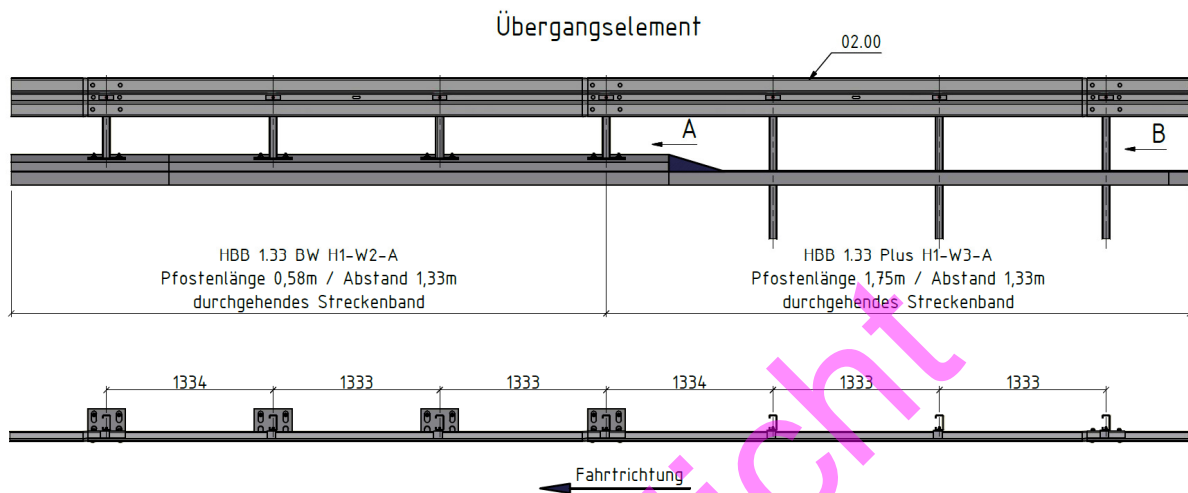


Datenblätter zur technischen Übersichtsliste
für Fahrzeug-Rückhaltesysteme
in Deutschland

Datenblätter Übergangselemente (ÜE)
nach TLP ÜK 2017

Die in den nachfolgenden Datenblättern dargestellten ÜEs wurden von der begutachtenden Stelle hinsichtlich der Anforderungen an ÜE nach TLP ÜK 2017 geprüft und als ÜE bestätigt.

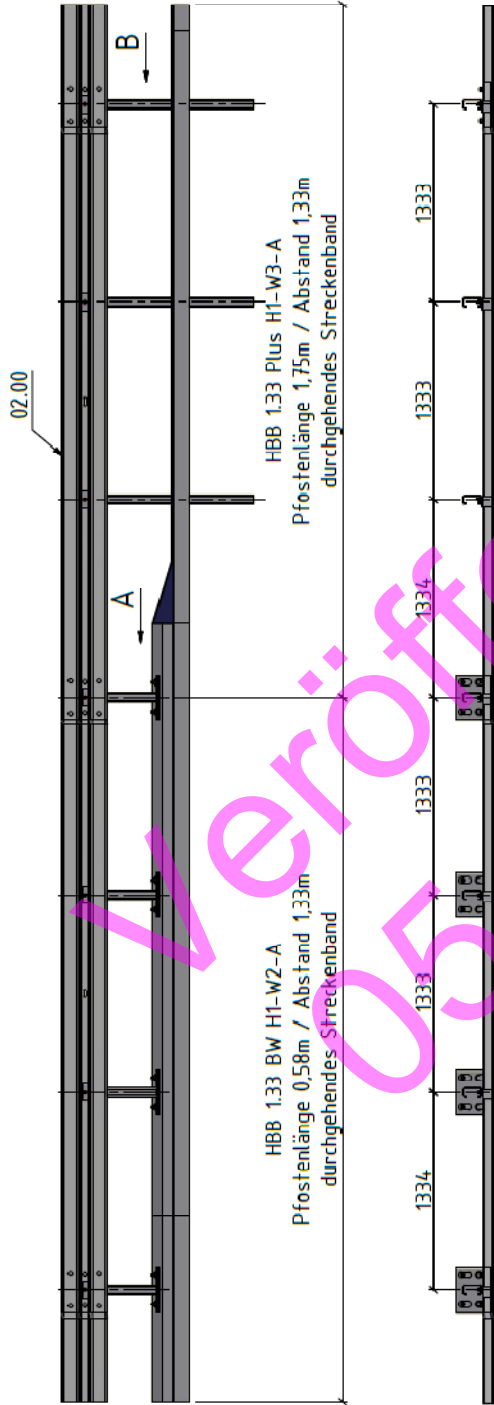
Die dargestellten ÜE stellen den Regelaufbau dar. Änderungen der Längen oder andere Anpassungen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (wie z.B. Pfostenabstand, Passstücke) sollen außerhalb der ÜE ausgeführt werden.



Die Länge des einseitigen Übergangselementes beträgt 0,0 m. Das System ist gekennzeichnet durch die direkte Verbindung der beiden angeschlossenen Stahlschutzeinrichtungen HBB 1.33 Plus, H1 (Pfosten C 125, L = 1,75 m, Pfostenabstand 1,33 m) und HBB 1.33 BW, H1 (Plattenpfosten C 125, L = 0,58 m, Pfostenabstand 1,33 m), die aus korrosionsgeschützt (EN ISO 1461) ausgeführten Bauteilen aus Stahl S235JR bestehen.

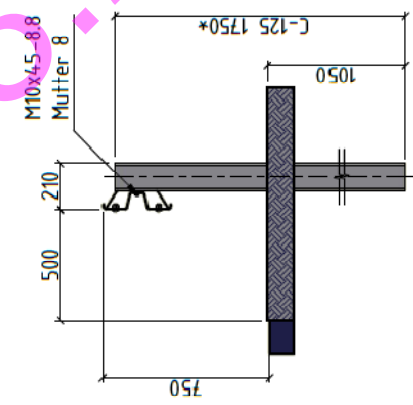
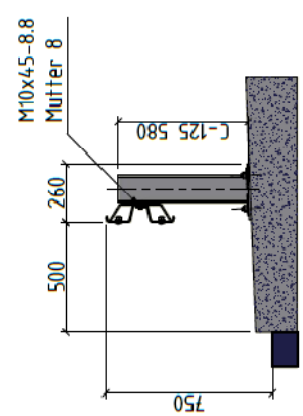
Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben (M16 4.6) untereinander verbunden. Die Verbindungsschraube M10x45 8.8 zwischen Schutzplankenholm und Pfosten ist rot gekennzeichnet.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	HBB 1.33 Plus – HBB 1.33 BW
<i>Hersteller</i>	SGGT Straßenausstattungen
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	HBB 1.33 Plus
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	HBB 1.33 BW
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	S235JR
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,19 – 0,26
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,75
<i>Länge des ÜE [m]</i>	0 m
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt / auf Kappe verankert
<i>Bemerkungen</i>	Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden. Ein Wechsel von A- auf B-Profil darf nicht innerhalb des Übergangselementes erfolgen.

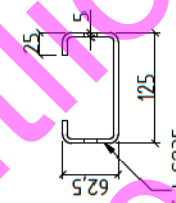


Ansicht A (1 : 20)

Ansicht B (1 : 20)



Pfosten C-125

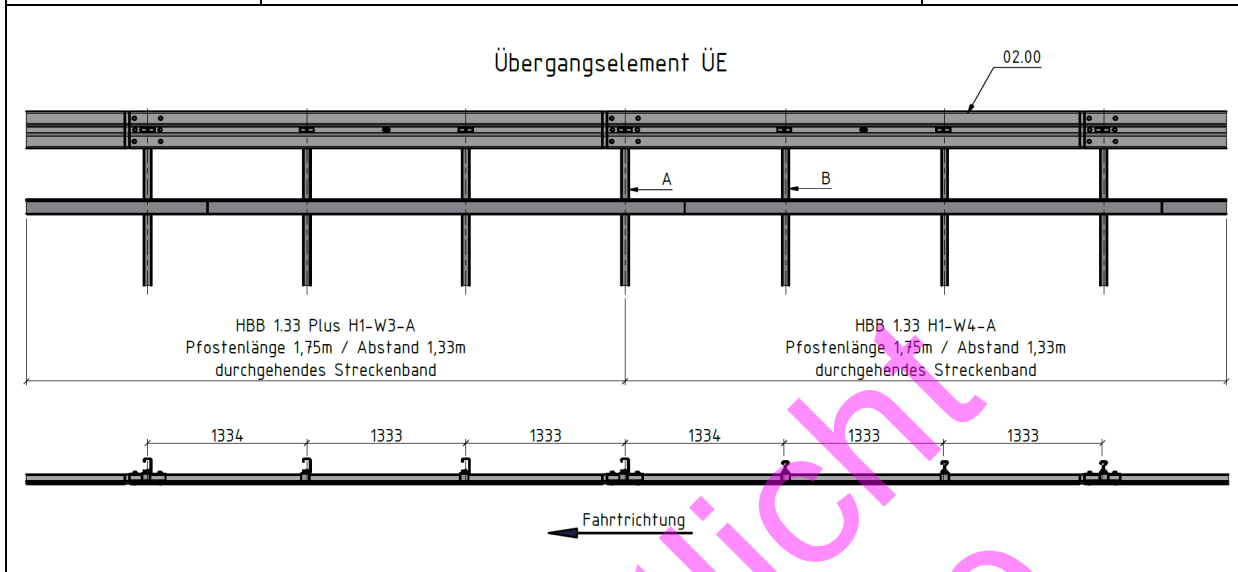


Material S235
JR EN 10025-2

B Textangaben angepasst		26.07.2019	frackel						
A neuer Schriftkopf - Zeichnung überarbeitet		08.11.2017	mkuch						
Revison	Besreibung	Datum	Gezeichnet	Geprüft					
SGGT Straßensicherungs GmbH Postfach 1000 D-69333 Schriesheim www.sgg.de		SGGT Straßensicherungs GmbH Postfach 1000 D-69333 Schriesheim www.sgg.de		SGGT Straßensicherungs GmbH Postfach 1000 D-69333 Schriesheim www.sgg.de					
Datum	Name								
14.01.2015	mischlegemlich								
Gezeichnet	Geprüft								
Maßstab:	1:30								
Bezeichnung:		Übergang		Heintzmann Basic Barrier 1.33 Plus ->		Zeichnung Nr.: 113047			
		Heintzmann Basic Barrier 1.33 BW				Revison Nr.: B		Seite: 1 / 1	
Format: A3									

* Modifikation Pfostenlänge 1900mm möglich
Einbauanleitung der angeschlossenen Schutzeinrichtung beachten.

Veröffentlichung 05.08.2019

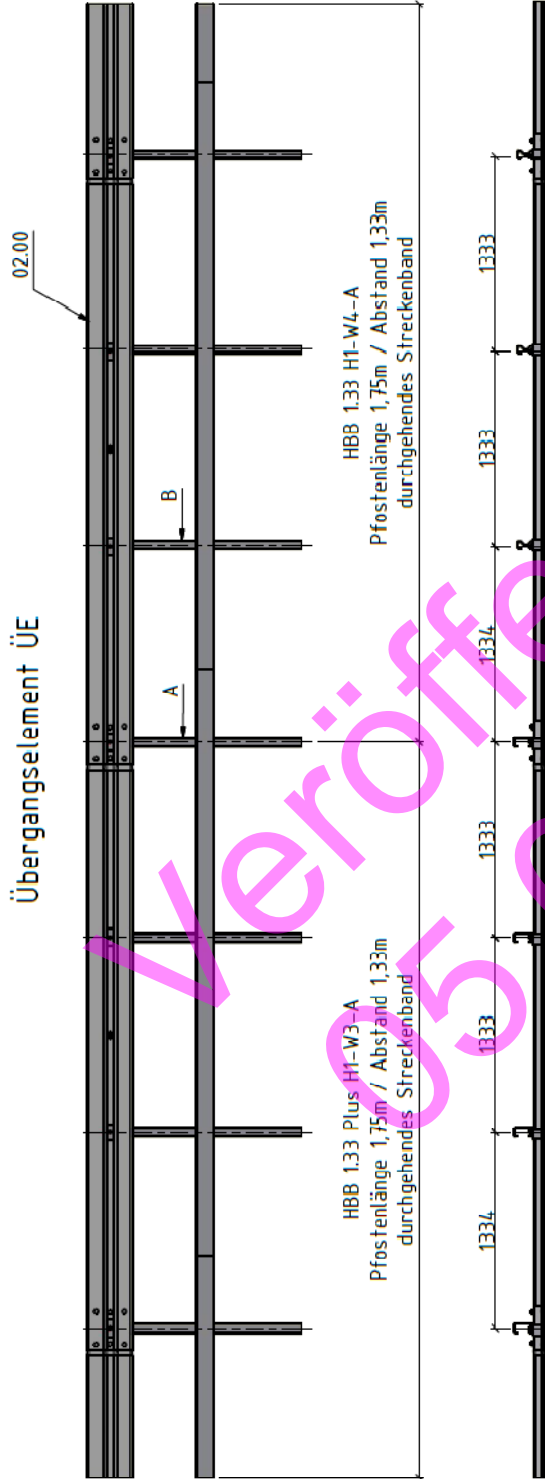


Die Länge des einseitigen Übergangselementes beträgt 0,0 m. Das System ist gekennzeichnet durch die direkte Verbindung der beiden angeschlossenen Stahl-schutz-einrichtungen HBB 1.33, H1 (Pfosten Sigma 100, L = 1,75 m, Pfostenabstand 1,33 m) und HBB 1.33 Plus, H1 (Pfosten C 125, L = 1,75 m, Pfostenabstand 1,33 m), die aus korrosionsgeschützt (EN ISO 1461) ausgeführten Bauteilen aus Stahl S235JR bestehen.

Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben (M16 4.6) untereinander verbunden. Die Verbindungsschraube M10x45 8.8 zwischen Schutzplankenholm und Pfosten ist rot gekennzeichnet.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	HBB 1.33 – HBB 1.33 Plus
<i>Hersteller</i>	SGGT Straßenausstattungen
<i>angeschlossene Schutz-einrichtung 1</i>	HBB 1.33, H1
<i>angeschlossene Schutz-einrichtung 2</i>	HBB 1.33 Plus, H1
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	S235JR
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,19 – 0,21
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,75
<i>Länge des ÜE [m]</i>	0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt
<i>Bemerkungen</i>	Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden. Ein Wechsel von A- auf B-Profil darf nicht innerhalb des Übergangselementes erfolgen.

Übergangselement ÜE

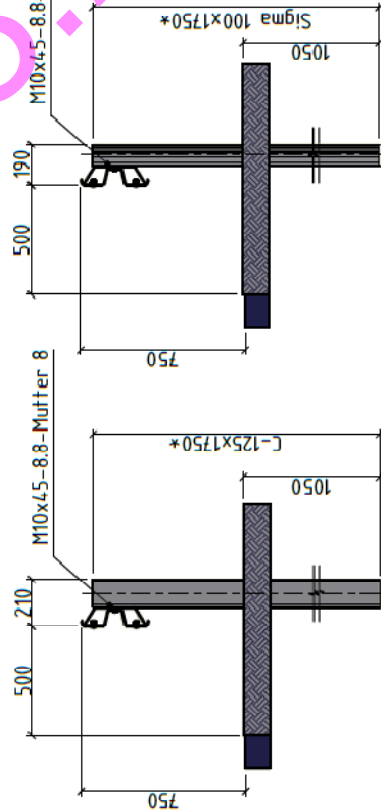


Ansicht A (1 : 20)

Ansicht B (1 : 20)


Sigma 100 (1 : 5)

C 125 (1 : 5)

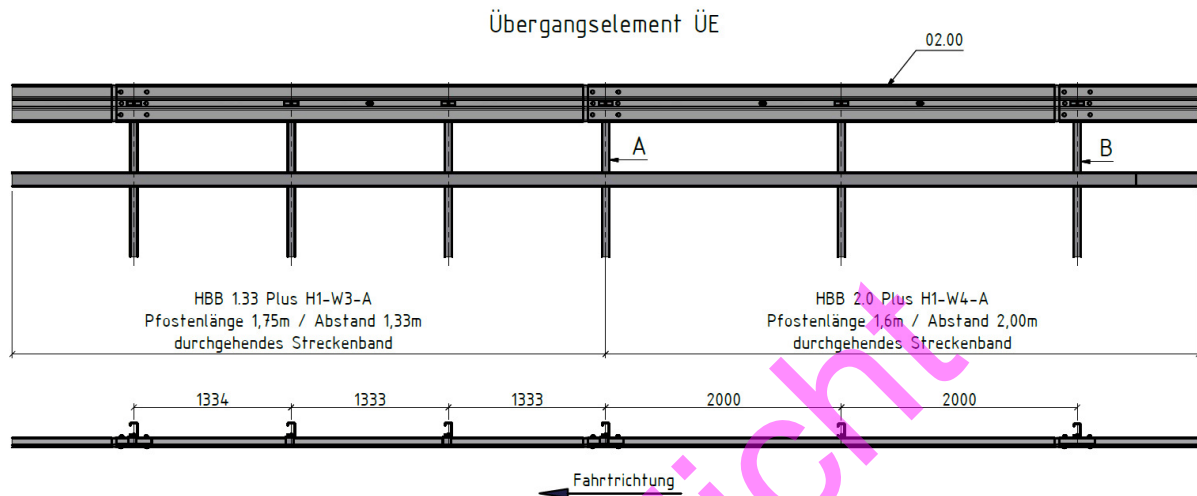


Material S235
JR EN 10025-2

* Modifikation Pfostenlänge 1900mm möglich.
Einbauleitung der angeschlossenen Schutzeinrichtung beachten.

A	Textangaben angepaßt	26.07.2018	Paechtel				
Revision	Beschreibung	Datum	Gezeichnet	Geprüft			
Datum	Name	 SGGT Strahlenschutztechnik GmbH Einhard-Weier-Str. 3 D-56538 Simmerath-Limbach Home: www.sgg.de Tel: +49 6387 9350-0 Fax: +49 6387 9350-231 e-mail: info@sggt.de Home: www.sgg.de					
Gezeichnet	08.11.2017	mlsch					
Geprüft							
Maßstab	1:30	Bezeichnung: Übergang Heinzmann Basic Barrier (HBB) 1.33 --> Heinzmann Basic Barrier (HBB) 1.33 Plus					
					Zeichnung Nr.:	113178	
					Revision Nr.:	-	
					Seite: 1 / 1		

Dieses Dokument darf ohne die schriftliche Genehmigung von SGGT Strahlenschutztechnik nicht weiter reproduziert, noch zu eigenen Zwecken verwendet werden.

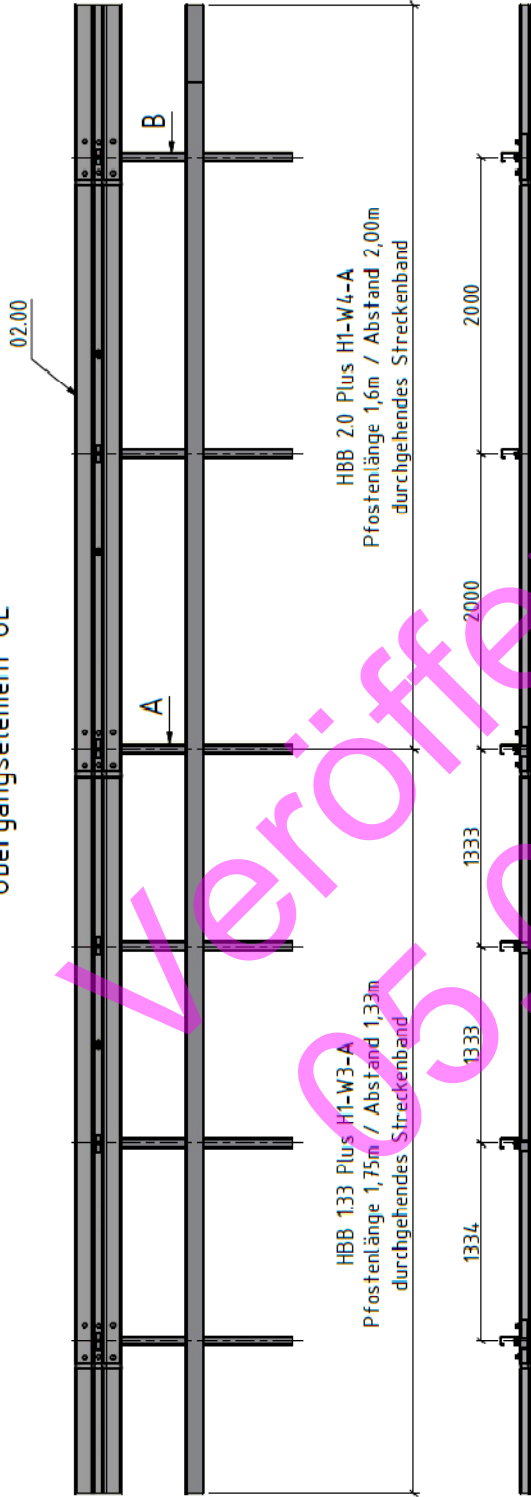


Die Länge des einseitigen Übergangselementes beträgt 0,0 m. Das System ist gekennzeichnet durch die direkte Verbindung der beiden angeschlossenen Stahl-schutz-einrichtungen HBB 1.33 Plus, H1 (Pfosten C 125, L = 1,75 m, Pfostenabstand 1,33 m) und HBB 2.0 Plus, H1 (Pfosten C 125, L = 1,60 m, Pfostenabstand 2,0 m), die aus korrosionsgeschützt (EN ISO 1461) ausgeführten Bauteilen aus Stahl S235JR bestehen.

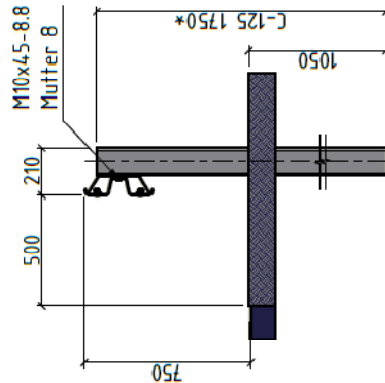
Die Holme sind überlappend angeordnet und mit Schrauben (M16 4.6) untereinander verbunden. Die Verbindungsschraube M10x45 8.8 zwischen Schutzplankenholm und Pfosten ist rot gekennzeichnet.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	HBB 1.33 Plus – HBB 2.0 Plus
<i>Hersteller</i>	SGGT Straßenausstattungen
<i>angeschlossene Schutz-einrichtung 1</i>	HBB 1.33 Plus, H1
<i>angeschlossene Schutz-einrichtung 2</i>	HBB 2.0 Plus, H1
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	S235JR
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,21
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,75
<i>Länge des ÜE [m]</i>	0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt
<i>Bemerkungen</i>	Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden. Ein Wechsel von A- auf B-Profil darf nicht innerhalb des Übergangselementes erfolgen.

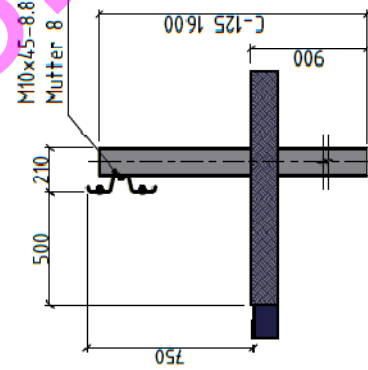
Übergangselement ÜE



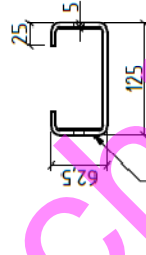
Ansicht A (1 : 20)



Ansicht B (1 : 20)



Pfoften C-125



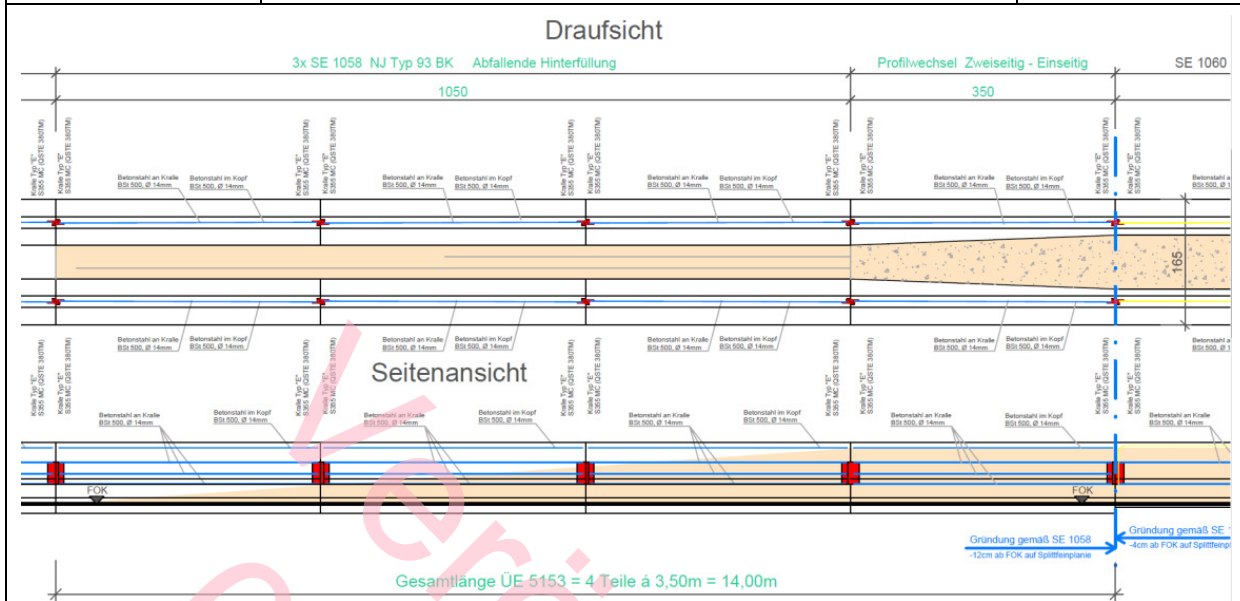
Material S235
JR EN 10025-2

B Textangaben angepasst		26.07.2010 rjaeckel	
A neuer Schriftkopf + Zeichnung Überarbeitet		14.11.2017 mhoch	
Revision	Bezeichnung	Datum	Gezeichnet
Gezeichnet		Geprüft	
Datum		Name	
03.02.2016		michalegelmich	
Gezeichnet		Geprüft	
Maßstab:		Bezeichnung:	
1:30		Übergang	
Format: A3		Heintzmann Basic-Barrier 2.0 Plus ->	
		Heintzmann Basic-Barrier 1.33 Plus	
		Zeichnung Nr.: 113044	
		Revision Nr.: B	
		Seite: 1 / 1	



SGGT
Stahlschweißungen GmbH
Edmund-Meiser-Str. 3
D-88333 Schmeitz-Untschach
Internet: www.sggat.de
Tel: +49 8937 9630-0
Fax: +49 8937 9630-231
e-mail: info@sggt.de

* Modifikation Pfoftenlänge 1900mm möglich
Einbauanleitung der angeschlossenen Schutzeinrichtung beachten.



Das 14,0 m lange Übergangselement NJ 93BK – NJ 85HF besteht aus vier zweireihig aufgestellten Betonfertigteilen im New-Jersey-Profil und verbindet das System BSWF Typ NJ 93BK (zweireihig) mit dem System BSWF Typ NJ 85HF.

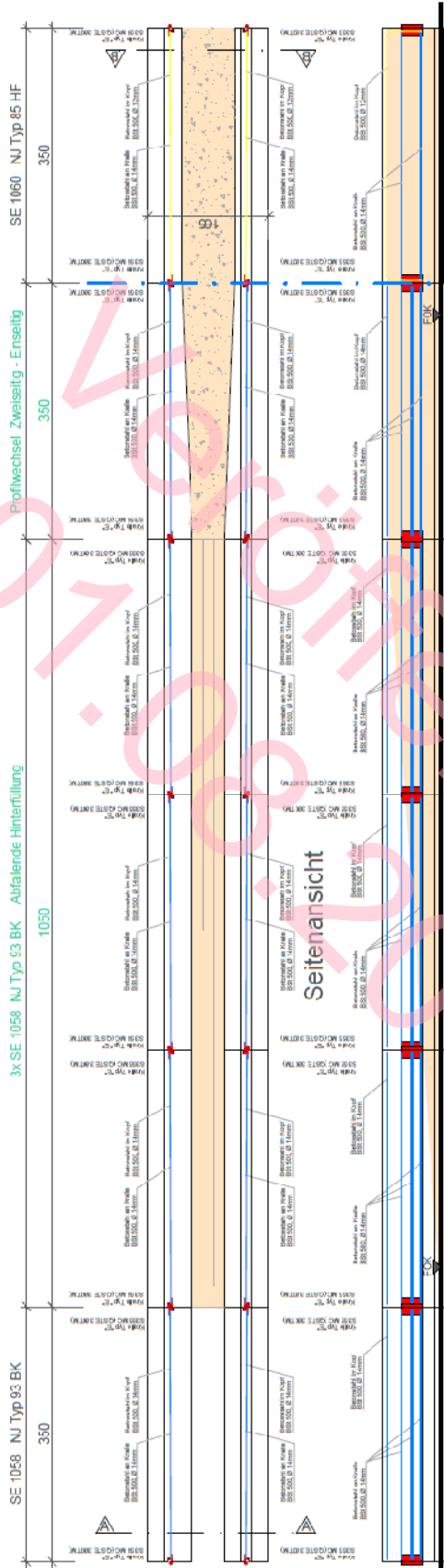
Das Übergangselement selbst wird 12 cm vertieft direkt an der Belagskante aufgebaut und dient der Abböschung der Hinterfüllung (3 Elemente) sowie dem Profilageich zweiseitig – einseitig (1 Element). Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindung (Kralle Typ E) kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK – einseitige BSWF Typ NJ 85HF
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK (zweireihig)
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	einseitige BSWF Typ NJ 85HF
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	1,65
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	6,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Frei aufgestellt auf Mineralgemisch Ev ₂ 45-70 MN/m ²
<i>Bemerkungen</i>	-

BSWF Typ NJ 93 BK - BSWF Typ NJ 85 HF
ÜE 5153



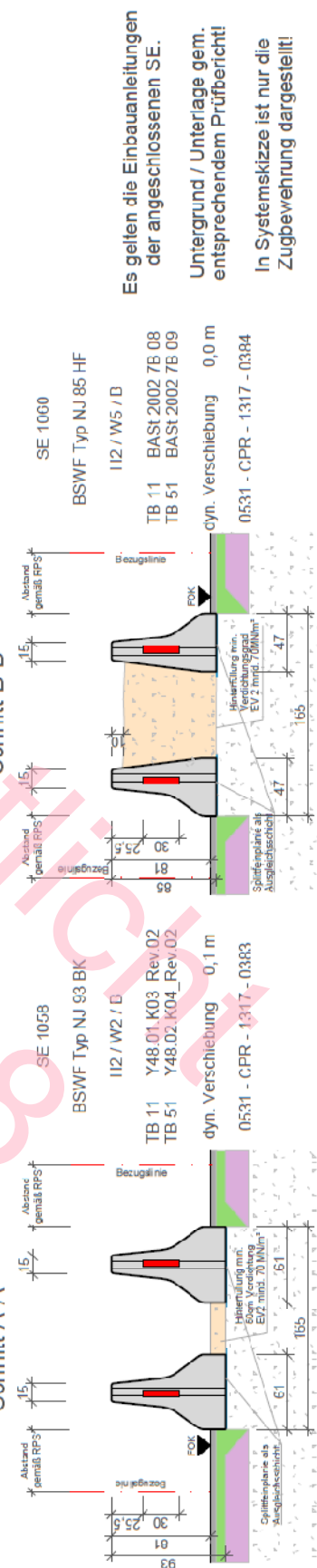
Draufsicht



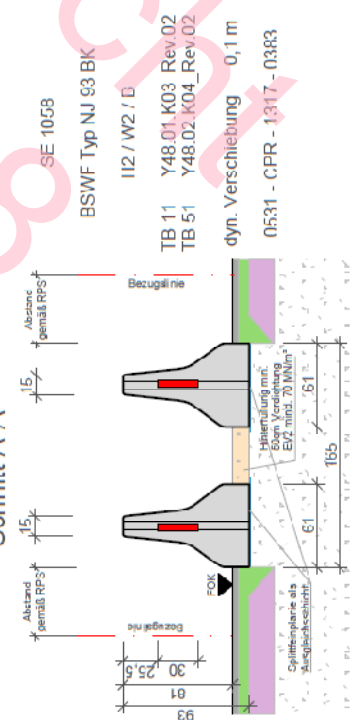
Seitenansicht

Gesamtlänge JE 5153 = 4 Teile à 3,50m = 14,00m

Schnitt B-B



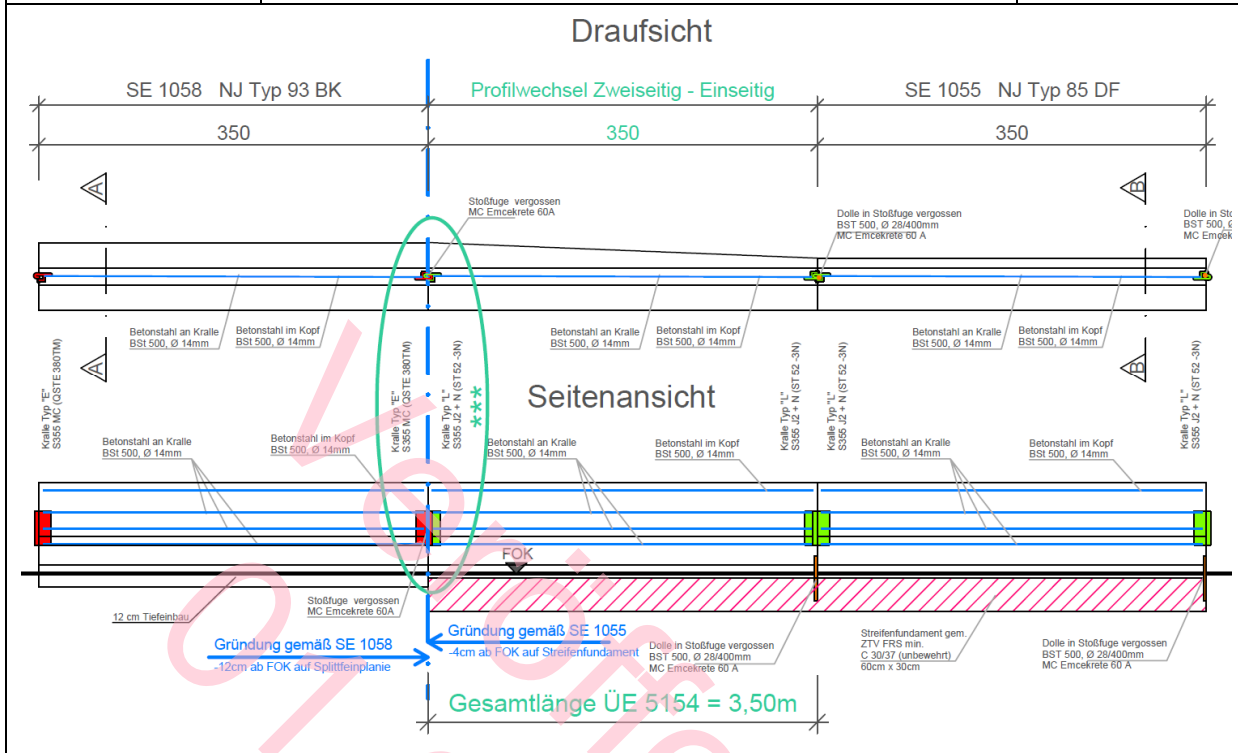
Schnitt A-A



Es gelten die Einbauleitungen der angeschlossenen SE.
Untergrund / Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht!
In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt!

