



Die einseitig wirkende Übergangskonstruktion (ÜK) LT 1-7-S ME verbindet die einseitige Ortbetonschutzwand (BSWO) LT 105 ME mit der Stahlschutzplanke EDSP 2.0. Sie besteht aus den folgenden Bereichen: (1) + (2) Anschlussbereich Stahlschutzplanke, (3) Betonfertigteile LT 7, (4) Betonfertigteile WS AT 3 m (an LT 1), (5) BSWO mit verstärkter Bewehrung und Profilanpassung. Die Betonfertigteile und die BSWO werden mittels Nut-Schwert-Verbindungen kraftschlüssig verbunden. Der Anschluss der Stahlschutzplanken an den LT 7 erfolgt beidseitig mittels Verbundanker auf je zwei Bauwerk-Anschlussstücke. Im Abschnitt (2) beträgt der Pfostenabstand ca. 0,66 m. Der vordere Holm wird mittels angeschraubter Deformationsrohre an zusätzlich ins Erdreich gerammte C-Pfosten ausgeführt. Auf der Rückseite befinden sich im Abschnitt (2) drei C-Pfosten, die nicht mit den rückseitigen Holmen verschraubt sind. Im Abschnitt (1) beträgt der Pfostenabstand 1,33 m. Im weiteren Verlauf vergrößert sich der Pfostenabstand bei der angeschlossenen Schutzeinrichtung auf 2,0 m.

| | | |
|--|---|------------------------------------|
| <i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i> | LT 1-7-S ME | |
| <i>Erstprüfung</i> | TB 11 | Modifizierter Übergang von ÜK-4041 |
| | TB 42 | |
| <i>Begutachtung</i> | Modifikation (APVÜB) 194/15 | |
| <i>Hersteller</i> | Linetech GmbH & Co. KG | |
| <i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i> | EDSP 2.0, H1 (B-Profil) | |
| <i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i> | LT 105 ME, H2 | |
| <i>Charakteristisches Material der ÜK</i> | LT 1-Stahlhaube, Nut/Schwert Fertigteile: S355 MC C-Pfosten, Schutzplanken EDSP: Stahl S 235 JR Beton: BSWO, Füllung LT 1, LT 7, WS AT 3 m: C30/37 XD 3, XF 4, XC 4, WA Bewehrung BSWO: B500B NR, 1.4482 (4486) Bewehrung LT 7 und WS AT 3m: B500B, B00A | |
| <i>Breite der ÜK [m]</i> | 0,73 | |
| <i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i> | 0,90 | |
| <i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i> | 17,65 | |
| <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> | BSWO auf einer Länge von 2,5 m von der angeschlossenen BSWO ausgehend mittels Nut (3 cm tief und 10 cm breit) im Asphalt eingespannt, im weiteren Verlauf 2,5 m frei auf Asphalt aufgestellt, LT 7 und WS AT 3 m frei aufgestellt, Stahlsystem gerammt (Bodenklasse 3). | |
| <i>Bemerkungen</i> | Modifikation von LT 1-7-S (Stabbewehrung: Edelstahl) s. Schreiben (APVÜB) 194/15 der BAST vom 03.11.2016 | |
| Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011) | | |
| <i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i> | --- | |
| <i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i> | W4 | |
| <i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_N [m]</i> | --- | |
| <i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i> | VI7 | |
| <i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i> | --- | |

| Aufhaltstufe | Wirkungsbereichsklasse | Anprallheftigkeitsstufe |
|---------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| H1 | W4 | C |

