

SGGT Straßenausstattungen GmbH
Herr Heimann
Bahnhofstraße 35
66564 Ottweiler

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom
Unser Zeichen V4a - (APVÜB) 145/14
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Linda Meisel
Telefon (0 22 04) 43- 596
Telefax (0 22 04) 43- 408
E-Mail-Adresse meisel@bast.de
Datum 24.08.2015

1. Revision der Begutachtung 2013 7G 53 der Übergangskonstruktion Trans Super-Rail Eco - EDSP

Anlage: (1) Übertragungsschreiben vom 24.08.2015
(2) Datenblatt der Übergangskonstruktion Trans Super-Rail Eco - EDSP
vom 24.08.2015

Sehr geehrter Herr Heimann,

die 1. Revision der Begutachtung der Prüfberichte Ihrer Übergangskonstruktion **Trans Super-Rail Eco - EDSP** mit einer Länge von 12 m für die Aufhaltestufe H1 ist abgeschlossen und ersetzt unsere Begutachtung 2013 7G 53 vom 16.08.2013. Der Eintrag für die Übergangskonstruktion wird in der Einsatzfreigabeliste auf der BAST-Homepage entsprechend geändert, sofern alle anderen Bedingungen des Einsatzfreigabeverfahrens auch vollständig erfüllt sind.

Folgende Angaben wurden den Prüfberichten entnommen:

Prüfinstitut	TÜV Rheinland TNO Automotive International B.V.	TÜV Rheinland TNO Automotive International B.V.
Prüfberichtsummer	10.TR.102/RF Revisionsbericht vom 11.06.2013	10.TR.107/RF Revisionsbericht vom 11.06.2013
Testnummer	F10440402	F10440401
Prüfung	TB11	TB42
Anprallheftigkeitsstufe	B	entfällt
Klasse des Wirkungsbereichs	entfällt	W3
Name der ÜK laut Prüfbericht	transition between EDSP and Super Rail Eco guardrail	

Länge der ÜK (aus APVÜB 145/14)	12 m
Angeschlossene Schutz- einrichtungen	EDSP 2.0, H1 (M02-01 der Einsatzfreigabeliste) Super-Rail Eco, H2 (M03-01 der Einsatzfreigabeliste)
Erreichte Aufhaltestufe	H1

Basierend auf dem Übertragungsschreiben gemäß Anlage 1 erreicht auch die 12 m lange Übergangskonstruktion folgende Werte: **H1 – W3 - B**

Weitere Informationen zur Übergangskonstruktion sind den oben genannten Prüfberichten und insbesondere den Zeichnungen im Einbauhandbuch (modifizierter Übergang Trans Super Rail Eco auf EDSP vom 20.07.2015) zu entnehmen.

Abweichend von den Prüfberichten ist der Höhenverzug von 0,75 m (Höhe Schutzplankenholm EDSP) auf 0,7 m (Höhe Schutzplankenholm im Bereich der ÜK) nicht im Bereich der EDSP 2.0 über eine von Länge 12 m durchzuführen. Stattdessen erfolgt dieser Höhenverzug innerhalb der ersten 8 m der eigentlichen Übergangskonstruktion, so dass die Länge der Übergangskonstruktion dadurch von 24 m auf 12 m reduziert wird (siehe dazu auch Anlage 1).

Auf folgende verbleibende Unklarheiten und fehlende Angaben in den Prüfberichten, deren Einfluss auf die angegebenen Leistungsdaten als nicht signifikant bewertet wird, wird ausdrücklich hingewiesen:

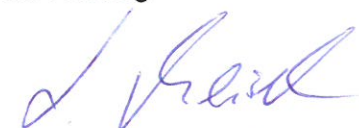
- In den Prüfberichten fehlen die Angaben zur Abweichung vom Anfahrweg.
- Die Zeichnung Nr. 172204 wird in den Prüfberichten benannt, ist jedoch darin nicht enthalten. Der BAST liegt die Zeichnung separat mit Datum vom 06.08.2009 vor.
- Der Radhalbmesser beim TB 42 liegt 8 mm oberhalb der Normanforderung, was laut Schreiben des verantwortlichen Prüfinstituts TÜV Rheinland TNO Automotive International B.V. vom 05.08.2013 keinen Einfluss auf das Versuchsergebnis hat.

Weitere Modifikationen der Übergangskonstruktion, außer der in der Anlage 1 dargestellten Änderung, sind in dieser Begutachtung nicht erfasst. Dieses Schreiben darf nur vollständig weitergegeben oder veröffentlicht werden.

Diese Begutachtung gilt ausschließlich für die auf Seite 1 genannten angeschlossenen Schutzeinrichtungen im B-Profil.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Dipl.-Ing. Linda Meisel)