Stand 08-2018

- 1cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiespuffer



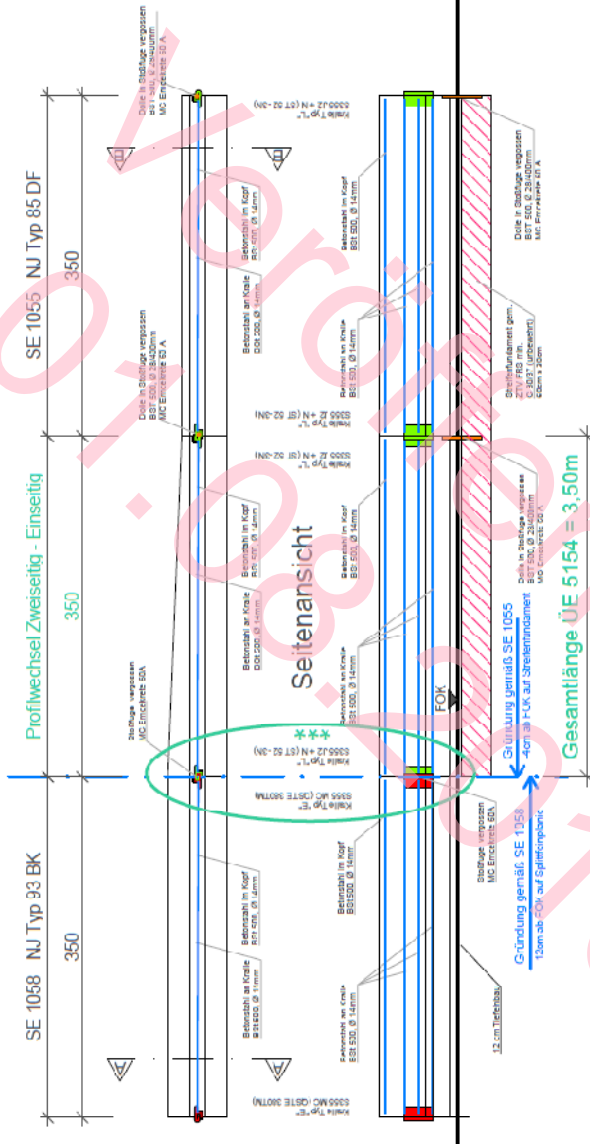
Das 3,5 m lange Übergangselement NJ 93BK – NJ 85DF besteht aus einem Betonfertigteilelement im New-Jersey-Profil und verbindet das System BSWF Typ NJ 93BK mit dem System BSWF Typ NJ 85DF.

Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft, auf einem Streifenfundament verankert, direkt an der Belagskante aufgebaut und dient als Profilangleich zweiseitig – einseitig. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindung (Krallen Typ E bzw. Krallen Typ L) kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Krallen zu Krallen erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

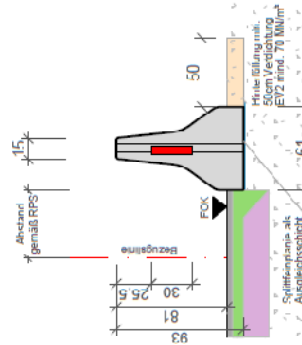
<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK – einseitige BSWF Typ NJ 85DF
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	einseitige BSWF Typ NJ 85DF
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,47
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	3,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Streifenfundament C30/37 unbewehrt
<i>Bemerkungen</i>	-

BSWF Typ NJ 93 BK - BSWF Typ NJ 85 DF ÜE 5154

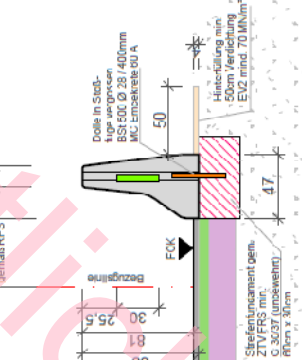
Draufsicht



Schnitt A-A



Schnitt B-B



Unterschiedlicher Krallenverbau
siehe Prüfberichte TKE 4031
TB 11 Y48.08.K07
TB 51 Y48.07.K07

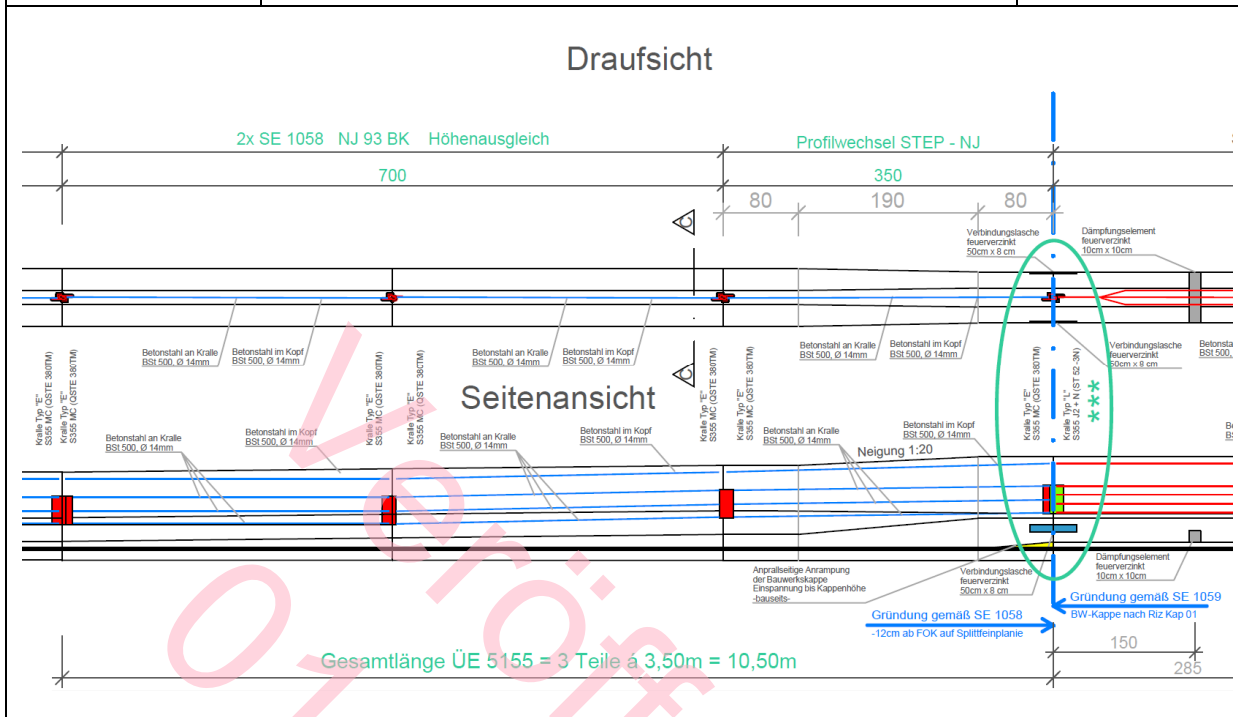
SE 1058
BSWF Typ NJ 93 BK
H2 / W2 / B
TB 11 Y48.01.K03_Rev.02
TB 51 Y48.02.K04_Rev.02
dyn. Verschiebung 0,1 m
0531 - CPR - 1317 - 0383

SE 1055
BSWF Typ NJ 85 DF
H2 / W1 / B
TB 11 Y48.05.K07_Rev.01
TB 51 Y48.06.K07_Rev.01
dyn. Verschiebung 0,1 m
0531 - CPR - 1317 - 0488

Es gelten die Einbauanleitungen
der angeschlossenen SE.
Untergrund / Unterlage gem.
entsprechendem Prüfbericht!
In Systemskizze ist nur die
Zugbewehrung dargestellt!

Stand 08-2018

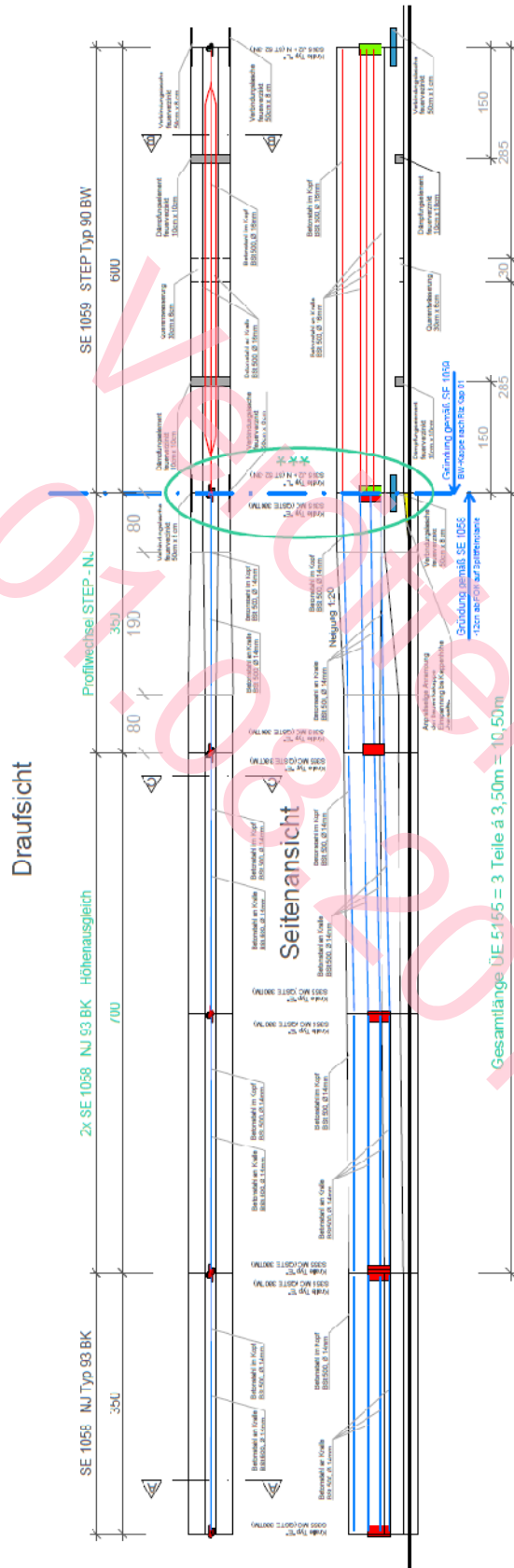
- 4cm Asphaltbcton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiccpuffer



Das 10,5 m lange Übergangselement NJ 93BK – SB 90BW besteht aus drei Betonfertigteilen im New-Jersey/Step-Profil und verbindet das System BSWF Typ NJ 93BK mit dem System BSWF Typ SB 90BW.

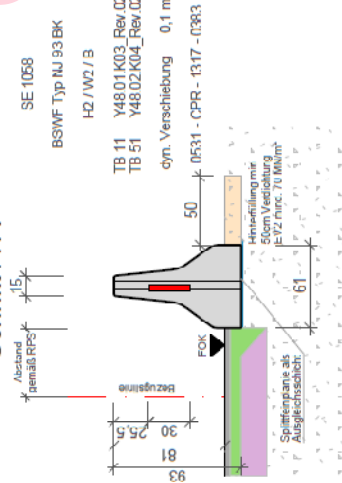
Das Übergangselement wird 12 cm vertieft direkt an der Belagskante aufgebaut und dient als Höhenausgleich zum Bauwerk (2 Elemente) sowie als Profilageich von New-Jersey auf Step-Profil (1 Element). Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindung (Kralle Typ E bzw. Kralle Typ L) kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK – Doppels. BSWF Typ SB 90BW
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Doppels. BSWF Typ SB 90BW
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,97
<i>Länge des ÜE [m]</i>	10,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Frei aufgestellt auf Mineralgemisch Ev ₂ 45-70 MN/m ²
<i>Bemerkungen</i>	-

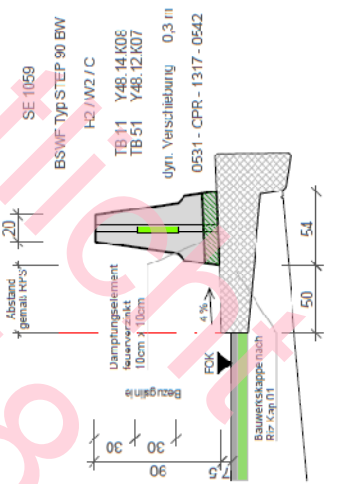


Gesamtlänge ÜE 5155 = 3 Teile à 3,50m = 10,50m

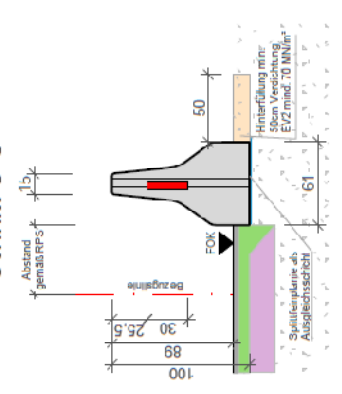
Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt C-C



Unterschiedlicher Krallenverbau
siehe Prüfberichte TKE 4031
TB 11 Y48.08.K07
TB 51 Y48.07.K07

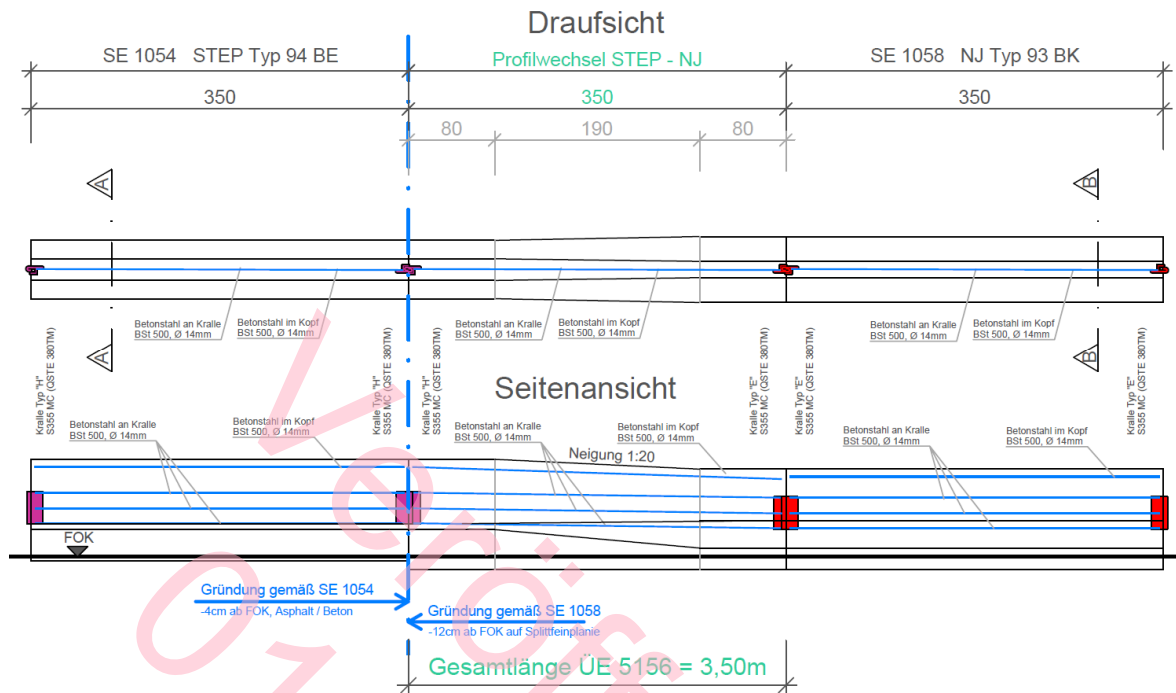
Es gelten die Einbauanleitungen
der angeschlossenen SE.

Untergrund / Unterlage gem.
entsprechendem Prüfbericht!

In Systemskizze ist nur die
Zugbewehrung dargestellt!

Stand 08-2018

- 4cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mortelbett
- Kiespuffer

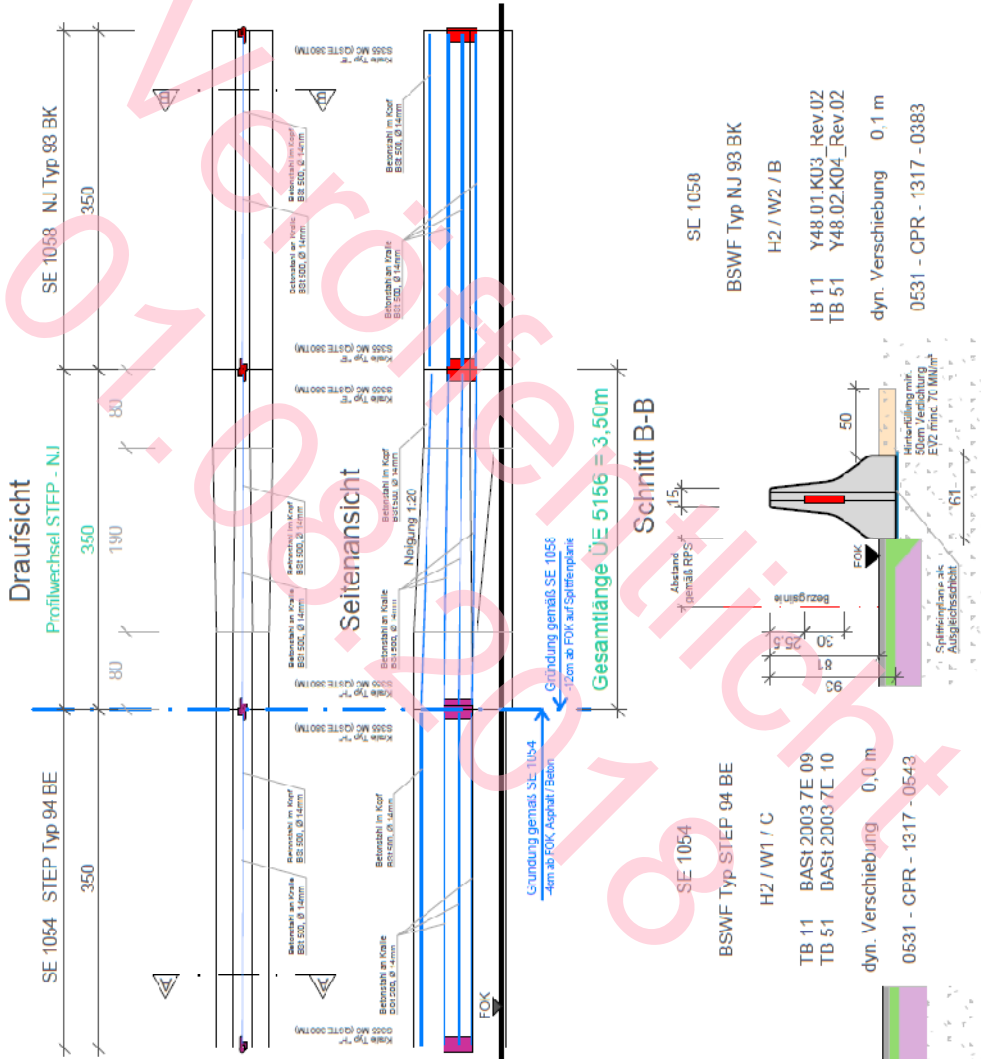


Das 3,5 m lange Übergangselement NJ 93BK – SB 94BE besteht aus einem Betonfertigteilelement im New-Jersey/Step-Profil und verbindet das System BSWF Typ NJ 93BK mit dem System BSWF Typ SB 94BE.

Das Übergangselement wird 12 cm vertieft direkt an der Belagskante aufgebaut und dient als Profilangleich von New-Jersey auf Step-Profil. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindung (Kralle Typ E bzw. Kralle Typ L) kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

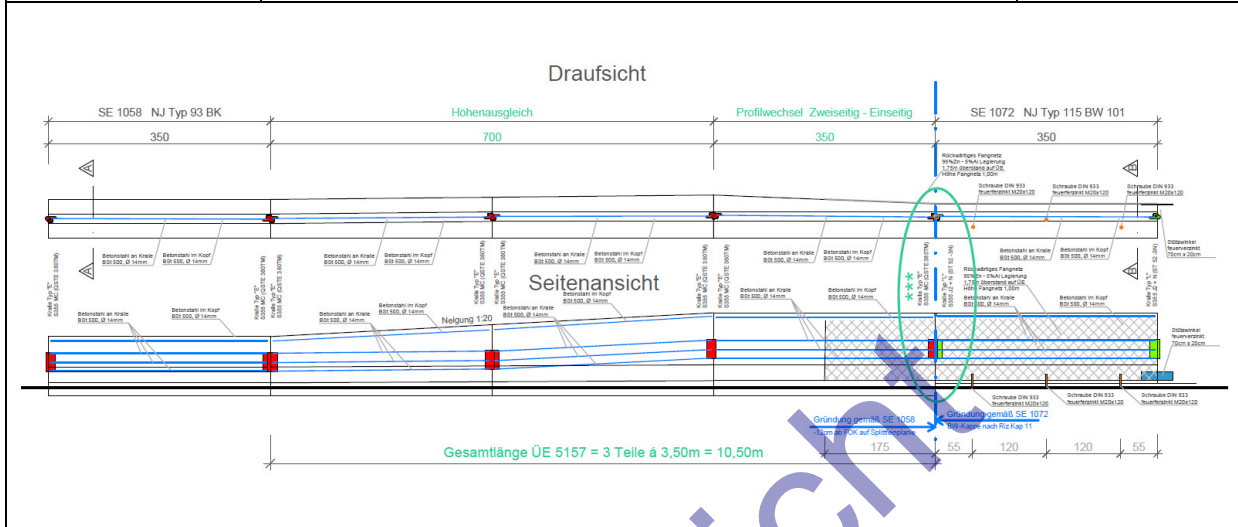
<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK – Doppels. BSWF Typ SB 94BE
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Doppels. BSWF Typ SB 94BE
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	3,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Frei aufgestellt auf Mineralgemisch Ev ₂ 45-70 MN/m ²
<i>Bemerkungen</i>	-

BSWF Typ NJ 93 BK - BSWF Typ STEP 94 BE
ÜE 5156



Stand 08-2018

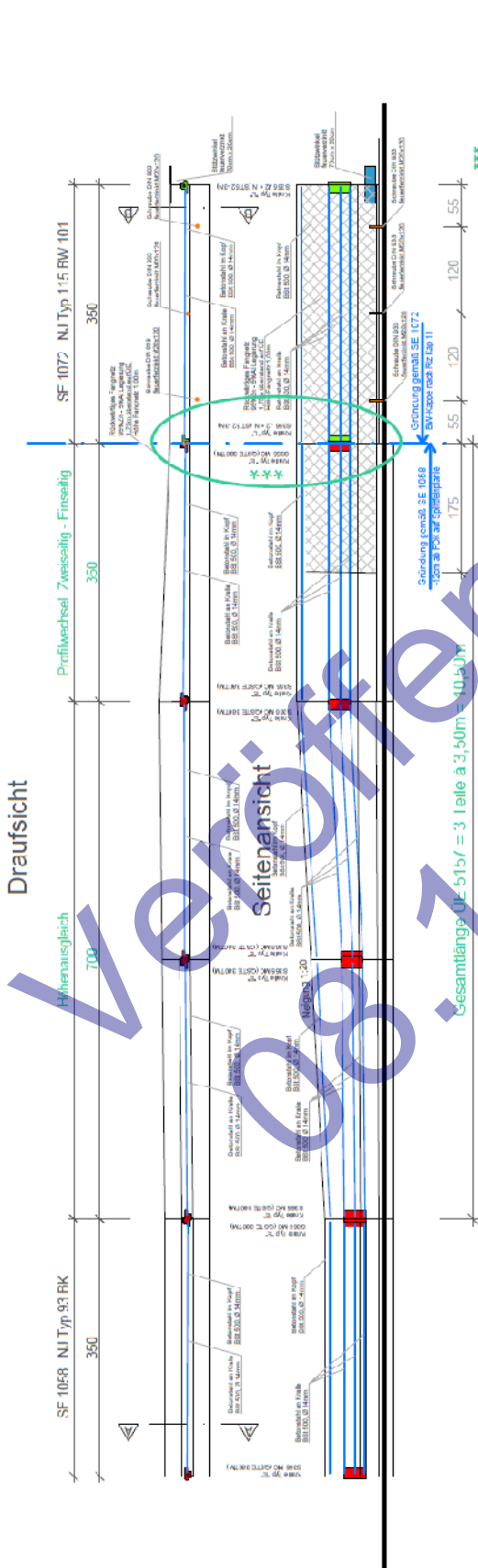
- 4cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiespuffer



Das 10,5 m lange Übergangselement NJ 93BK – NJ 115BW-101 besteht aus drei Betonfertigteilen im New-Jersey-Profil und verbindet das System BSWF Typ NJ 93BK mit dem System BSWF Typ NJ115BW-101.

Das Übergangselement selbst wird 12 cm vertieft direkt an der Belagskante montiert und dient als Höhenausgleich zur Bauwerkskappe (2 Teile) sowie als Profilageich einseitig – zweiseitig (1 Teil). Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK – einseitige BSWF Typ NJ 115BW-101
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	doppels. BSWF Typ NJ 93BK, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	eins. BSWF Typ NJ 115BW-101, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 1,11 + Höhe Bauwerkskappe
<i>Länge des ÜE [m]</i>	10,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Mineralgemisch Ev ₂ 45-70 MN/m ²
<i>Bemerkungen</i>	-



Unterschiedlicher Krallenverbau
siehe Prüfberichte TKE 4031
TB 11 Y48.08.K07
TB 51 Y48.07.K07

Regellösung mit Kappenhöhe 7,5cm.
Bei Abweichung = Elementanpassung

Es gelten die Einbauanleitungen
der angeschlossenen SE.

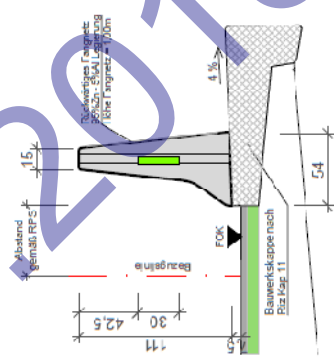
Untergrund / Unterlage gem.
entsprechendem Prüfbericht

In Systemskizze ist nur die
Zugbewehrung dargestellt!

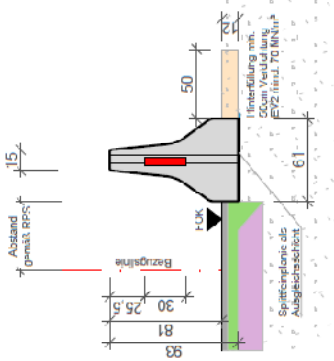
Bewehrung ÜE analog angeschl.
SE mit gleicher Gründung.

Stand 09-2018

Schnitt B-B

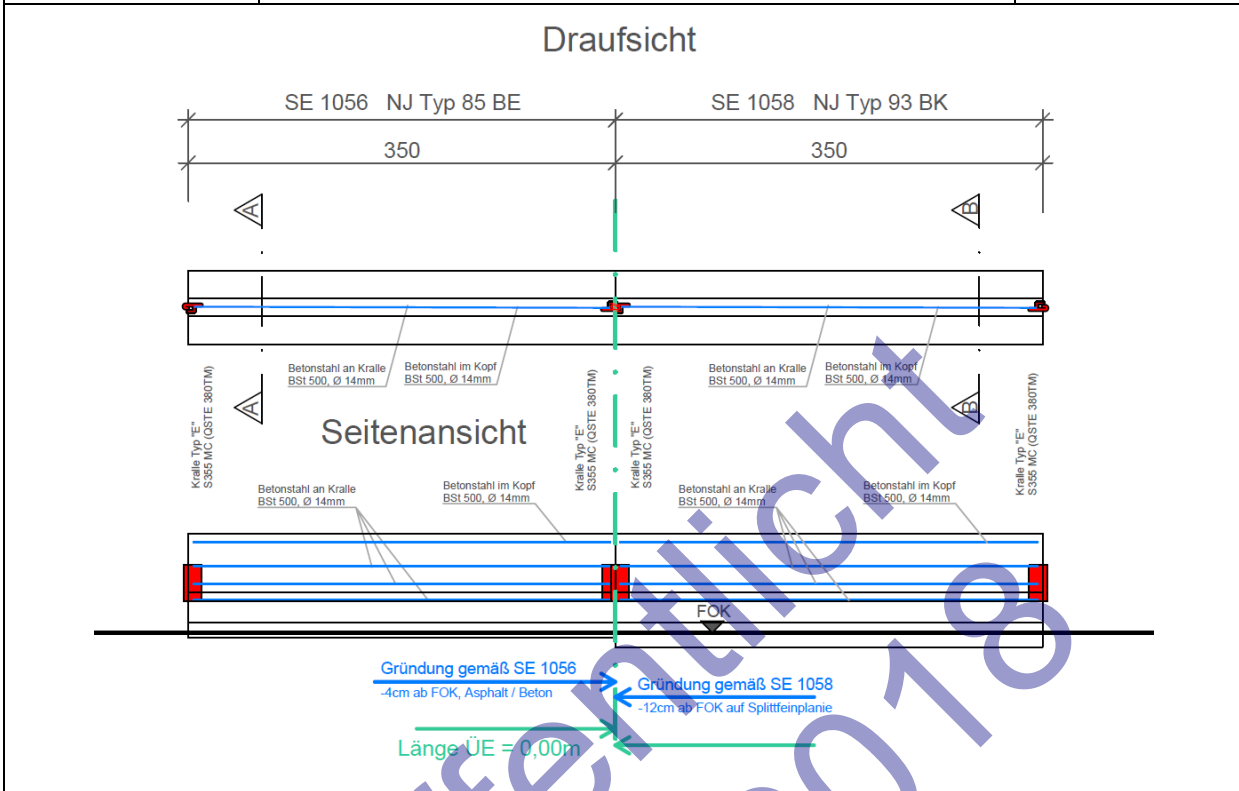


Schnitt A-A



SE 1058
BSWF Typ NJ 93 BK
H2 / W2 / B
TR 11 Y48.01.K03_Rev.02
TB 51 Y48.02.K04_Rev.02
dyn. Verschiebung 0,1 m
0631 - CPR - 1317 - 0388

- 1cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiespuffer

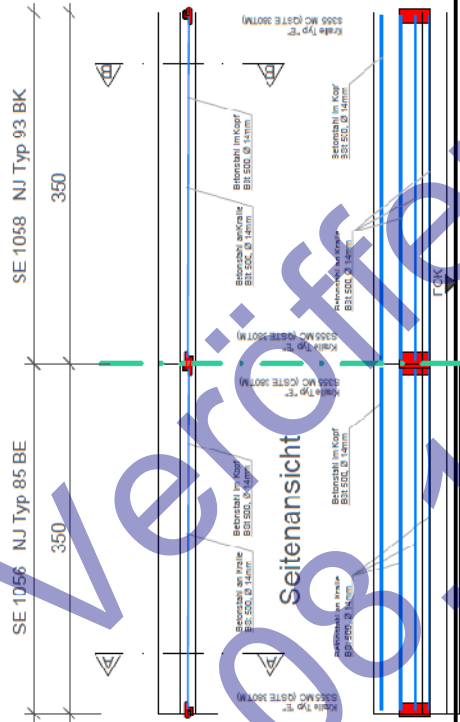


Das Übergangselement NJ 93BK – NJ 85BE hat eine Länge von 0 m verbindet die Systeme BSWF Typ NJ 93BK und BSWF Typ NJ 85BE direkt miteinander.

Die beiden angeschlossenen Schutzeinrichtungen werden entsprechend ihrem Prüfaufbau auf dem Untergrund aufgestellt. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK – einseitige BSWF Typ NJ 85BE
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	doppels. BSWF Typ NJ 93BK, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	eins. BSWF Typ NJ 85BE, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	0,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Asphalt bzw. ungebundene Tragschicht
<i>Bemerkungen</i>	-

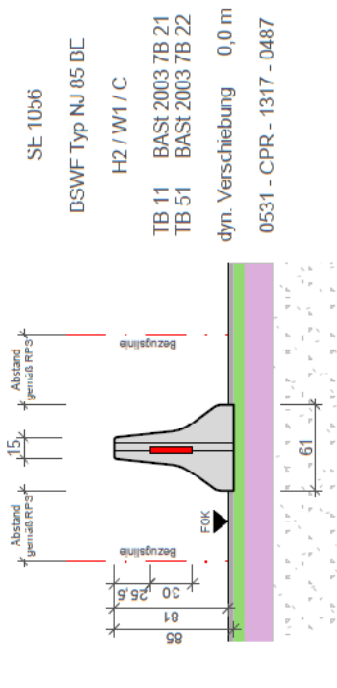
Draufsicht



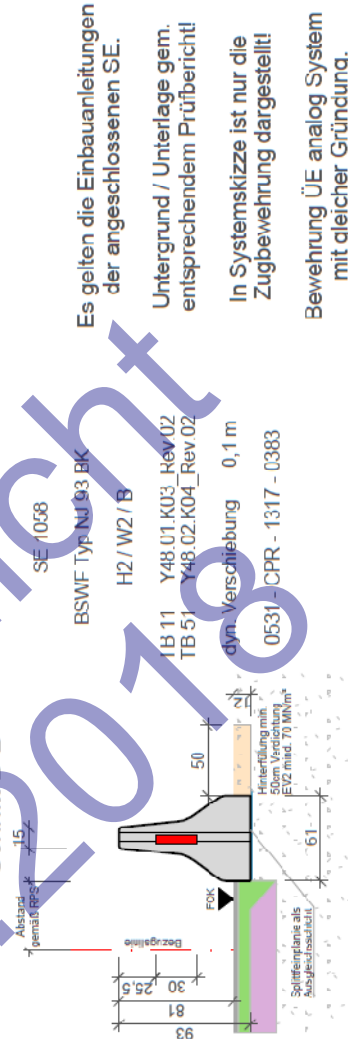
Seitenansicht

Gründung gemäß SE 1065
4cm als FFK, Asphalt / Beton
Länge ÜE = 0,000m

Schnitt A-A



Schnitt B-B



Es gelten die Einbauanleitungen
der angeschlossenen SE.

