



Die Übergangskonstruktion LT 1-7-S ME EDSP 1.33 verbindet die einseitige Ortbetonschutzwand LT 105 ME 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 Edelstahlbewehrung (Längsbewehrung und Steher) 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 ME EDSP 1.33 | |
| <i>Erstprüfung</i> | TB 11 TB 42 | modifizierter Übergang |
| <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 ME, 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, Stabbewehrung BSWO (5): Edelstahl B500B NR 1.4482(4486), Mattenbewehrung BSWO (5): B500A 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 seütl. 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 ME (Pfostenabstand EDSP: 1.33m) siehe Schreiben (APVÜB) 329/15 der BASt vom 04.11.2016 | |
| Ergänzende Angaben nach DIN EN 1317-2 (Ausgabe 08/2011) | | |
| <i>Normalisierter Wirkungsbereich W_N [m]</i> | --- | |
| <i>Normalisierte Wirkungsbereichsklasse</i> | W4 | |
| <i>Normalisierte Fahrzeugeindringung V_{IN} [m]</i> | --- | |
| <i>Klasse der norm. Fahrzeugeindringung</i> | VI7 | |
| <i>normalisierte dyn. Durchbiegung D_N [m]</i> | --- | |

| Aufhaltestufe | Wirkungsbereichsklasse | Anprallheftigkeitsstufe |
|----------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| H1 | W4 | C |

