



Die einseitig wirkende Übergangskonstruktion (ÜK) LT 1-7-S verbindet die Ortbetonschutzwand (BSWO) LT 105 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	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	DEKRA SH 14.54 (Prüfbericht: 201433813)
	TB 42	DEKRA SH 14.53 (Prüfbericht: 201433812)
<i>Begutachtung</i>	2015 7G 56	
<i>Hersteller</i>	Linetech GmbH & Co. KG	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	LT 105, H2	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	EDSP 2.0, H1 (B-Profil)	
<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, Bewehrungsstahl: B500B, B500A	
<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>	1,3	
<i>Maximale seitl. Position des Fahrzeugs [m]</i>	2,4	
<i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>	0,6	
<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>	Siehe 1. Revision der Begutachtung (P-Zert) 193/15 vom 02.11.2016	
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>	1,3	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W4	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_N [m]</i>	2,3	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	VI7	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	0,5	

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H1	W4	C