Untergrund / Unterlage gem.
entsprechendem Prüfbericht!

In Systemskizze ist nur die
Zugbewehrung dargestellt!

Bewehrung ÜE analog System
mit gleicher Gründung.

Stand 09-2018

Kiespuffer

Wörtelbett

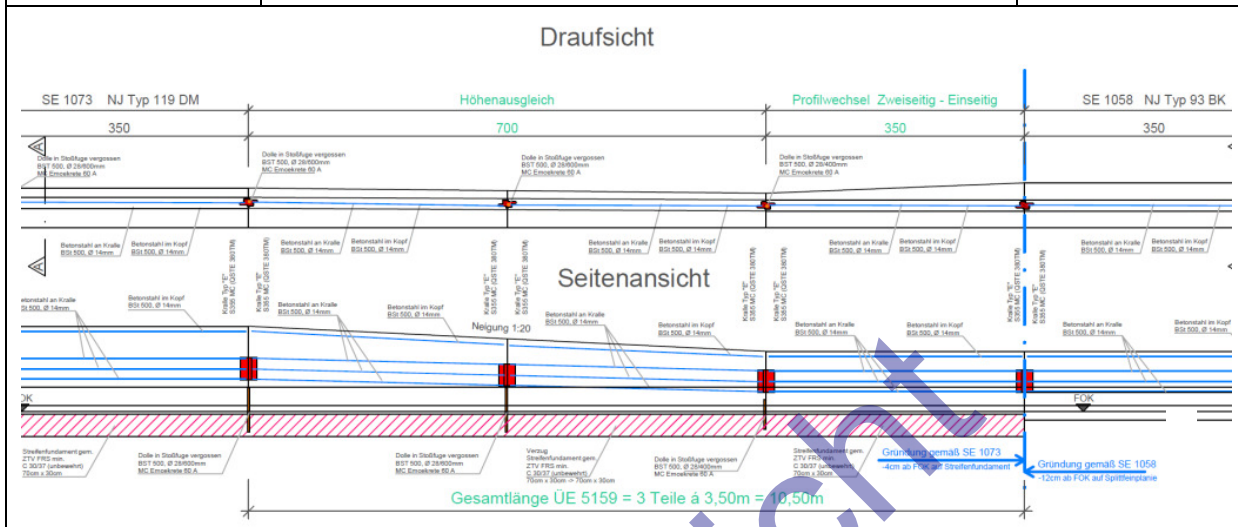
Verdichtete Hinterfüllung

Streifenfundament C30/37

Asphalttragschicht

8cm Asphaltbinder

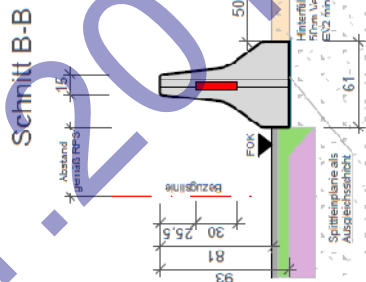
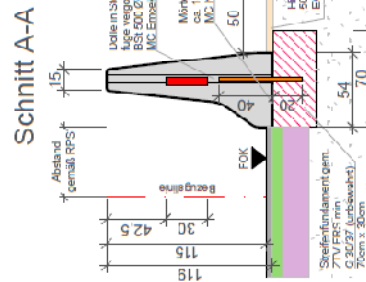
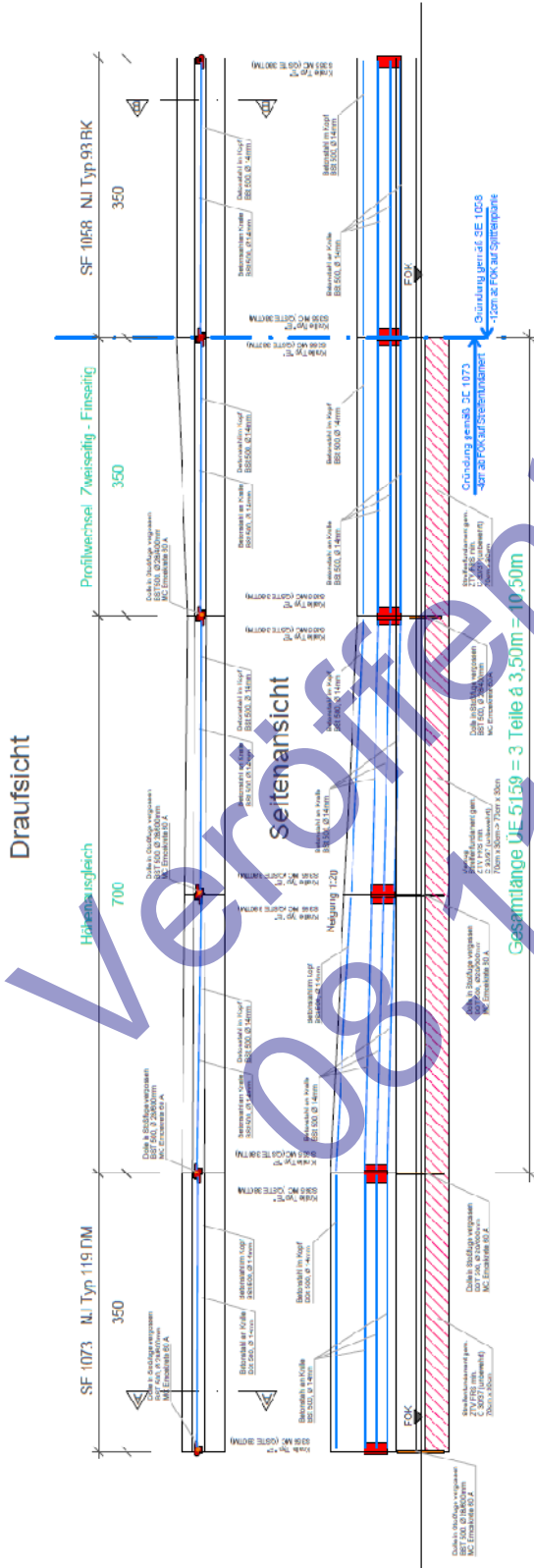
4cm Asphaltbeton



Das 10,5 m lange Übergangselement NJ 93BK – NJ 119DF besteht aus drei Betonfertigteilen im New-Jersey-Profil und verbindet das System BSWF Typ NJ 93BK mit dem System BSWF Typ NJ 119DF (NJ 119DM).

Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft direkt an der Belagskante montiert und dient als Höhenausgleich (2 Teile) sowie als Profilageich einseitig – zweiseitig (1 Teil). Alle Elemente werden mittels der stinseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK – einseitige BSWF Typ NJ 119DF
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	doppels. BSWF Typ NJ 93BK, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	eins. BSWF Typ NJ 119DF, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 1,15
<i>Länge des ÜE [m]</i>	10,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Streifenfundament C30/37 unbewehrt
<i>Bemerkungen</i>	-



Es gelten die Einbauanleitungen der angeschlossenen SE.
 Untergrund / Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht!
 In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt!

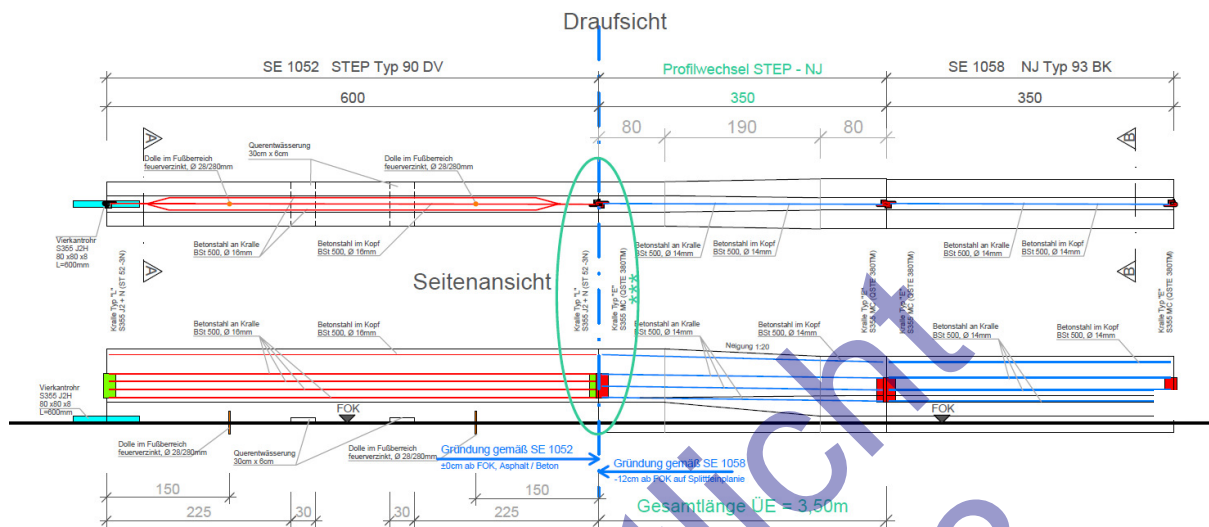
SE 1058
 BSWF Typ NJ 93 BK
 H2 / W2 / B
 TR 11 Y48.01.K03_Rev.07
 TB 51 Y48.02.K04_Rev.02
 dyn. Verschiebung 0,1m

SF 1073
 DSWF Typ NJ 119 DM
 H2 / W1 / B
 TB 11 Y48.03.M04_Rev.01
 TB 51 Y48.04.M04_Rev.01
 dyn. Verschiebung 0,0m

Bewehrung ÜE analog System mit gleicher Gründung.

Stand 09-2018

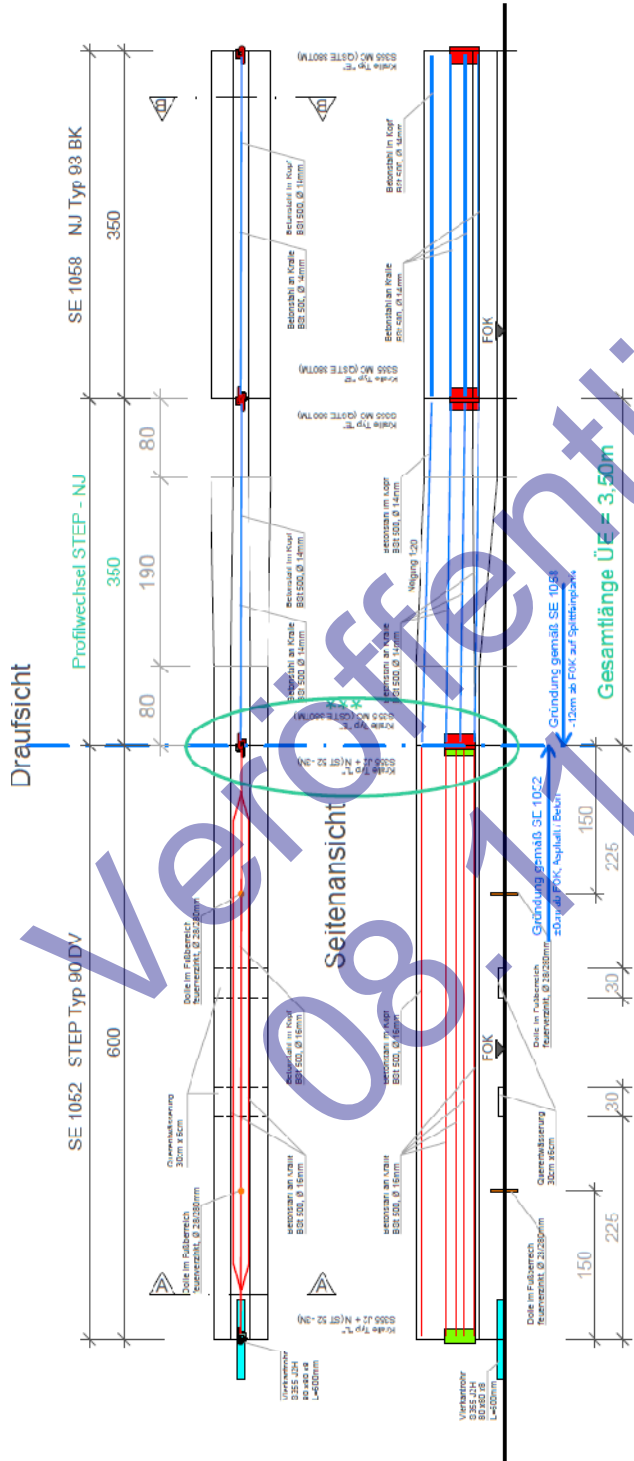
- 4cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Kiespuffer
- Mortelbett



Das Übergangselement NJ 93BK – SB 90DV hat eine Länge von 3,50 m und besteht aus einem Betonfertigteile im New-Jersey/STEP-Profil. Es verbindet die Systeme BSWF Typ NJ 93BK und BSWF Typ SB 90DV miteinander.

Das Übergangselement selbst wird 12 cm vertieft direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilvergleich von New Jersey auf das STEP-Profil sowie zur Höhenanpassung. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK – einseitige BSWF Typ SB 90DV
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	doppels. BSWF Typ NJ 93BK, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	eins. BSWF Typ SB 90DV, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	3,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Mineralgemisch Ev ₂ 45-70 MN/m ²
<i>Bemerkungen</i>	-



Unterschiedlicher Krallenverbau
siehe Prüfberichte TKE 4031
TB 11 Y48.08.K07
TB 51 Y48.07.K07

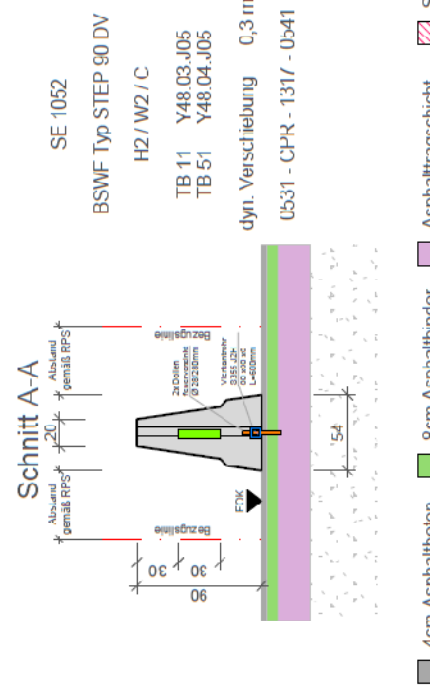
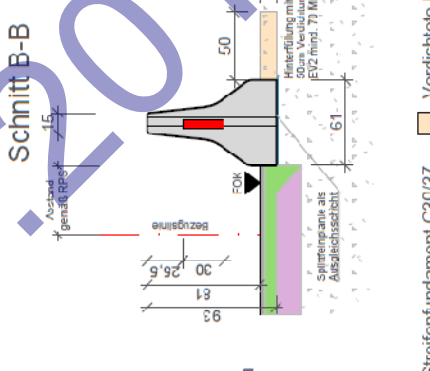
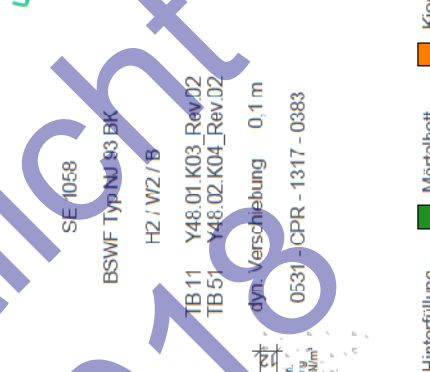
Es gelten die Einbauleitungen
der angeschlossenen SE.

Untergrund / Unterlage gem.
entsprechendem Prüfbericht!

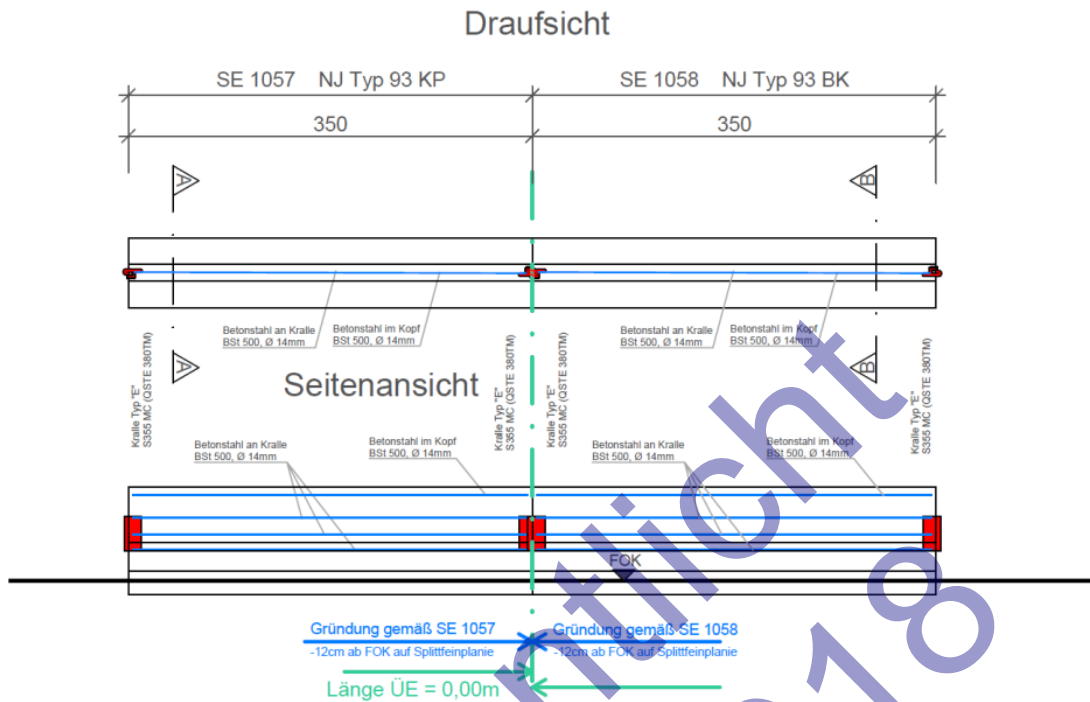
In Systemskizze ist nur die
Zugbewehrung dargestellt

Bewehrung ÜE analog System
mit gleicher Gründung.

Stand 09-2018



- 4cm Asphaltbinder
- 8cm Asphaltbinder
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiespuffer



Das Übergangselement NJ 93BK – NJ 93KP hat eine Länge von 0,0 m und verbindet die Systeme BSWF Typ NJ 93BK und BSWF Typ NJ 93KP direkt miteinander.

Die beiden angeschlossenen Schutzeinrichtungen werden entsprechend ihrem Prüfaufbau auf dem Untergrund aufgestellt. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93BK – einseitige BSWF Typ NJ 93KP
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	doppels. BSWF Typ NJ 93BK, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	eins. BSWF Typ NJ 93KP, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	0,00
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	12 cm eingebunden auf Splittfeinplanie
<i>Bemerkungen</i>	-

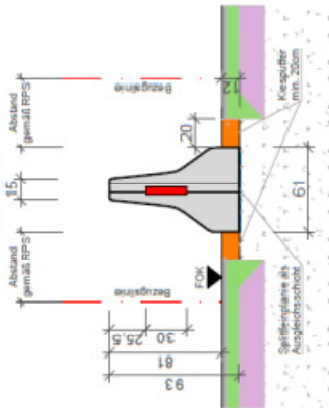
Draufsicht



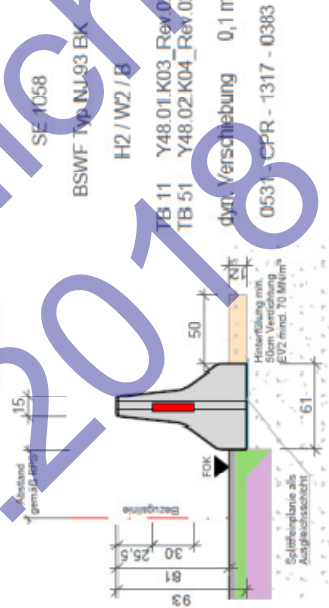
Seitenansicht

Gründung gemäß SE 1057
-12cm ab FOK auf Spaltkammer
Länge UE = 0,00m

Schnitt A-A



Schnitt B-B



SE 1057

BSWF Typ NJ 93 KP

H2/W2/C

TB 11 BAST 2005 7B 01

TB 51 BAST 2005 7B 02

dyn. Verschiebung 0,2 m

0531 - CPR - 1317 - 0486

SE 1058

BSWF Typ NJ 93 BK

H2/W2/B

TB 11 Y48.01 K03 Rev.02

TB 51 Y48.02 K04 Rev.02

dyn. Verschiebung 0,1 m

0531 - CPR - 1317 - 0383

4cm Asphaltbeton

8cm Asphaltbinder

Asphalttragschicht

Streifenfundament C30/37

Verdichtete Hinterfüllung

Mörtelbett

Kiespuffer

Es gelten die Einbauanleitungen
der angeschlossenen SE.

Untergrund / Unterlage gem.
entsprechendem Prüfbericht!

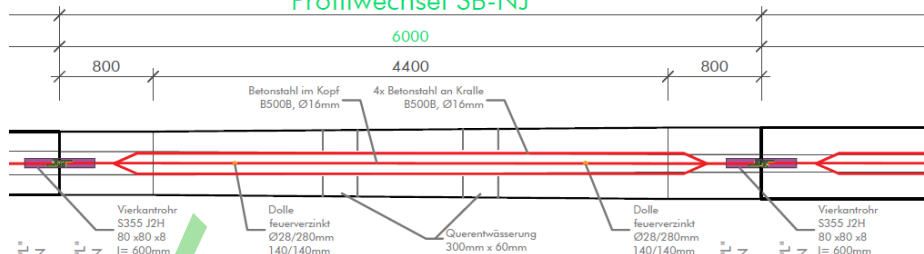
In Systemskizze ist nur die
Zugbewehrung dargestellt!

Bewehrung ÜE analog System
mit gleicher Gründung.

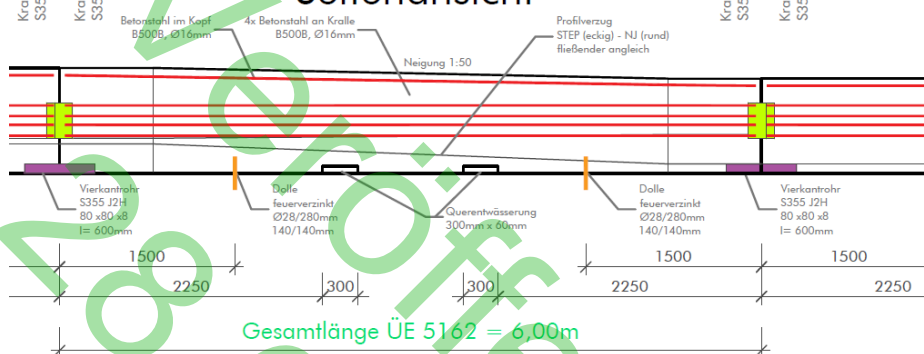
Stand 09-2018

Draufsicht

Profilwechsel SB-NJ



Seitenansicht



Gründung gemäß SE 1052 + SE 1053
±0cm ab FOK, Asphalt / Beton

Das Übergangselement SB 90DV – NJ 81DV hat eine Länge von 6,0 m und verbindet die Systeme BSWF Typ SB 90DV – BSWF Typ NJ 81DV miteinander. Das ÜE selbst besteht aus einem Betonfertigteile im New-Jersey/STEP-Profil und wird mit 2 Dollen (Ø 28/280 mm) direkt auf der Fahrbahndecke montiert. Im ÜE erfolgt ein Profilageich von STEP auf NJ sowie eine Anpassung der Systemhöhe. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindung kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

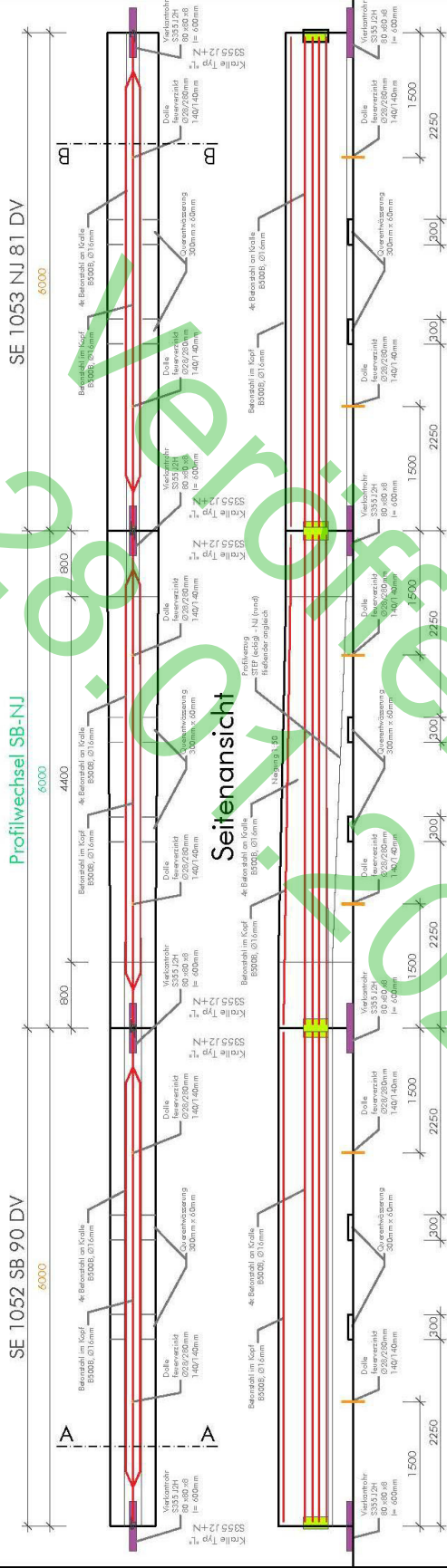
<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ SB 90DV – Doppels. BSWF Typ NJ 81DV
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutz Einrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ SB 90DV, H2
<i>angeschlossene Schutz Einrichtung 2</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 81DV, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,54 – 0,61
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,90 – 0,81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	6,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Mit 2 Dollen Ø 28/280 mm in Asphalt/ Beton verankert.
<i>Bemerkungen</i>	-

BSWF Typ NJ 81 DV - BSWF Typ SB 90 DV

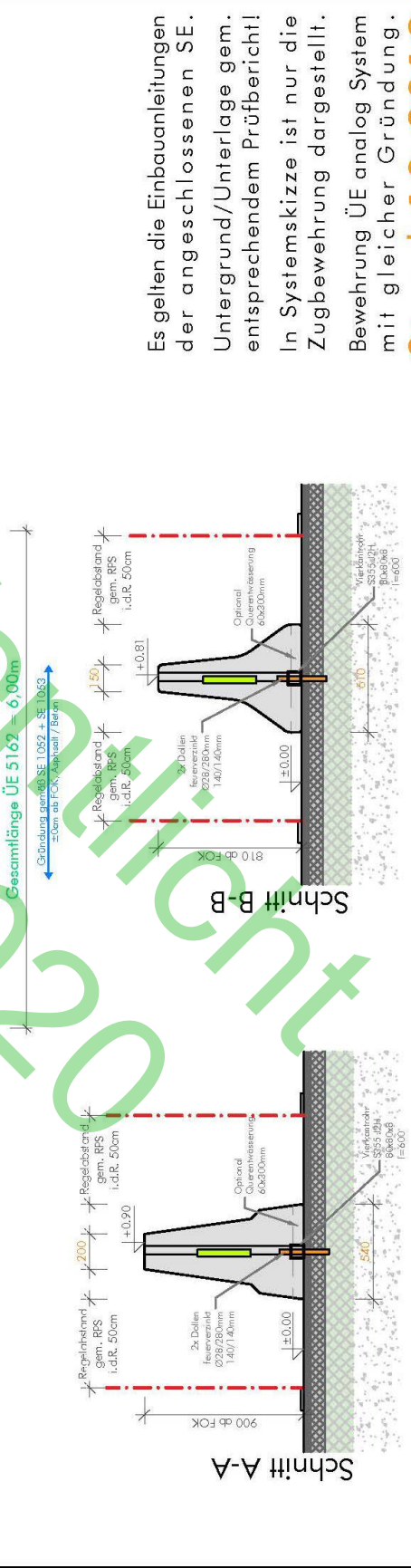
ÜE 5162

Draufsicht

Profilwechsel SB-NJ



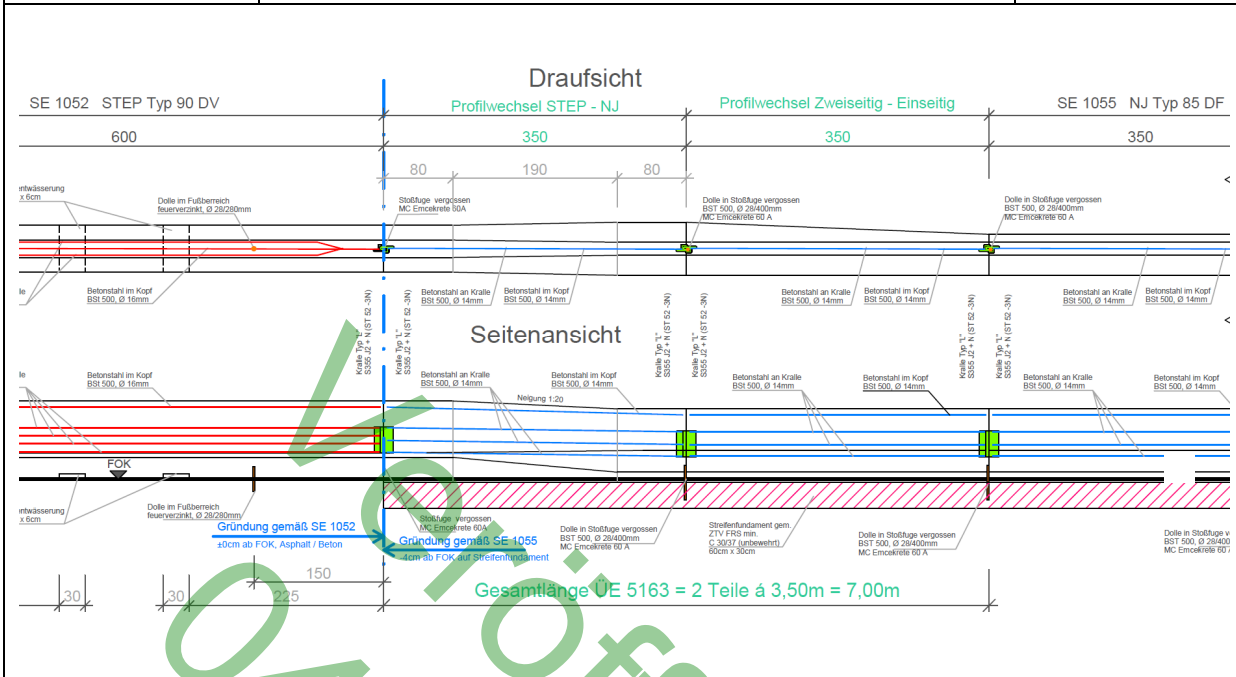
Seitenansicht



Es gelten die Einbauanleitungen der angeschlossenen SE.
Untergrund/Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht!
In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt.
Bewehrung ÜE analog System mit gleicher Gründung.

Stand 10-2019

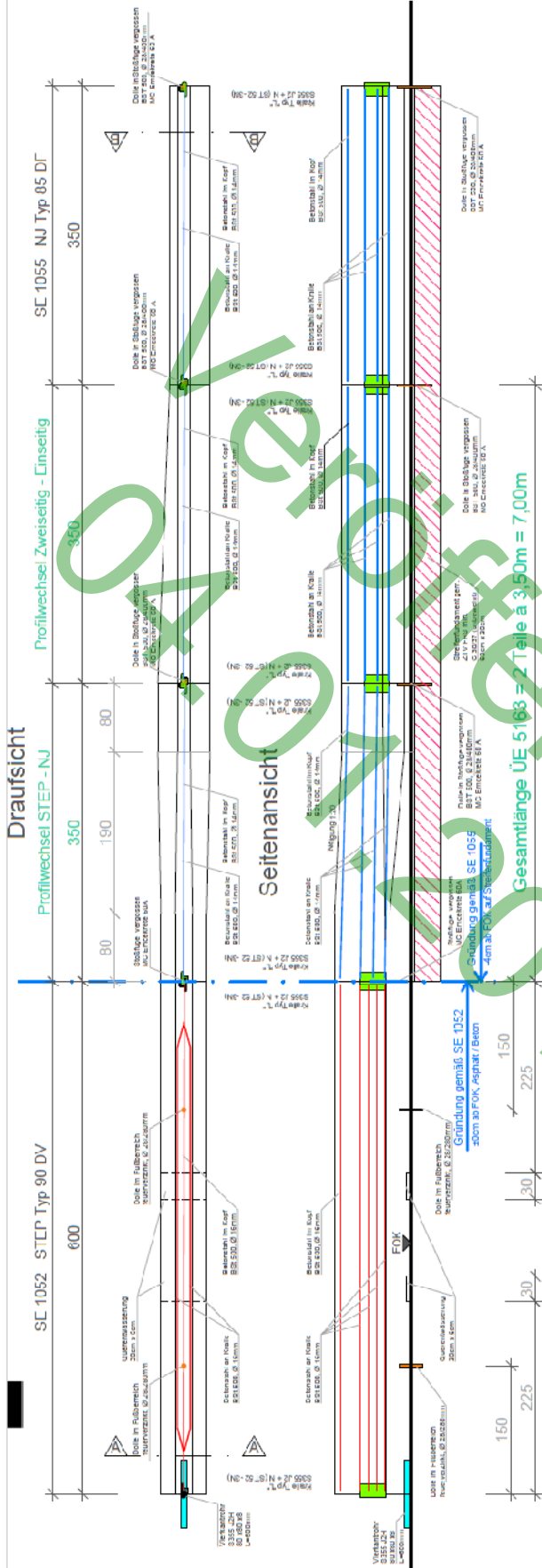
- Fahrbahn
- Splitt als Ausgleich
- KFT bzw. FSS+STS
- Kiespuffer
- Hinterfüllung
- Betonfundament
- Mörtelbett



Das Übergangselement SB 90DV – NJ 85DF hat eine Länge von 7,0 m und besteht aus zwei Betonfertigteilen im New-Jersey/STEP-Profil. Es verbindet die Systeme BSWF Typ SB 90DV und BSWF Typ NJ 85DF miteinander.

Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft an der Belagskante auf einem Streifenfundament montiert und dient als Höhenausgleich bzw. als Profilanpassung von New-Jersey auf Step-Profil (1 Element) sowie als Profilanpassung von einseitigem auf zweiseitiges System (1 Element). Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ SB 90DV – einseitige BSWF Typ NJ 85DF
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	doppels. BSWF Typ NJ 93BK, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	einseitige BSWF Typ NJ 85DF, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,47
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	7,00
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Streifenfundament C30/37 unbewehrt
<i>Bemerkungen</i>	-



Schnitt A-A

Abstand gemäß PPS 20
 Abstand gemäß PPS 30
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt B-B

Abstand gemäß PPS 15
 Abstand gemäß PPS 50
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt A-A

Abstand gemäß PPS 20
 Abstand gemäß PPS 30
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt B-B

Abstand gemäß PPS 15
 Abstand gemäß PPS 50
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt A-A

Abstand gemäß PPS 20
 Abstand gemäß PPS 30
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt B-B

Abstand gemäß PPS 15
 Abstand gemäß PPS 50
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt A-A

Abstand gemäß PPS 20
 Abstand gemäß PPS 30
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt B-B

Abstand gemäß PPS 15
 Abstand gemäß PPS 50
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt A-A

Abstand gemäß PPS 20
 Abstand gemäß PPS 30
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt B-B

Abstand gemäß PPS 15
 Abstand gemäß PPS 50
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt A-A

Abstand gemäß PPS 20
 Abstand gemäß PPS 30
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt B-B

Abstand gemäß PPS 15
 Abstand gemäß PPS 50
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt A-A

Abstand gemäß PPS 20
 Abstand gemäß PPS 30
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Schnitt B-B

Abstand gemäß PPS 15
 Abstand gemäß PPS 50
 Beckenbreite 90
 Beckentiefe 30
 Beckenlänge 250

Es gelten die Einbauleitungen der angeschlossenen SE.

Untergrund / Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht

In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt

Bewehrung ÜE analog System mit gleicher Gründung.

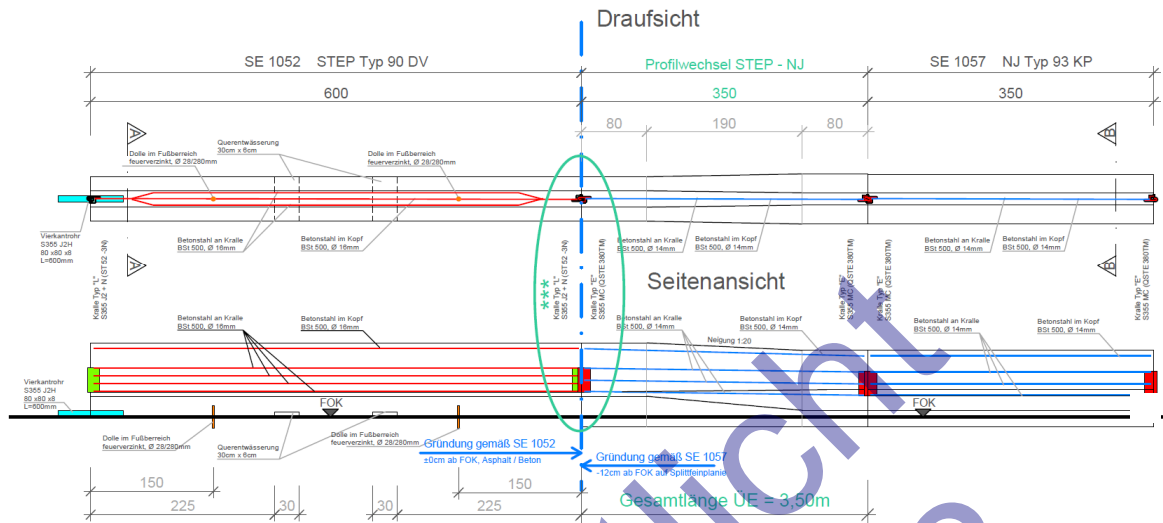
Ausführung analog entgegen-gesetzter Fahrtrichtung RE + LI

Stand 10-2018

SE 1055
 BSWF Typ NJ 85 DF
 H2 / W1 / B
 TR 11 Y48 05 K07 Rev.01
 TB 51 Y48.06.K07_Rev.01
 dyn. Verschiebung 0,1m
 0531 - CPR - 1317 - 0488

SE 1052
 BSWF - Typ STLP 80 DV
 I12 / W2 / C
 TB 11 Y48 03 J05
 TR 51 Y48 04 J05
 dyn. Verschiebung 0,3 m
 0531 - CPR - 1317 - 0541

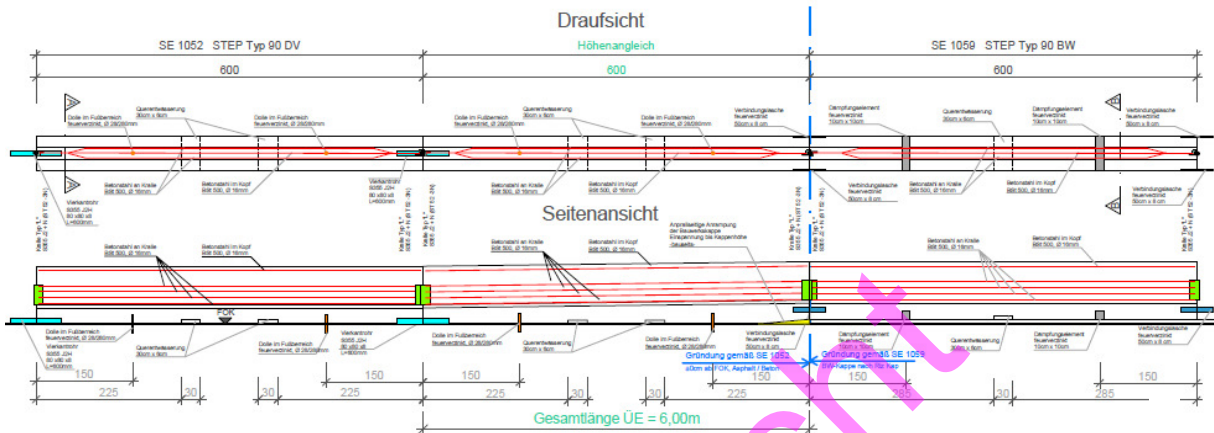
4cm Asphaltbeton
 8cm Asphaltbinder
 Asphalttragschicht
 Streifenfundament C30/37
 Verdichtete Hinterfüllung
 Mörtelbet
 Kiespuffer



Das Übergangselement NJ 93KP – SB 90DV hat eine Länge von 3,50 m und besteht aus einem Betonfertigteilelement im New-Jersey/STEP-Profil. Es verbindet die Systeme BSWF Typ NJ 93KP und BSWF Typ SB 90DV miteinander.

Das Übergangselement selbst wird 12 cm vertieft direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilageich von New Jersey auf das STEP-Profil sowie zur Höhenanpassung. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93KP – einseitige BSWF Typ SB 90DV
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	doppels. BSWF Typ NJ 93KP, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	eins. BSWF Typ SB 90DV, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	3,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Mineralgemisch Ev ₂ 45-70 MN/m ² 12 cm eingebunden auf Splittfeinplanie
<i>Bemerkungen</i>	-

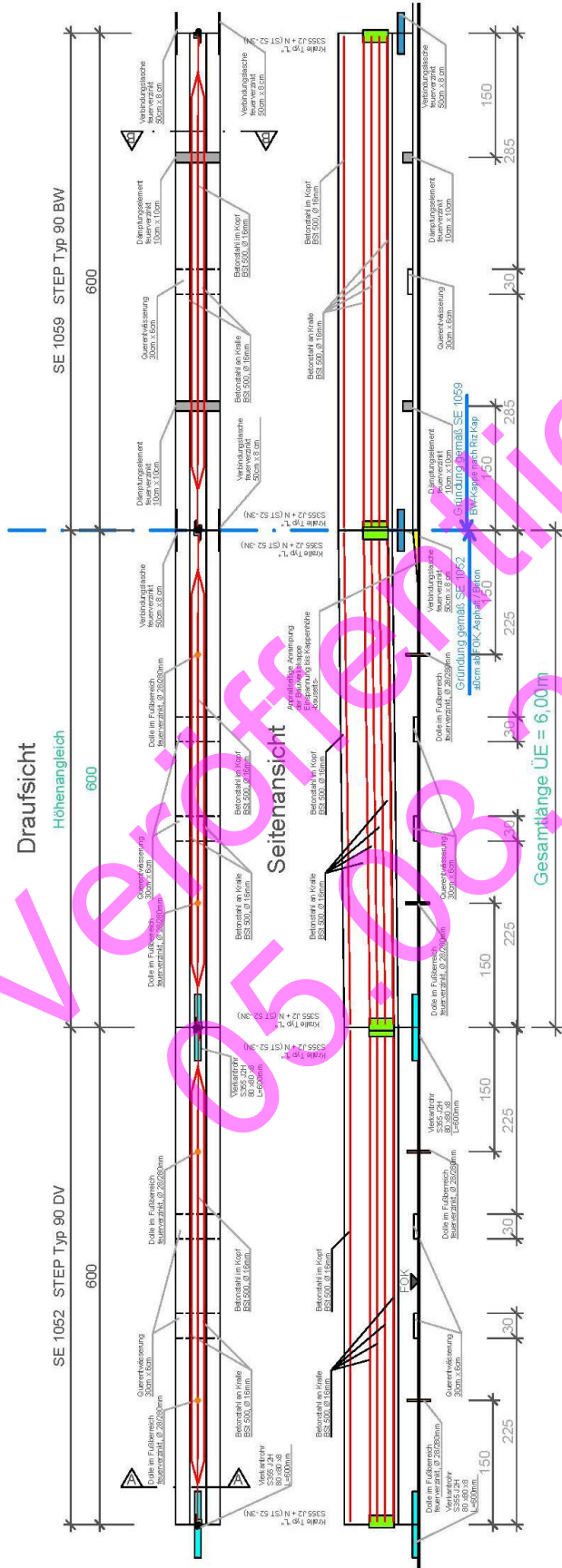


Das 6 m lange Übergangselement Doppels. BSWF SB 90DV – Doppels. BSWF Typ SB 90BW besteht aus einem Betonfertigteilelement im STEP-Profil und verbindet das System BSWF Typ STEP 90 DV mit dem Bauwerkssystem BSWF Typ STEP 90 BW.

Das Übergangselement selbst wird auf der Asphaltoberfläche aufgestellt und mit 2 Dollen (Ø 28/280 mm) im Untergrund befestigt. Es dient als Höhenausgleich. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen (Krallen Typ „L“) kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Krallen zu Krallen erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF SB 90DV – Doppels. BSWF Typ SB 90BW
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Doppels. BSWF SB 90DV, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Doppels. BSWF Typ SB 90BW, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,90 – 0,90 + Höhe Bauwerksskappe
<i>Länge des ÜE [m]</i>	6,00
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	mit 2 Dollen (Ø 28/280 mm) im Asphalt verankert
<i>Bemerkungen</i>	-

BSWF Typ STEP 90 DV - BSWF Typ STEP 90 BW



Schnitt A-A

SE 1052
BSWF Typ STEP 90 DV
H2 / W2 / C
TB 11 Y48.03.J05
TB 51 Y48.04.J05
dyn. Verschiebung 0,3 m
0531 - CPR - 1317 - 0541

Schnitt B-B

SE 1059
BSWF Typ STEP 90 BW
H2 / W2 / C
TB 11 Y48.14.K08
TB 51 Y48.12.K07
dyn. Verschiebung 0,3 m
0531 - CPR - 1317 - 0542

Es gelten die Einbauanleitungen der angeschlossenen SE.

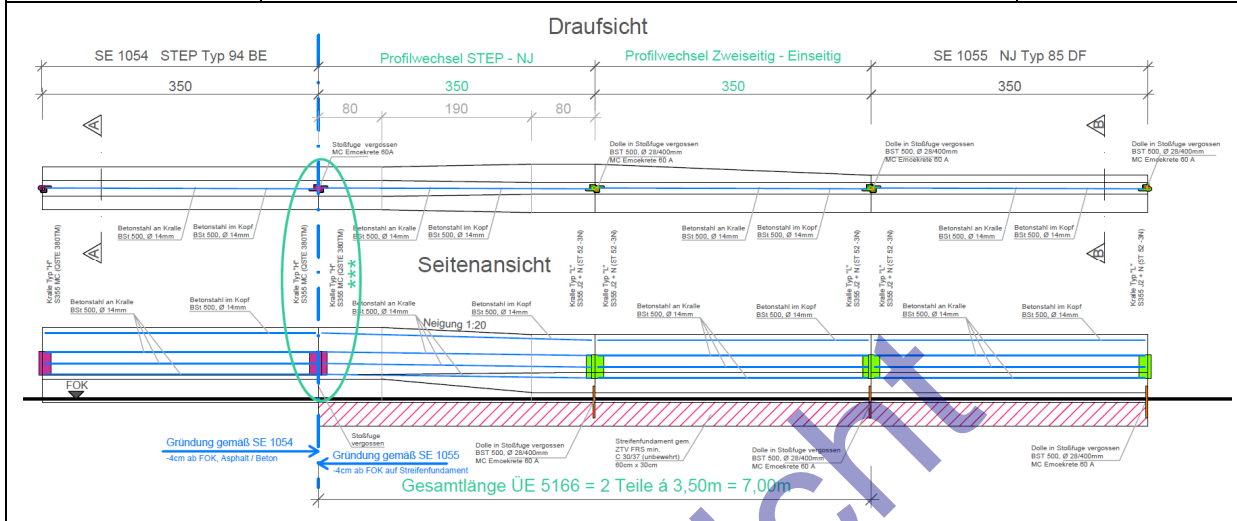
Untergrund / Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht!

In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt!

Bewehrung ÜE analog System mit gleicher Gründung.

Stand 02-2019

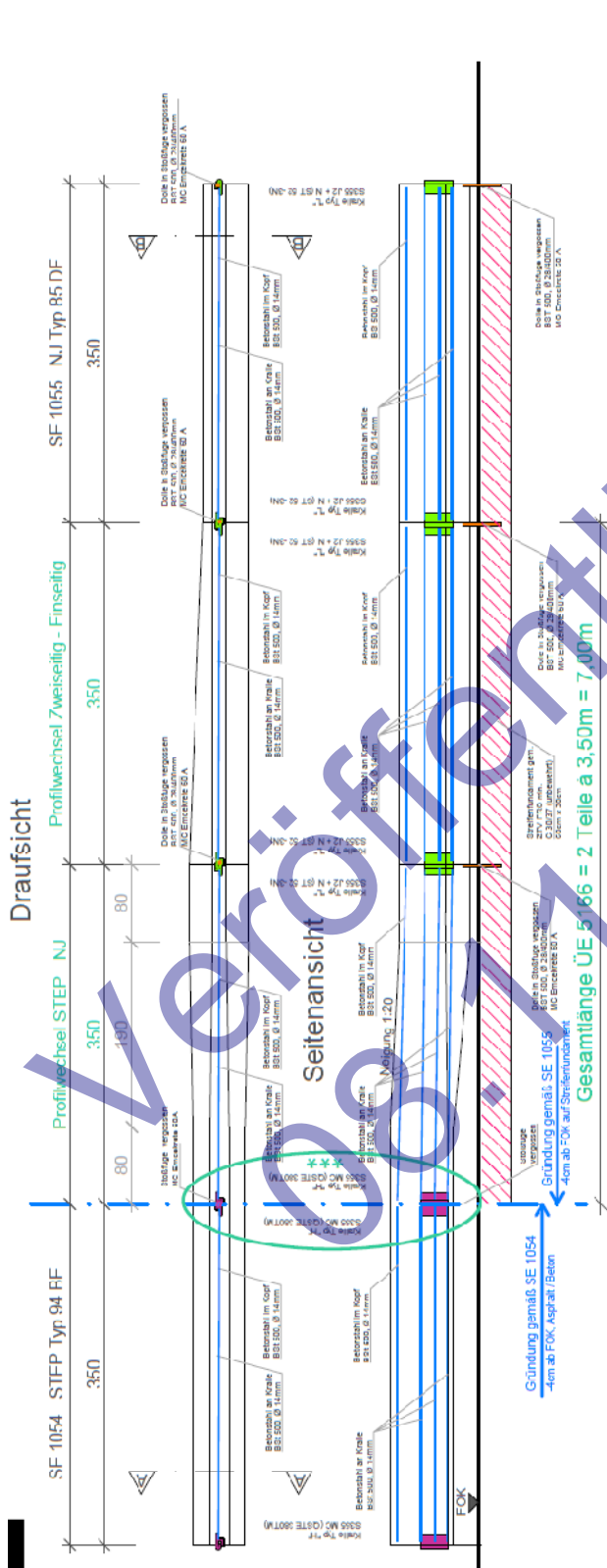
- 4cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiespuffer



Das 7,0 m lange Übergangselement SB 94BE – NJ 85DF besteht aus zwei Betonfertigteilen im New-Jersey/Step-Profil und verbindet das System BSWF Typ SB 94BE mit dem System BSWF Typ NJ 85DF.

Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft auf einem Streifenfundament direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilageich einseitig – zweiseitig (1 Teil) und Step- auf New-Jersey-Profil (1 Teil). Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

Bezeichnung des Übergangselementes	Doppels. BSWF Typ SB 94BE – einseitige BSWF Typ NJ 85DF
Hersteller	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
angeschlossene Schutzeinrichtung 1	doppels. BSWF Typ SB 94BE, H2
angeschlossene Schutzeinrichtung 2	eins. BSWF Typ NJ 85DF, H2
Charakteristisches Material des ÜE (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
Breite des ÜE [m]	0,54 – 0,47
Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]	0,90 – 0,81
Länge des ÜE [m]	7,0
Systemgründung / -aufstellung	Streifenfundament C30/37 unbewehrt
Bemerkungen	-



Gesamtlänge ÜE 5166 = 2 Teile à 3,50m = 7,00m

**Unterschiedlicher Krallenverbau
siehe Prüfberichte TKE 4031
TB 11 Y48.06.K07
TB 51 Y48.07.K07**
Es gelten die Einbauleitungen
der angeschlossenen SE.

SE 1055
BSWF-Typ NJ 85 DF
I12 / W1 / D

Schnitt B-B
Dose in Statik
BSI 500 Ø 26 / 400mm
MC Einbauleiste 80 A

SE 1054
BSWF Typ STEP 94 BE
H2 / W1 / C

Schnitt A-A
Metzger
gemäß RFS

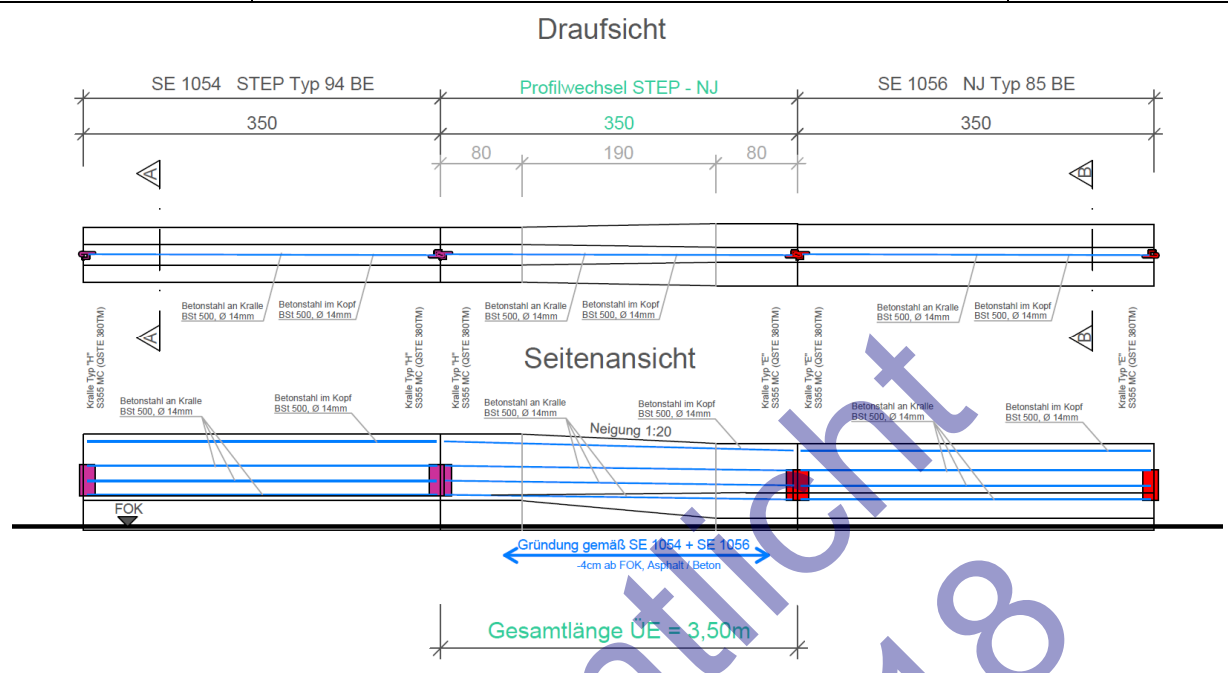
Untergrund / Unterlage gem.
entsprechendem Prüfbericht!
In Systemskizze ist nur die
Zugbewehrung dargestellt
Bewehrung ÜE analog System
mit gleicher Gründung.
Stand 09-2018

TB 11 Y48.05.K07_Rev.01
TB 51 Y48.06.K07_Rev.01
dyn. Verschiebung 0,1m
0531 - CPR - 1317 - 0488

Streifenfundament gem.
ZTV FRS min.
G 30/37 (urbewehrt)
Rf(m) x Rf(m)

dyn. Verschiebung 0,0 m
0531 - CPR - 1317 - 0543

- 4cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiespuffer

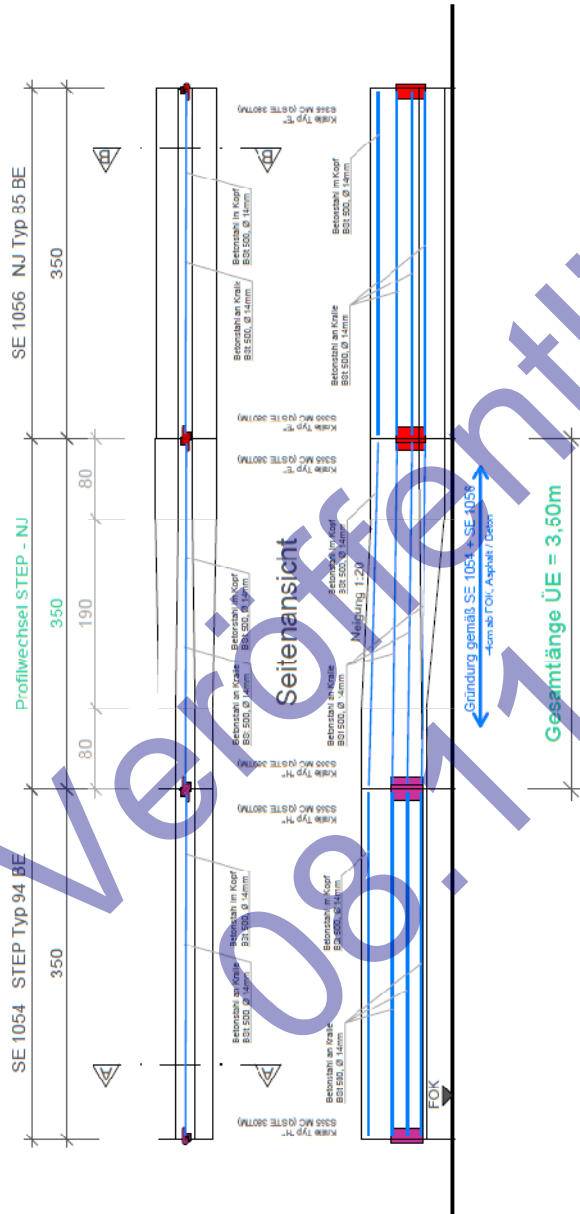


Das Übergangselement NJ 85BE – SB 94BE hat eine Länge von 3,50 m und besteht aus einem Betonfertigteile im New-Jersey/STEP-Profil. Es verbindet die Systeme BSWF Typ NJ 85BE und BSWF Typ SB 94BE miteinander.

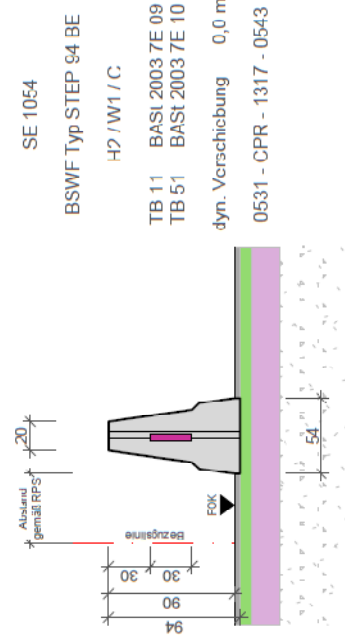
Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilageich von New Jersey auf das STEP-Profil sowie zur Höhenanpassung. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 85BE – einseitige BSWF Typ SB 94BE
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	doppels. BSWF Typ NJ 85BE, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	eins. BSWF Typ SB 94BE, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	3,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Asphalt, Beton
<i>Bemerkungen</i>	-

Draufsicht

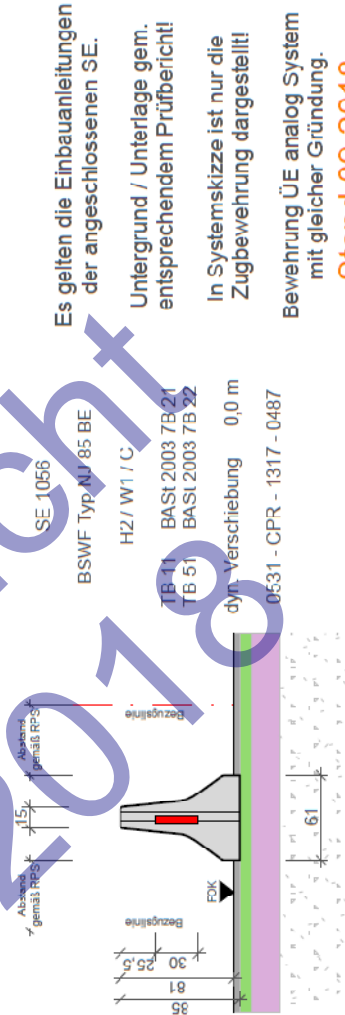


Schnitt A-A



SE 1054
BSWF Typ STEP 94 BE
H2 / W1 / C
TB 11 BASI 2003 7E 09
TB 51 BASI 2003 7E 10
dyn. Verschiebung 0,0 m
0531 - CPR - 1317 - 0543

Schnitt B-B



SE 1056
BSWF Typ NJ 85 BE
H2 / W1 / C
TB 11 BASI 2003 7B 21
TB 51 BASI 2003 7B 32
dyn. Verschiebung 0,0 m
0531 - CPR - 1317 - 0487

Es gelten die Einbauanleitungen
der angeschlossenen SE.

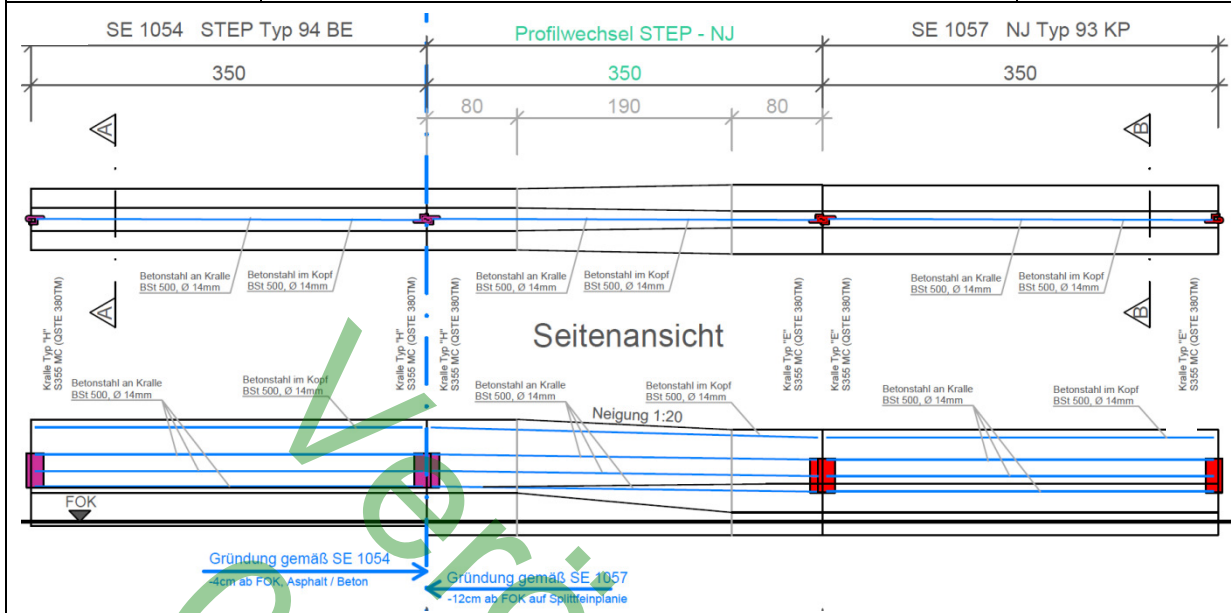
Untergrund / Unterlage gem.
entsprechendem Prüfbericht!

In Systemskizze ist nur die
Zugbewehrung dargestellt!

Bewehrung ÜE analog System
mit gleicher Gründung.

Stand 09-2018

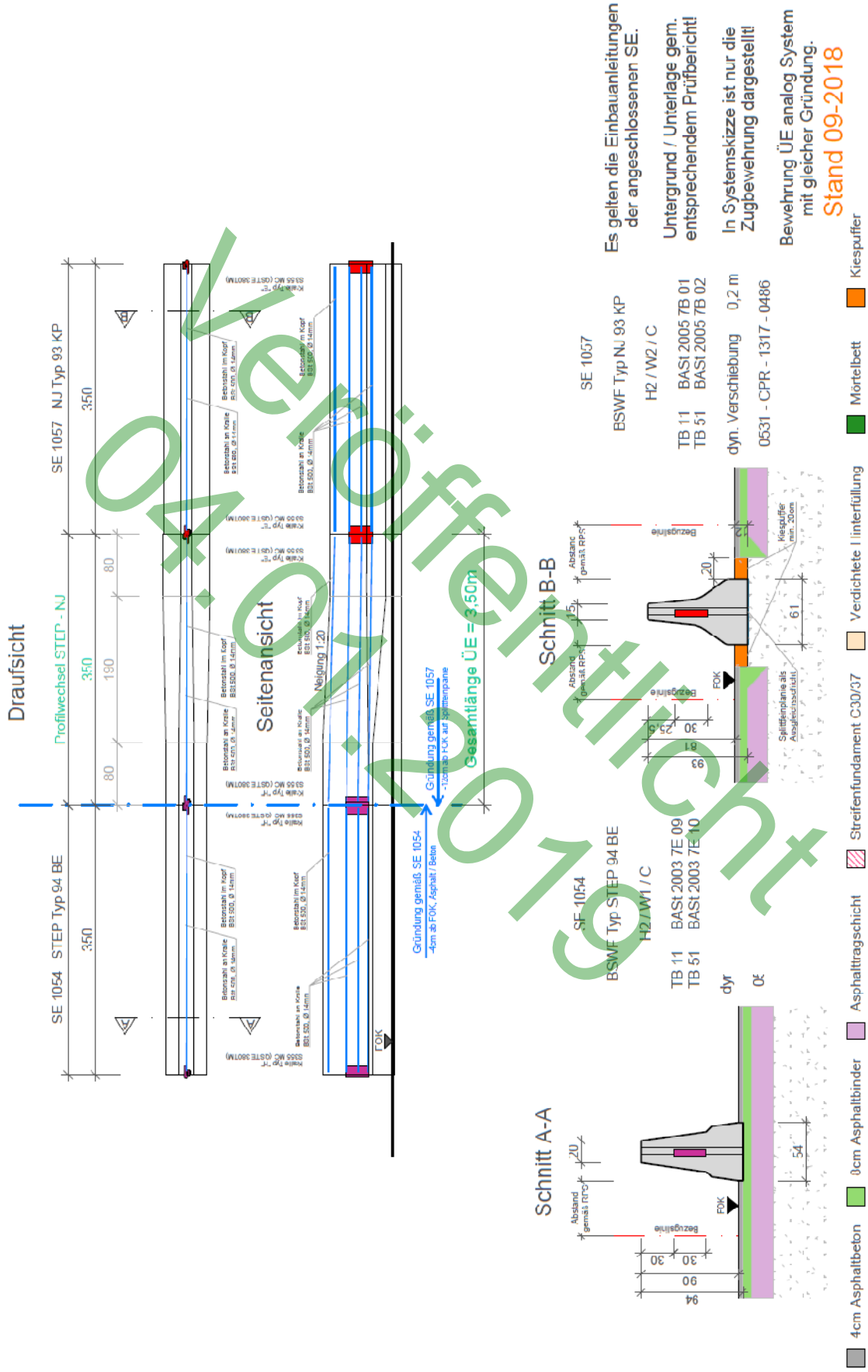
- 4cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiespuffer



Das 3,50 m lange Übergangselement SB 94BE – NJ 93KP besteht aus einem Betonfertigteilelement im New-Jersey/STEP-Profil und verbindet das System BSWF Typ SB 94BE mit dem System BSWF Typ NJ 93KP.

