

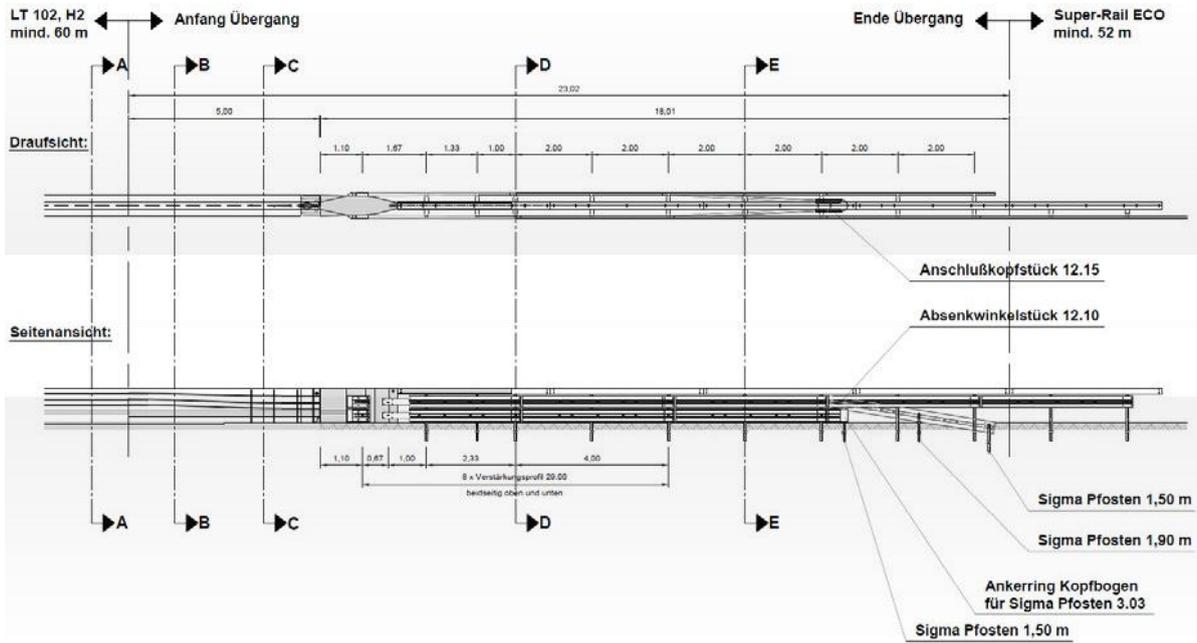


LT 1-6-S an LT 102

Die einseitig wirkende Übergangskonstruktion (ÜK) LT 1-6-S an LT 102 verbindet die symmetrische Ortbetonschutzwand (BSWO) LT 102 mit der Stahlschutzplanke Super-Rail Eco (SR Eco). Die ÜK besteht aus 5 m BSWO mit Step-Profil mit einer verstärkten Zusatzbewehrung und dem Universal Anschlusselement LT 1, welches das Ende der BSWO bildet. Am LT 1 wird das Betonfertigteile LT 6 über eine Nut-Schwert-Verbindung kraftschlüssig verbunden. Die Verbindung vom LT 6 zur SR Eco wird durch einen LT 6 Systemadapter hergestellt, welcher ebenfalls mittels einer Nut-Schwert-Verbindung kraftschlüssig mit dem LT 6 verbunden wird. Die Holme werden beidseitig mittels Bauwerk-Anschlussstücken und Verbundankern am LT 6 befestigt. Über den Systemadapter wird das SR Eco Kastenprofil der angeschlossenen Schutzeinrichtung geschoben und mittels Schraubenverbindungen kraftschlüssig verbunden.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	LT 1-6-S an LT 102	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11 TB 51	Modifizierter Übergang von ÜK-4019
<i>Begutachtung</i>	Modifikation (APVÜB) 219/14	
<i>Hersteller</i>	Linetech GmbH & Co. KG	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	LT 102, H2	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail Eco, H2 (B-Profil)	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	LT 1, LT 6 Stirnbleche, Systemadapter, Verankerungsring: Stahl S355 MC Beton: BSWO, Füllung LT 1, LT 6: C30/37 XD 3, XF 4, XC 4, WA; Bewehrung: B500B SR Eco: S235 JR, S355 JR	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,70	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrhahnoberkante [m]</i>	0,90	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	23	
<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: mittels Nut 3,5 x 10 cm eingespannt in Asphalt ÜK: BSWO auf 2,5 m 5 cm eingespannt in Asphalt – 2,5 m BSWO inkl. LT 1 frei auf Asphalt aufgestellt, LT 6 frei auf ungebundener Unterlage (Bodenklasse 3) aufgestellt. Stahlplankenanteil ÜK und SR Eco: gerammt.	
<i>Bemerkungen</i>	Siehe Schreiben der BASt (APVÜB) 219/14 vom 08.04.2016	
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>	VI5	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>	---	

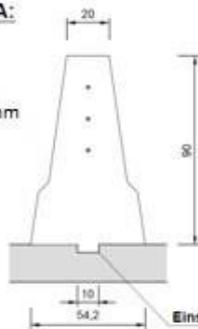
Aufhaltstufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H2	W4	B



Schnitt A-A:

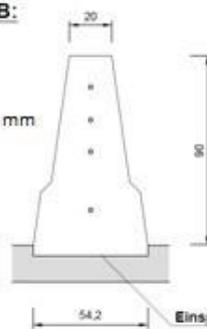
LT 102

3 x Ø 14 mm



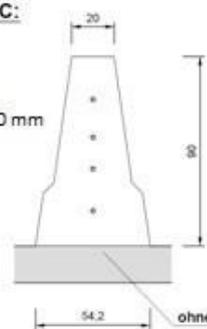
Schnitt B-B:

4 x Ø 20 mm



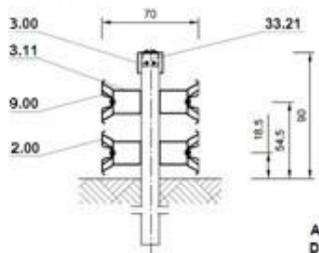
Schnitt C-C:

4 x Ø 20 mm

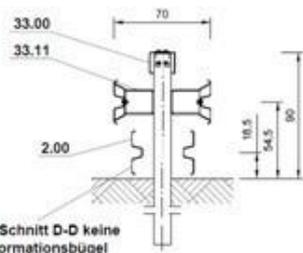


[cm]

Schnitt D-D:



Schnitt E-E:



Ab Schnitt D-D keine Deformationsbügel an unteren Holmen