Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesanstalt für Straßenwesen • Postfach 10 01 50 • D-51401 Bergisch Gladbach

Studiengesellschaft für
Stahlschutzplanken e.V.
Herrn Dr. Kammel
Spandauer Straße 25
57072 Siegen

Ihr Zeichen	
Ihr Schreiben vom	
Unser Zeichen	V4a - (P-ZERT) 110/16
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	29.06.2017

2. Revision der Begutachtung 2009 7G 54 der Anprallprüfungen an die Übergangskonstruktion „Flextra SR - EDSP/2.0“

Anlage: Datenblatt der Übergangskonstruktion

Sehr geehrter Herr Dr. Kammel,

die 2. Revision der Begutachtung der Prüfberichte Ihrer Übergangskonstruktion „Flextra SR - EDSP/2.0“ für die Aufhaltestufe H1 ist abgeschlossen. Sie erfolgte aufgrund einer Anpassung des Einbauhandbuches.

Folgende Angaben wurden den Prüfberichten entnommen:

Prüfinstitut	TÜV SÜD Automotive GmbH	TÜV SÜD Automotive GmbH
Prüfbericht	X53.01.I12_Rev01 vom 14.06.2010	X53.02.I12_Rev01 vom 14.06.2010
Prüfung	TB 11	TB 42
Anprallheftigkeitsstufe	B	entfällt
Klasse des Wirkungsbereichs	entfällt	W4
Name der ÜK laut Prüfbericht	Übergangskonstruktion Flextra SR-EDSP	
Länge der ÜK	13,77 m	
Angeschlossene Schutzeinrichtungen	EDSP 2.0, H1 im B-Profil Super Rail, H2 im B-Profil	
Erreichte Aufhaltestufe	H1	

Damit erreicht die geprüfte Übergangskonstruktion folgende Werte: H1 – W4 - B

Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon: 0 22 04 / 43 - 0
Telefax: 0 22 04 / 43 - 673
Internet: www.bast.de

Weitere Informationen zur Übergangskonstruktion, insbesondere Zeichnungen, sind den oben genannten Prüfberichten und dem Einbauhandbuch (Version 03 vom 26.05.2017) zu entnehmen.

Gemäß RPS 2009, Abschnitt 2.3 (5) sollte die Anprallheftigkeitsstufe einer Übergangskonstruktion nicht höher sein als eine der Stufen der zu verbindenden Schutzeinrichtungen. Bei der vorliegenden Übergangskonstruktion ist die Anprallheftigkeitsstufe mit ASI B höher als die der angeschlossenen Schutzeinrichtungen.

Es sind folgende Besonderheiten zu beachten:

- Die Länge der mit B-Profil geprüften Übergangskonstruktion wird in den Prüfberichten und dem Einbauhandbuch mit 12,0 statt 13,77 m angegeben. Der verbaute Verstärkungsholm und der mit den Abstandshaltern auf der Systemrückseite verbundende Zwischenholm C100 sind Bestandteile der Übergangskonstruktion und verlängern die Übergangskonstruktion um 0,67 m + 1,10 m = 1,77 m (siehe Seite 33 des Prüfberichts TB11 bzw. Seite 23 des Prüfberichts TB42). Bei der Verwendung eines A-Profils würde die Länge der Übergangskonstruktion 13,1 m betragen, da die Stöße der Holme und des Verstärkungsholmes zusammenfallen. Diese Modifikation ist jedoch nicht Bestandteil dieser Begutachtung und muss gesondert beantragt werden.
- Die Ausführung der Übergangskonstruktion ist hinsichtlich der Lage des abgesenkten Kastenprofils innerhalb der Übergangskonstruktion abhängig vom Überstand der Längselemente der angeschlossenen Schutzeinrichtung Super-Rail und somit fahrrichtungsgebunden unterschiedlich (siehe Seiten 5-8 des Einbauhandbuchs vom 26.05.2017). Die Länge der Übergangskonstruktion ändert sich in diesen Fällen nicht und bleibt gleich.
- In den Prüfberichten fehlt die Begründung für die Wahl der jeweiligen Anprallpunkte.