Das Übergangselement selbst wird 12 cm vertieft auf Mineralgemisch direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilageich von STEP auf NJ. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindung kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppels. BSWF Typ SB 94BE – Doppels. BSWF Typ NJ 93KP
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ SB 94BE, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93KP, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	3,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Mineralgemisch Ev ₂ 45-70 MN/m ² 12 cm eingebunden auf Splittfeinplanie
<i>Bemerkungen</i>	-



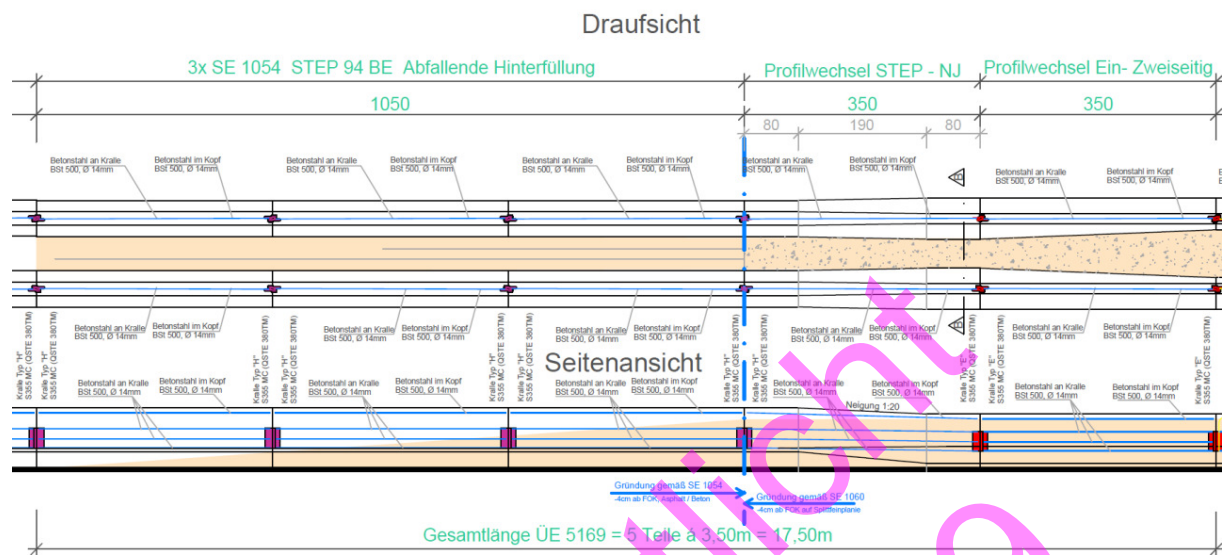
Es gelten die Einbauanleitungen der angeschlossenen SE.

Untergrund / Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht!

In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt!

Bewehrung ÜE analog System mit gleicher Gründung.

Stand 09-2018

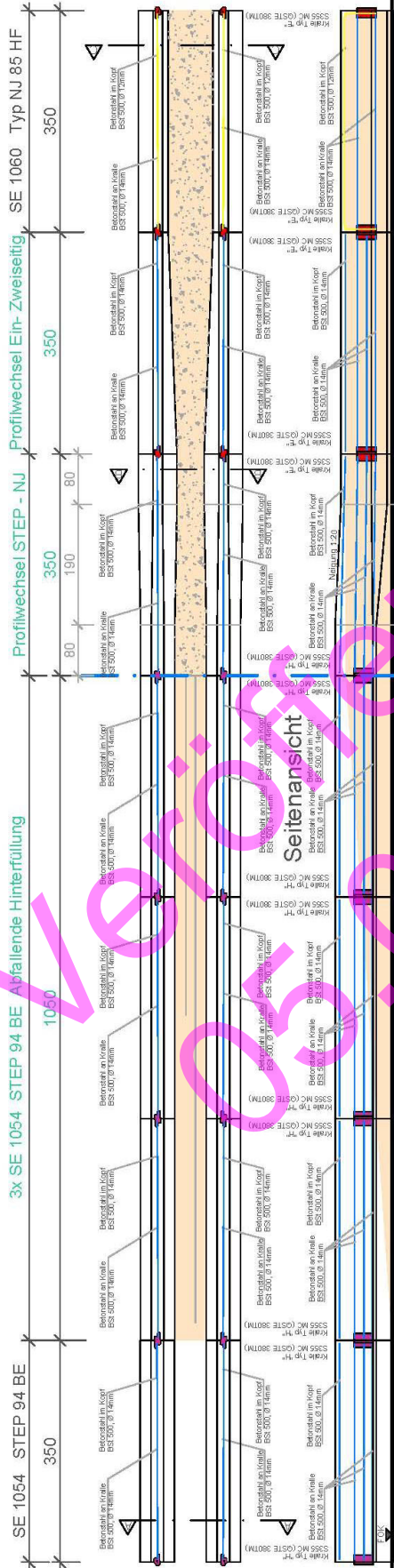


Das Übergangselement SB 94BE – NJ 85HF hat eine Länge von 17,50 m und besteht aus fünf zweireihig aufgestellten Betonfertigteilen im New-Jersey/STEP-Profil. Es verbindet die Systeme BSWF Typ SB 94BE und BSWF Typ NJ 85HF miteinander.

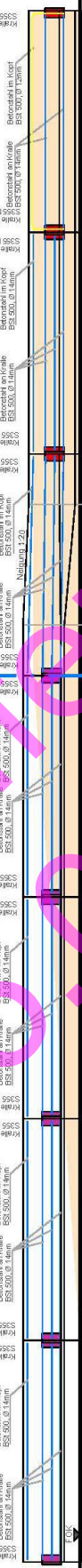
Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilangleich von New Jersey auf das STEP-Profil (1 Element), zum Profilangleich zweiseitig – einseitig (1 Element) sowie zur Anrampung der Hinterfüllung (3 Elemente). Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	ÜE Doppels. BSWF Typ SB 94BE (zweireihig) – einseitige BSWF Typ NJ 85HF (Trog)
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ SB 94BE (zweireihig), H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Eins. BSWF Typ NJ 85HF (Trog), H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	1,65
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	17,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	4 cm eingebunden in Asphalt bzw. auf Splittfeinplanie
<i>Bemerkungen</i>	-

Draufsicht

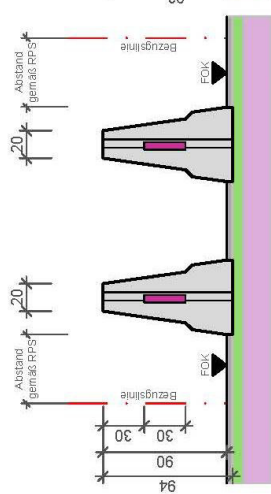


Seitenansicht

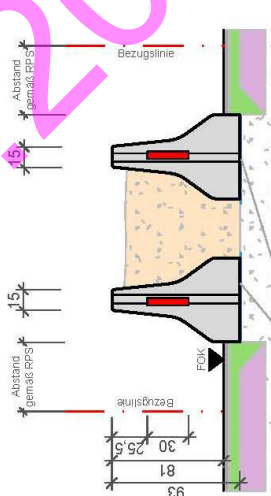


Gesamtlänge ÜE 5169 = 5 Teile á 3,50m = 17,50m

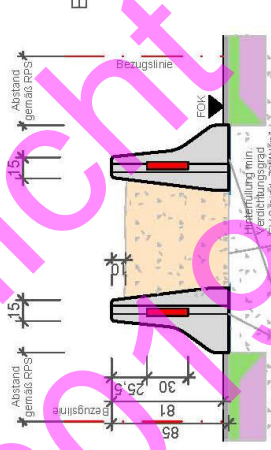
Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt C-C



Es gelten die Einbauleitungen der angeschlossenen SE.
Untergrund / Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht!
In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt!

Bewehrung ÜE analog System mit gleicher Gründung.

Stand 12-2018

Kiespuffer 16/32

Mörtelbett

Verdichtete Hinterfüllung

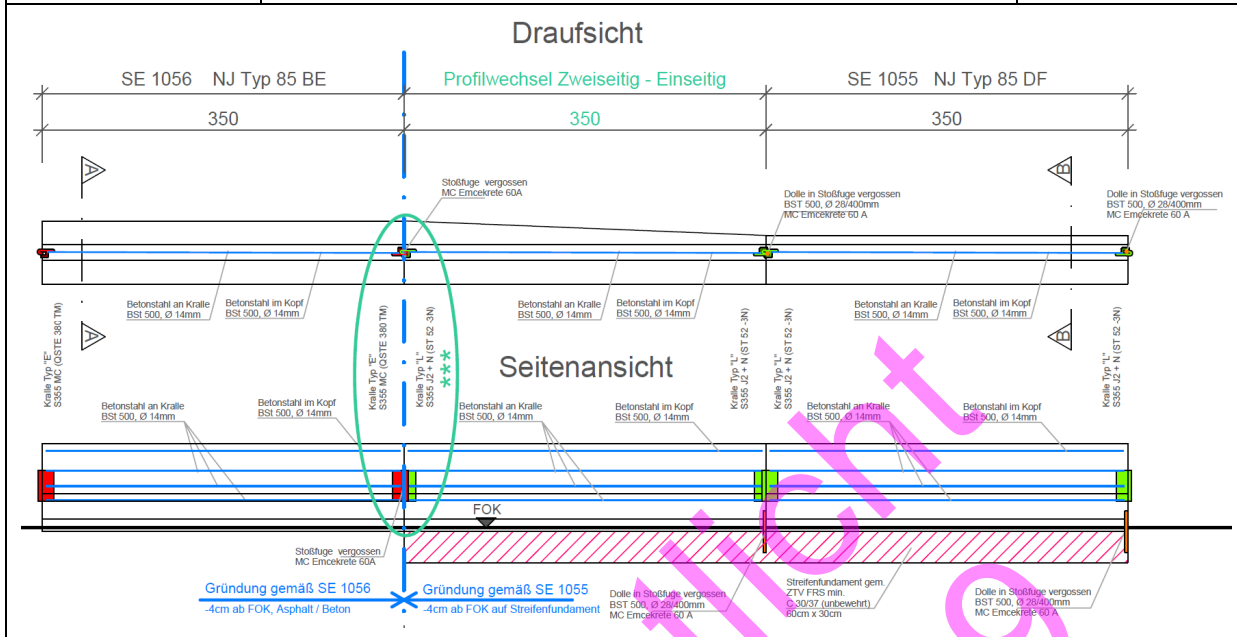
Streifenfundament C30/37

Asphalttragschicht

8cm Asphaltbinder

4cm Asphaltbeton

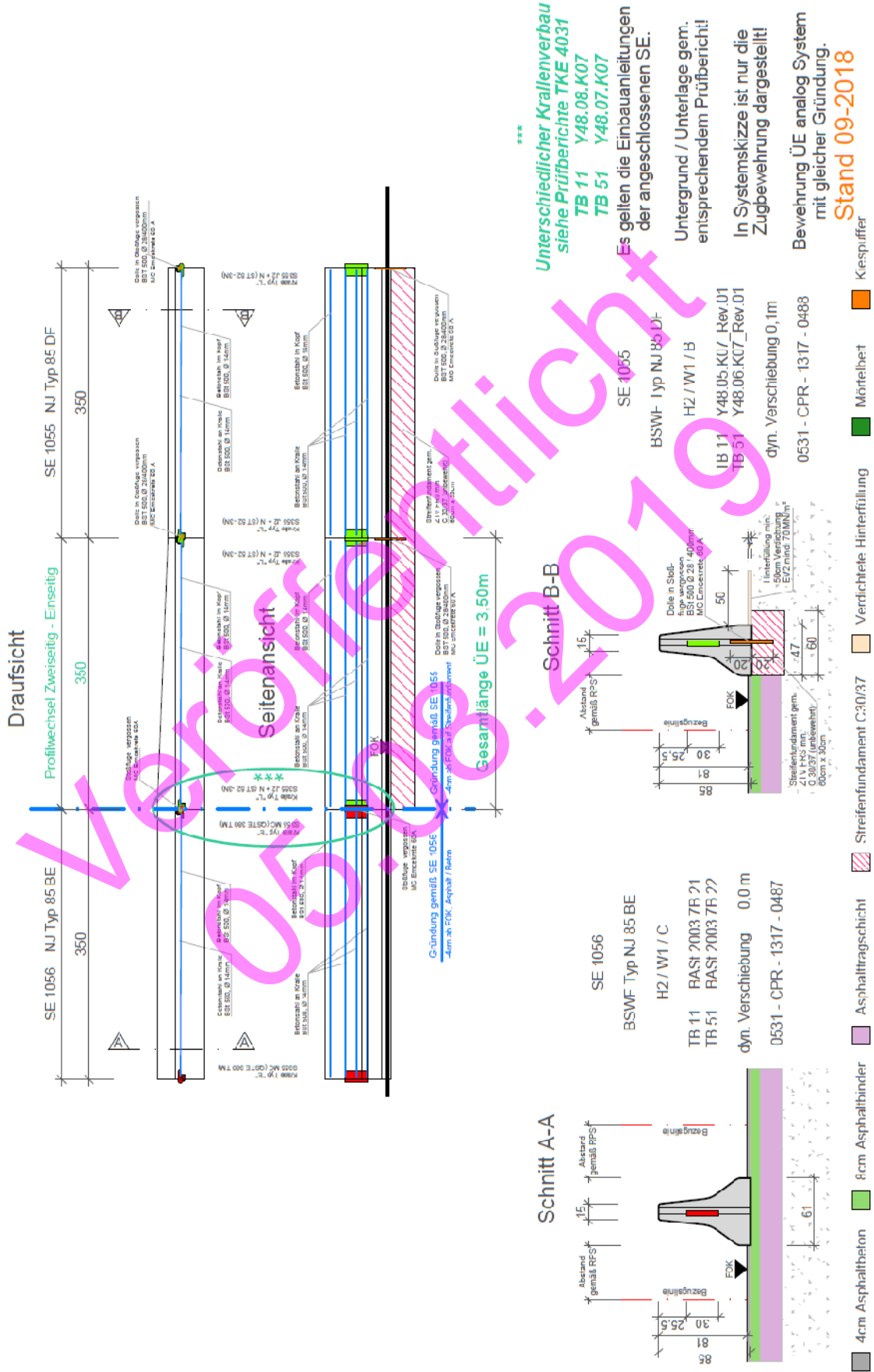
4cm Asphaltbeton

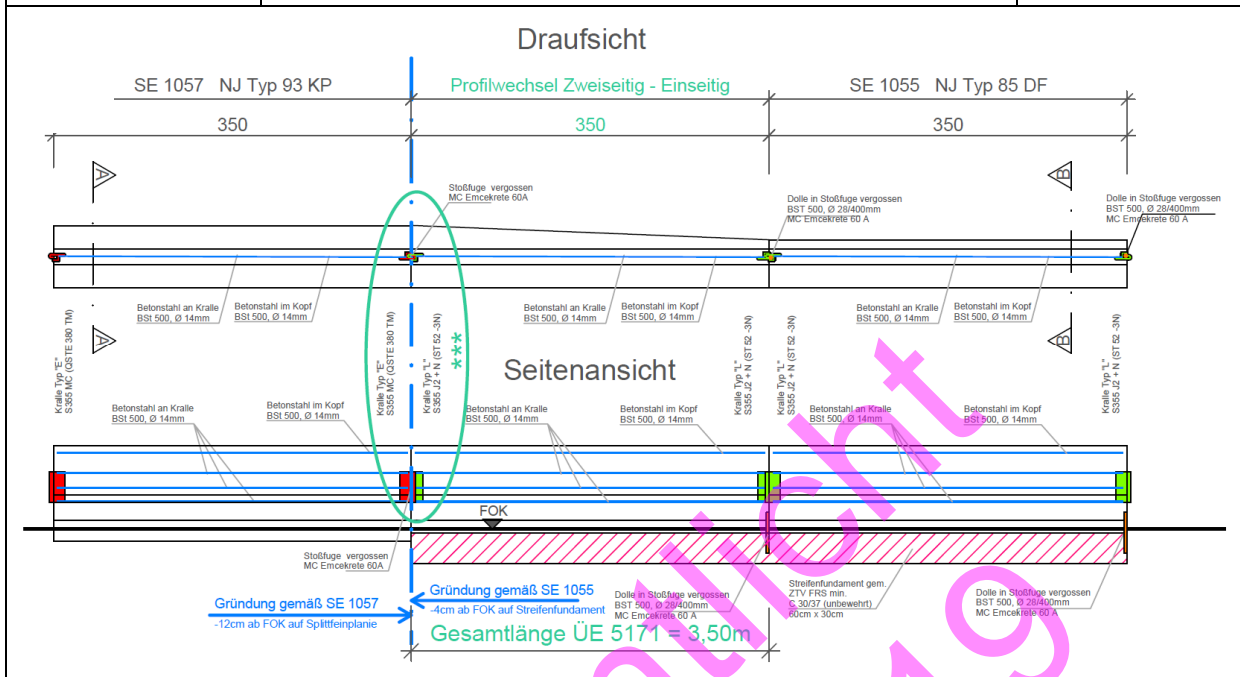


Das 3,50 m lange Übergangselement NJ 85DF – NJ 85BE besteht aus einem Betonfertigteilelement im New-Jersey-Profil und verbindet das System BSWF Typ NJ 85DF mit dem System BSWF Typ NJ 85BE.

Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft auf einem Streifenfundament direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilangleich zweiseitig – einseitig. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindung kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Einseitige BSWF Typ NJ 85DF – Doppels. BSWF Typ NJ 85BE
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Einseitige BSWF Typ NJ 85DF, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 85BE, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,47
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	3,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	4 cm eingebunden, mit „Dollen“ auf Streifenfundament C30/37 (unbewehrt) befestigt
<i>Bemerkungen</i>	-



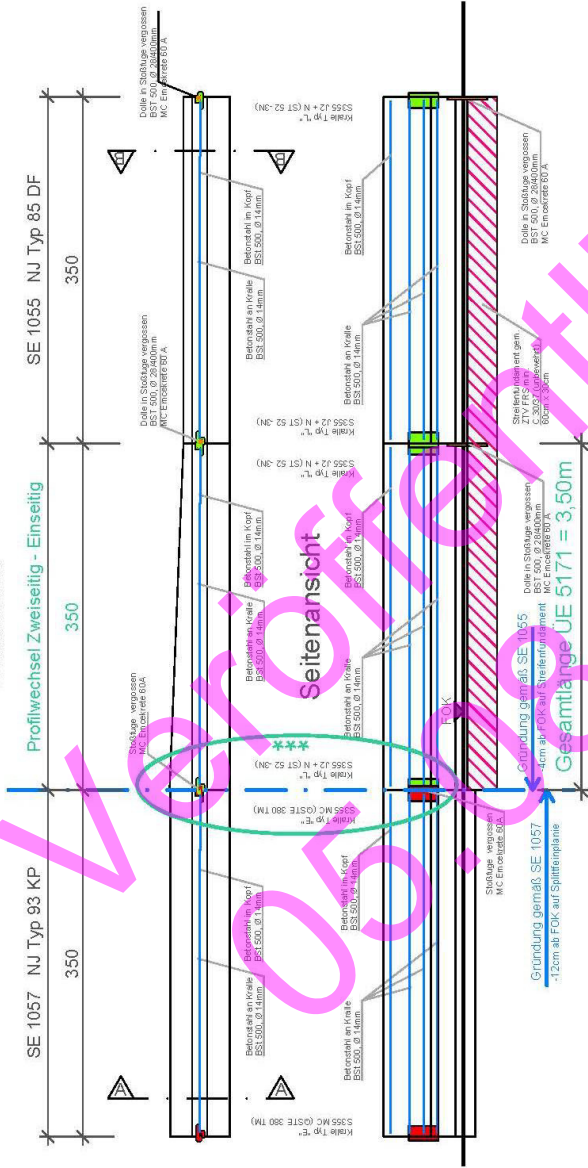


Das Übergangselement NJ 85DF – NJ 93KP hat eine Länge von 3,50 m und besteht aus einem Betonfertigteilelement im New-Jersey-Profil. Es verbindet die Systeme BSWF Typ NJ 85DF und BSWF Typ NJ 93KP miteinander.

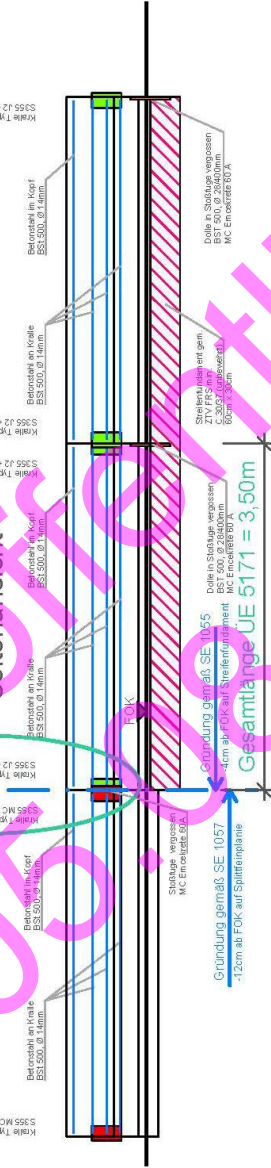
Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft auf einem Streifenfundament direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilvergleich zweiseitig – einseitig. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	ÜE Einseitige BSWF Typ NJ 85DF – Doppelseitige BSWF Typ NJ 93KP
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutteinrichtung 1</i>	Einseitige BSWF Typ NJ 85DF, H2
<i>angeschlossene Schutteinrichtung 2</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93KP, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,47 – 0,61
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	3,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	4 cm eingebunden, mit „Dollen“ auf Streifenfundament C30/37 (unbewehrt) befestigt
<i>Bemerkungen</i>	-

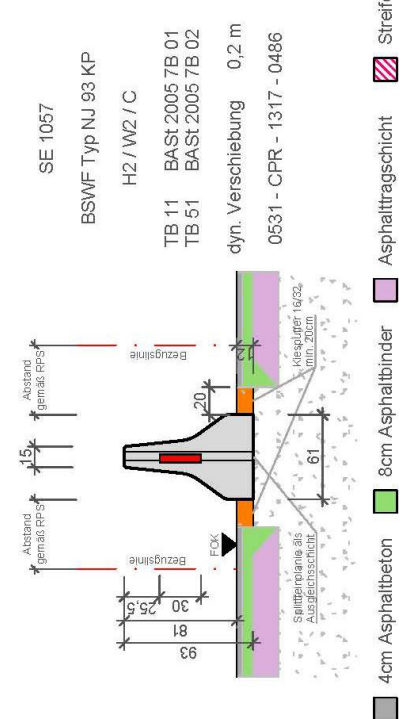
Draufsicht



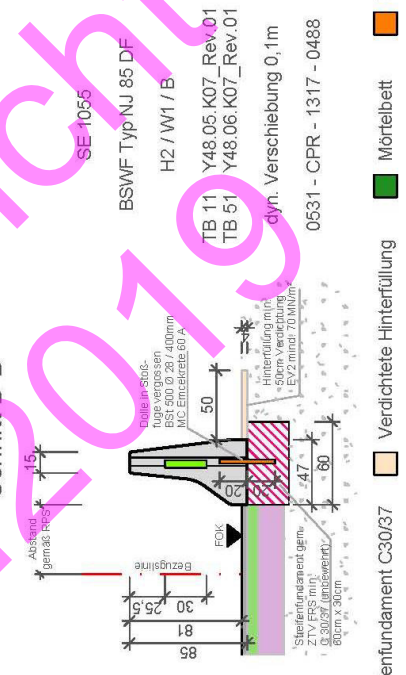
Seitenansicht



Schnitt A-A

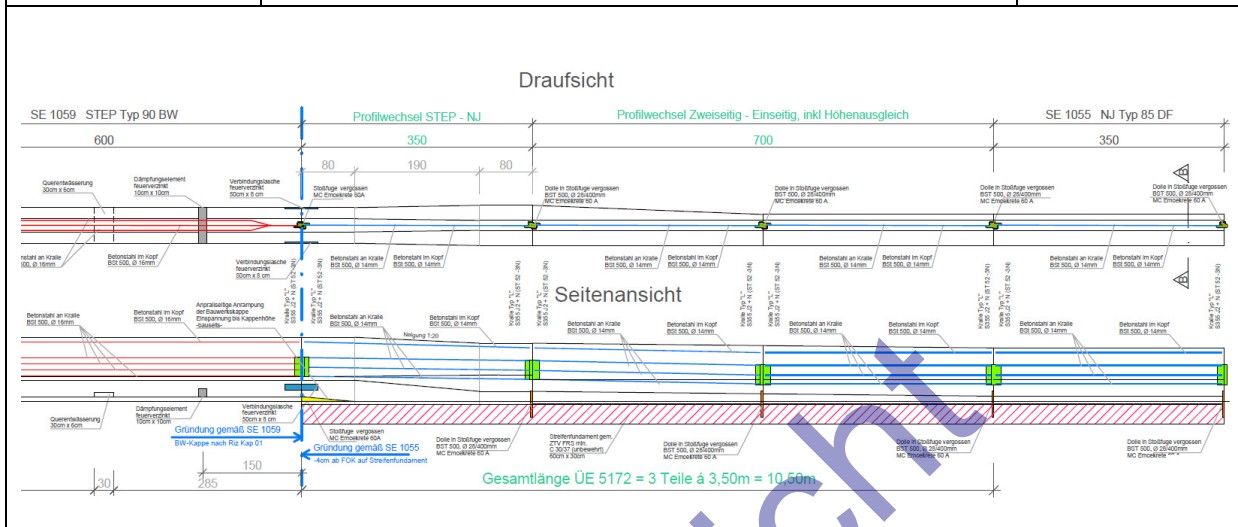


Schnitt B-B



Unterschiedlicher Krallenverbau
 siehe Prüferichte TKE 4031
TB 11 Y48.08.K07
TB 51 Y48.07.K07
 Es gelten die Einbauanleitungen
 der angeschlossenen SE.
 Untergrund / Unterlage gem.
 entsprechendem Prüfericht!
 In Systemskizze ist nur die
 Zugbewehrung dargestellt!
 Bewehrung ÜE analog System
 mit gleicher Gründung.
Stand 12-2018

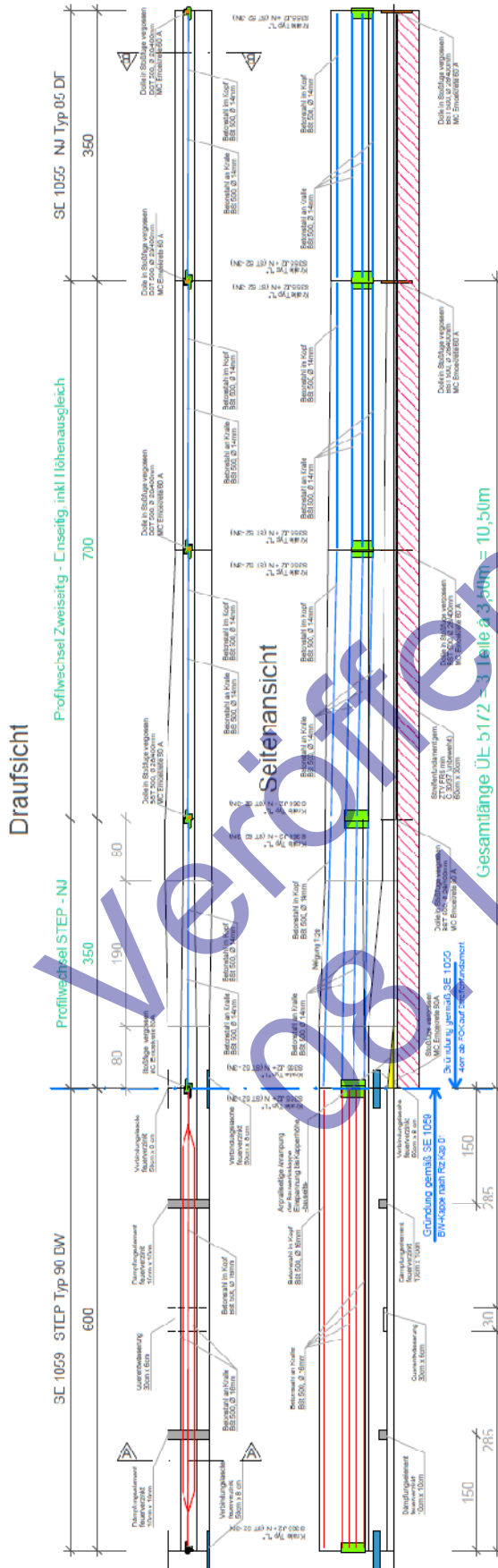
- 4cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Möhlebett
- Kiespuffer 16/32



Das 10,50 m lange Übergangselement NJ 85DF – SB 90BW besteht aus drei Betonfertigteilen im New-Jersey/Step-Profil und verbindet das System BSWF Typ NJ 85DF mit dem Bauwerkssystem BSWF Typ SB 90BW.

Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft auf einem Streifenfundament direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilangleich einseitig – zweiseitig, als Profilwechsel Step- auf New-Jersey-Profil und als Höhenausgleich. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Einseitige BSWF Typ NJ 85DF – Doppels. BSWF Typ SB 90BW
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Einseitige BSWF Typ NJ 85DF, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	doppels. BSWF Typ SB 90BW, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,47 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,90 + Höhe Bauwerksskappe
<i>Länge des ÜE [m]</i>	10,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Streifenfundament C30/37 unbewehrt
<i>Bemerkungen</i>	-

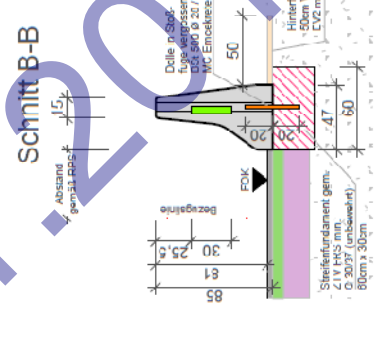


Regellösung mit Kappehöhe 7,5cm.
Bei Abweichung = Elementanpassung

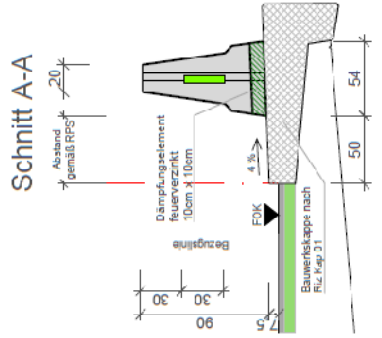
Es gelten die Einbauanleitungen der angeschlossenen SE.

Untergrund / Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht!
In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt!

SE 1055
BSWF Typ NJ 85DF
H2 / W1 / B
TB 11 Y48.05.K07 Rev.01
TB 51 Y48.06.K07 Rev.01
dyn. Verschiebung 0,1m

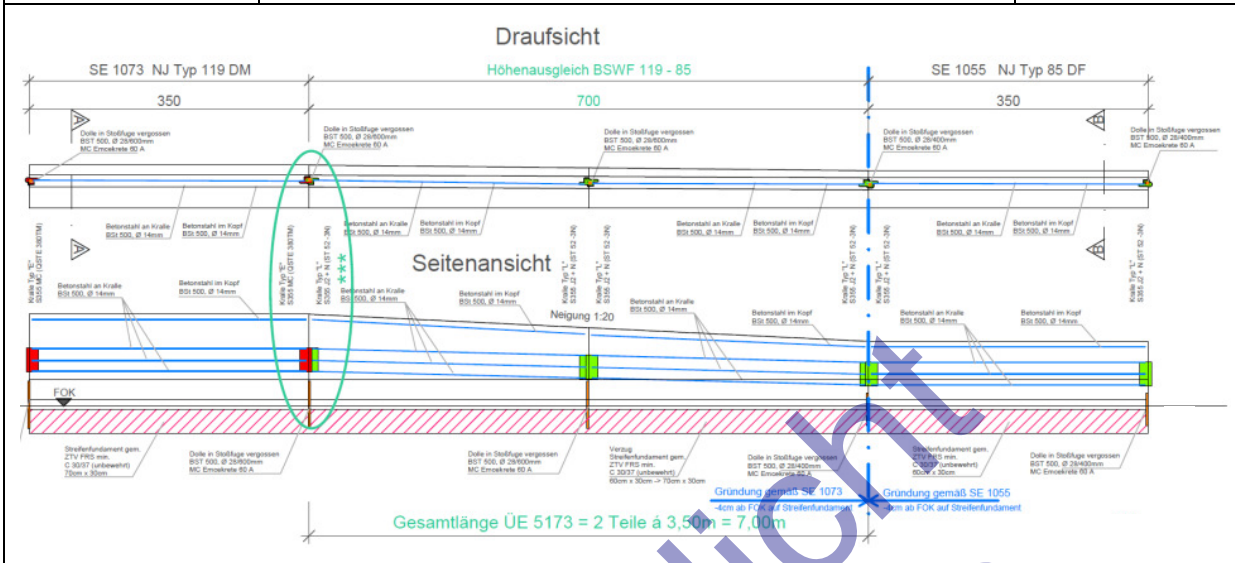


SE 1059
BSWF Typ STEP 90 BW
H2 / W2 / C
TB 11 Y48.14.K08
TB 51 Y48.12.K07
dyn. Verschiebung 0,3 m
0531 - CPR - 1317 - 0542



- 4 cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiespuffer

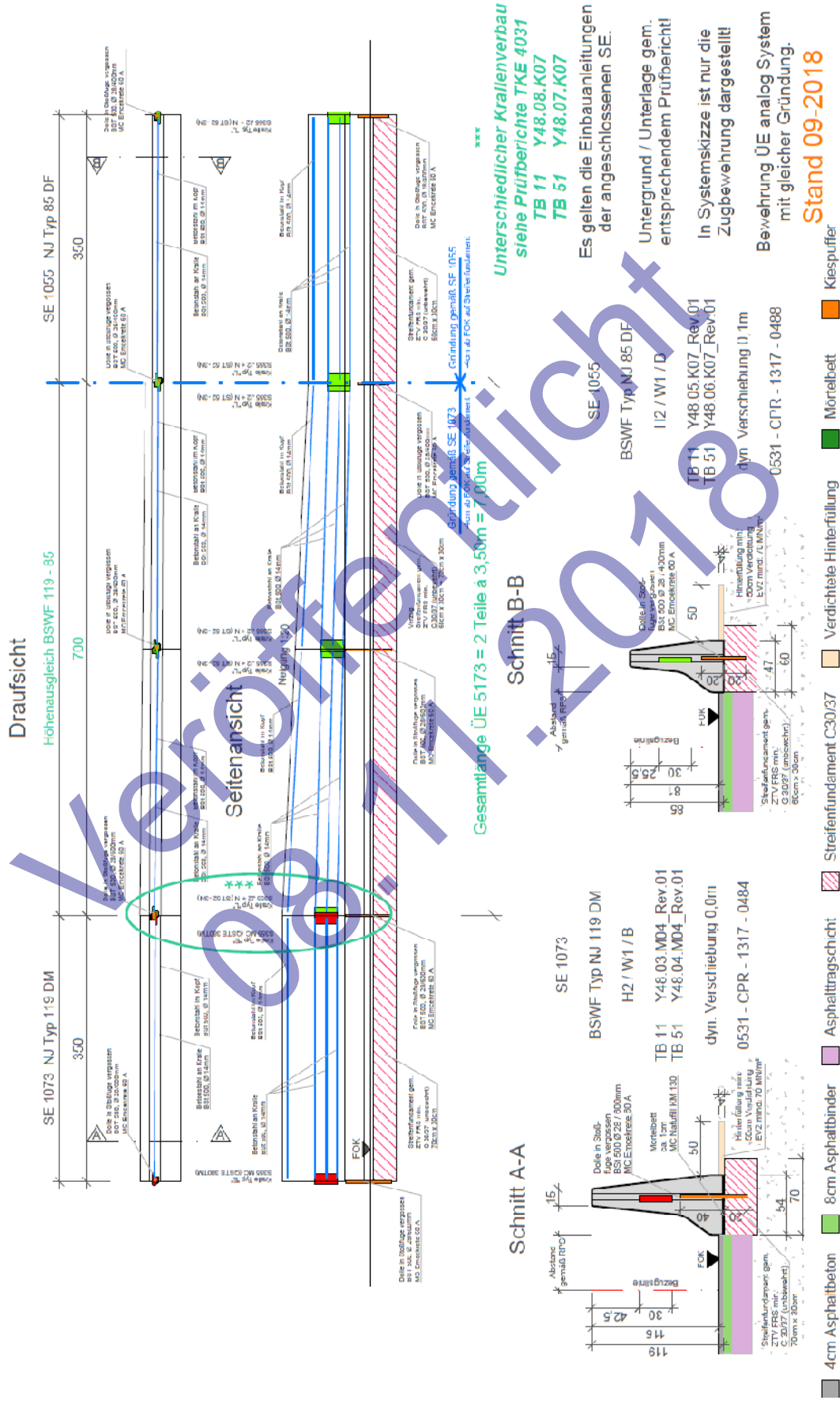
Stand 09-2018

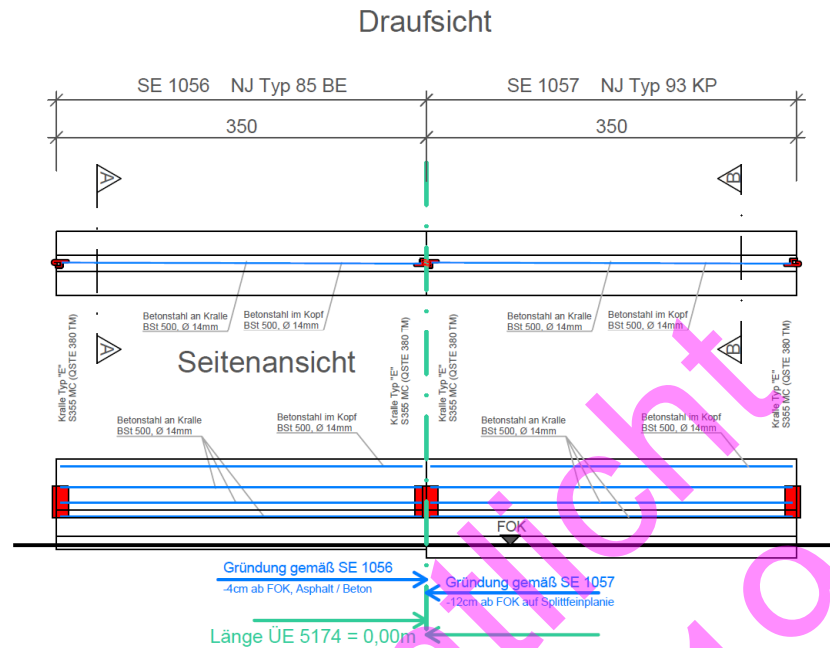


Das 7,0 m lange Übergangselement NJ 85DF – NJ 119DF besteht aus zwei Betonfertigteilen im New-Jersey-Profil und verbindet das System BSWF Typ NJ 85DF mit dem System BSWF Typ NJ 119DF (NJ 119DM).

Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft auf einem Streifenfundament direkt an der Belagskante montiert und dient als Höhenausgleich. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Einseitige BSWF Typ NJ 85DF – Einseitige BSWF Typ NJ 119DF
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Einseitige BSWF Typ NJ 85DF, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Einseitige BSWF Typ NJ 119DF, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,54 – 0,47
<i>Höhe des ÜE ab Fahrhahnoberkante [m]</i>	1,15 – 0,81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	7,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Streifenfundament C30/37 unbewehrt
<i>Bemerkungen</i>	-



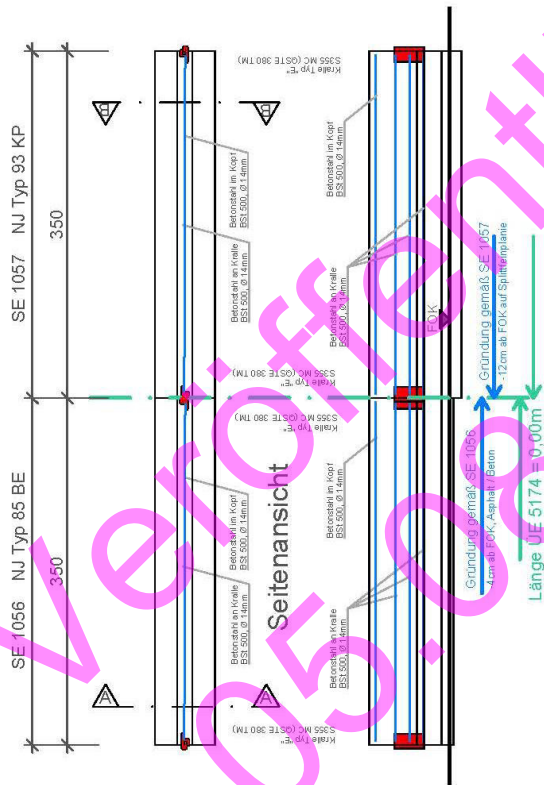


Das Übergangselement NJ 85BE – NJ 93KP verbindet die Systeme BSWF Typ NJ 85BE und BSWF Typ NJ 93KP direkt miteinander und hat daher die Länge 0,0 m.

Die Aufstellung erfolgt auf einer Splittfeinplane bzw. einer Asphaltunterlage entsprechend der Aufstellung der angeschlossenen Schutzeinrichtungen. Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

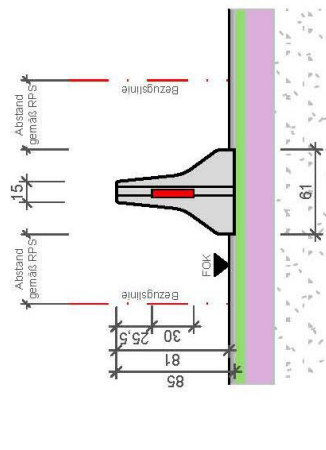
<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	Doppelseitige BSWF Typ NJ 85BE – Doppelseitige BSWF Typ NJ 93KP
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 85BE, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93KP, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	0,00
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Aufstellung analog zu den angeschlossenen Schutzeinrichtungen
<i>Bemerkungen</i>	-

Draufsicht

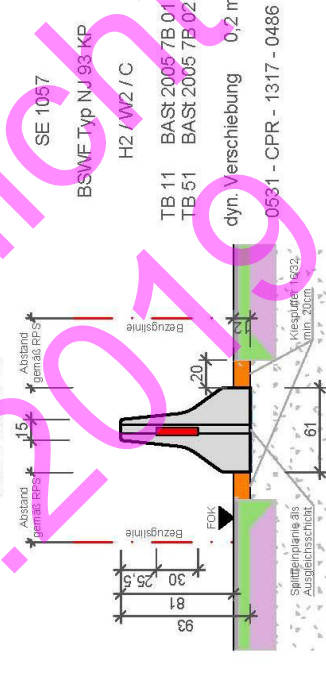


Seitenansicht

Schnitt A-A



Schnitt B-B



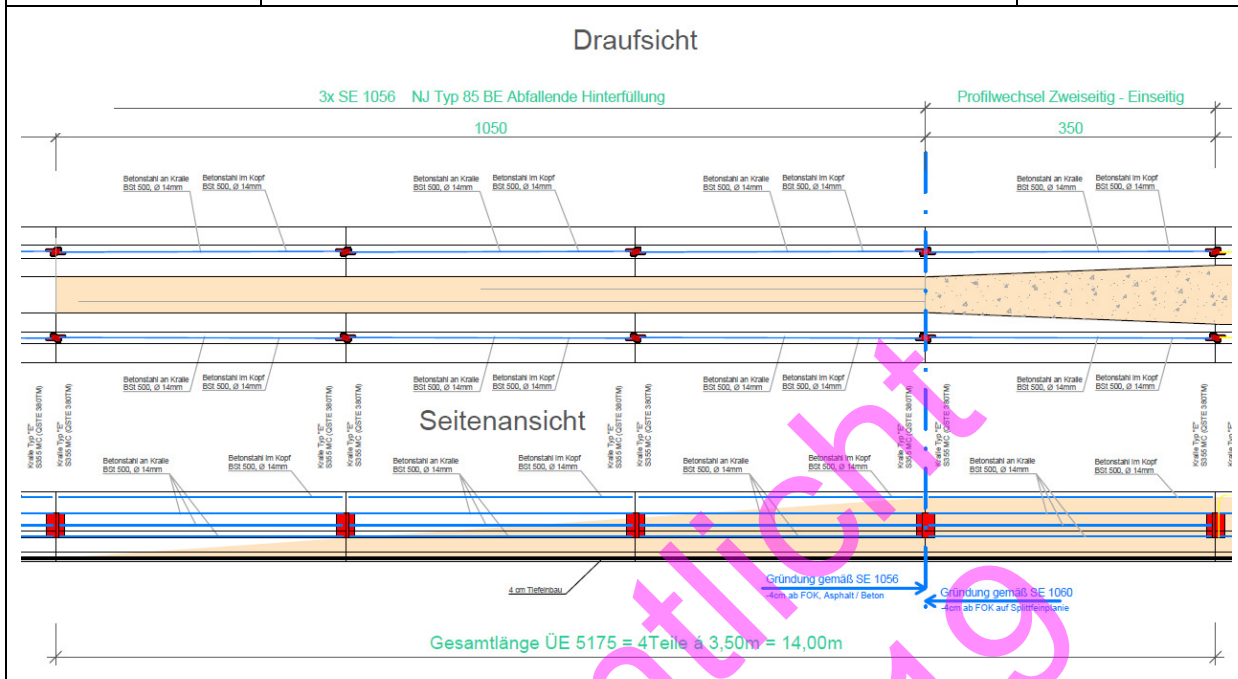
Es gelten die Einbauleitungen der angeschlossenen SE.
Untergrund / Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht!
In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt!
Bewehrung ÜE analog System mit gleicher Gründung.

Stand 12-2018
Kiespuffer 16/32

- 4cm Asphaltbeton
- 8cm Asphaltbinder
- Asphalttragschicht
- Streifenfundament C30/37
- Verdichtete Hinterfüllung
- Mörtelbett
- Kiespuffer 16/32

SE 1056
BSWF Typ NJ 85 BE
H2 / W1 / C
TB 11 BAST:2003 7B 21
TB 51 BAST:2003 7B 22
dyn. Verschiebung 0,0 m
0531 - CPR - 1317 - 0487

SE 1057
BSWF Typ NJ 93-KP
H2 / W2 / C
TB 11 BAST:2005 7B 01
TB 51 BAST:2005 7B 02
dyn. Verschiebung 0,2 m
0531 - CPR - 1317 - 0486

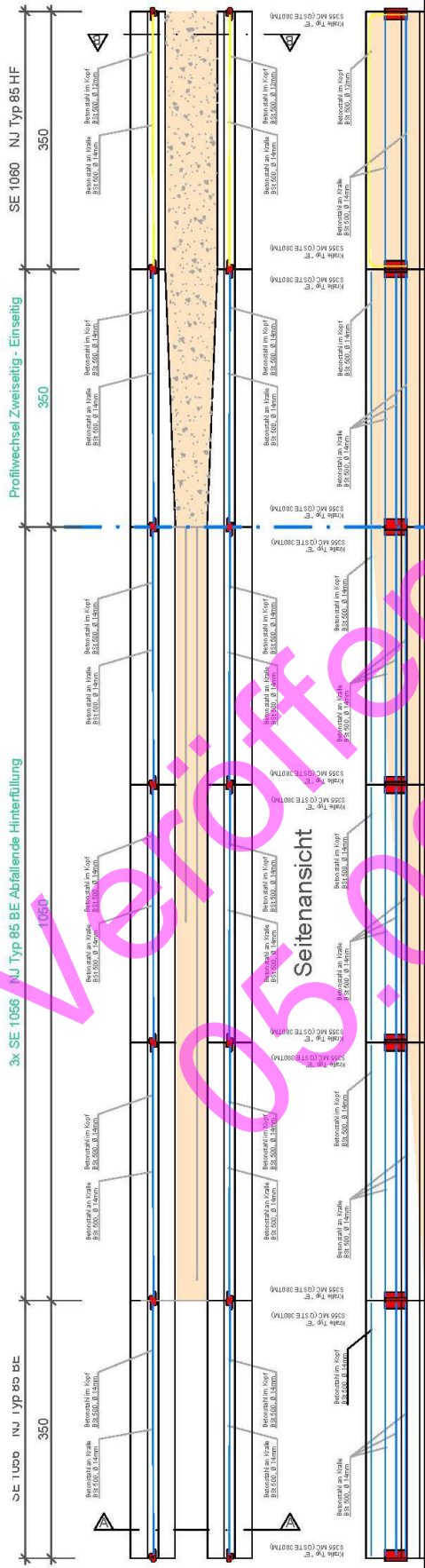


Das Übergangselement NJ 85BE – NJ 85HF hat eine Länge von 14,00 m und besteht aus vier zweireihig aufgestellten Betonfertigteilen im New-Jersey-Profil. Es verbindet die Systeme BSWF Typ NJ 85BE und BSWF Typ NJ 85HF miteinander.

Das Übergangselement selbst wird 4 cm vertieft direkt an der Belagskante montiert und dient als Profilangleich zweiseitig – einseitig (1 Element) sowie zur Anrampung der Hinterfüllung (3 Elemente). Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	ÜE Doppels. BSWF Typ NJ 85BE (zweireihig) – einseitige BSWF Typ NJ 85HF (Trog)
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 85BE (zweireihig), H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Eins. BSWF Typ NJ 85HF (Trog), H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	1,65
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81
<i>Länge des ÜE [m]</i>	14,00
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	4 cm eingebunden in Asphalt bzw. auf Splittfeinplanie
<i>Bemerkungen</i>	-

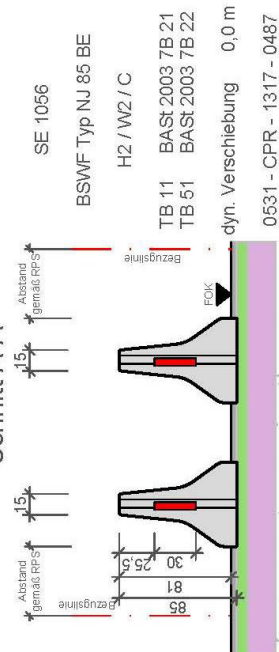
Draufsicht



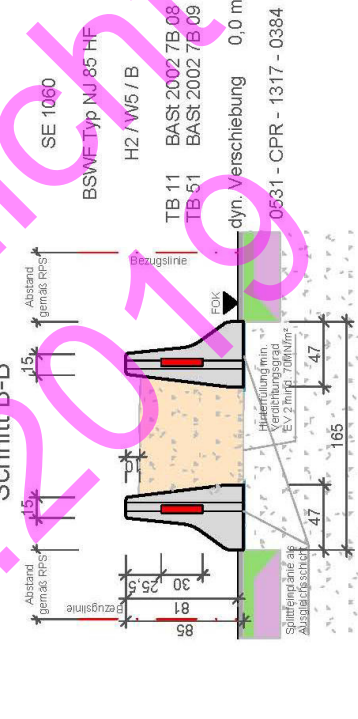
Seitenansicht

Gesamtlänge ÜE 5175 = 4 Teile à 3,50m = 14,00m

Schnitt A-A



Schnitt B-B



Es gelten die Einbauanleitungen der angeschlossenen SE.
 Untergrund / Unterlage gem. entsprechendem Prüfbericht!
 In Systemskizze ist nur die Zugbewehrung dargestellt!
 Bewehrung ÜE analog System mit gleicher Gründung.

Stand 12-2018

Kiespuffer 16/32

Mörtelbett

Verdichtete Hinterfüllung

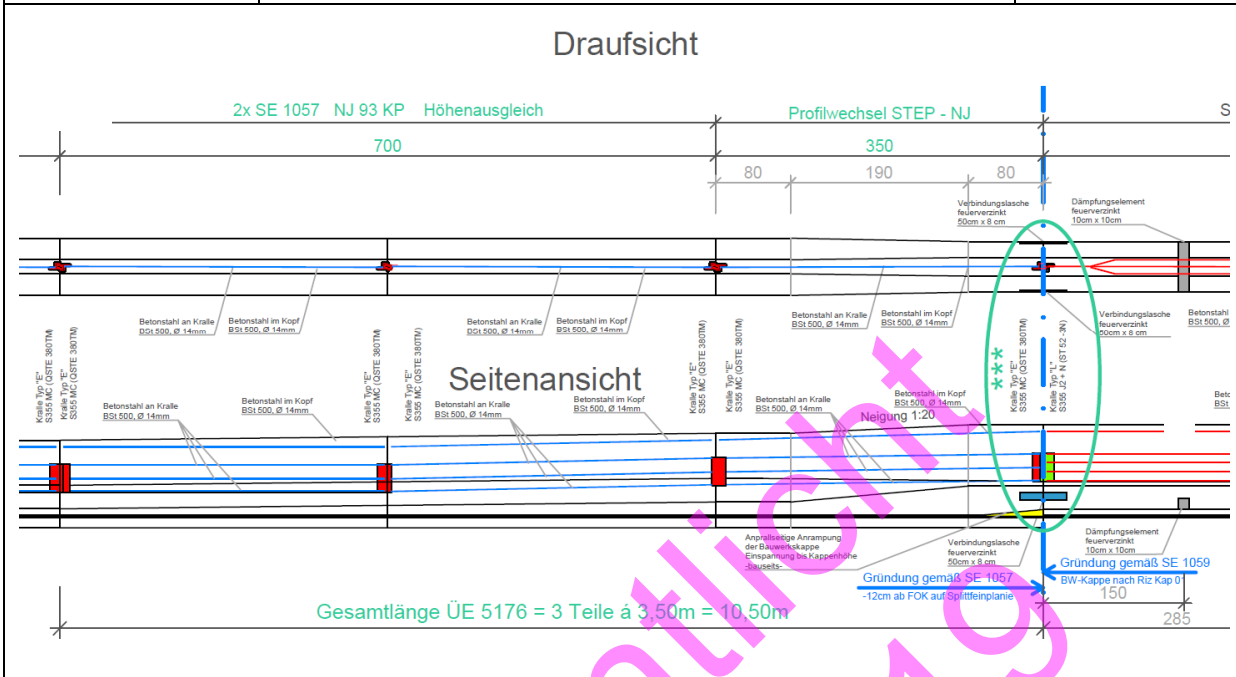
Streifenfundament C30/37

Asphalttragschicht

8cm Asphaltbinder

4cm Asphaltbeton

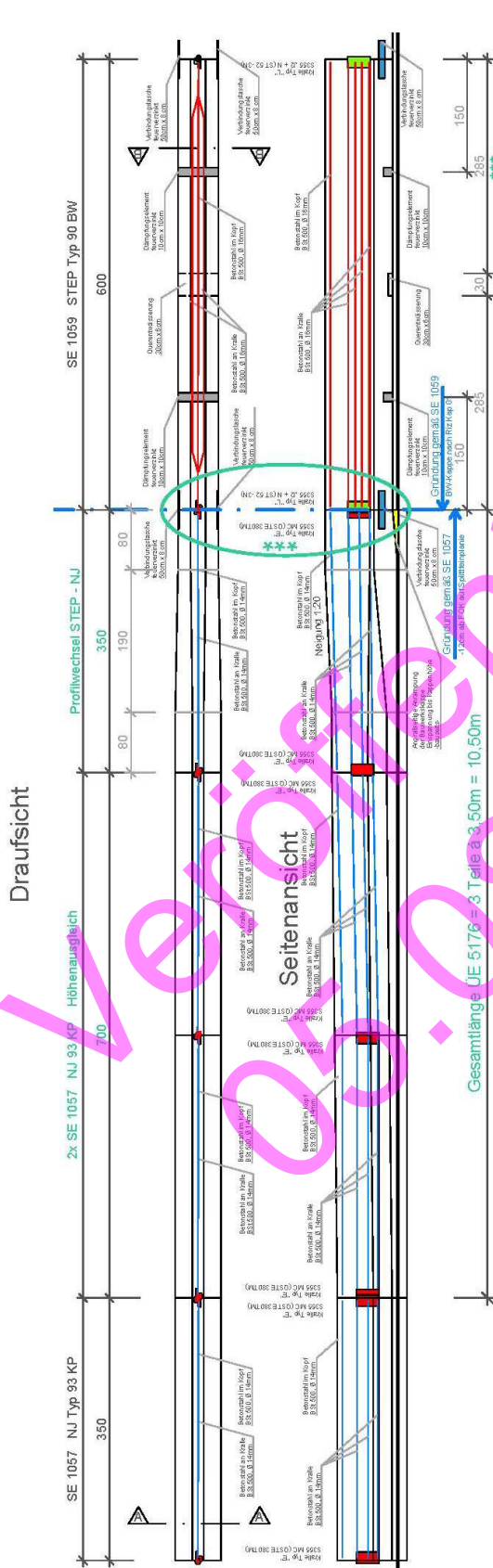
4cm Asphaltbeton



Das Übergangselement NJ 93KP – SB 90BW hat eine Länge von 10,50 m und besteht aus drei Betonfertigteilen im New-Jersey/STEP-Profil. Es verbindet die Systeme BSWF Typ NJ 93KP und BSWF Typ SB 90BW miteinander.

Das Übergangselement selbst wird 12 cm vertieft in einer Kiespufferung montiert und dient als Profilangleich zweiseitig – einseitig (1 Element) sowie als Höhenausgleich zum Bauwerkssystem (2 Elemente). Alle Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Krallenverbindungen kraftschlüssig miteinander verbunden. Die Kraftübertragung von Kralle zu Kralle erfolgt im Element durch entsprechende Bewehrung.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	ÜE Doppels. BSWF Typ NJ 93KP – Doppels. BSWF Typ SB 90BW
<i>Hersteller</i>	Hermann Spengler GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzrichtung 1</i>	Doppels. BSWF Typ NJ 93KP, H2
<i>angeschlossene Schutzrichtung 2</i>	Doppels. BSWF Typ SB 90BW, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,61 – 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,81 – 0,90 + Höhe Bauwerksskappe
<i>Länge des ÜE [m]</i>	10,50
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	12 cm eingebunden auf Splittfeinplanie in Kiespufferung
<i>Bemerkungen</i>	-



Unterschiedlicher Krallenverbau
siehe Prüfberichte TKE 4031
TB 11 Y48.08.K07
TB 51 Y48.07.K07

Regellösung mit Kappenhöhe 7,5cm.
Bei Abweichung = Elementanpassung

Es gelten die Einbauanleitungen
der angeschlossenen SE.

Untergrund / Unterlage gem.
entsprechendem Prüfbericht!

In Systemskizze ist nur die
Zugbewehrung dargestellt!

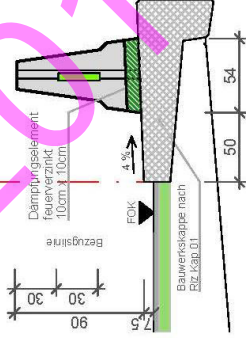
Bewehrung UE analog angeschl.
SE mit gleicher Gründung.

Stand 12-2018

Kiespuffer 16/32

Schnitt B-B

Abstand
gemäß RPS*
20



Dampfungsbrecher
10cm x 10cm

Bezugslinie

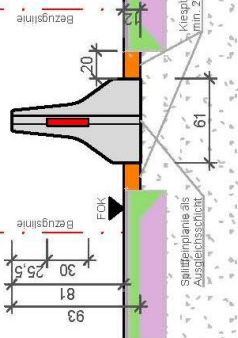
FKK

4%

Bauwerkschlepp nach
RZ-C30/37

Schnitt A-A

Abstand
gemäß RPS*
15



Bezugslinie

FKK

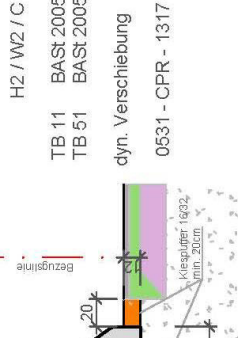
4%

Spaltplanie als
Ausschlussschicht

Kiespuffer 16/32
min. 20cm

Schnitt C-C

Abstand
gemäß RPS*
20



Dampfungsbrecher
10cm x 10cm

Bezugslinie

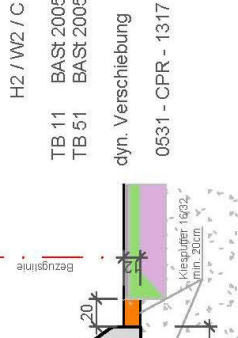
FKK

4%

Bauwerkschlepp nach
RZ-C30/37

Schnitt D-D

Abstand
gemäß RPS*
20



Dampfungsbrecher
10cm x 10cm

Bezugslinie

FKK

4%

Bauwerkschlepp nach
RZ-C30/37

Streifenfundament C30/37

Asphalttragschicht

Asphaltbinder

8cm Asphaltbinder

4cm Asphaltbeton

Verdichtete Hinterfüllung

Mörtelbett

Kiespuffer 16/32

Gesamtlänge ÜE 5176 = 3 Teile à 3,50m = 10,50m

SE 1059

BSWF Typ STEP 90 BW

H2 / W2 / C

TB 11 Y48.14.K08

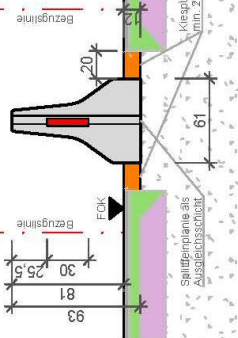
TB 51 Y48.12.K07

dyn. Verschiebung 0,3 m

0531 - CPR - 1317 - 0542

Schnitt E-E

Abstand
gemäß RPS*
20



Dampfungsbrecher
10cm x 10cm

Bezugslinie

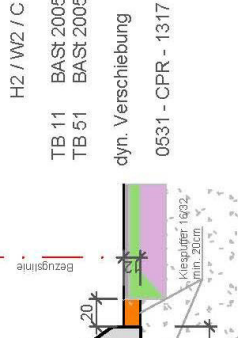
FKK

4%

Bauwerkschlepp nach
RZ-C30/37

Schnitt F-F

Abstand
gemäß RPS*
20



Dampfungsbrecher
10cm x 10cm

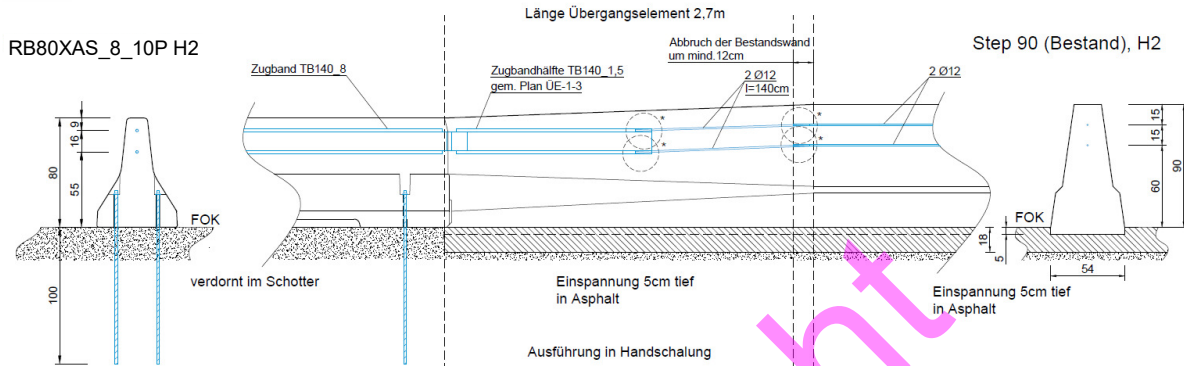
Bezugslinie

FKK

4%

Bauwerkschlepp nach
RZ-C30/37

Ansicht:

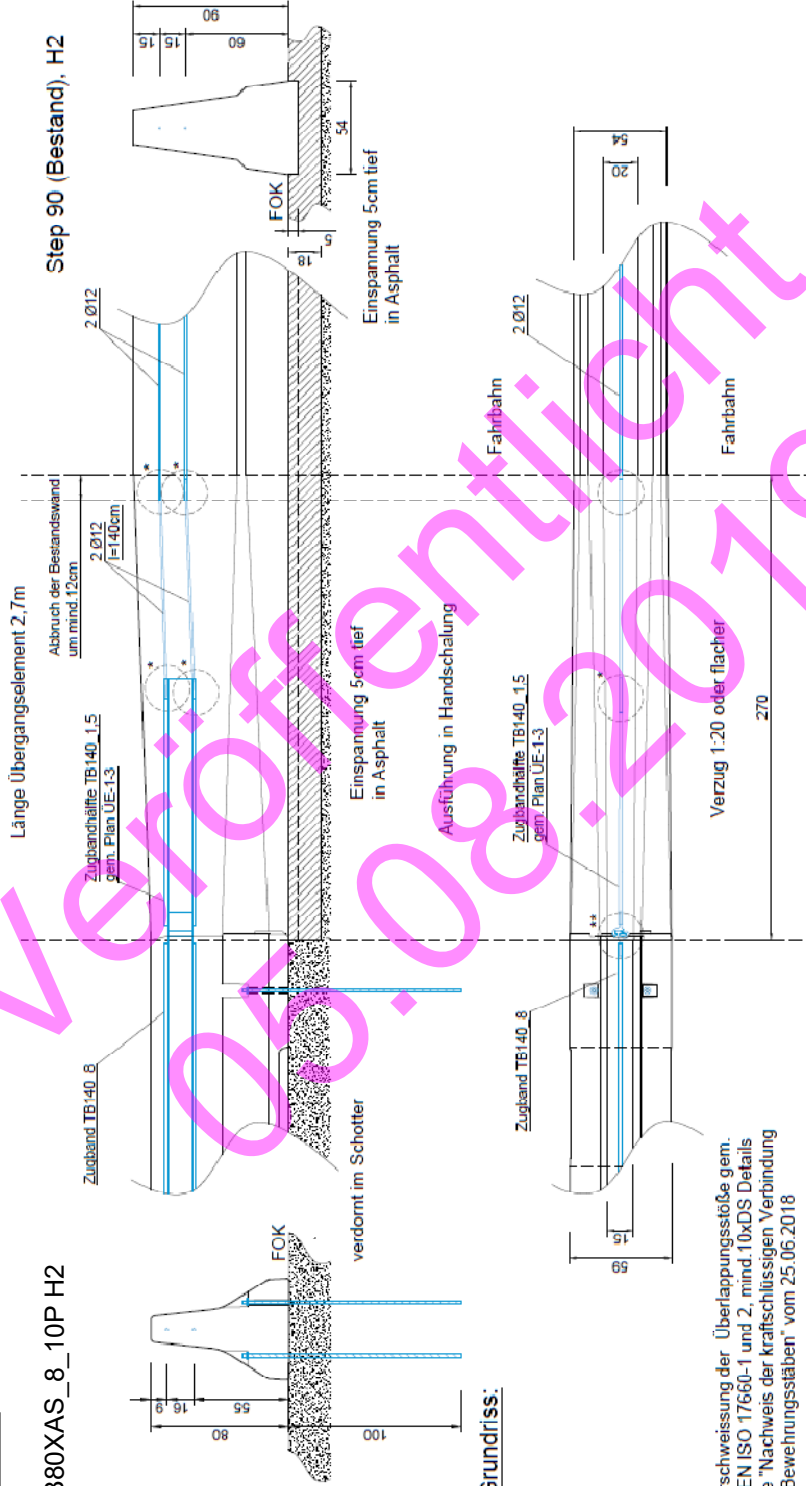


Das Übergangselement verbindet das Fertigteilssystem RB80XAS_8_10P mit der Ortbetonschutzwand Step 90 im Bestand. Es wird als BSWO mit einer Länge von 2,7 m ausgeführt und ist unabhängig von der Fahrtrichtung einsetzbar. Die kraftschlüssige Verbindung erfolgt über den Anschluss der Bewehrung der Step 90 an die im Betonfertigteil eingehängte Zugbandhälfte. Hierfür wird die bestehende BSWO mind. 12 cm abgebrochen, die 2 Bewehrungsstäbe DN12 der Step 90 werden an 2 Bewehrungsstäbe DN12 mit der Länge 1,40 m angeschweißt. Diese wiederum werden mit der in die Fertigteilwand eingehängten Zugbandhälfte mit der notwendigen Überlappung angeschweißt. Die Einspannung in den Asphalt wird mit 5 cm Tiefe analog der Einspannung der Step 90 ausgeführt.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	REBLOC RB80XAS_8_10P - Step 90 (Bestand)
<i>Hersteller</i>	REBLOC GmbH
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	REBLOC RB80XAS_8_10P
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Step 90 (Bestand)
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i>	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,59 - 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,80 - 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	2,7
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Asphalt
<i>Bemerkungen</i>	5 cm tief im Asphalt eingebettet auf die gesamte Breite

Ansicht:

RB80XAS_8_10P H2



Grundriss:

* Verschweissung der Überlappungsstöße gem. DIN EN ISO 17660-1 und 2, mind. 10xDS Details siehe "Nachweis der kraftschlüssigen Verbindung von Bewehrungsstäben" vom 25.06.2018

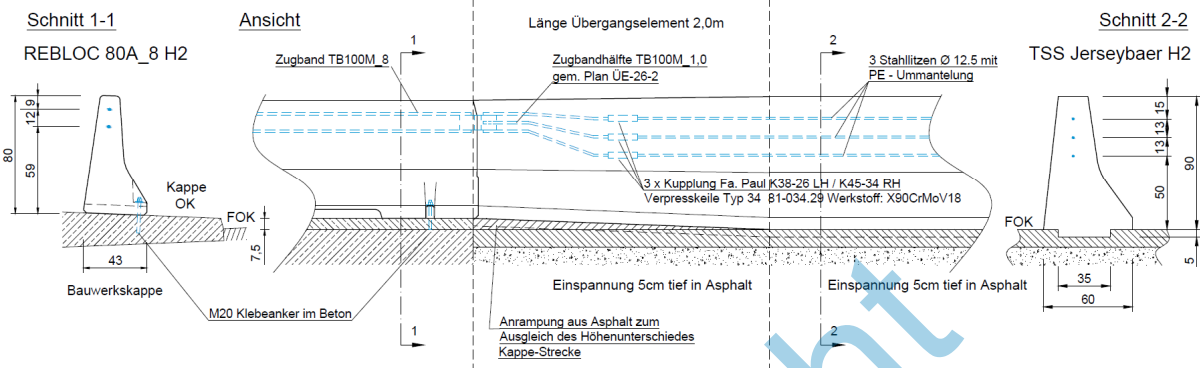
** durchgängiger vertikaler Entwässerungskanal ist zu gewährleisten

- Dieses Übergangselement ist unabhängig von der Fahrtrichtung einsetzbar
- Bei einseitiger Anwendung ist die Flucht der Vorderkante durchgängig gerade zu gestalten
- Überlappungsstöße der Bewehrung sind gem. DIN EN ISO 17660-1 und 2 auszuführen
- Die Profilanpassungen in Höhe und Breite (fahrbanneitig) sind 1:20 oder flacher auszuführen
- Die Herstellung des Übergangselements kann mittels Handschälung erfolgen
- Die Einbauanleitungen der angeschlossenen Schutzzeitrichtungen sind zu beachten

REBLOC®
Concrete Barriers

Übergangselement
REBLOC 80XAS_8 auf Step90 Bestand

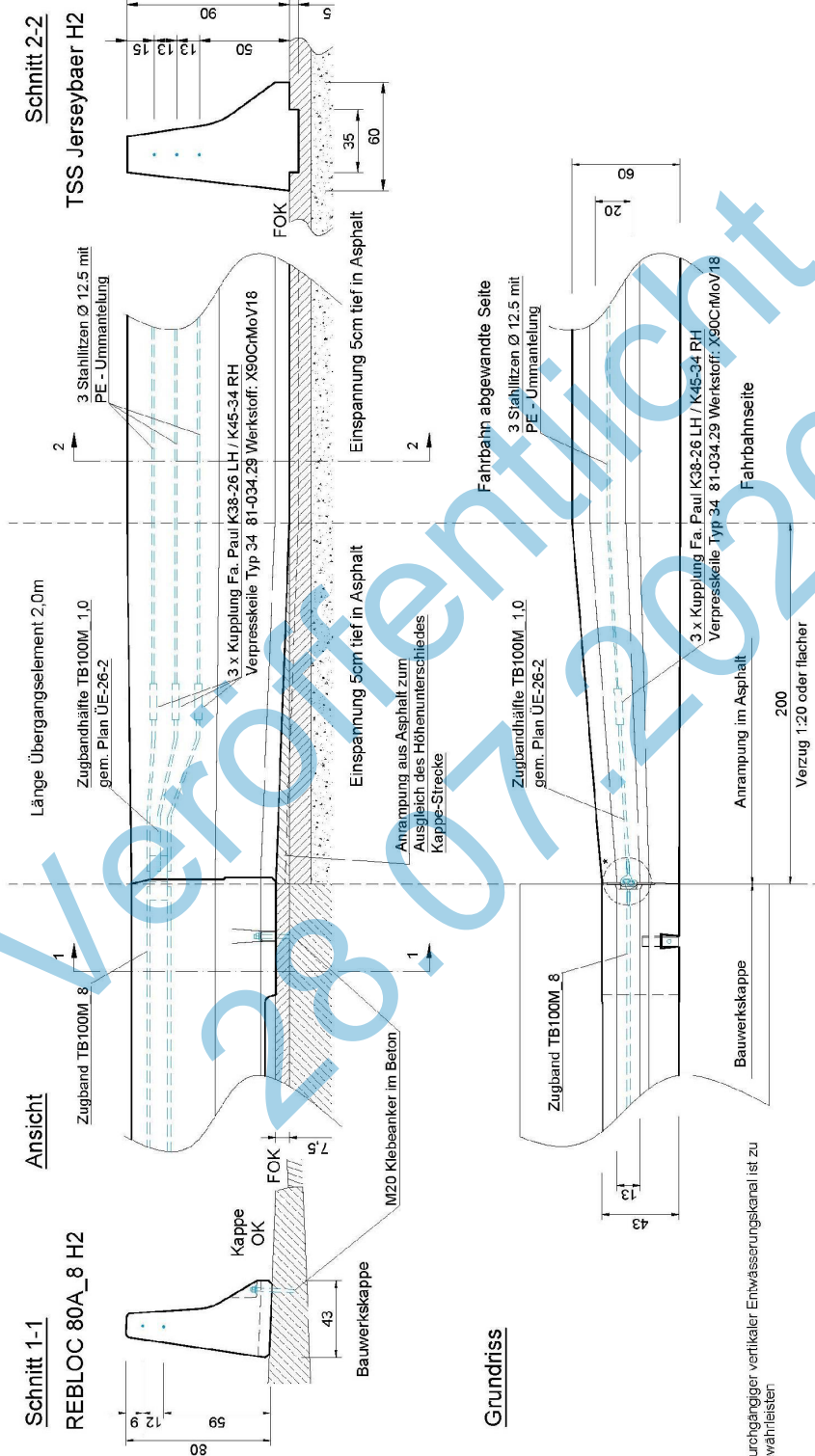
BEZEICHNUNG	DIN-NR.	PROJEKT-NR.	GRUPPE
Übergangselement	17660-1	UE-25	B
Diese Zeichnung ist geistiges Eigentum der Fa. REBLOC GmbH und damit geschützt. Jede unautorisierte Vervielfältigung, Verbreitung, Übersetzung oder Nachahmung an Dritte ist nicht gestattet.			
PLAN-NR.	INDEX		
UE-25	B		



Das Übergangselement verbindet das System REBLOC RB80A_8 aus Betonschutzwandfertigteilen mit dem Ortbetonsystem TSS Jerseybaer. Die Länge des Übergangselements beträgt 2,0 m. Die Profilverzierung erfolgt fahrbahnseitig in der Breite sowie in der Höhe mit 1:20 oder flacher. Das Übergangselement wird genau wie die angeschlossene Schutzeinrichtung TSS Jerseybaer 5 cm tief und 35 cm breit im Asphalt eingespannt.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	REBLOC RB80A_8 – TSS Jerseybaer
<i>Hersteller</i>	REBLOC GmbH
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	REBLOC RB80A_8, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	TSS Jerseybaer, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,43 - 0,60
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,80 + Kappenhöhe - 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	2,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Asphalt
<i>Bemerkungen</i>	3 cm tief und 35 cm breit im Asphalt eingespannt

Übergangselement REBLOC 80A_8 auf TSS Jerseybaer H2



*durchgängiger vertikaler Entwässerungskanal ist zu gewährleisten

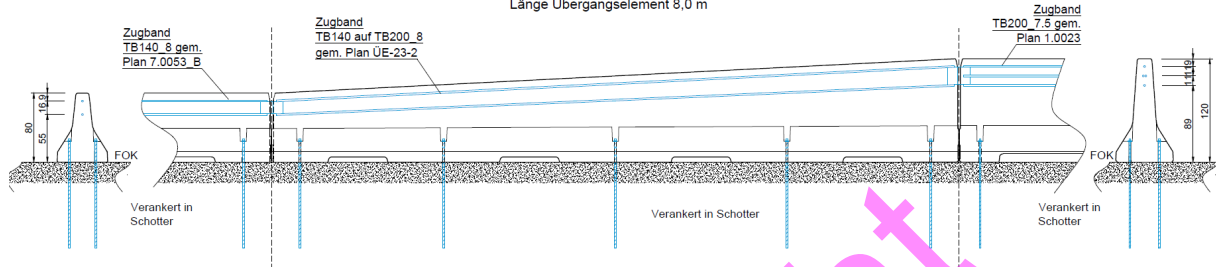
- Die Einbauanleitungen der angeschlossenen Schutzeinrichtungen sind zu beachten
- Dieses Übergangselement ist nur einseitig links einsetzbar
- Für eine Anwendung rechts ist das ÜE rechts einzusetzen
- Die Profilanpassungen in Höhe und Breite (fahrbahnseitig) sind 1:20 oder flacher auszuführen
- Die Herstellung des Übergangselements kann mittels Handschalung erfolgen
- Die Kupplungen K38-26 LH / K45-34 RH (gem.Zng. 81-160.40 a vom 29.04.2019) sind gemäß Einbauanweisungen Fa. Paul einzubauen
- Die in der Zeichnung dargestellte Konstruktion stellt die Standardsituation für eine Regelkappe mit 7,5cm Bordhöhe dar.
- Bei abweichenden Kappenhöhen gelten die Angaben der ZTV FRS sowie der zugehörigen Einbauanleitungen der Schutzeinrichtungen

REBLOC® Concrete Barriers		Übergangselement REBLOC 80A_8 auf TSS Jerseybaer H2	
SEARBEITET	GEZEIGT	PROJEKT ITR	GRÖSSE
			A3
		PLANNR.	INDEX
			ÜE-5178
Diese Zeichnung ist geistiges Eigentum der Fa. REBLOC Nachdruck, Vervielfältigung, Verbreitung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung der Fa. REBLOC Überarbeitung oder Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.			

Ansicht:

RB80XAS_8

RB120AS_7.5

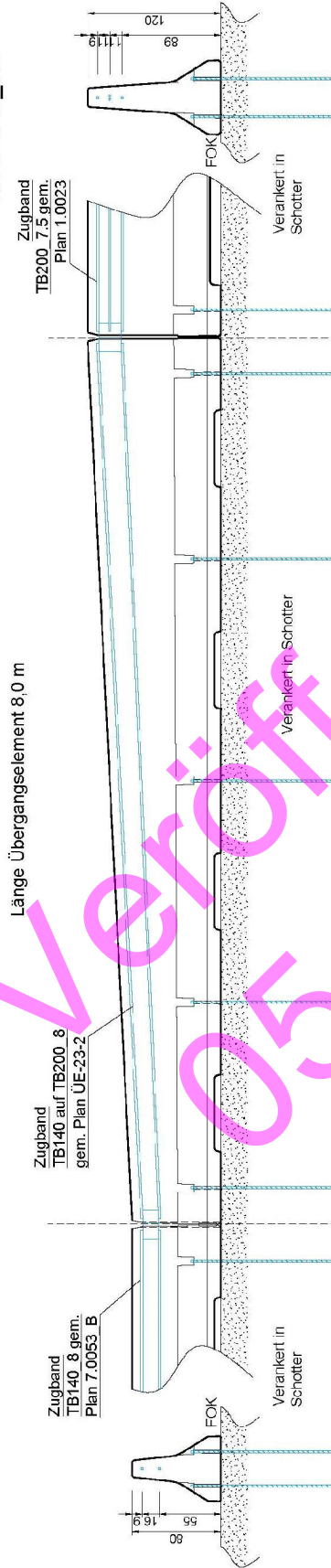


Das doppelseitige Übergangselement verbindet die beiden Systeme REBLOC RB80XAS_8_10P und RB120AS_7.5 aus Betonschutzwandfertigteilen miteinander. Die Verankerung des Übergangselementes erfolgt analog zu den angeschlossenen Schutzeinrichtungen mit 5 je 1,0 m tiefen Stahldornen im Untergrund. Innerhalb des Übergangselementes erfolgt die Anpassung der Höhe und der Systembreite. Die Kraftschlüssige Verbindung wird durch die in beiden Schutzeinrichtungen gleiche integrierte Kupplung und dem zugehörigen Zugband sicher gestellt.

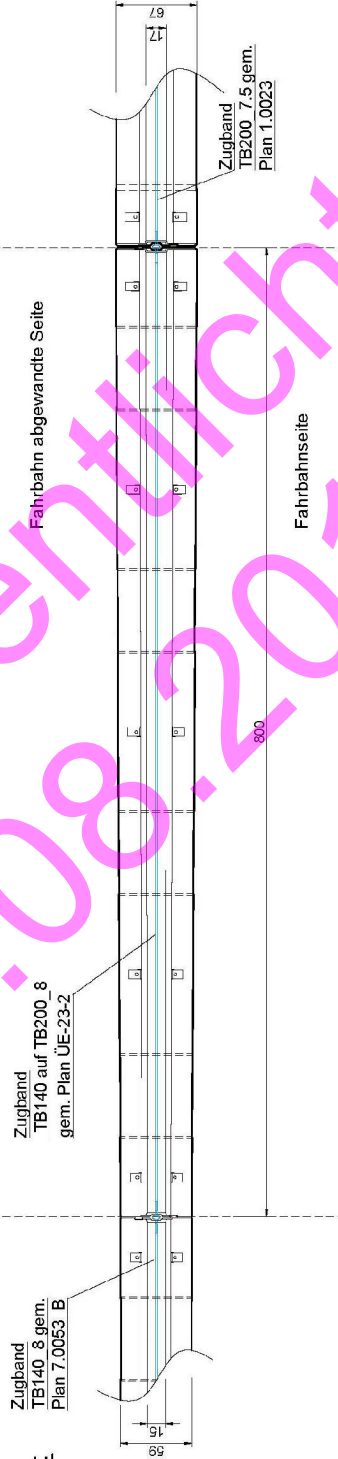
<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	ÜE REBLOC RB80XAS_8_10P – RB120AS_7.5
<i>Hersteller</i>	REBLOC GmbH
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	RB80XAS_8_10P, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	RB120AS_7.5, H4b
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i>	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,59 - 0,67
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,80 – 1,20
<i>Länge des ÜE [m]</i>	8,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Verdornt auf verdichtetem Untergrund, Einbindetiefe 1,0 m
<i>Bemerkungen</i>	-

Ansicht:

REBLOC RB80XAS 8 10P



Grundriss:



RB120AS_7.5

Zugband
TB200_7.5 gem.
Plan 1.0023

Länge Übergangselement 8,0 m

Zugband
TB140 auf TB200_8
gem. Plan UE-23-2

Zugband
TB140_8 gem.
Plan 7.0053 B

Verankert in
Schotter

Verankert in
Schotter

Verankert in
Schotter

Fahrbahn abgewandte Seite

Fahrbahnseite

Zugband
TB200_7.5 gem.
Plan 1.0023

REBLOC®
Concrete barriers

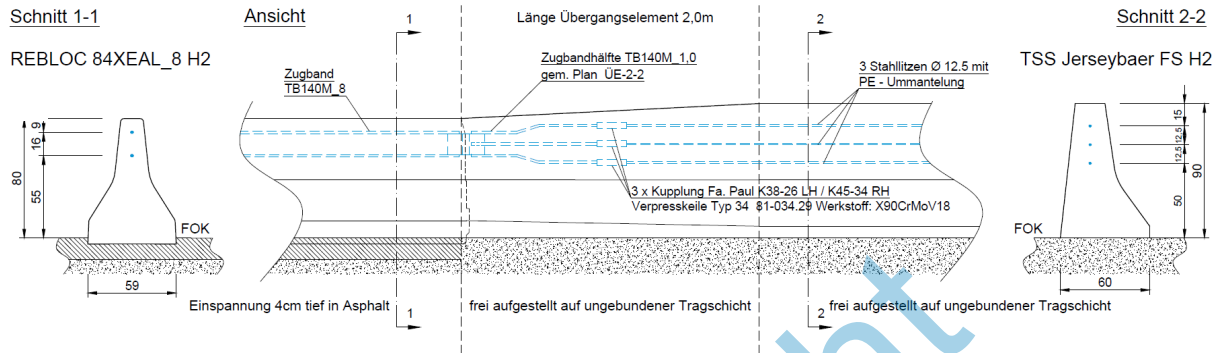
Übergangselement

RB80XAS_8 auf RB120AS_7.5

BEARBEITET	DATUM	NAME	PROJEKT NR.	GRÖSSE
	28.10.2018			A3
				INPZL
				ÜK-27-1

Diese Zeichnung ist geistiges Eigentum der Fa. REBLOC
Copyright © 2018. Alle Rechte vorbehalten.
Rechtliche Verantwortung für die Ausführung
Übertragung oder Weitergabe an Dritte ist nicht
gestattet.

- Die Einbauanleitungen der angeschlossenen Schutzeinrichtungen sind zu beachten
- Dieses Übergangselement ist in beiden Fahrtrichtungen einsetzbar
- Die Profilanpassungen in Höhe und Breite (fahrbahnseitig) sind 1:20 oder flacher ausgeführt

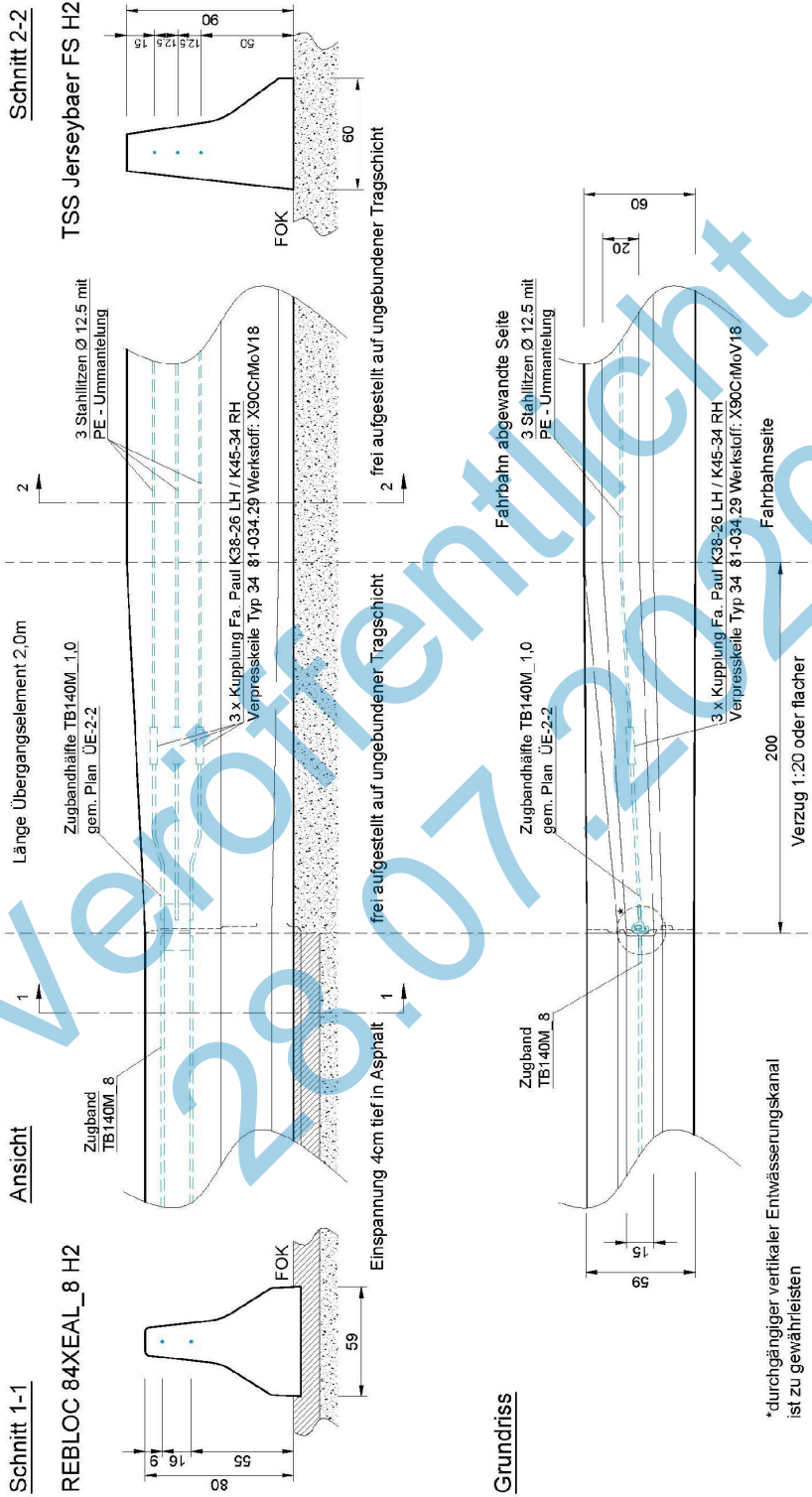


Das Übergangselement wird als BSWO mit einer Länge von 2,0 m ausgeführt. Die kraftschlüssige Verbindung erfolgt über den Anschluss der Bewehrung der TSS Jerseybaer FS an die im Betonfertigteile eingehängte Zugbandhälfte.

Aufgrund der fahrbahnseitig geforderten Mindestverziehung 1:20 ergibt sich die Länge des Übergangselements mit 2,0 m. Das Übergangselement wird analog zur Aufstellung des TSS Jerseybaer FS frei auf die ungebundene Tragschicht ($E_{V2} \geq 100 \text{ MN/m}^2$) aufgestellt.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	REBLOC RB84XEAL_8 – TSS Jerseybaer FS
<i>Hersteller</i>	REBLOC GmbH
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	REBLOC RB84XEAL_8, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	TSS Jerseybaer FS, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i>	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,59 - 0,60
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,80 - 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	2,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Frei auf ungebundener Tragschicht aufgestellt
<i>Bemerkungen</i>	-

Übergangselement REBLOC 84XEAL_8 auf TSS Jerseybaer FS H2



REBLOC® Concrete Barriers	
Übergangselement REBLOC 84XEAL_8 auf TSS Jerseybaer FS H2	
BEARBEITET	DATEI NR.
PROJEKT NR.	PROJEKT NR.
PLANNR.	PLANNR.
GRÖSSE	GRÖSSE
A3	A3
INDEX	INDEX
Dieses Zeichnung ist geistiges Eigentum der Fa. REBLOC Concrete Barriers. Jede Vervielfältigung, Verbreitung, Benützung, Vervielfältigung, Vervielfältigung, Überarbeitung oder Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.	
ÜE-5180	

- Die Einbauanleitungen der angeschlossenen Schutzeinrichtungen sind zu beachten
- Dieses Übergangselement ist nur einseitig einsetzbar
- Die Profilanpassungen in Höhe und Breite (fahrbahnseitig) sind 1:20 oder flacher auszuführen
- Die Herstellung des Übergangselements kann mittels Handschaltung erfolgen
- Die Kupplungen K38-26 LH / K45-34 RH (gem. Zng. 81-160.40 a vom 29.04.2019) sind gemäß Einbauanweisungen Fa. Paul einzubauen



Das 2,6 m lange Übergangselement verbindet die frei aufgestellte Ortbetonschutzwand TSS Jerseybaer FS und die frei aufgestellte Ortbetonschutzwand TSS Softbaer NR E200.

In dem Übergangselement wird die Profilanpassung durchgeführt. Die Längsbewehrung wird mittels Systemkupplungen kraftschlüssig miteinander verbunden. An den Enden des Übergangselementes soll kein Fugenschnitt erfolgen. Das Fugenraster der angeschlossenen Schutzeinrichtungen soll beibehalten werden.

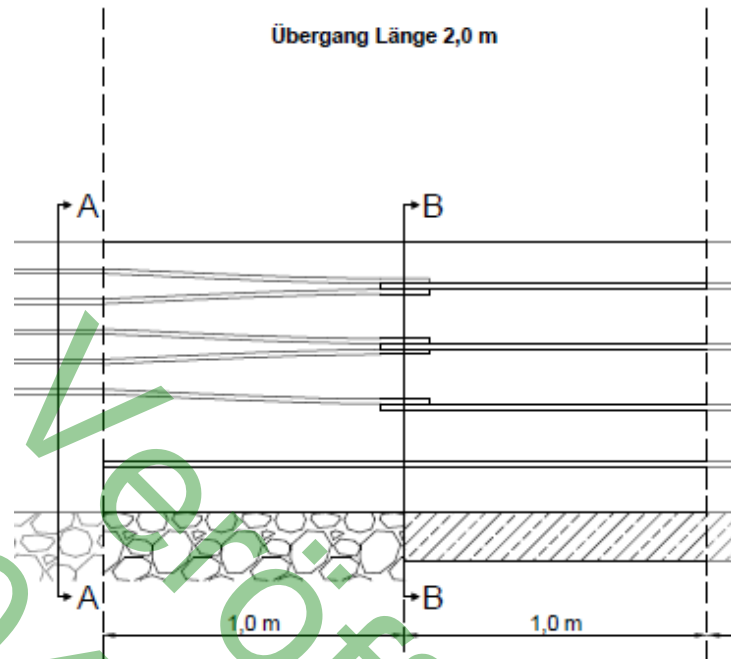
<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	TSS Jerseybaer FS – TSS Softbaer NR E200
<i>Hersteller</i>	STRABAG AG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	TSS Jerseybaer FS, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	TSS Softbaer NR E200, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton C30/37 (LP)XC4, XD3, XF4, WA
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,60 - 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	2,60
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	ungebundene Tragschicht
<i>Bemerkungen</i>	

Übergangselement TSS Jerseybaer FS H2 - TSS Softbaer H2 NR E200



STRABAG	Übergangselement ÜE-5181	Datum: 25.06.2019
Diese Unterlagen sind geistiges Eigentum der STRABAG AG, Siegburger Straße 239a, 50675 Köln, Tel. +49(0)221 624 3339. Jegliche Vervielfältigung, Mikroverfilmung, fotomechanische Wiedergabe, Übersetzung sowie Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen bleibt vorbehalten und ist nicht gestattet.	Verbindung TSS Jerseybaer FS H2 mit TSS[®] Softbaer H2 NR E200	Zeichnungs-Nr.: 04-M06-ÜEAA-05-5.
		MRA

- Das Übergangselement ist unabhängig von der Fahrtrichtung einsetzbar.
- Profilanpassungen sind im Verhältnis 1:20 oder flacher im Übergangselement auszuführen.
- Die Einbauhandbücher der angeschlossenen Schutzeinrichtungen sind zwingend zu beachten.



Das Übergangselement verbindet die beiden Ortbetonschutzwände TSS Softbaer NR E200 und LT 101 ME (Bauwerk) als Übergang von der Strecke auf ein Bauwerk.

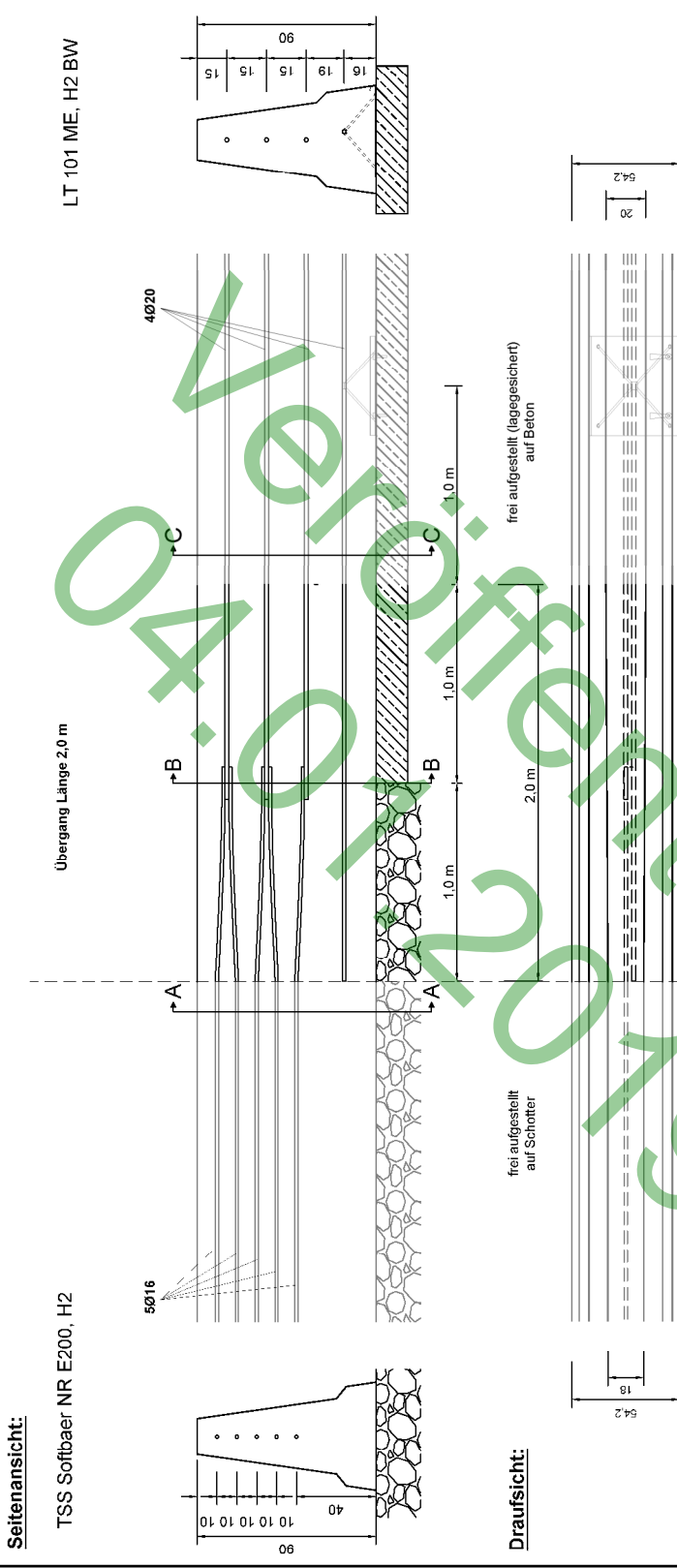
Die TSS Softbaer NR E200 wird freistehend auf Schotter aufgestellt. Die LT 101 ME (Bauwerk) wird mittels Schubplatten aus Stahl S 355 MC, welche im Abstand von 3 m mit jeweils zwei Edelstahldübeln \varnothing 12 mm und L = 100 mm mit DiBT Zulassung in der Unterlage verankert werden, in der Lage gesichert.

Das Übergangselement hat eine Länge von 2,0 m und dient der Profilanpassung. Es wird mittels Handschalung hergestellt. Die drei oberen Bewehrungsstäbe der LT 101 ME (Bauwerk) werden zu einem durchlaufenden Zugband verbunden, die anderen Bewehrungsstäbe enden im Übergangselement (siehe Zeichnung).

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	ÜE TSS Softbaer NR E200 - LT 101 ME (Bauwerk)
<i>Hersteller</i>	Strabag AG Linetech GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	TSS Softbaer NR E200, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	LT 101 ME (Bauwerk), H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	2,00
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Schotter, Beton (Bauwerkskappe)
<i>Bemerkungen</i>	Wechsel von auf Schotter aufgestellter BSW O auf mit Schubplatten auf der Bauwerkskappe / Betonfundament befestigten Bauwerkssystem.

Übergangselement TSS Softbaer NR E200, H2 auf LT 101 ME, H2 BW

[cm]



Seitenansicht:

TSS Softbaer NR E200, H2

Übergang Länge 2,0 m

LT 101 ME, H2 BW

Draufsicht:

- Die Zeichnung gilt nur in Verbindung mit den Einbauanleitungen der angeschlossenen Schutzeinrichtungen
- Fahrtrichtung: das Übergangselement ist unabhängig von der Fahrtrichtung einsetzbar
- Bewehrungsstäbe sind geschweisst auszuführen mit Überreifungslänge mind. 10xds entsprechend DIN EN ISO 17660-1+2
- Profilanpassungen (Höhe und Breite) sowie Verschnenkungen sind im Verhältnis 1:20 oder flacher im Übergangselement auszuführen
- Die Herstellung des Übergangselements erfolgt mittels Systemschalung von Hand

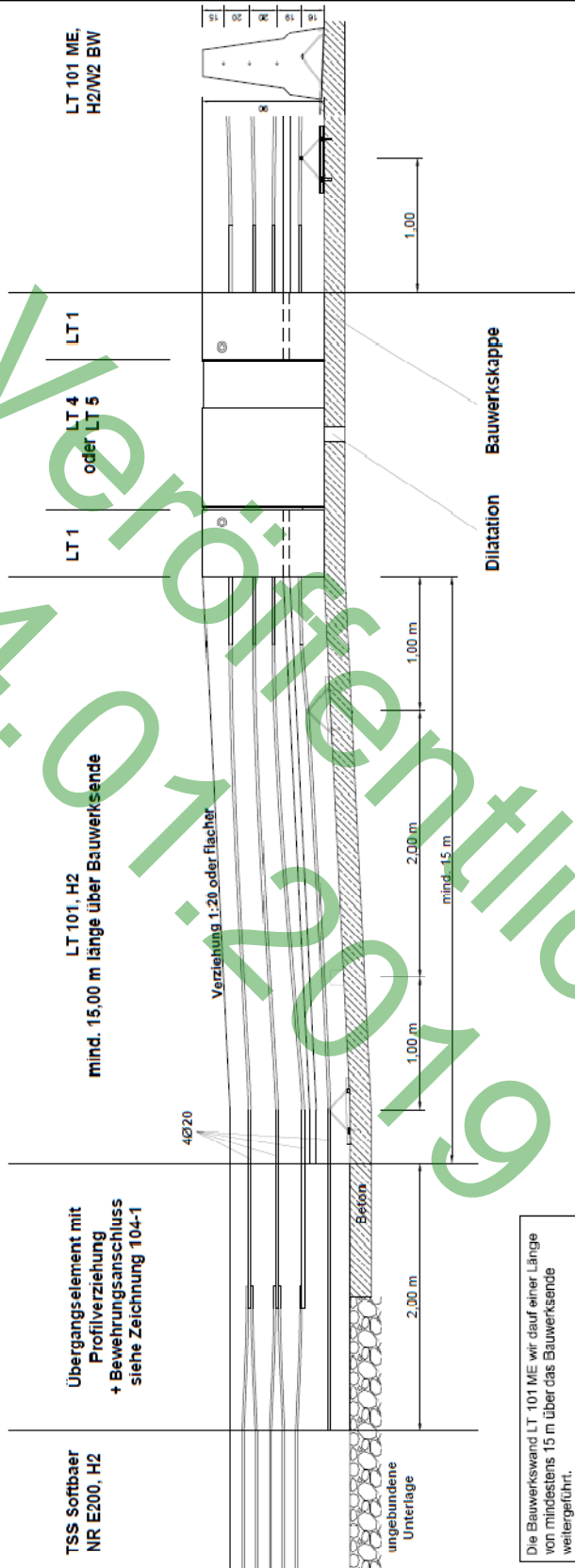
Übergangselemente		ÜE TSS Softbaer NR E200, H2 auf LT 101 ME, H2 BW
bearbeitet	geprüft	
20.09.2018	20.09.2018	
N. Kallmes	H. Volk	
LINEITECH GmbH & Co. KG ID-Nr.: ÜE 5182 Zeichnungsnummer: 104-1		

Diese Unterlagen sind geistiges Eigentum der Linetech GmbH und Co. KG, Vorn-Heinrich-Strasse 99, 50829 Köln. Jegliche Vervielfältigung, Verbreitung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung der Linetech GmbH und Co. KG. Die Haftung für die Richtigkeit der Angaben ist nicht gegeben.

