



(vollständige Zeichnungen s. EBA, Kapitel 10)

Kennzeichnend für die Schutzeinrichtung für Ingenieurbauwerke LT 201 BW, N2 mit Step-Line Profil ist, dass sie in Ortbetonbauweise mit einem Gleitschalungsfertiger hergestellt wird. Die Wirkungsweise ist einseitig. Die BSWO ist frei aufgestellt. Im Abstand von 3 m befinden sich im Fußbereich der BSWO Schubplatten zur Lagesicherung, welche mittels jeweils 2 Verbundankern Ø 12 mm in der Unterlage befestigt werden. Für die BSWO sind Dilatationen verfügbar: Standardelement LT 1-5-1 (Dehnweg 0-60 mm). Weitere Dilatationen: LT 1-5-1 (Dehnweg 0-100 mm), LT 1-5-1 (Dehnweg 0-40 mm), LT 1-4-1 (Dehnweg 0 – 400 mm).

Systembezeichnung	Ortbetonschutzwand auf Bauwerkskappe LT 201 BW	
Erstprüfung	TB 11	VSI LIN20007
	TB 32	VSI LIN20008
CE-Zertifikat / Anerkennungsurkunde	Verfügbar / Begutachtung beantragt	
Charakteristisches Material des Systems	Beton: C30/37 (LP), XC4, XD3, XF4, WA Bewehrung: B500B NR (1.4482 (4486)); 5 x Ø 14 mm Schubplatte: Stahl S355 MC, Befestigung Schubplatte: Verbundanker: Stahl A4, 2 Ø 12 mm	
Breite des Systems [m]	0,60	
Höhe des Systems ab Fahrbahnoberkante [m]	1,0 m über FOK (0,90 m über Kappe bzw. Unterlage) bei Installation gemäß RiZ-Kap 1 / Blatt 1	
Länge der Systemelemente / -baugruppen [m]	--	
Masse je lfd. m Systemlänge [kg/lfd. m]	746 ( $\rho_{\text{Beton}} = 2,35 \text{ t/m}^3$ , inkl. Entwässerungsöffnungen)	
Maximale seitliche Position des Systems $W_m$ [m]	0,60	
Maximale seitliche Position des Fahrzeugs $V_m$ [m]	--	
Maximale dynamische Durchbiegung $D_m$ [m]	0,00	
Mindestlänge [m]	62,1	
Mindestlänge bei Kraftschluss [m]	--	
Geprüfte Systemgründung / -aufstellung	Frei aufgestellt auf der Unterlage, Lagesicherung mittels Schubplatten und Verbundanker	
Bemerkungen	Prüfung auf RiZ-Kap 1, 1,25-facher charakteristischer Widerstand = 145 kN/m	
<b>Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)</b>		
Normalisierter Wirkungsbereich $W_N$ [m]	0,6	
Klasse des normalisierten Wirkungsbereichs	W1	
Normalisierte Fahrzeugeindringung $V_N$ [m]	--	
Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung	--	
Normalisierte dynamische Durchbiegung $D_N$ [m]	0,0	

Aufhaltstufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe ASI
<b>N2</b>	<b>W1</b>	<b>B</b>