

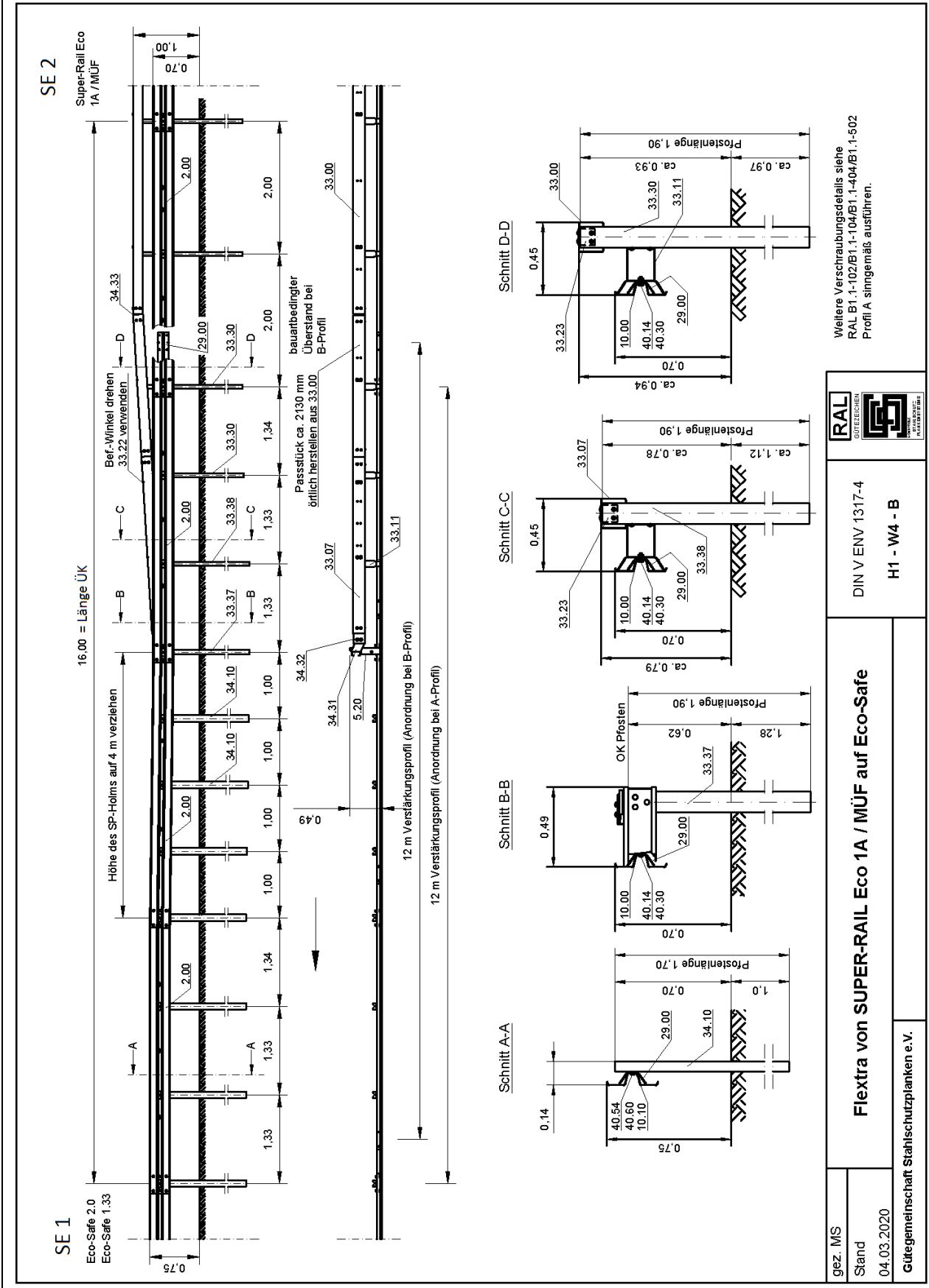


Die 16 m lange gerammte einseitige Übergangskonstruktion (ÜK) besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Sie verbindet die Stahlschutzeinrichtungen Eco-Safe 1.33, N2/H1 und Super-Rail Eco 1A/MÜF, H2. Das System ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 1,33 m bzw. 1,0 m (im Mittelbereich) gerammten C100-Pfosten (Länge 1,7 m) und C125-Pfosten (Länge 1,9 m) sowie den an den Deformationsbügeln bzw. am Abstandhalter angebrachten Profil-Holm mit einer Länge von 4,3 m. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden.