[cm]

Ergänzung zum Übergangselement TSS Softbaer NR E200, H2 auf LT 101 ME, H2/W2 BW
mit Bauwerksdilatation LT 14-1 oder LT 15-1

Seitenansicht:

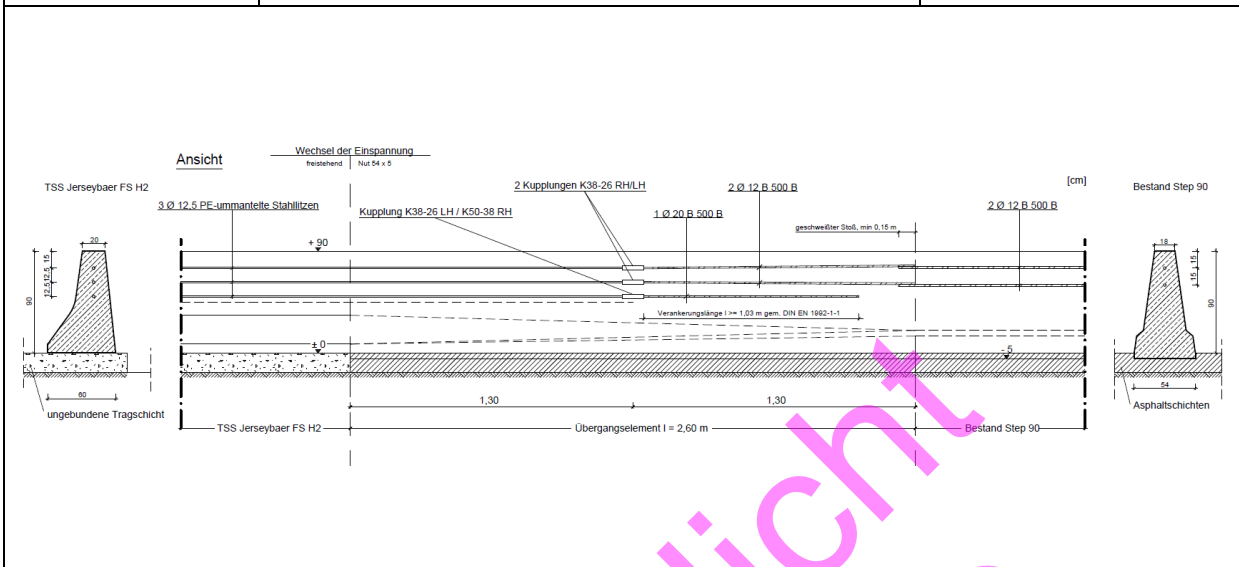


Die Bauwerkswand LT 101 ME wird auf einer Länge von mindestens 15 m über das Bauwerksende weitergeführt.
In diesen 15 m erfolgt die Höhenanpassung der Wand und des Fundamentes mit einer Verzierung von 1:20 oder flacher. Das Fundament hat die Abmessung mind. 80 cm breit und mind. 16 cm dick.
Die BSW LT 101 ME wird auf dem Fundament, wie auf der Bauwerkskappe mit Schubkälten liegegessert

- Die Zeichnung gilt nur in Verbindung mit den Einbauleitungen der angeschlossenen Schutzeinrichtungen
- Fahrtrichtung: das Übergangselement ist unabhängig von der Fahrtrichtung einsetzbar
- Bewehrungsstöße sind geschweißt auszuführen mit Übergreifungslänge mind. 10xds entsprechend DIN EN ISO 17660-1+2
- Profilanpassungen (Höhe und Breite) sowie Verschenkungen sind im Verhältnis 1:20 oder flacher im Übergangselement auszuführen
- Die Herstellung des Übergangselements erfolgt mittels Systemschulung von Hand

Übergangselemente		ÜE	Zeichnungsnummer
bearbeitet	20.09.2018	N. Kallmes	104-3
geprüft	20.09.2018	H. Volk	
			LT-Nr. ÜE 5182
			GmbH & Co. KG
TSS Softbaer NR E200, H2 auf LT 101 ME, H2 BW			

Diese Unterlagen sind geistige Eigentümergegenstände. Die Weitergabe an Dritte ist ohne schriftliche Genehmigung der Linetech GmbH & Co. KG. Verstoß gegen dieses Recht ist strafbar.
Alle Änderungen, Nachträge, Zusätze und Ergänzungen sind in dieser Zeichnung zu berücksichtigen.
Bei Änderungen der Zeichnung ist die Zeichnung neu zu erstellen und zu genehmigen.




Das Übergangselement verbindet die frei auf ungebundener Tragschicht aufgestellte Ortbetonschutzwand TSS Jerseybaer FS H2 mit der Step 90 im Bestand, die im Asphalt eingespannt ist. In dem Übergangselement wird die Profilanpassung von New Jersey auf Step-Profil sowie der Wechsel der Gründung (freie Aufstellung auf Einspannung im Asphalt) vorgenommen. Die Längsbewehrung wird mittels Systemkupplungen (Fa. PAUL K38-26 RH/LH) kraftschlüssig miteinander verbunden.

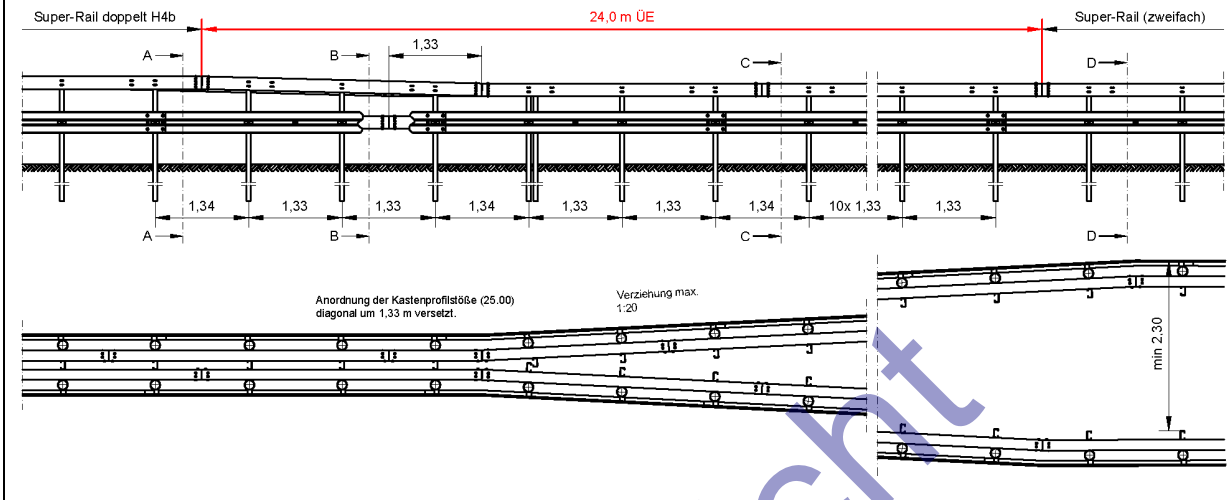
<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	TSS Jerseybaer H2 – Step 90 (Bestand)
<i>Hersteller</i>	STRABAG AG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	TSS Jerseybaer, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Step 90 (Bestand)
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und PE-ummantelte Stahllitzen Ø 12,5 mm
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,60 - 0,54
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	2,6
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Einspannung im Asphalt, 5 cm tief, 54 cm breit
<i>Bemerkungen</i>	-

Übergangselement TSS Jerseybaer FS H2 - Bestand Step 90



- Das Übergangselement ist unabhängig von der Fahrtrichtung einsetzbar.
- Die Bewehrung der Bestandswand ist um mindestens 0,15 m unbeschädigt zu erhalten.
- Die Überbreitungslänge der geschweißten Stähle ist entsprechend DIN EN ISO 17660-1+2 mind. 10xds auszuführen.
- Profilanpassungen sind im Verhältnis 1:20 oder flacher im Übergangselement auszuführen.
- Die Einbauhandbücher der angeschlossenen Schutzeinrichtungen sind zwingend zu beachten.

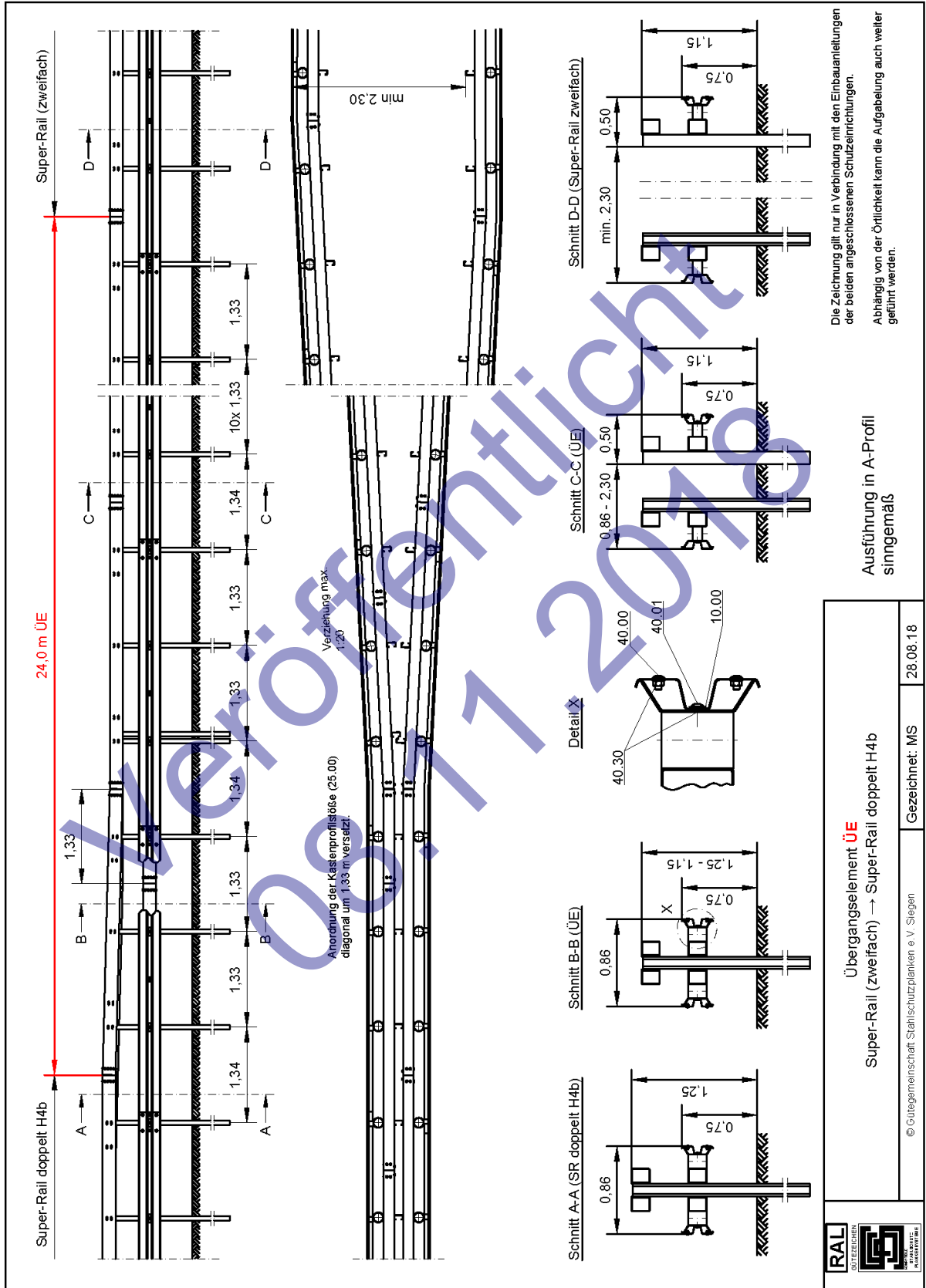
 <p>STRABAG</p> <p>Diese Lieferanten sind geistiges Eigentum der STRABAG AG Siegburger Straße 228a, 50679 Köln, Tel. +49(0)221 8243330 Jegliche Vervielfältigung, Mikroverfilmung, fotomechanische Wiedergabe, Übersetzung sowie Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen bleibt vorbehalten und ist nicht gestattet.</p>	<p>Übergangselement ÜE-5183 Verbindung TSS Jerseybaer FS H2 mit Bestand Step 90</p>	<p>Datum: 29.04.2019</p> <p>Zeichnungs-Nr.: 04-M06-UEZZ-03-4.</p> <p>MRa</p>
	<p>Übergangselement ÜE-5183 Verbindung TSS Jerseybaer FS H2 mit Bestand Step 90</p>	



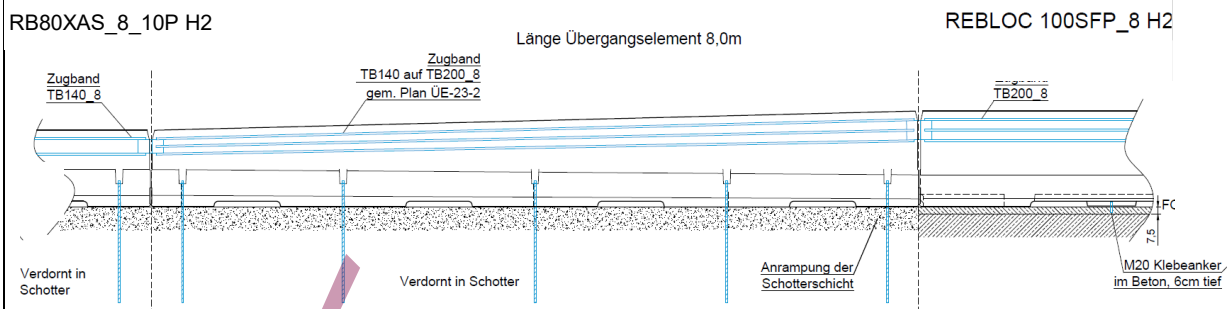
Das geramnte Übergangselement besteht aus korrosionsgeschützt ausgeführten Bauteilen aus Stahl nach RAL-RG 620 und verbindet die Schutzeinrichtungen SR, H4b in 2-reihiger Aufstellung und SR doppelt H4b miteinander. Die Länge des Übergangselementes beträgt 24,0 m.

Im Bereich des Übergangs wird der obere Kastenprofilstrang um 10 cm in der Höhe verzogen. Das System ist gekennzeichnet durch die in einem Abstand von 1,33 m geramnten Pfosten (Länge 2,4 m), die an den Deformationsrohren angebrachten Holme und 4 Kastenprofil-Holme mit einer Länge von 4,0 m. Die Holme sind in Fahrtrichtung überlappend angeordnet und mit Schrauben verbunden. Laschen-Klemmverbindungen fixieren die rückseitig offen gestalteten Kastenprofil-Holme am Pfosten. Die stumpf gestoßenen Kastenprofil-Stöße werden passförmig mit innen angeordneten Stoßverbindern fixiert. Die Schutzplankenholme werden über Deformationsrohre an den unteren Kastenprofilen befestigt.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	ÜE SR (2-reihig), H4b – SR doppelt, H4b
<i>Hersteller</i>	Studiengesellschaft für Stahlschutzplan- ken e.V.
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	Super-Rail (2-reihig), H4b
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	Super-Rail doppelt, H4b
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i>	Stahl S235JR
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,86 – 2,80
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	1,15 - 1,25
<i>Länge des ÜE [m]</i>	24,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	gerammt
<i>Bemerkungen</i>	Die Holme mit A- und B-Profil können gleichwertig verwendet werden. Ein Wechsel von A- auf B-Profil darf nicht innerhalb des Übergangselementes erfol- gen.



Übergangselement ÜE
Super-Rail (zweifach) → Super-Rail doppelt H4b



Das 8,0 m lange Übergangselement besteht aus einem Betonfertigteile und verbindet das System RB80XAS_8_10P mit dem Bauwerkssystem RB100SFP_8.

Das Übergangselement selbst wird mit Rammdornen analog zur RB80XAS_8_10P im Schotter verankert und endet an der Bauwerkskappe. Es dient dem Höhen- sowie dem Profilageich zwischen den beiden angeschlossenen Schutzeinrichtungen. Die Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Kupplungen kraftschlüssig miteinander verbunden.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	REBLOC RB80XAS_8_10P – REBLOC RB100SFP_8
<i>Hersteller</i>	REBLOC GmbH
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	RB80XAS_8_10P, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	REBLOC RB100SFP_8, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,59 - 0,60
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,80 - 1,00 + Kappenhöhe
<i>Länge des ÜE [m]</i>	8,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	mit Rammdornen im Schotter verankert
<i>Bemerkungen</i>	-

Ansicht:

RB80XAS_8_10P H2

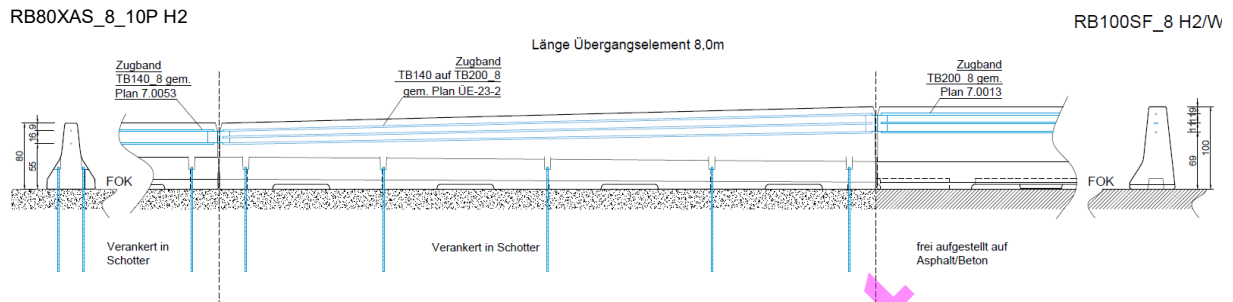
REBLOC 100SFP_8 H2



Grundriss:

REBLOC® Concrete Barriers	
Übergangselement REBLOC 80XAS_8 auf REBLOC 100SFP_8	
BEREITET	NAME
DATELON	STR.
12.1.2016	PROJEKT NR.
Diese Zeichnung ist gezeichnet Eigentum der Fa. REBLOC GmbH und damit geschützt. Jede unerlaubte Vervielfältigung, Veränderung, Verbreitung oder Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.	
PROJEKT NR.	DRUCKNR.
PLAN NR.	INDEX
ÜE-30	A

- Die Einbauanleitungen der angeschlossenen Schutzeinrichtungen sind zu beachten
- Dieses Übergangselement ist nur einseitig links einsetzbar
- Für eine Anwendung rechts ist das ÜE rechts einzusetzen
- Die Profilanpassungen in Höhe und Breite (fahrbahnseitig) sind 1:20 oder flacher ausgeführt
- Die in der Zeichnung dargestellte Konstruktion stellt die Standardsituation für eine Regelkappe mit 7,5cm Bordhöhe dar.
- Bei abweichenden Kappenhöhen gelten die Angaben der ZTV FRS sowie der zugehörigen Einbauanleitungen.



Das 8,0 m lange Übergangselement besteht aus einem Betonfertigteile und verbindet die Systeme RB80XAS_8_10P und RB100SF_8 miteinander. Das System RB100SF_8 stellt dabei eine Modifikation des Systems RB100SFP_8 dar, welches lediglich ohne Lagesicherung frei auf Asphalt oder Beton aufgestellt wird.

Das Übergangselement selbst wird mit Rammdornen analog zur RB80XAS_8_10P im Schotter verankert. Es dient dem Höhen- sowie dem Profilageich zwischen den beiden angeschlossenen Schutzeinrichtungen. Die Elemente werden mittels der stirnseitig angeordneten Kupplungen kraftschlüssig miteinander verbunden.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	REBLOC RB80XAS_8_10P – REBLOC RB100SF_8
<i>Hersteller</i>	REBLOC GmbH
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	REBLOC RB80XAS_8_10P, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	REBLOC RB100SF_8, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,59 - 0,56
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,80 - 1,00
<i>Länge des ÜE [m]</i>	8,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	mit Rammdornen im Schotter verankert
<i>Bemerkungen</i>	-

Ansicht:

RB80XAS_8_10P H2

RB100SF_8 H2/W3



Grundriss:

Zugband TB140_8 gem. Plan 7.0653

Zugband TB140 auf TB200_8 gem. Plan UE-23-2

Zugband TB200_8 gem. Plan 7.0013

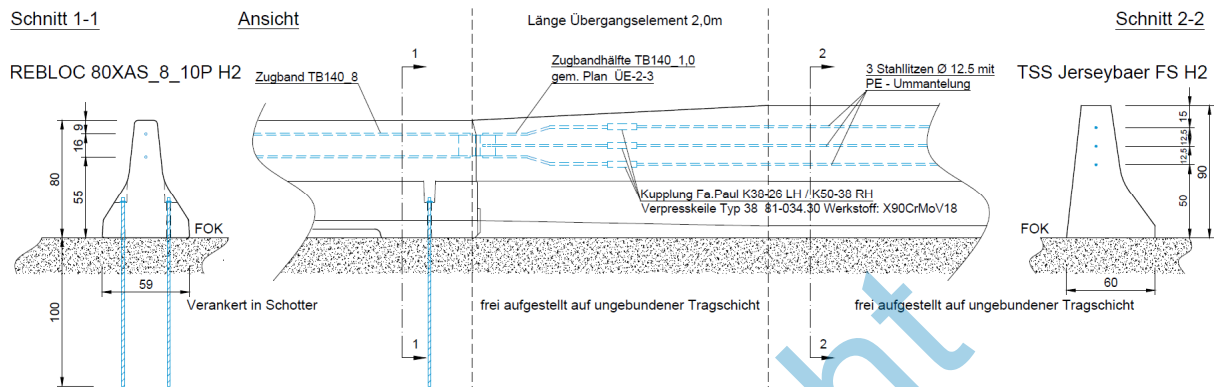
REBLOC
Concrete Barriers

Übergangselement: RB80XAS_8 auf RB100SF_8_H2/W3

BEZEICHNUNG	DATUM	NAME
	20.10.2018	
PROJEKT NR.		DRÜSSE
PLAN NR.		A3
INDEX		
		UE-31

Diese Zeichnung ist geistiges Eigentum der Fa. REBLOC GmbH und damit gesetzlich geschützt. Jede unerlaubte Benutzung, Vervielfältigung, Vervielfältigung, Bearbeitung oder Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.

- Die Einbauanleitungen der angeschlossenen Schutzzeineinrichtungen sind zu beachten
- Dieses Übergangselement ist nur einseitig links einsetzbar
- Für eine Anwendung rechts ist das ÜE rechts einzusetzen
- Die Profilanpassungen in Höhe und Breite (fahrbahnseitig) sind 1:20 oder flacher ausgeführt

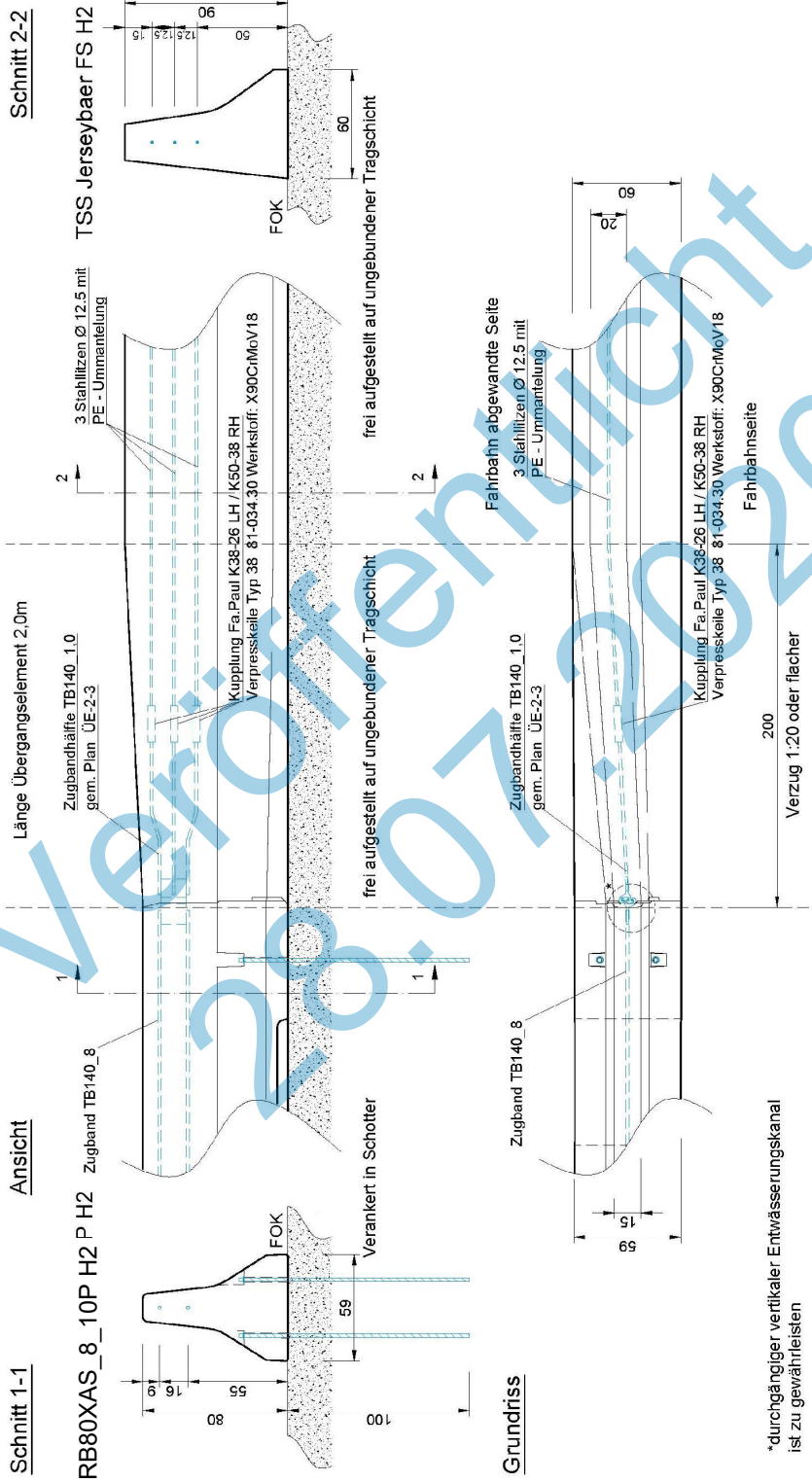


Das Übergangselement wird als BSWO mit einer Länge von 2,0 m ausgeführt. Die kraftschlüssige Verbindung erfolgt über den Anschluss der Bewehrung der TSS Jerseybaer FS an die im Betonfertigteile eingehängte Zugbandhälfte.

Aufgrund der fahrbahnseitig geforderten Mindestverziehung 1:20 ergibt sich die Länge des Übergangselements mit 2,0 m. Das Übergangselement wird analog zur Aufstellung des TSS Jerseybaer FS frei auf die ungebundene Tragschicht ($E_{V2} \geq 100 \text{ MN/m}^2$) aufgestellt.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	REBLOC RB80XAS_8_10P – TSS Jerseybaer FS
<i>Hersteller</i>	REBLOC GmbH
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	REBLOC RB80XAS_8_10P, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	TSS Jerseybaer FS, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i>	Beton mit Bewehrungsstahl und Kupplungsprofil
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,59 - 0,60
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,80 - 0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	2,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Frei auf ungebundener Tragschicht aufgestellt
<i>Bemerkungen</i>	-

Übergangselement REBLOC 80XAS_8_10P auf TSS Jerseybaer FS H2



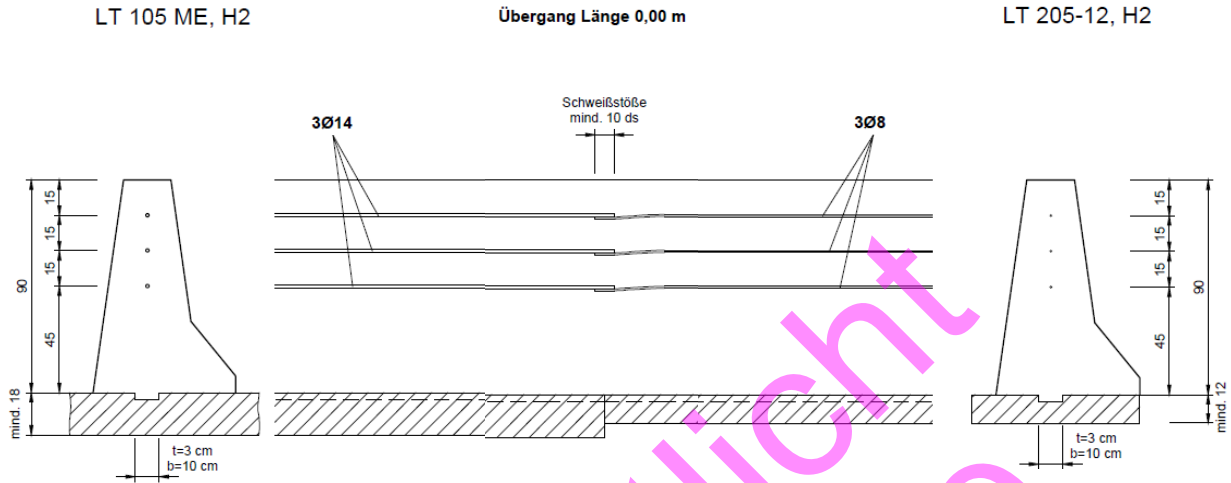
*durchgängiger vertikaler Entwässerungskanal ist zu gewährleisten

REBLOC
Concrete Barriers

Übergangselement		Übergangselement	
REBLOC 80XAS_8_10P auf TSS Jerseybaer FS H2		REBLOC 80XAS_8_10P auf TSS Jerseybaer FS H2	
BEARBEITET	10.02.2020	PROJEKT NR.	FS
PROJEKT NR.		GRÖSSE	A3
PLANAR		INDEX	
Diese Zeichnung ist geistiges Eigentum der Fa. REBLOC. Nachdruck, Verbreitung, Vervielfältigung, Übersetzung oder Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.		ÜE-5188	

- Die Einbauanleitungen der angeschlossenen Schutzzeineinrichtungen sind zu beachten
- Dieses Übergangselement ist nur einseitig einsetzbar
- Die Profilanpassungen in Höhe und Breite (fahrbahnseitig) sind 1,20 oder flacher auszuführen
- Die Herstellungs- und Montageanweisungen des Übergangselements können mittels Handschaltung erfolgen
- Die Kupplungen K38-26 LH / K50-38 RH (gem. Zng. 81-160.41 b vom 25.06.2019) sind gemäß Einbauanweisungen Fa. Paul einzubauen.
- Anschließend sind die Kupplungen mit Schrämpfschläuchen zu überziehen

Seitenansicht:



Das Übergangselement verbindet die einseitigen BSWO LT 105 ME und LT 205-12 miteinander. Die jeweils drei Bewehrungsstäbe der angeschlossenen Schutzeinrichtungen werden im Übergangselement kraftschlüssig miteinander verschweißt (Übergreifungslänge mind. 10xds bezogen auf den kleineren Durchmesser). Das Übergangselement kann in Handschalung hergestellt werden.

<i>Bezeichnung des Übergangselementes</i>	LT 105 ME auf LT 205-12
<i>Hersteller</i>	Linetech GmbH & Co. KG
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 1</i>	LT 105 ME, H2
<i>angeschlossene Schutzeinrichtung 2</i>	LT 205-12, H2
<i>Charakteristisches Material des ÜE</i> (Details siehe Datenblätter der angeschlossenen SE)	Beton mit Bewehrungsstahl
<i>Breite des ÜE [m]</i>	0,60
<i>Höhe des ÜE ab Fahrbahnoberkante [m]</i>	0,90
<i>Länge des ÜE [m]</i>	0,0
<i>Systemgründung / -aufstellung</i>	Asphalt
<i>Bemerkungen</i>	Einspannung 3 cm tief und 10 cm breit in Asphalt

Übergangselement LT 105 ME, H2 auf LT 205-12, H2

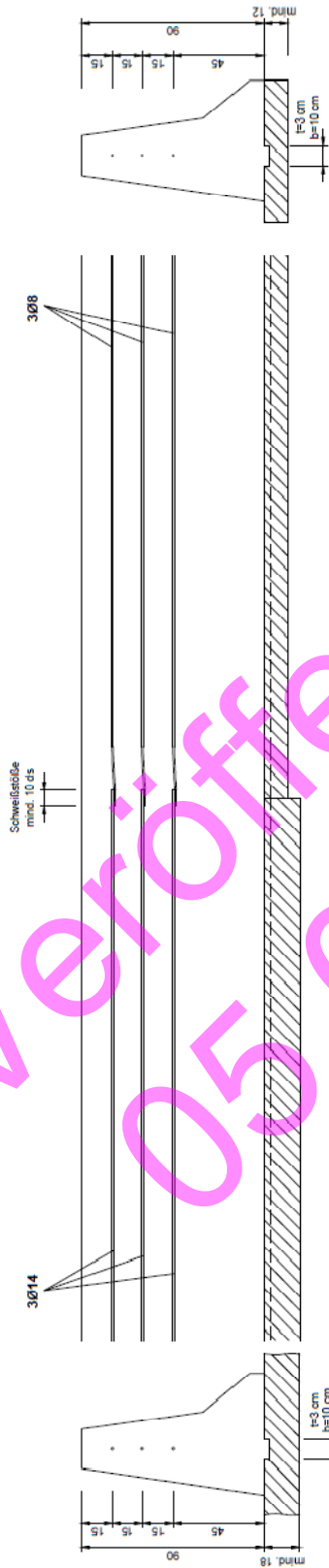
[cm]

Seitenansicht:

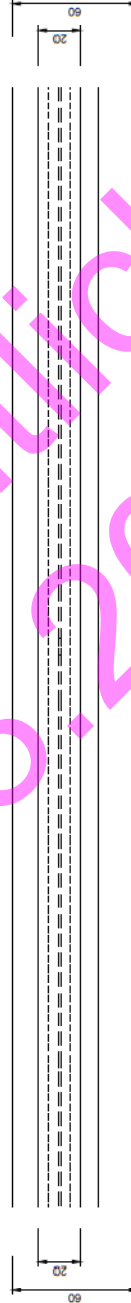
LT 105 ME, H2

Übergang Länge 0,00 m

LT 205-12, H2



Draufsicht:



- Die Zeichnung gilt nur in Verbindung mit den Einbauanleitungen der angeschlossenen Schutzeinrichtungen
- Fahrtrichtung: das Übergangselement ist unabhängig von der Fahrtrichtung einseitig
- Bewehrungsstöße sind geschweißt auszuführen mit Übergangslänge mind. 10xds (vom kleinsten Durchmesser) entsprechend DIN EN ISO 17660-1
- Profilanpassungen (Höhe und Breite) sowie Verschiebungen sind im Verhältnis 1:20 oder flacher im Übergangselement auszuführen
- Die Herstellung des Übergangselements kann mittels Systemschaltung von Hand erfolgen

LINETECH GmbH & Co. KG		Ü-Nr.: UE-5189	Zeichnungsnummer: 51b
Übergangselemente			
Datum	Name	ÜE	
bearbeitet 23.04.2019	N. Kallmus	LT 105 ME, H2 auf	
geprüft 23.04.2019	H. Volk	LT 205-12, H2	