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

- In den Prüfberichten werden die Ausgabedaten der mitgeltenden Normteile 1 und 2 der DIN EN 1317 nicht benannt. Obwohl sich das Quellenverzeichnis des Einbauhandbuches auf die Normenausgaben EN 1317-1:2010, EN 1317-2:2010 und ENV 1317-4:2002 bezieht, werden der vorliegenden Begutachtung neben der DIN V ENV 1317-4:2001 folgende mitgeltende Normen zu Grunde gelegt: EN 1317-1:1998, EN 1317-2:1998+A1:2006.
- Die im Einbauhandbuch vom 26.05.2017 enthaltenen Stücklisten decken sich nicht vollständig mit den in den Prüfberichten enthaltenen Stücklisten.

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

Die im Einbauhandbuch vom 26.05.2017 auf den Seiten 50-53 genannten Modifikationen der Übergangskonstruktion (Gleichwertigkeit A-Profil, Bandverzinkung, Meterlochung, Ersatz der Stoßverbindung des Kastenprofils, Verkehrszeichenbrücke, Pfostenabstand 1.33) sind durch diese Begutachtung nicht erfasst und somit ohne eine Übertragung der Ergebnisse nicht zugelassen.

Dieses Schreiben ersetzt die 1. Revision der Begutachtung vom 27.03.2017.

Dieses Schreiben darf nur vollständig mit den beigefügten Anlagen weitergegeben oder veröffentlicht werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

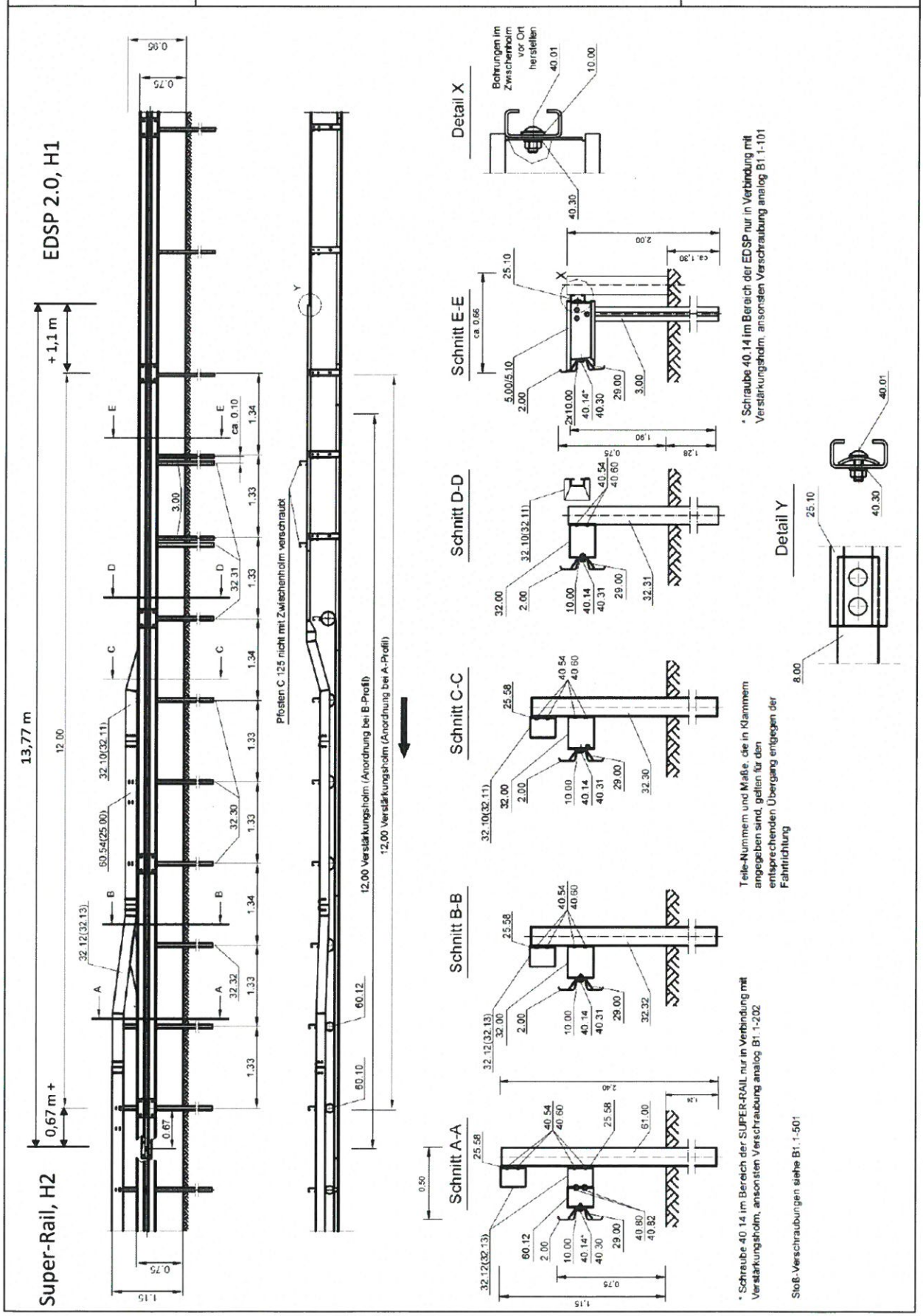
(Dipl.-Ing. Linda Meisel)

bast	Flextra SR – EDSP/2.0	ÜK – 4006 Seite: 1 von 2

Die gerammte einseitige Übergangskonstruktion besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620. Die Übergangskonstruktion ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 1,33 m gerammten Pfosten (Länge 2,0 m), den an den Deformationsrohren bzw. am Abstandhalter angebrachten B-Profil-Holm mit einer Länge von 4,3 m. Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden. Das Kastenprofil schließt an ein Zwischenholmprofil (C100) an, das mit dem Abspanngurt der EDSP verbunden wird. Zwei C125-Pfosten werden im ersten Feld von der EDSP aus gesehen hinter das System gerammt und nicht mit dem Zwischenholm verschraubt.

Bezeichnung der Übergangskonstruktion	Flextra SR – EDSP/2.0	
Erstprüfung	TB 11	TÜV X53.01.I12
	TB 42	TÜV X53.02.I12
Begutachtung	2009 7G 54	
Hersteller	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.	
angeschlossene Schutzeinrichtung 1	EDSP 2.0, H1 (B-Profil)	
angeschlossene Schutzeinrichtung 2	Super-Rail, H2 (B-Profil)	
Charakteristisches Material der ÜK	Stahl S235JR	
Breite der ÜK [m]	0,66 (inkl. Pfosten C 125 und Zwischenholm im Schnitt E-E)	
Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]	1,15	
Länge der Übergangskonstruktion [m]	13,77	
Maximale seitliche Position des Systems [m]	1,1	
Maximale seitl. Position des Fahrzeugs [m]	1,4	
Maximale dynamische Durchbiegung [m]	1,0	
Geprüfte Systemgründung / -aufstellung	gerammt	
Bemerkungen	Die Ausführung der Übergangskonstruktion kann fahrtrichtungsabhängig und bedingt durch eine unterschiedliche Lage des Verstärkungsholms variieren, siehe 2. Revision der Begutachtung (P-Zert) 110/16 der BASt vom 29.06.2017	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)		
Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]	---	
Normalisierte Wirkungsbereichsklasse	---	
Normalisierte Fahrzeugeindringung VI_N [m]	---	
Klasse der norm. Fahrzeugeindringung	---	
normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]	---	

Aufhaltestufe	***Wirkungsbereichsklasse***	***Anprallheftigkeitsstufe***
H1	**W4**	**B**


EDSP 2.0, H1
Super-Rail, H2
13,77 m
+ 1,1 m
0,67 m +
12.00
Pfosten C 125 nicht mit Zwischenholm verschraubt
12.00 Verstärkungsholm (Anordnung bei B-Profil)
12.00 Verstärkungsholm (Anordnung bei A-Profil)
Detail X
Bohrungen im Zwischenholm vor Ort herstellen
Schnitt E-E
Schnitt D-D
Schnitt C-C
Schnitt B-B
Schnitt A-A
Detail Y
* Schraube 40.14 im Bereich der EDSP nur in Verbindung mit Verstärkungsholm, ansonsten Verschraubung analog B1.1-101
Teile-Nummern und Maße, die in Klammern angegeben sind, gelten für den entsprechenden Übergang entgegen der Fahrtrichtung
* Schraube 40.14 im Bereich der SUPER-RAIL nur in Verbindung mit Verstärkungsholm, ansonsten Verschraubung analog B1.1-202
Stoß-Verschraubungen siehe B1.1-501