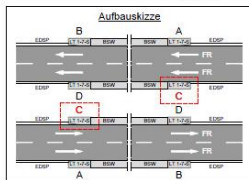
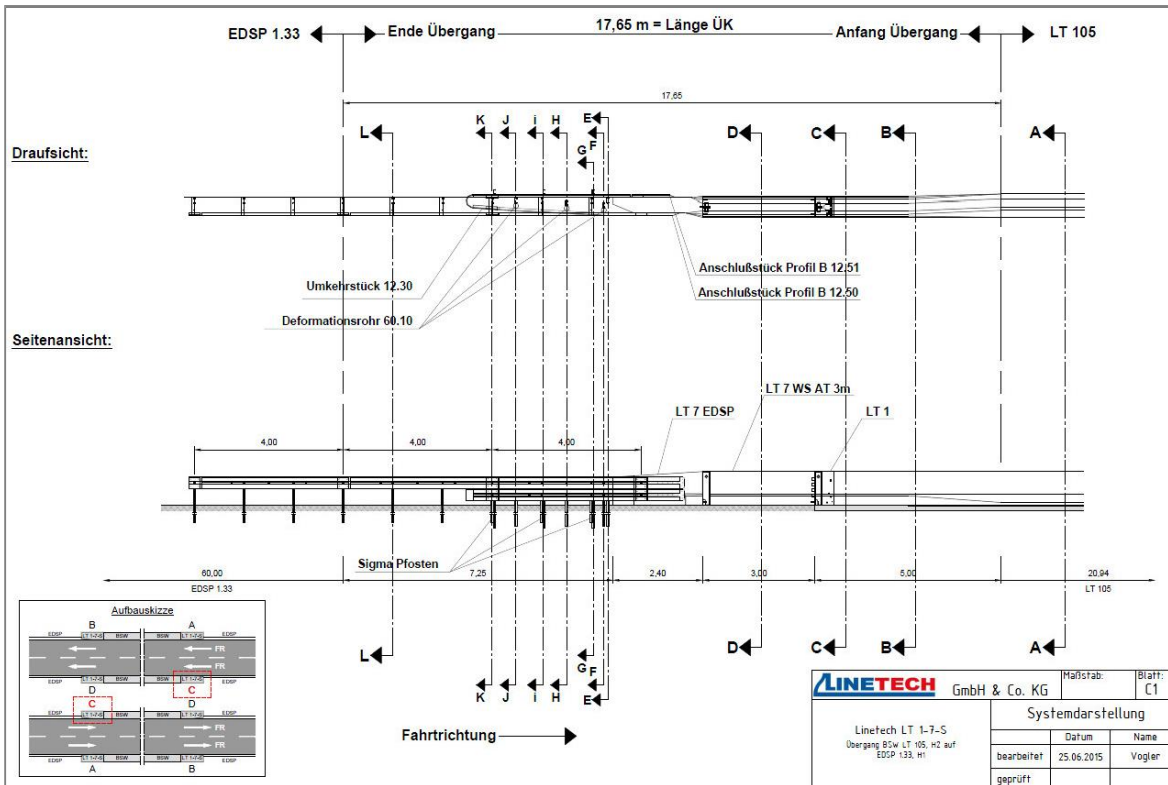




