Erstprüfung</i>		TB 11 TB 51 modifizierter Übergang
<i>Begutachtung</i>		Modifikation APVÜB 247B/13
<i>Hersteller</i>		Studiengesellschaft für Stahlenschutzplanken e.V.
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>		Super-Rail, H2 (B-Profil)
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>		Step 90 (LT 100; Step-Barrier; TSS Safetybaer), H2
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>		Super Rail: S235JR, S235JRG2 Betonfertigteile + Betonunterlage: C 35/45 XF4, XC4, XD3 BSWO: C 30/37 (LP) XF4, XC4, XD3, WA
<i>Breite der ÜK [m]</i>		0,54
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>		1,15
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>		29,28
<i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i>		--
<i>Maximale seith. Position des Fahrzeugs [m]</i>		--
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>		--
<i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>		Super Rail: gerammt ÜK: Stahl - gerammt, Fertigteile und 10 m BSW O frei aufgestellt auf Betonunterlage (b=2 m); 5 m BSW O eingespannt Step 90: Asphalteinspannung 5 cm tief
<i>Bemerkungen</i>		siehe Schreiben (APVÜB) 247B/13 der BAST vom 17.11.2014
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>		---
Aufhaltstufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H2	W3	C

