



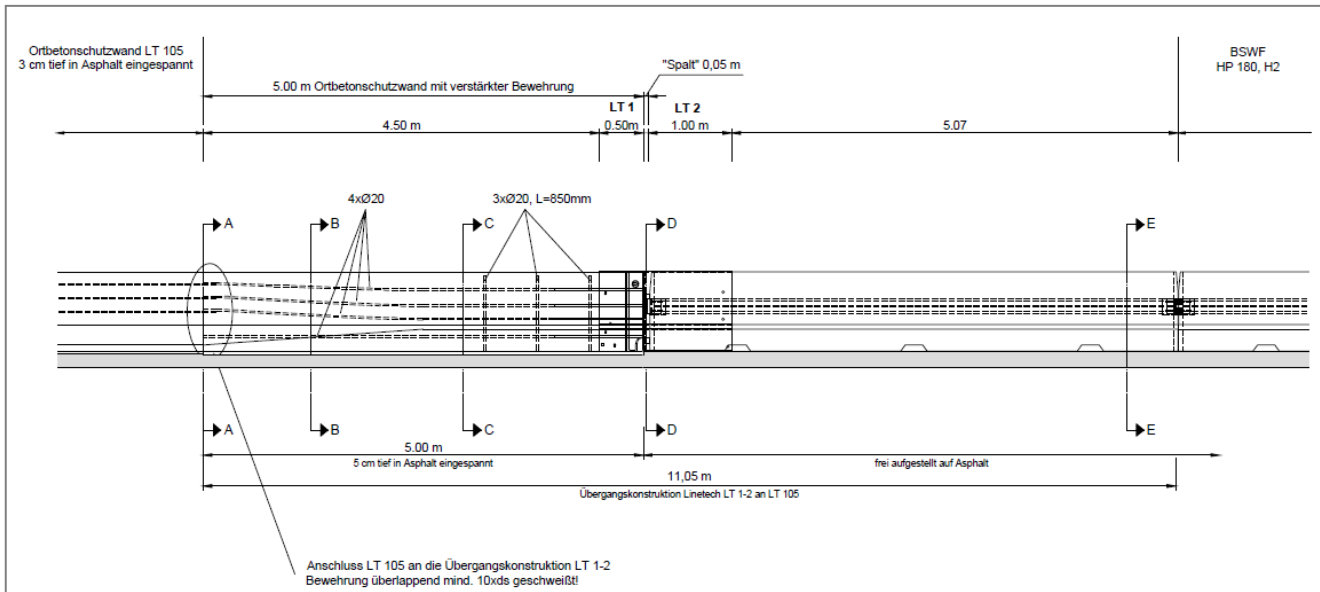
Die doppelseitige Übergangskonstruktion verbindet die Ortbetonschutzwand LT 105 ME (H2 W1) mit der HP 180/Typ 90 Step (H2 W5) aus Betonschutzwandfertigteilen.

Die Ortbetonschutzwand der Übergangskonstruktion hat eine auf 5 Meter Länge verstärkte Bewehrung aus Edelstahl mit 4x Ø 20. Die drei oberen Bewehrungsstäbe werden an die Bewehrung 3 x Ø 14 der angeschlossenen Ortbetonschutzwand LT 105 angeschweißt. Der untere Bewehrungsstab endet nach 5 Metern. In diesen 5 Metern erfolgt eine Profilverziehung (mittels Handschallung).

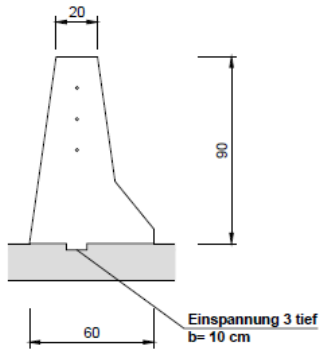
Die Bewehrung der verstärkten Ortbetonschutzwand wird in den LT 1 eingeführt und mit den Bewehrungsstäben des LT 1 (4x Ø 20) kraftschlüssig verschweißt. Der LT 1 wird dann an die Ortbetonschutzwand anbetoniert. Das Betonschutzwandfertigteil-Element wird werkseitig in die Stahlhaube LT 2 eingepasst und als Einheit ausgeliefert. Die Stahlhaube LT 2 wird mit Ihrem Schwert in die Nut des LT 1 eingeschoben (Nut-Schwert-Verbindung) und verbindet somit die beiden Betonschutzwände. Zur Sicherung der Verbindung wird die Schraube M27 eingeführt und mit der Mutter handfest (10-17 Nm)

| | | | |
|--|--|---------|----------------------------|
| <i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i> | LT 1-2 an LT 105 ME | | |
| <i>Erstprüfung der ursprünglichen ÜK</i> | TB 11 | F091312 | Prüfbericht 09.TR.076-B/ML |
| | TB 51 | F091411 | |
| <i>BAST-Begutachtung</i> | 2010 7G 50 | | |
| <i>Hersteller</i> | Linetech GmbH & Co. KG | | |
| <i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i> | LT 105 ME | M06-xx | |
| <i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i> | HP 180/Typ 90 Step, 2-seitig | M06-08 | |
| <i>Charakteristisches Material der ÜK</i> | BSWF: Beton C30/37 (LP), XD3, XF4, XC4, WA ÜK Hauben: Stahl S355 MC BSWO: Beton C30/37 (LP), XD3, XF4, XC4, WA Bewehrung: Edelstahlsorte 1.4482 (4486) | | |
| <i>Breite der Übergangskonstruktion [m]</i> | 0,55 | | |
| <i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i> | 0,90 | | |
| <i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i> | 11,05 | | |
| <i>Maximale seitliche Position des Systems [m]</i> | -- | | |
| <i>Maximale seitliche Position des Fahrzeugs [m]</i> | -- | | |
| <i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i> | -- | | |
| <i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i> | BSWO über 5m 50cm eingespannt in Asphalt Haube LT 1 mit Betonfüllung (Füllung 50 mm eingespannt in Asphalt) Haube LT 2 frei auf Asphalt stehend BSWF frei auf Asphalt stehend | | |
| <i>Bemerkungen</i> | Modifizierte ÜK: Veränderung der angeschlossenen Betonschutzwand sowie Veränderung der Bewehrungsstahlsorte | | |
| Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2: 2011-01 | | | |
| <i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i> | --- | | |
| <i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i> | 2 | | |
| <i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_{IN} [m]</i> | --- | | |
| <i>Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung</i> | 2 | | |
| <i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i> | --- | | |

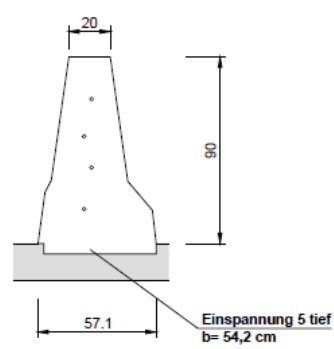
| Aufhaltestufe | Wirkungsbereichsklasse | Anprallheftigkeitsstufe |
|----------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| H2 | W2 | C |



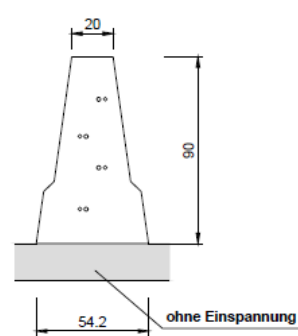
Schnitt A-A:



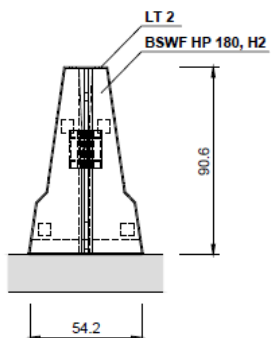
Schnitt B-B:



Schnitt C-C:



Schnitt D-D:



Schnitt E-E:

