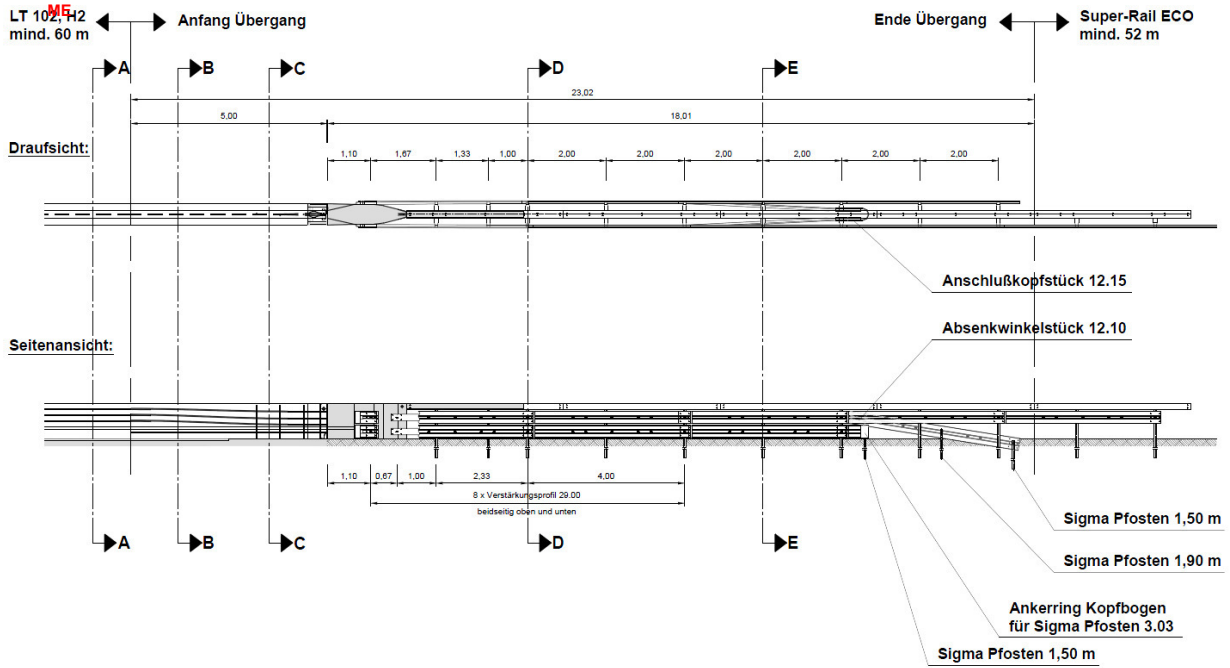



 LT 1-6-S an LT 102 **ME**

Die einseitige Übergangskonstruktion LT 1-6-S an LT 102 ME verbindet die doppelseitige Ortbetonschutzwand LT 102 ME, H2 mit der einseitigen Stahlschutzeinrichtung Super-Rail Eco, H2. Die ÜK besteht aus 5 m BSWO LT 102 ME, H2 (mit einer verstärkten Zusatzbewehrung (längs und quer)) und dem Anschlusselement LT 1, welches das Ende der BSWO bildet. An dieses Anschlusselement LT 1 wird das BSWF-Element LT 6 über eine Nut-Schwert-Verbindung kraftschlüssig verbunden. Die Verbindung vom LT 6 zur Stahlschutzplanke Super-Rail Eco wird durch den Systemadapter hergestellt. Dieser Systemadapter wird ebenfalls über eine Nut-Schwert-Verbindung an den 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 102 ME	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	Modifizierter Übergang
	TB 51	
<i>Begutachtung</i>	Modifikation (APVÜB) 024A/16	
<i>Hersteller</i>	Linetech GmbH & Co. KG	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	LT 102 ME, H2	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail Eco, H2 (B-Profil)	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	LT 1 Stahlhaube, LT 6-Verbindungselemente, Systemadapter, Verankerungsring: S355 MC Ortbetonschutzwand, Füllung LT 1 und LT 6: - Beton C30/37 (LP), XD3, XF4, XC4, WA - Bewehrung BSWO: B500B NR 1.4482(4486) - Bewehrung LT 1 und LT 6: B500B Super-Rail Eco: S235 JR, S355 JR	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,70	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [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 LT 102 ME: 3,5 cm tief und 10 cm breit mittig eingespannt BSWO ÜK: auf 2,5 m Länge 5 cm tief beidseitig eingespannt in Asphalt und 2 m frei auf Asphalt aufgestellt Haube LT 1 (mit Betonfüllung): frei auf Asphalt aufgestellt LT 6 frei auf Sand-Kies-Gemisch (Bodenklasse 3) aufgestellt Stahlanteil ÜK und SR Eco: gerammt	
<i>Bemerkungen</i>	siehe Schreiben (APVÜB) 024A/16 der BASt vom 04.07.2017	
<b>Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011)</b>		
<i>Normalisierter Wirkungsbereich <math>W_N</math> [m]</i>	---	
<i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i>	W 4	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung <math>V_N</math> [m]</i>	---	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	VI 5	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung <math>D_N</math> [m]</i>	---	

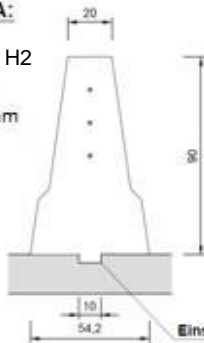
<b>Aufhaltestufe</b>	<b>Wirkungsbereichsklasse</b>	<b>Anprallheftigkeitsstufe</b>
<b>H2</b>	<b>W4</b>	<b>B</b>



**Schnitt A-A:**

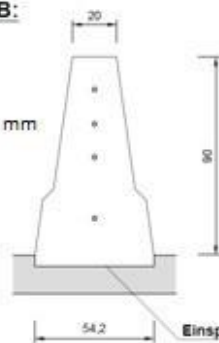
LT 102 ME, H2

3 x Ø 14 mm



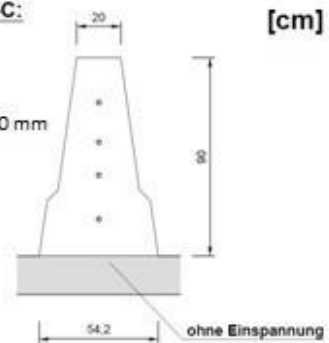
**Schnitt B-B:**

4 x Ø 20 mm



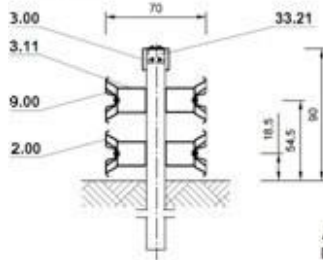
**Schnitt C-C:**

4 x Ø 20 mm

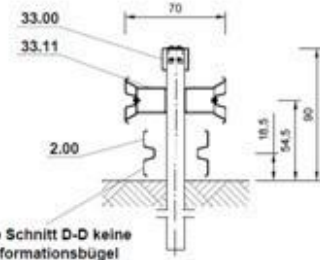


[cm]

**Schnitt D-D:**



**Schnitt E-E:**



Ab Schnitt D-D keine Deformationsbügel an unteren Holmen