Das Feld 1 besteht aus der Eco-Safe mit einem Pfostenabstand von 1,33 m. Zwischen dem 1. und dem 2. Pfosten beginnt zudem das insgesamt 12 m lange rückseitig angebrachte Verstärkungsprofil. Im 2. Feld wird der Pfostenabstand der C-Pfosten auf 1,00 m verkürzt. Dieses Feld dient zum Höhenausgleich (5 cm) zwischen Feld 1 und 3. Am Pfosten 8 (C-125 für ÜK) wird ein Endbefestigungswinkel, ein Abstandhalter und ein gefaster Stoßverbinder zur Anbindung des Kastenprofils in Feld 3 montiert. In den Feldern 3 und 4 beträgt der Pfostenabstand 1,33 m (Pfosten 9: C-125 für ÜK, Pfosten 10 bis 13: Pfosten C-125 SR Eco). In Feld 4 sind kurze Kastenprofilelemente bzw. Kastenprofilpasstücke sowie ein abgewinkelter Stoßverbinder angeordnet, so dass die Verbindung der Längselemente zur angeschlossenen SR Eco 1A/MÜF hergestellt werden kann.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	Flextra Eco-Safe 1.33 – SR Eco 1A/MÜF	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	Modifizierter Übergang
	TB 42	
<i>Begutachtung</i>	Modifikation (APVÜB) 270/15	
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Eco-Safe 1.33, N2/H1	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail Eco 1A/MÜF, H2	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	Stahl S235JR / S355JR	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,485	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrhahnoberkante [m]</i>	0,75 – 1,00	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	16 (+0,82 m bauartbedingter Überstand des Verstärkungsprofils beim B-Profil – siehe Seite 3)	
<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>	gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	siehe Schreiben (APVÜB) 270/15 der BAST vom 02.04.2020 Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden	
<b>Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)</b>		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich <math>W_N</math> [m]</i>	---	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W4	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung <math>V_{IN}</math> [m]</i>	---	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	VI8	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung <math>D_N</math> [m]</i>	---	

<b>Aufhaltestufe</b>	<b>Wirkungsbereichsklasse</b>	<b>Anprallheftigkeitsstufe</b>
<b>H1</b>	<b>W4</b>	<b>B</b>



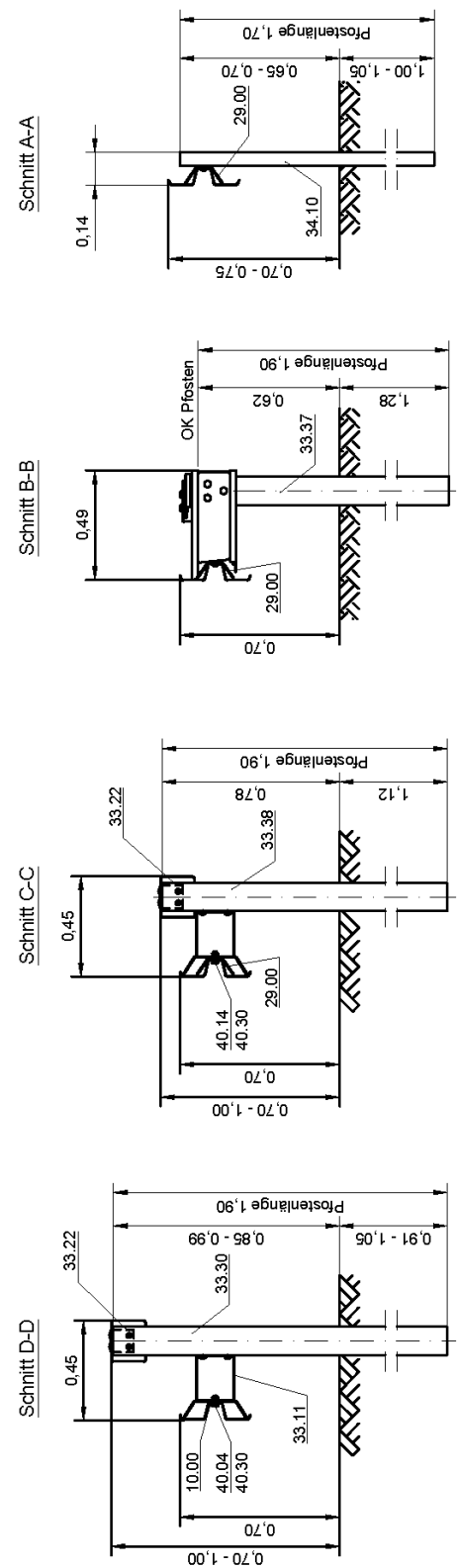
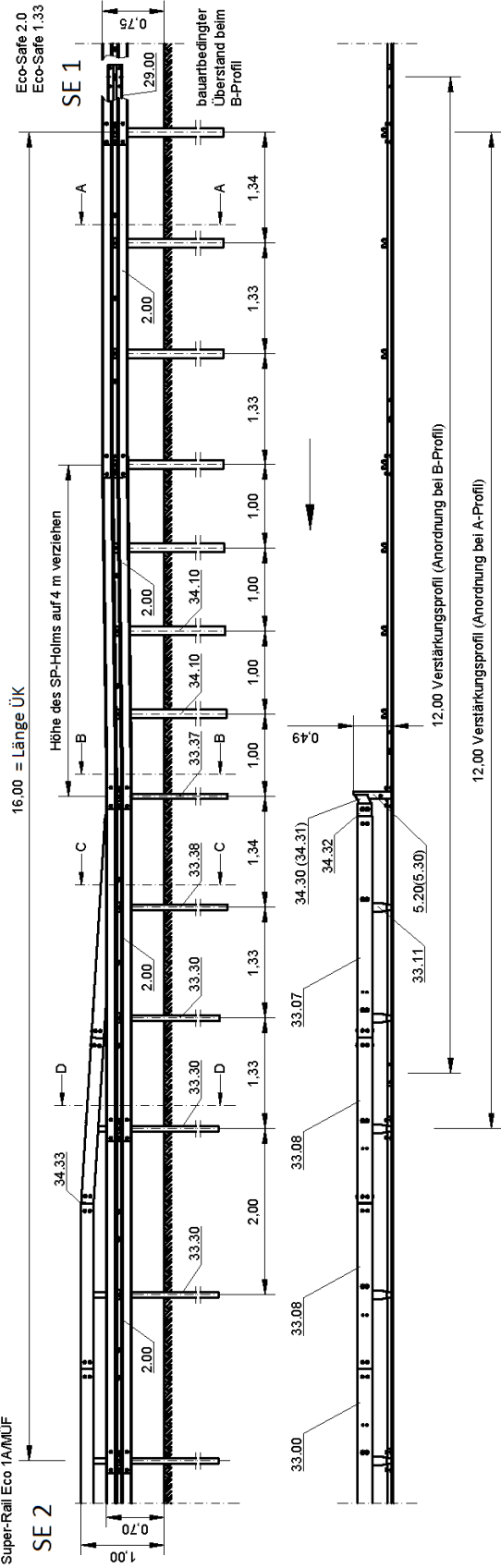
Weitere Verschraubungsdetails siehe RAL B1.1-102/B1.1-104/B1.1-404/B1.1-502 Profil A sinngemäß ausführen.



DIN V ENV 1317-4  
H1 - WA - B

gez. MS  
Stand 04.03.2020  
Gütegemeinschaft Stahlstützplanke e.V.

**Flextra von SUPER-RAIL Eco 1A / MÜF auf Eco-Safe**



Stoßverschraubungen siehe B1.1-104, B1.1-404 und B1.1-502.  
Teile Nummern, die in Klammern angegeben sind, gelten für den entsprechenden Übergang entgegen der Fahrtrichtung.  
Profil A sinngemäß ausführen.

**RAL**  
GÜTEZEICHEN  
DIN V ENV 1317-4  
H1 - W4 - B

**Flextra von Eco-Safe auf SUPER-RAIL Eco 1A/MÜF**

Zchg. Nr. s3.1-374  
Stand: Sept. 2019

Gütereinschaft Stahlschutzplanken e.V.