

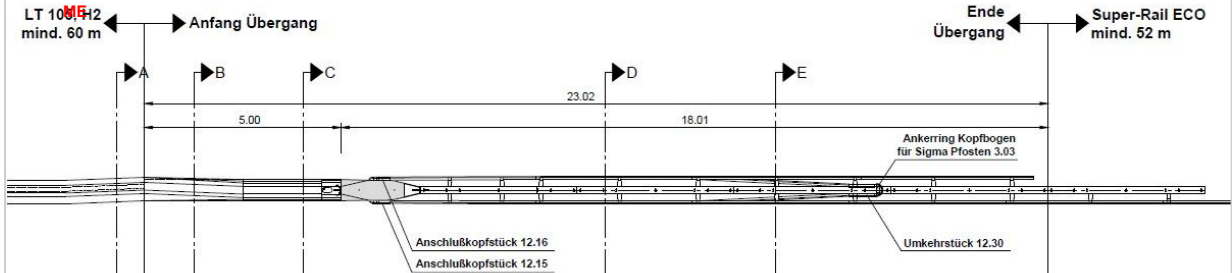


Die einseitige Übergangskonstruktion LT 1-6-S an LT 105 ME verbindet die einseitige Ortbetonschutzwand LT 105 ME, H2 mit der einseitigen Stahlschutzeinrichtung Super-Rail Eco, H2. Die ÜK besteht aus 5 m BSWO LT 105 ME, H2 (mit einer verstärkten Zusatzbewehrung (längs und quer)) und dem Anschlusselement LT 1, welches das Ende der BSWO bildet. In den ersten 2,5 m der BSWO erfolgt eine Verschwenkung von einseitig auf doppelseitig sowie eine Profilanpassung. 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.

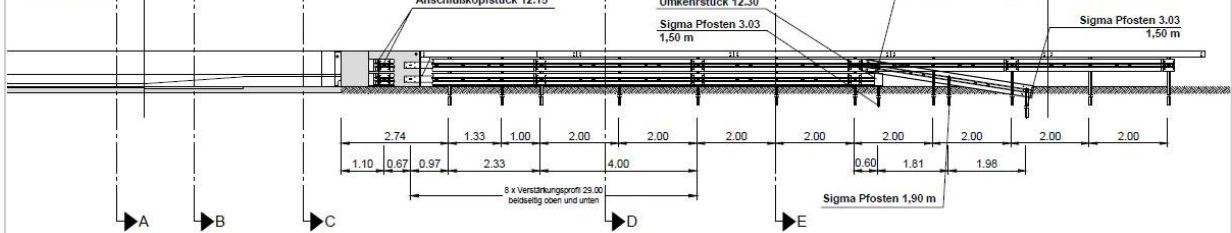
|  |   |                        |
|--|---|------------------------|
| <i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>                     | LT 1-6-S an LT 105 ME   |                        |
| <i>Erstprüfung</i>   | TB 11<br>TB 51  | Modifizierter Übergang |
| <i>Begutachtung</i>  | Modifikation (APVÜB) 024B/16  |                        |
| <i>Hersteller</i>  | Linetech GmbH & Co. KG  |                        |
| <i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>                        | LT 105 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<br>Ortbetonschutzwand, Füllung LT 1 und LT 6:<br>- Beton C30/37 (LP), XD3, XF4, XC4, WA<br>- Bewehrung BSWO: B500B NR 1.4482(4486)<br>- Bewehrung LT 1 und LT 6: B500B<br>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 seittl. Position des Fahrzeugs [m]</i>               | ---   |                        |
| <i>Maximale dynamische Durchbiegung [m]</i>                      | ---   |                        |
| <i>Geprüfte Systemgründung / -aufstellung</i>                    | BSWO LT 105 ME: 3,0 cm tief und 10 cm breit mittig eingespannt<br>BSWO ÜK: auf 2,5 m Länge 5 cm tief beidseitig eingespannt in Asphalt und 2 m frei auf Asphalt aufgestellt<br>Haube LT 1 (mit Betonfüllung): frei auf Asphalt aufgestellt<br>LT 6 frei auf Sand-Kies-Gemisch (Bodenklasse 3) aufgestellt<br>Stahlanteil ÜK und SR Eco: gerammt |                        |
| <i>Bemerkungen</i>   | siehe Schreiben (APVÜB) 024B/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_{IN}</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>                       |

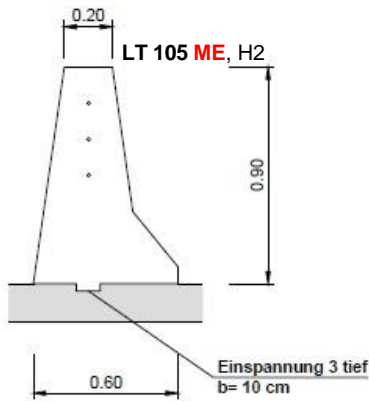
**Draufsicht:**



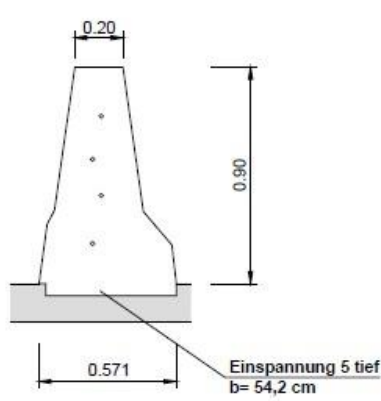
**Seitenansicht:**



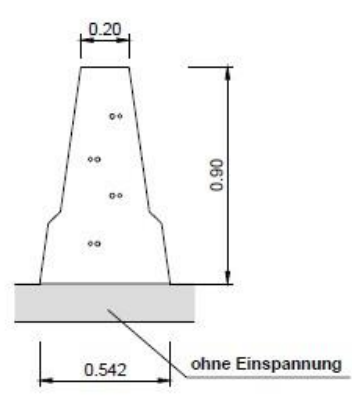
**Schnitt A-A:**



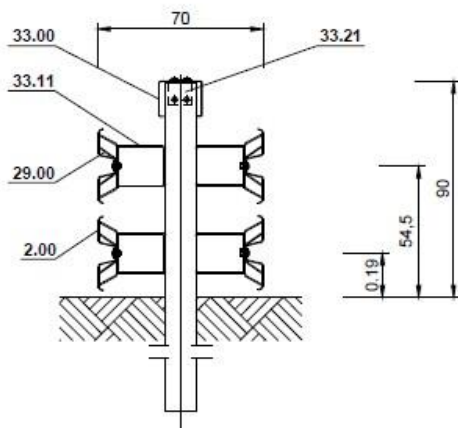
**Schnitt B-B:**



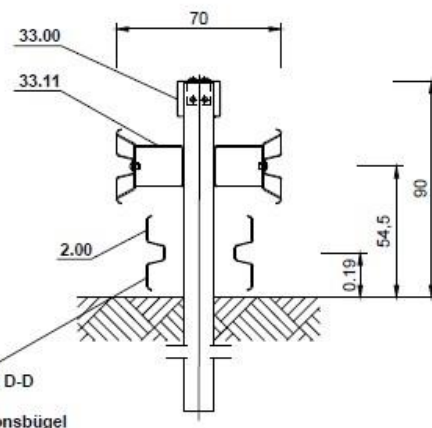
**Schnitt C-C:**



**Schnitt D-D:**



**Schnitt E-E:**



Ab Schnitt D-D keine Deformationsbügel an unteren Holmen