

Studiengesellschaft für Stahlschutz-
planken e.V.
Spandauer Straße 25
57072 Siegen

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben vom
Unser Zeichen V4a –360 - 18 (F6488002)
Auskunft erteilt Dipl.-Ing. Linda Meisel
Telefon (0 22 04) 43- 4407
Telefax (0 22 04) 43- 4450
E-Mail-Adresse Ref-V4@bast.de
Datum 29.01.2020

Begutachtung des Übergangselements „Super-Rail Eco (2-reihig) - Super-Rail Eco doppelt“ nach TLP ÜK 2017

Anlage: Datenblatt des Übergangselementes

Sehr geehrter Herr Dr. Kammel,

wir möchten uns auf Ihren Antrag vom 20.05.2018 zur Bestimmung von Anprallpunkten des Systems „Super-Rail Eco (2-reihig) - Super-Rail Eco doppelt“ und der Überprüfung der Verbindung nach TLP ÜK 2017 beziehen.

Im Schreiben V4 – 5074 (F64880013) vom 26.04.2018 haben wir Ihnen das Ergebnis der Sitzung der Bewertungsgruppe ÜE hinsichtlich des vorliegenden Übergangselementes mitgeteilt. Die Verbindung „Super-Rail Eco (2-reihig) - Super-Rail Eco doppelt“ konnte nicht als Übergangselement nach Abschnitt 3.2.1 (1) der TLP ÜK 2017 eingestuft werden, da im Übergangselement ein zusätzliches Y-Bauteil verwendet wird, welches nicht in einer der beiden angeschlossenen Schutzeinrichtungen enthalten ist. Nach Abschnitt 3.2.2 der TLP ÜK 2017 sind Sonderbauteile nur zur Höhen- und Profilanpassung zulässig.

Sie haben uns daraufhin gebeten, die Anprallpunkte für die Übergangskonstruktion nach Abschnitt 4.1 der TLP ÜK 2017 zu bestimmen und dabei einen Verzicht auf erneute Anprallversuche entsprechend Absatz (4) zu überprüfen.

Aufgrund der eingereichten Zeichnungen, dem vorgelegten statischen Nachweis zur Kraftübertragung und nach Auswertung aller Unterlagen der angeschlossenen Schutzeinrichtungen, sind aus unserer Sicht keine Anprallprüfungen nach DIN V ENV 1317-4 erforderlich. Da die beiden angeschlossenen Schutzeinrichtungen Super-Rail Eco, H2 (SE - 1012) in 2-reihiger Aufstellung und Super-Rail Eco doppelt, H2 (SE – 1013) sich konstruktiv nur geringfügig unterscheiden, wird erwartet, dass erneute Anprallversuche keine anderen technischen Erkenntnisse liefern würden als die an den angeschlossenen Schutzeinrichtungen. Das Y-Element wird hier als ergänzendes Bauteil zur Profilanpassung (hier: Aufweitung) gemäß Abschnitt 3.2.2 Absatz (2) angesehen. Die Kriterien für Übergangselemente nach Abschnitt 3.2.1 Absatz (1) müssen in dem Fall nicht vollständig erfüllt werden.

Aus den genannten Gründen kann die Konstruktion „Super-Rail Eco (2-reihig) - Super-Rail Eco doppelt“ nach Abschnitt 4.1 (4) der TLP ÜK 2017 als Übergangselement eingestuft werden und entspricht damit den Anforderungen der TLP ÜK 2017. Es wird künftig unter der Nummer ÜE - 5074 in der technischen Übersichtsliste für Fahrzeug-Rückhaltesysteme geführt.

Folgende Schutzeinrichtungen werden mit dem ÜE – 5074 verbunden:

SE1	Super-Rail Eco, H2 (SE - 1012) in 2-reihiger Aufstellung
SE2	Super-Rail Eco doppelt, H2 (SE – 1013)

Dieses Schreiben darf nur vollständig weitergegeben oder veröffentlicht werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Dipl.-Ing. Linda Meisel)



Das gerammte doppelseitige Übergangselement besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen nach RAL-RG 620 und verbindet die Stahlschutzeinrichtungen SR Eco, H2 in 2-reihiger Aufstellung und SR Eco doppelt, H2. Die Länge des Übergangselements beträgt 13,0 m.

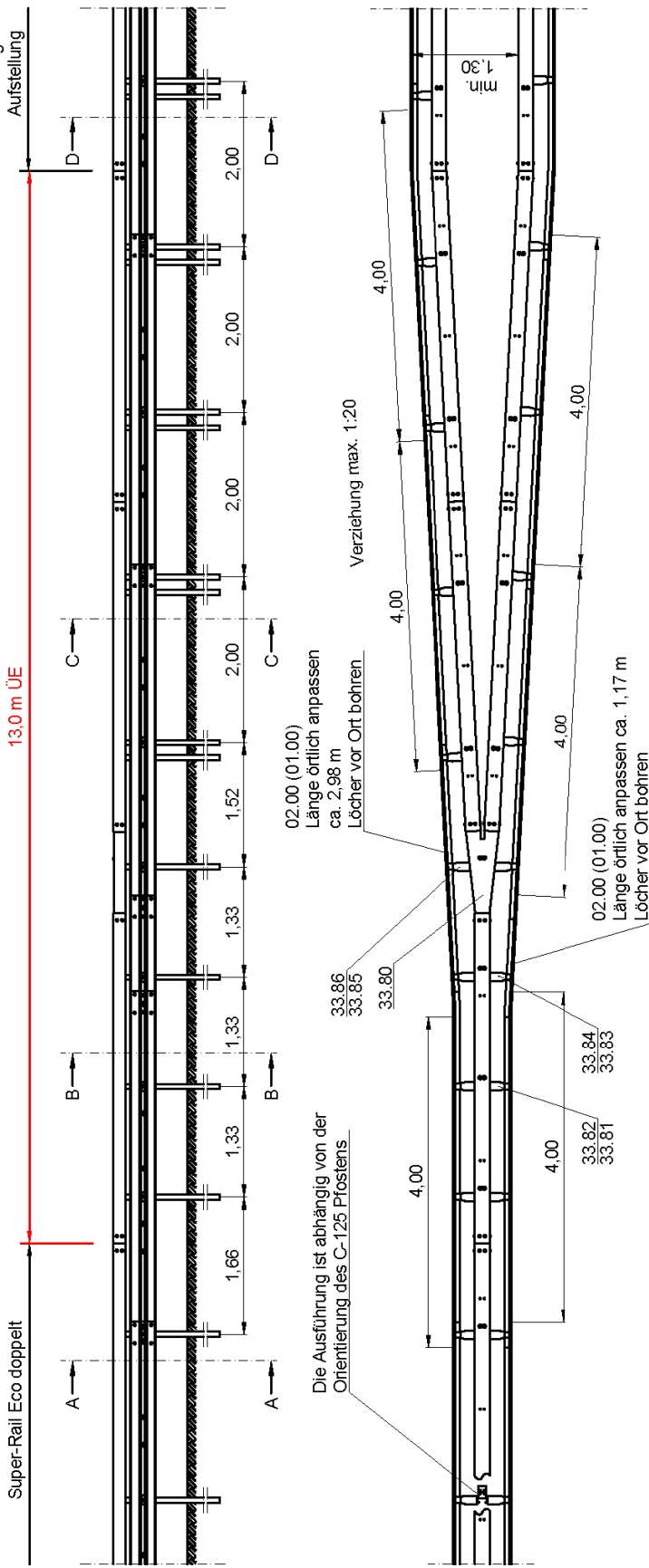
Für die Aufgabelung des Kastenprofilstrangs wird ein Y-Element mit der Länge 1,0 m verwendet. Im Bereich des Übergangs wird der Pfostenabstand von 2,0 m bei den angeschlossenen Schutzeinrichtungen auf einer Länge von 7 m auf 1,33 m bzw. 1,66 m verkürzt. Die Holme sind in Fahrtrichtung überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden. Über einen Befestigungswinkel sind die unten offen gestalteten Kastenprofil-Holmstränge an den Pfosten verschraubt. Die stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert.

Im Bereich der doppelseitigen Konstruktion sind bauartbedingt unterschiedliche Orientierungsrichtungen der Befestigungswinkel zwischen Pfosten und Kastenprofil möglich. Daher sind auf den Seiten 2 und 3 beide Einbauvarianten dargestellt.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	ÜE SR Eco (2-reihig) – SR Eco doppelt
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplanken e.V.
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Super-Rail Eco (2-reihig), H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail Eco doppelt, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i>	S235JR, S355JR (Pfosten)
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,70 (SR Eco doppelt) bis 1,75 (SR Eco 2-reihig aufgeweitet)
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	13,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt
<i>Bemerkungen</i>	Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden. Ein Wechsel von A- auf B-Profil darf nicht innerhalb des Übergangselementes erfolgen.

Super-Rail Eco
in 2-reihiger
Aufstellung

13,0 m ÜE

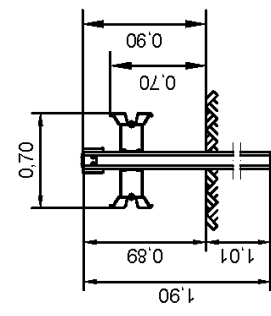


02.00 (01.00)
Länge örtlich anpassen
ca. 2,98 m
Löcher vor Ort bohren

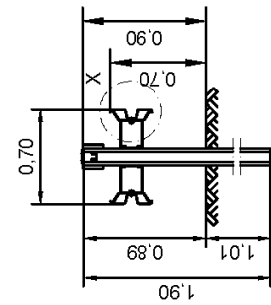
Die Ausführung ist abhängig von der
Orientierung des C-125 Pfostens

02.00 (01.00)
Länge örtlich anpassen ca. 1,17 m
Löcher vor Ort bohren

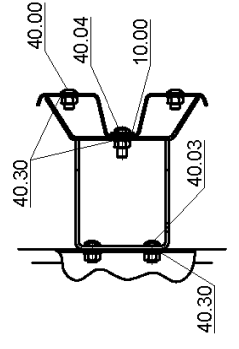
Schnitt A-A (SR Eco doppelt)



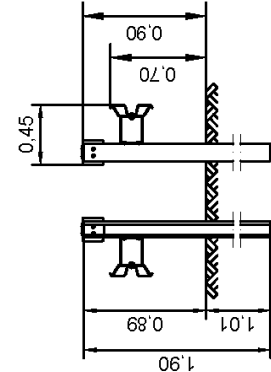
Schnitt B-B (ÜE)



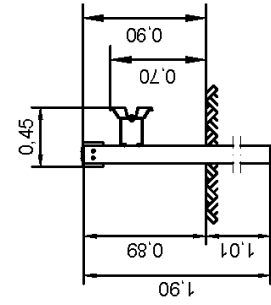
Detail X



Schnitt C-C (ÜE)



Schnitt D-D (SR Eco)



Übergangselement **ÜE**
Super-Rail Eco doppelt → Super-Rail Eco in 2-reihiger Aufstellung

Version 1: Pfosten mit geschlossener Seite rechts

© Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e. V. Siegen

Gezeichnet: MS

23.01.2020

Ausführung im
A-Profil analog

Die Zeichnung gilt nur in Verbindung mit
den Einbauanleitungen der beiden
angeschlossenen Schutzvorrichtungen.