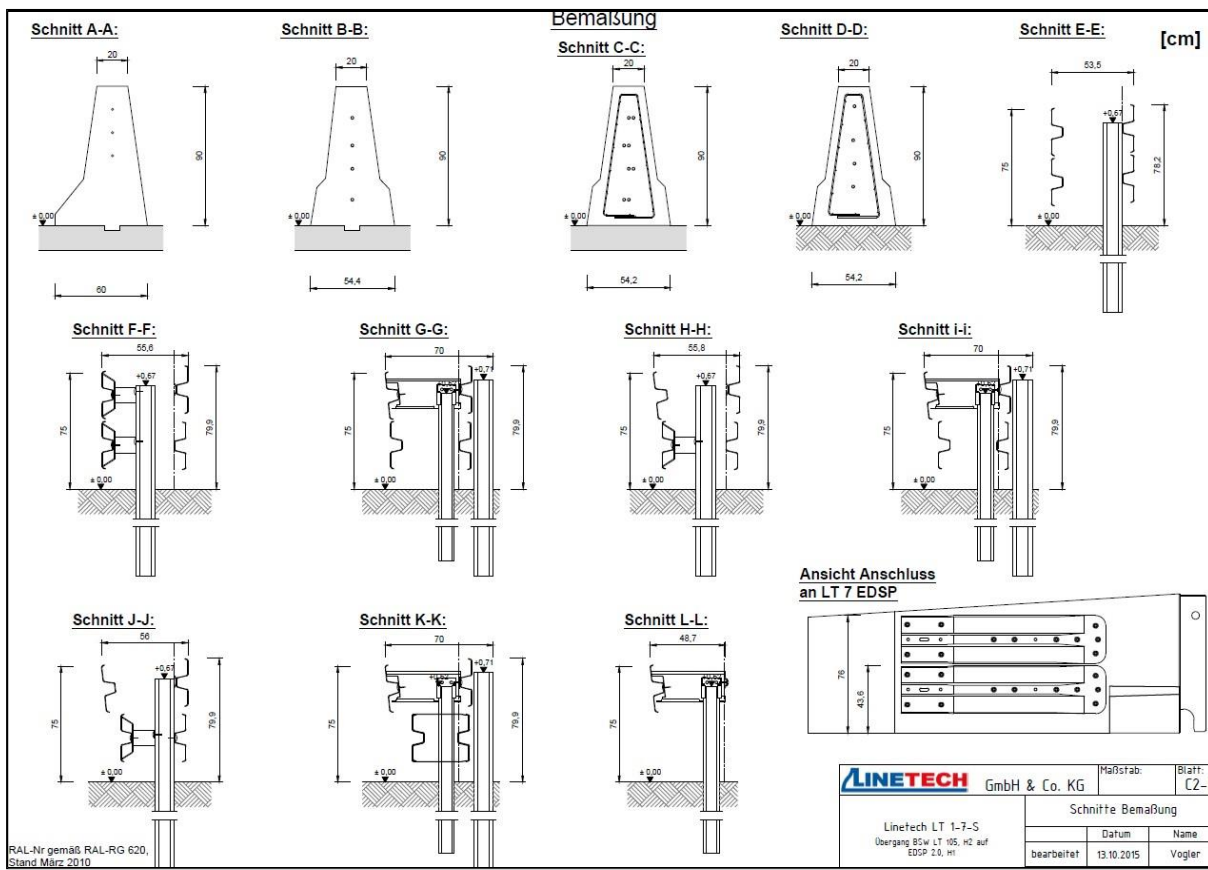
Die einseitige Übergangskonstruktion LT 1-7-S EDSP 1.33 verbindet die einseitige Ortbetonschutzwand LT 105 mit der Stahlschutzplanke EDSP 1.33. Sie besteht aus folgenden Elementen: (1) EDSP 1.33, (2) Anschlussbereich Stahlschutzplanke, (3) BSWF LT 7 EDSP, (4) BSWF LT 7 WS AT 3m an LT 1, (5) BSWO mit verstärkter Bewehrung und Profilanpassung. Die beiden BSWF und die BSWO werden mittels Nut-Schwert-Verbindung verbunden. Der Anschluss der Stahlschutzplanken an das BSWF LT 7 EDSP erfolgt beidseitig durch zwei Holme, die übereinander mittels Bauwerksanschlussstücken mit sieben Verbundklebeankern je Bauwerksanschlussstück befestigt sind. Im Abschnitt (2) beträgt der Pfostenabstand ca. 0,66 m. Der vordere Holm wird mittels angeschraubter Deformationsrohre an zusätzlich ins Erdreich gerammte C-Pfosten ausgeführt. Auf der Rückseite befinden sich im Abschnitt (2) drei C-Pfosten, die nicht mit den rückseitigen Holmen verschraubt sind. Im Abschnitt (1) beträgt der Pfostenabstand 1,33 m. Im weiteren Verlauf wird dieser Pfostenabstand bei der angeschlossenen Schutzeinrichtung beibehalten.

<i>Bezeichnung der Übergangskonstruktion</i>	LT 1-7-S EDSP 1.33	
<i>Erstprüfung</i>	TB 11	modifizierter Übergang
	TB 42	
<i>Begutachtung</i>	Modifikation (APVÜB) 329/15	
<i>Hersteller</i>	Linetech GmbH & Co. KG	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	EDSP 1.33, H1 (B-Profil)	
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	LT 105, H2	
<i>Charakteristisches Material der ÜK</i>	LT 1-Stahlhaube, Nut/Schwert Fertigteile: S355 MC C-Pfosten, Schutzplanken EDSP: Stahl S 235 JR Ortbetonschutzwand, Füllung LT 7 AT WS 3 m und LT 7 EDSP: Beton C30/37 XD 3, XF 4, XC 4, WA, Bewehrungsstahl BSWO (5): B500B, B500A (Matte) Bewehrungsstahl BSWF (3)&(4): B500B, B500A	
<i>Breite der ÜK [m]</i>	0,73	
<i>Höhe der ÜK ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,90	
<i>Länge der Übergangskonstruktion [m]</i>	17,65	
<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>	Ortbetonschutzwand auf einer Länge von 2,5 m von der angeschlossenen BSWO (LT 105) ausgehend mittels Nut (3,5 cm tief und 10 cm breit) im Asphalt eingespannt, im weiteren Verlauf 2,5 m frei auf Asphalt aufgestellt, LT 7 EDSP und LT 7 WS AT 3 m frei aufgestellt, Stahlsystem gerammt (Bodenklasse 3)	
<i>Bemerkungen</i>	Modifikation von LT 1-7-S (Pfostenabstand EDSP: 1.33m) siehe Schreiben (APVÜB) 329/15 der BASt vom 04.11.2016	
<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>	W4	
<i>Normalisierte Fahrzeugeindringung <math>V_N</math> [m]</i>	---	
<i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i>	VI7	
<i>normalisierte dyn. Durchbiegung <math>D_N</math> [m]</i>	---	

<b>Aufhaltestufe</b>	<b>Wirkungsbereichsklasse</b>	<b>Anprallheftigkeitsstufe</b>
<b>H1</b>	<b>W4</b>	<b>C</b>



GmbH & Co. KG Linetech LT 1-7-S Übergang B5w LT 105, H2 auf EDSP 1.33, H1	Maßstab:	Blatt:
	Systemdarstellung	
	Datum	Name
bearbeitet	25.06.2015	Vogler
geprüft		



RAL-Nr gemäß RAL-RG 620,  
Stand März 2010

GmbH & Co. KG Linetech LT 1-7-S Übergang B5w LT 105, H2 auf EDSP 2.0, H1	Maßstab:	Blatt:
	Schnitte Bemessung	
	Datum	Name
bearbeitet	13.10.2015	Vogler