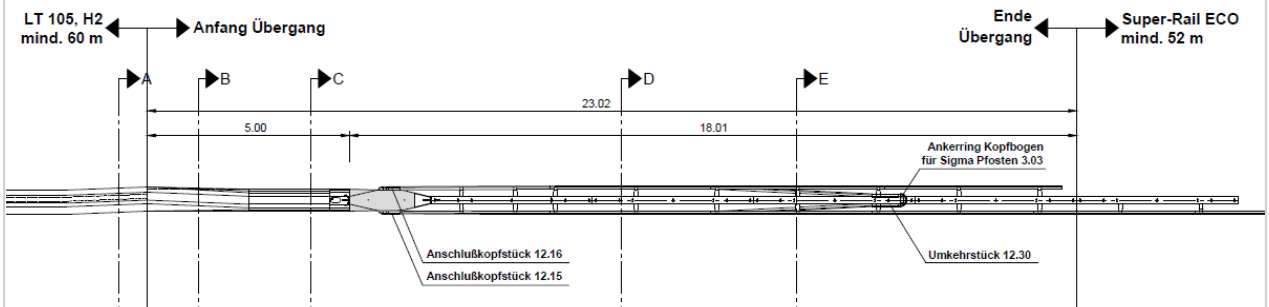


Die Übergangskonstruktion LT 1-6-S besteht aus 5 m Ortbetonschutzwand mit einer verstärkten Zusatzbewehrung aus Edelstahl (längs und quer) und dem Anschlusselement LT 1, welches das Ende der Ortbetonschutzwand bildet. An dieses Anschlusselement LT 1 wird das Betonfertigteilelement LT 6 über eine Nut-Schwert-Verbindung 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.

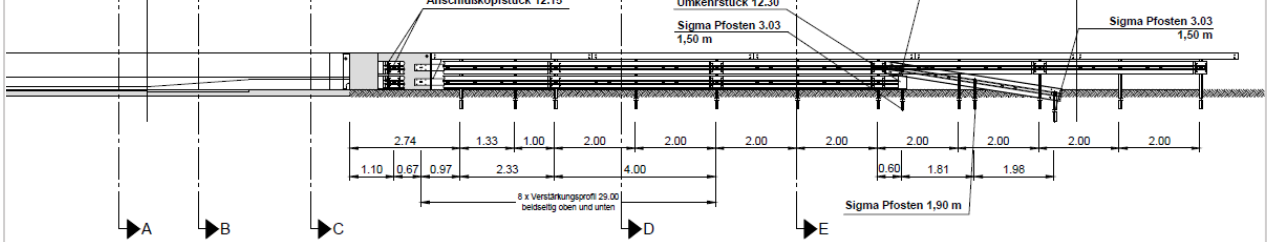
<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	LT 1-6-S an LT 105 ME	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11 F11380703 TB 51 F11380701	
<i>BAST-Begutachtung</i>	BAST 2013 7G 54	
<i>Hersteller</i>	Linetech GmbH & Co. KG	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1 (Bezeichnung, Modulnummer)</i>	LT 105 ME	M 06-xx
<i>angeschlossene 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 oder B500B NR 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 2,5m 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 V4b – (APVÜB) 219/14	
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

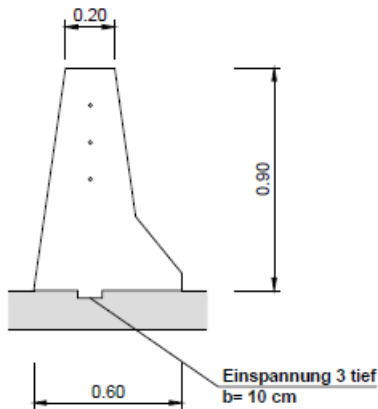
Draufsicht:



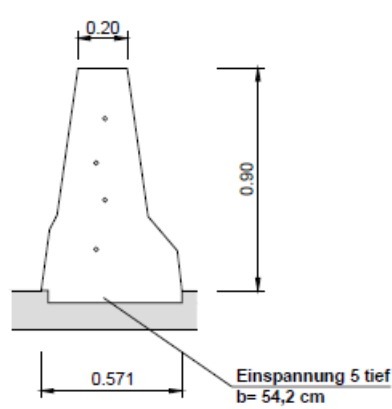
Seitenansicht:



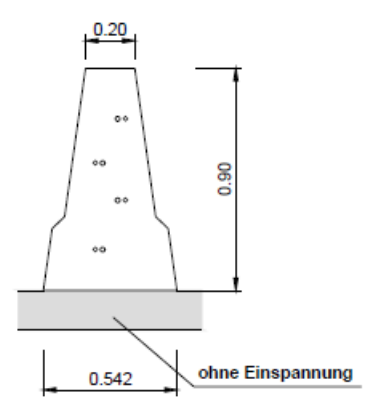
Schnitt A-A:



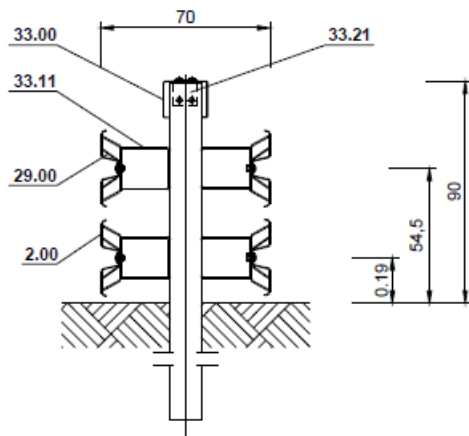
Schnitt B-B:



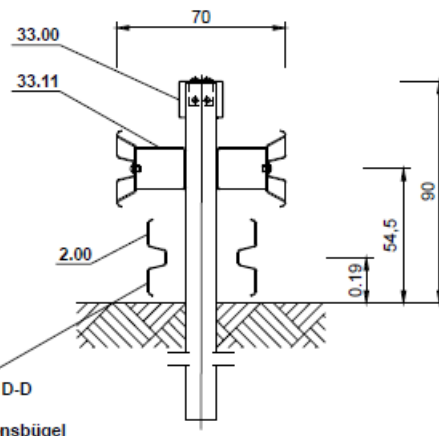
Schnitt C-C:



Schnitt D-D:



Schnitt E-E:



Ab Schnitt D-D keine Deformationsbügel an unteren Holmen