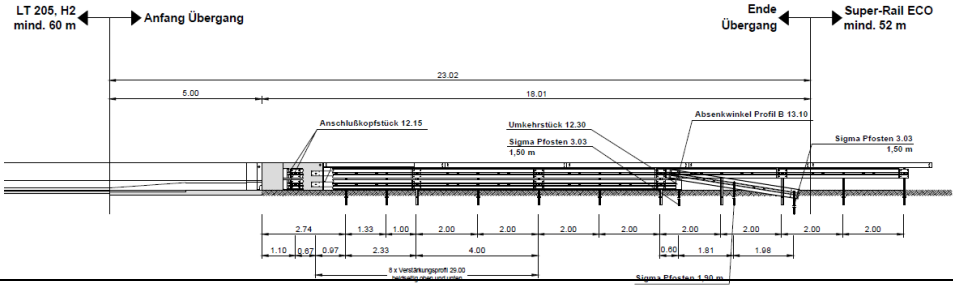
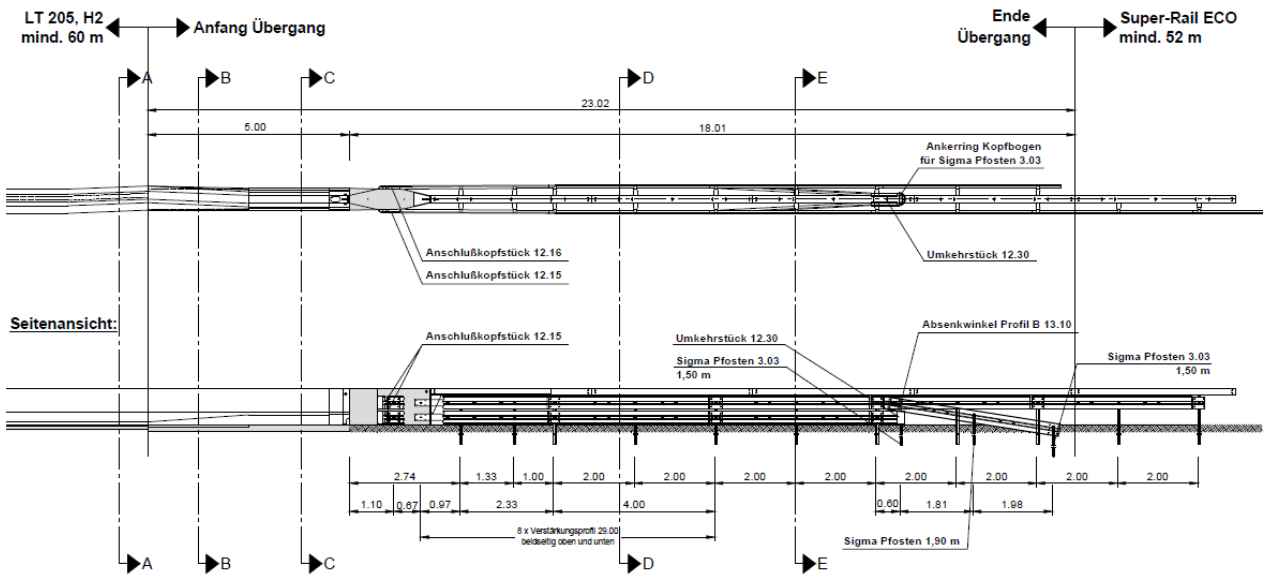
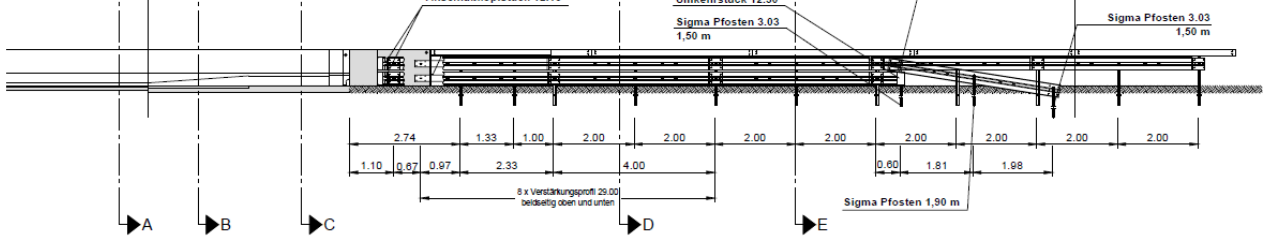
	LT 1-6-S ME an LT 205		EFG – M06-ÜK0X	
			Seite: 1 von 2 Stand: 18.01.2017	
				
<p>Die Übergangskonstruktion LT 1-6-S besteht aus 5 m Ortbetonschutzwand mit einer verstärkten Zusatzbewehrung aus Edelstahl (längs und quer) und dem Anschlusselement LT 1, welches das Ende der Ortbetonschutzwand bildet. An dieses Anschlusselement LT 1 wird das Betonfertigteilelement LT 6 über eine Nut-Schwert-Verbindung kraftschlüssig verbunden. Die Verbindung von dem Fertigteilelement LT 6 zur Stahlschutzplanke Super-Rail Eco wird durch den Systemadapter hergestellt. Dieser Systemadapter wird ebenfalls über eine Nut-Schwert-Verbindung an das Fertigteilelement LT 6 kraftschlüssig verbunden. Über den Systemadapter wird das Kastenprofil der angeschlossenen Schutzeinrichtung geschoben und mit dem Systemadapter kraftschlüssig verschraubt.</p>				
<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>		LT 1-6-S an LT 205		
<i>Erstprüfung</i>		TB 11 F11380703 TB 51 F11380701		
<i>BAST-Begutachtung</i>		BAST 2013 7G 54		
<i>Hersteller</i>		Linetech GmbH & Co. KG		
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1 (Bezeichnung, Modulnummer)</i>		LT 205, H2	M 06-xx	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2 (Bezeichnung, Modulnummer)</i>		Super-Rail Eco, H2	M 03-01	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>		LT 1-Stahlhaube, LT 6-Verbindungselemente, Systemadapter, Verankerungsring: Stahl S355 MC Ortbetonschutzwand, Füllung LT 1 und LT 6: Beton C30/37 XD 3, XF 4, XC 4, WA, Bewehrungsstahl: B500B NR 1.4571 Bewehrungsstahl Bereich 5 m: B500B 1.4482 (4486) Super-Rail Eco: S235 JR, S355 JR		
<i>Breite der Übergangskonstruktion [m]</i>		0,70 m		
<i>Höhe der Übergangskonstruktion ab Fahrhahnoberkante [m]</i>		0,90 m		
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>		23 m		
<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>		Ortbetonschutzwand verankert in 50mm tief eingefrästem Asphalt, in der ÜK 2,5 m frei auf dem Asphalt aufgestellt, LT 6 frei auf Sand-Kies-Gemisch (Bodenklasse 3), aufgestellt, Stahlsystem gerammt.		
<i>Bemerkungen</i>		Modifizierte ÜK; Veränderung der angeschlossenen Betonschutzwand sowie Veränderung des Bewehrungsstahls		
Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2: 2011-01				
<i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i>		1,3 m		
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>		W 4		
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_N [m]</i>		1,4 m		
<i>Klasse der normalisierten Fahrzeugeindringung</i>		VI 5		
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i>		0,9 m		

Aufhaltestufe	Wirkungsbereichsklasse	Anprallheftigkeitsstufe
H2	W4	B

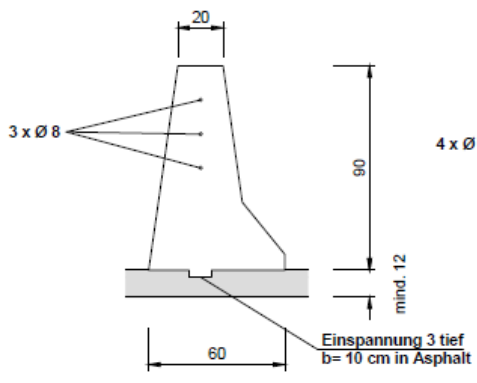
Draufsicht:



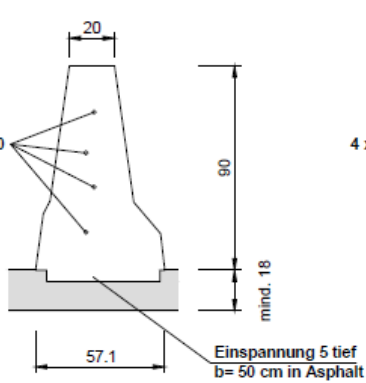
Seitenansicht:



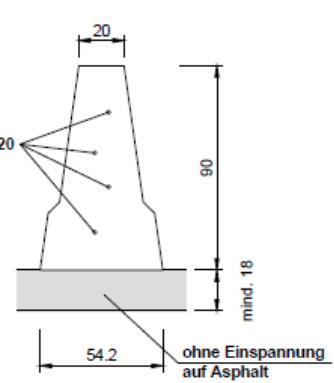
Schnitt A-A:



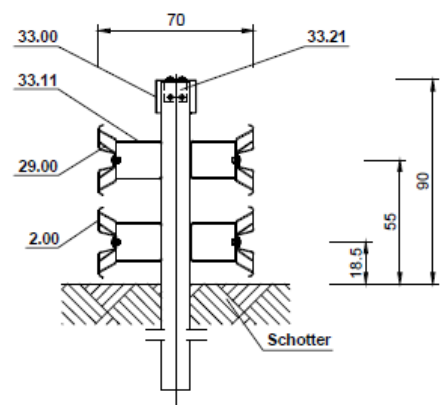
Schnitt B-B:



Schnitt C-C:



Schnitt D-D:



Schnitt E-E:

